



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PENETAPAN NILAI JUAL KENDARAAN
BERMOTOR PADA KENDARAAN UBAH BENTUK
OFFROAD DI DKI JAKARTA**

SKRIPSI

**ARDIANTO SULISTIO NUGROHO
0706287164**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
DESEMBER 2011**

Universitas Indonesia



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PENETAPAN NILAI JUAL KENDARAAN
BERMOTOR PADA KENDARAAN UBAH BENTUK
OFFROAD DI DKI JAKARTA**

**SKRIPSI
DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT UNTUK MEMPEROLEH
GELAR SARJANA ILMU ADMINISTRASI**

**ARDIANTO SULISTIO NUGROHO
0706287164**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
DESEMBER 2011**

Universitas Indonesia

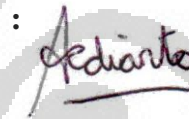
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Ardianto Sulistio Nugroho

NPM : 0706287164

Tanda Tangan :



Tanggal : 27 Desember 2011

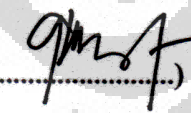
HALAMAN PENGESAHAN


Skripsi ini diajukan oleh :
 Nama : Ardianto Sulistio Nugroho
 NPM : 0706287164
 Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
 Judul Skripsi : Analisis Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor
 Pada Kendaraan Ubah Bentuk Offroad di DKI
 Jakarta

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

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Umanto Eko Prasetyo., S.Sos., M.Si. (.....) 

Sekretaris Sidang : Dra. Rini Gufraeni, M.Si. (.....) 

Penguji Ahli : Achmad Lutfi, S.Sos., M.Si. (.....) 

Pembimbing : Dra. Inayati. M.Si. (.....) 

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 9 Januari 2012

KATA PENGANTAR

Puji Tuhan Yesus Kristus atas berkat dan karunia yang telah diberikan kepada penulis sehingga skripsi ini mampu diselesaikan dengan memuaskan. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi, Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari awal masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono., M.Sc selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
2. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum., M.Si selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Umanto Eko Prasetyo., S.Sos., M.Si selaku Sekretaris Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
4. Dra. Inayati., M.Si selaku Ketua Program Studi Sarjana Reguler Ilmu Administrasi Fiskal Universitas Indonesia dan dosen pembimbing skripsi atas kesediaan waktu, masukan serta saran-saran yang telah diberikan kepada penulis dalam proses penyusunan skripsi ini.
5. Dra. Rini Gufraeni, M.Si. selaku Sekretaris sidang skripsi atas kesediaan waktu dan saran-saran yang telah diberikan kepada penulis
6. Achmad Lutfi, S.Sos., M.Si. selaku penguji ahli sidang skripsi atas kesediaan waktu dan saran-saran yang telah diberikan kepada penulis.
7. Bapak Edi Sumantri, Kepala UPPD Menteng Kota Administrasi Jakarta Pusat, yang telah menjadi narasumber dalam penulisan skripsi ini. Terima kasih atas waktu dan bantuannya dalam mendapatkan informasi yang menjadi sumber penulisan skripsi ini.
8. Bapak Bimo Wicaksono dan Bapak Nurhadi dari Bengkel Kawan 4x4 Motorsport sekaligus anggota IOF yang telah menyediakan waktu dan bantuannya dengan menjadi narasumber dalam penulisan skripsi ini.

9. Mama dan papa yang sudah menjadi sumber motivasi, inspirasi, pendorong dan penyemangat dalam menulis skripsi ini, yang selalu mendoakan setiap langkah hidup penulis.
10. Ariyanti Kusuma Wardhani, yang sudah menjadi teman berbagi, yang tidak bosan-bosannya mengingatkan, mendukung, menghibur dan memberi semangat penulis untuk menyelesaikan skripsi ini, dan terus mendoakan kelancaran skripsi ini. Tetap semangat dalam setiap cita-cita dan harapan.
11. Elvis, Tinton, Bobby, Bowo, anak-anak “Tongkrongan Baru”, dan semua teman-teman seperjuangan angkatan 2007 Ilmu Administrasi Universitas Indonesia, khususnya Administrasi Fiskal, sahabat setia dan senasib sepenanggungan selama empat tahun lebih di Ilmu Adminstrasi.
12. Yuka, seekor *dobermann* peliharaan yang selalu menemani penulis dalam setiap penyusunan skripsi ini dan mampu memberikan hiburan di kala rasa penat datang.
13. Seluruh Pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Dalam penulisan skripsi ini tentunya masih banyak terdapat kekurangan. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati penulis mengucapkan mohon maaf atas kesalahan yang ada dan mengucapkan terimakasih kepada segala pihak yang membaca, memberikan saran dan kritik yang bersifat membangun agar pada kesempatan yang akan datang mendapat hasil yang lebih baik lagi. Akhir kata, penulis berharap kepada-Nya agar berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi kita semua.

Depok, 9 Januari 2012

Penulis



Ardianto Sulistio Nugroho

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

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

Nama : Ardianto Sulistio Nugroho
NPM : 0706287164
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

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 Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Ubah Bentuk Offroad di DKI Jakarta

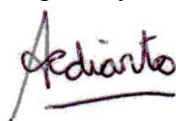
Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 9 Januari 2012

Yang menyatakan



(Ardianto Sulistio Nugroho)

Universitas Indonesia

ABSTRAK

Nama : Ardianto Sulistio Nugroho
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul : Analisis Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Ubah Bentuk Offroad di DKI Jakarta

Skripsi ini membahas penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor pada kendaraan ubah bentuk offroad di DKI Jakarta. Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk menggambarkan analisis penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor pada kendaraan ubah bentuk offroad dan masalah-masalah yang ada dalam proses penetapannya. Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor pada kendaraan ubah bentuk offroad dilakukan berdasarkan harga pasaran umum dan nilai ubah bentuknya. Permasalahan dalam penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor ubah bentuk offroad disebabkan pihak Dinas Pendapatan Daerah tidak bekerjasama dengan bengkel spesialis dalam penentuan nilai ubah bentuk dan kurang cermatnya pihak kepolisian dalam proses cek fisik kendaraan bermotor ubah bentuk offroad.

Kata Kunci: Pajak Kendaraan Bermotor, Nilai Jual Kendaraan Bermotor, Kendaraan Ubah Bentuk Offroad

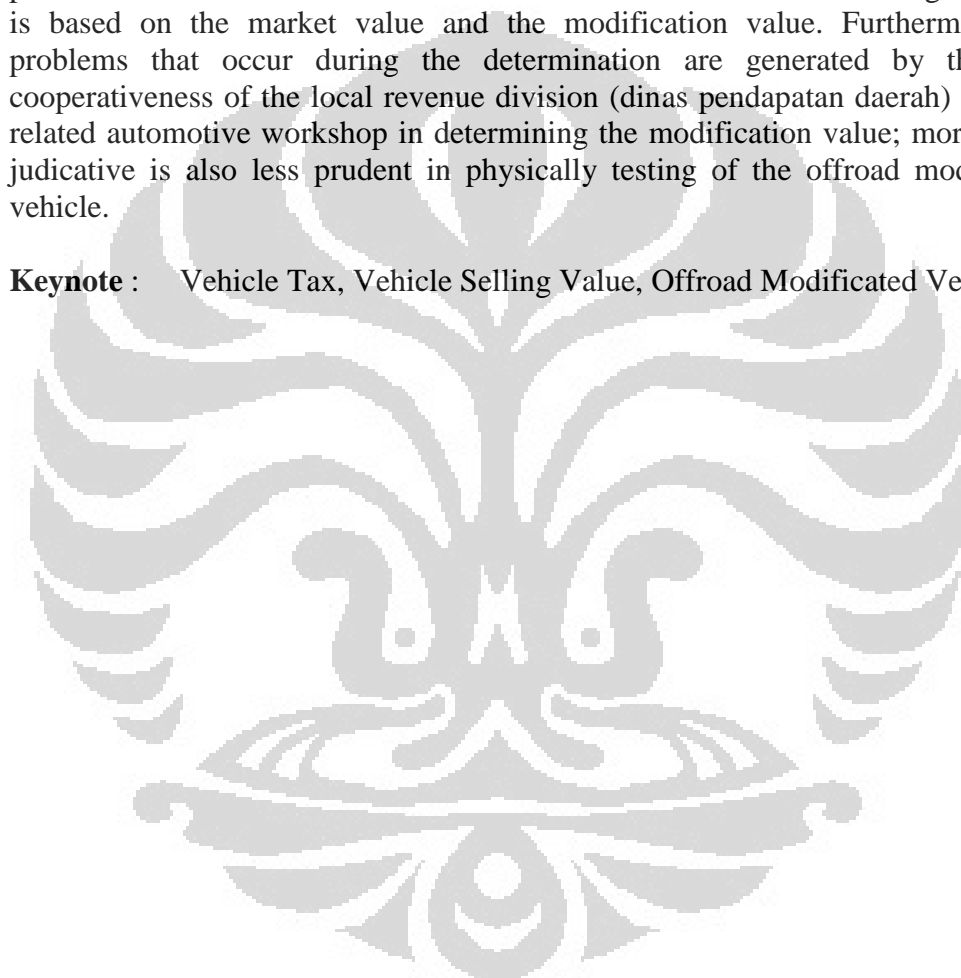


ABSTRACT

Name : Ardianto Sulistio Nugroho
Study Program : Fiscal Administration
Title : Analyses The Determination Of Vehicle Selling Value On
The Offroad Modified Vehicle In Jakarta

This undergraduate thesis analyses the determination of vehicle selling value on the offroad modified vehicle in Jakarta. This research purposes are to describe the analysis in determining the vehicle selling value of offroad vehicle and problems that occur due to the determination. The basis in determining the value is based on the market value and the modification value. Furthermore, the problems that occur during the determination are generated by the non-cooperativeness of the local revenue division (dinas pendapatan daerah) with the related automotive workshop in determining the modification value; moreover the judicative is also less prudent in physically testing of the offroad modified vehicle.

Keynote : Vehicle Tax, Vehicle Selling Value, Offroad Modified Vehicle



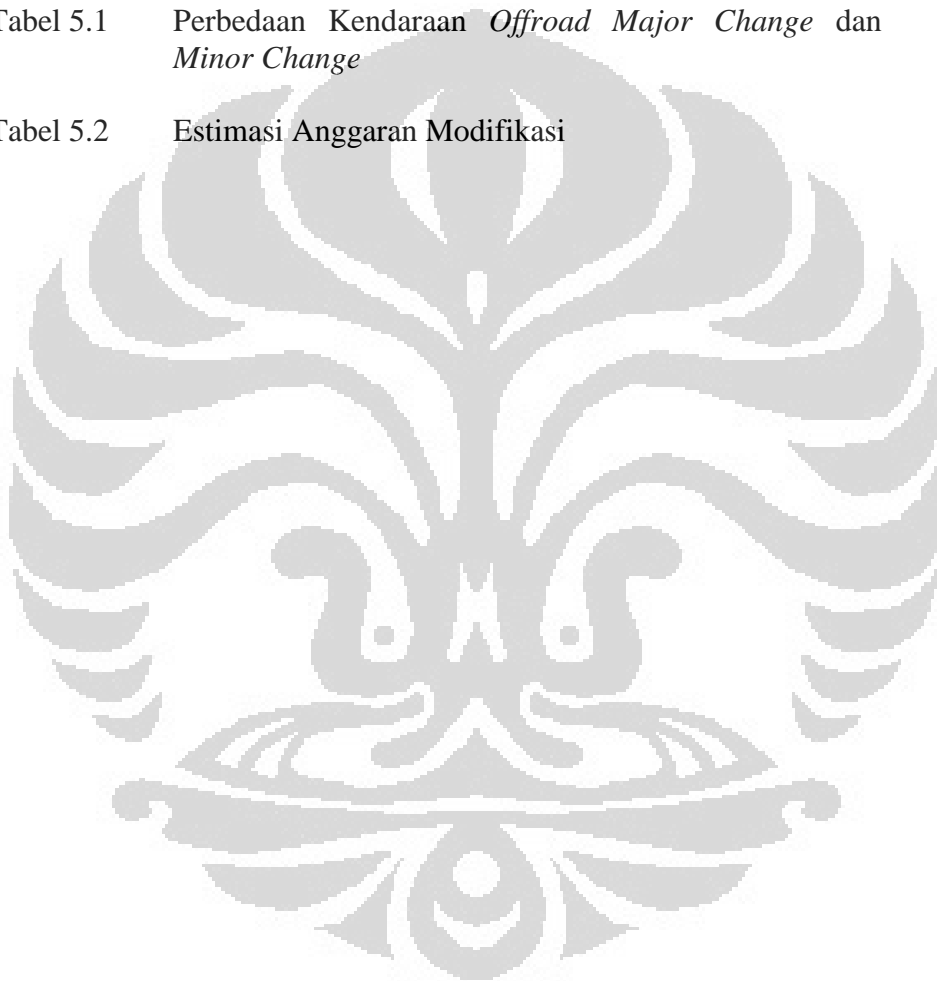
DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| LEMBAR JUDUL | i |
| HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH | vi |
| ABSTRAK..... | vii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| DAFTAR TABEL..... | xi |
| DAFTAR BAGAN | xii |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xiii |
| | |
| BAB 1 PENDAHULUAN | |
| 1.1 Latar Belakang Penelitian..... | 1 |
| 1.2 Pokok Permasalahan..... | 6 |
| 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian..... | 6 |
| 1.4 Signifikansi Penelitian..... | 6 |
| 1.5 Batasan Penelitian..... | 6 |
| 1.6 Sistematika Penelitian | 7 |
| | |
| BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI | |
| 2.1 Tinjauan Pustaka | 8 |
| 2.2 Kajian Teori..... | 15 |
| 2.2.1 Pajak Daerah..... | 15 |
| 2.2.2 Pajak Kendaraan Bermotor..... | 21 |
| 2.2.3 Offroad | 24 |
| | |
| BAB 3 METODE PENELITIAN | |
| 3.1 Pendekatan Penelitian..... | 26 |
| 3.2 Jenis Penelitian | 27 |
| 3.2.1 Berdasarkan Tujuan..... | 27 |
| 3.2.2 Berdasarkan Manfaat..... | 28 |
| 3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu..... | 28 |
| 3.2.4 Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data | 29 |
| 3.3 Metode dan Strategi Penelitian..... | 31 |
| 3.4 Narasumber/Informan..... | 32 |
| 3.5 Penentuan Site Penelitian..... | 34 |
| 3.5 Batasan Penelitian | 34 |

| | | |
|--------------|--|-----|
| BAB 4 | GAMBARAN UMUM PERKEMBANGAN KENDARAAN OFFROAD DAN PERATURAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR | |
| 4.1 | Kendaraan Bermotor | 35 |
| 4.1.1 | Offroad | 36 |
| 4.1.2 | Peraturan-Peraturan Offroad | 40 |
| 4.2 | Pajak Kendaraan Bermotor..... | 41 |
| BAB 5 | ANALISIS PENETAPAN NILAI JUAL KENDARAAN BERMOTOR PADA KENDARAAN UBAH BENTUK OFFROAD DI DKI JAKARTA | |
| 5.1 | Analisis Proses Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Ubah Bentuk Offroad | 48 |
| 5.1.1 | Analisis Proses Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Ubah Bentuk Offroad (<i>Minor Change</i>) | 52 |
| 5.1.2 | Analisis Proses Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Ubah Bentuk Offroad (<i>Major Change</i>) | 58 |
| 5.2 | Analisis Permasalahan Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Ubah Bentuk Offroad | 63 |
| BAB 6 | SIMPULAN DAN SARAN | |
| 6.1 | Simpulan..... | 75 |
| 6.2 | Saran..... | 76 |
| | DAFTAR PUSTAKA | 77 |
| | PEDOMAN WAWANCARA | 80 |
| | DAFTAR RIWAYAT HIDUP | 116 |

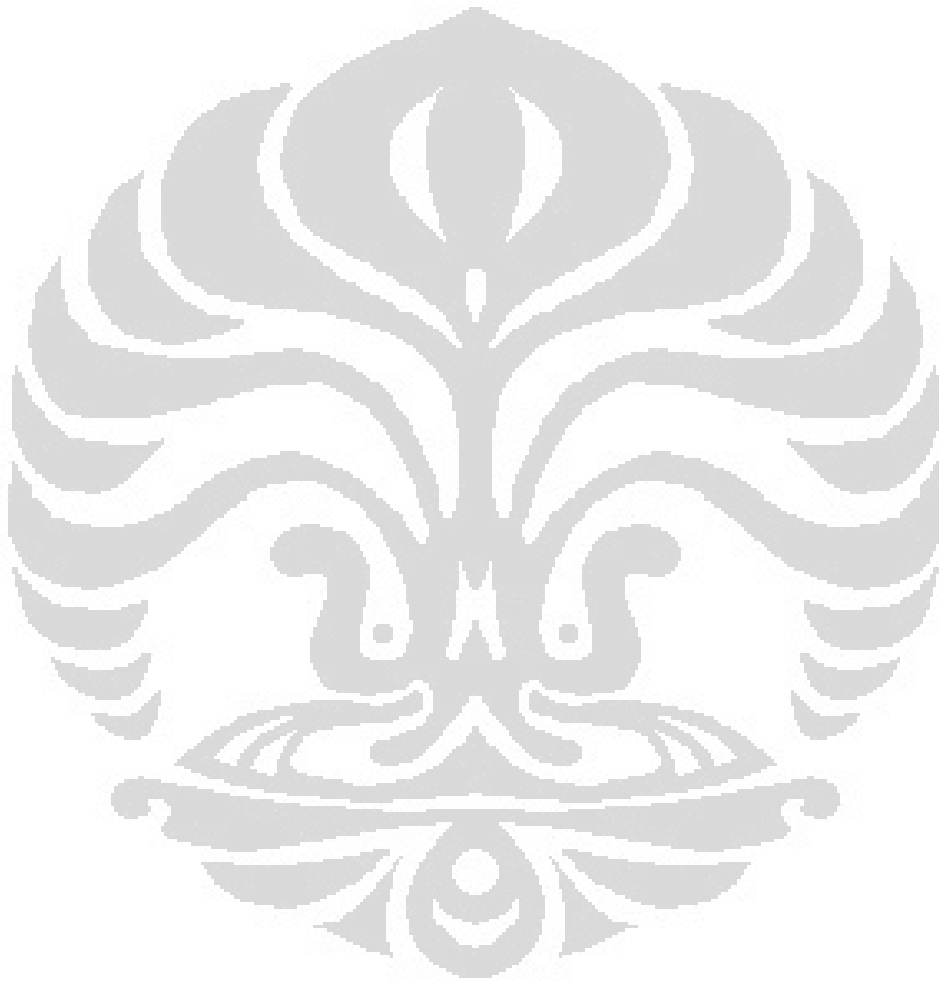
DAFTAR TABEL

| | | Halaman |
|-----------|---|---------|
| Tabel 1.1 | Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Tahun 2005 - 2010 | 1 |
| Tabel 2.1 | Matriks Perbandingan Penelitian | 11 |
| Tabel 5.1 | Perbedaan Kendaraan <i>Offroad Major Change</i> dan <i>Minor Change</i> | 61 |
| Tabel 5.2 | Estimasi Anggaran Modifikasi | 70 |



DAFTAR BAGAN

| | Halaman |
|------------------------------------|---------|
| Bagan 4.1 Mekanisme Pemungutan PKB | 47 |
| Bagan 5.1 Bagan Penetapan NJKB | 54 |



DAFTAR LAMPIRAN

| | | Halaman |
|------------|---|---------|
| Lampiran 1 | Wawancara dengan Dinas Pendapatan Daerah | 82 |
| Lampiran 2 | Wawancara dengan Praktisi <i>Offroad</i> | 88 |
| Lampiran 3 | Wawancara dengan Industri Karoseri | 90 |
| Lampiran 4 | Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2011 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor | 92 |
| Lampiran 5 | Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 140 Tahun 2010 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2010 | 101 |
| Lampiran 6 | Lampiran Foto | 110 |

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang Penelitian

Pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Laju pertumbuhan kendaraan bermotor tidak hanya mencakup kendaraan roda dua saja, namun demikian juga dengan kendaraan roda empat maupun lebih. Hal ini dapat kita lihat dari semakin banyaknya kendaraan bermotor yang lalu lalang di jalan raya.

Tahun 2010 jumlah kendaraan bermotor DKI Jakarta kurang lebih sebanyak 9,7 juta unit. Sayangnya, kendaraan bermotor itu sebagian besar adalah kendaraan pribadi, bukan kendaraan angkutan umum. Data di Polda Metro Jaya menunjukkan, jumlah kendaraan pribadi sebanyak 9,5 juta (diantaranya 3,8 juta mobil) atau 98,5 persen, sedangkan angkutan umum hanya sebanyak 145.082 unit atau 1,5 persen. Jumlah ini tentu akan semakin berkembang di tahun-tahun berikutnya karena dari tahun 2005 hingga 2010 pertumbuhan rata-rata selama lima tahun itu adalah 8,1 persen. Berikut adalah tabel jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar (tidak termasuk TNI, Polri, dan CD) pada periode tahun 2005-2010.

**Tabel 1.1. Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar
(Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Tahun 2005 – 2010**

| Tahun | Jenis Kendaraan Bermotor | | | | Jumlah |
|-------|--------------------------|-----------------|-------------|-----------|-----------|
| | Sepeda Motor | Mobil Penumpang | Mobil Beban | Mobil Bis | |
| 2005 | 3,316,900 | 1,529,824 | 464,748 | 315,652 | 5,627,124 |
| 2006 | 3,940,700 | 1,645,306 | 488,517 | 316,396 | 6,390,919 |
| 2007 | 4,647,435 | 1,766,801 | 499,581 | 316,502 | 7,230,319 |
| 2008 | 5,310,068 | 1,835,653 | 504,727 | 317,050 | 7,967,498 |
| 2009 | 5,974,173 | 1,916,469 | 518,991 | 318,332 | 8,727,965 |
| 2010 | 6,765,723 | 2,034,943 | 538,731 | 308,528 | 9,647,925 |

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 1992, yang dimaksud dengan kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Peralatan teknik dalam ketentuan ini dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Pengertian kata berada dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya. (Kansil, 1995, hal. 12).

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Angka 8, Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Dalam Perda Propinsi Khusus DKI Jakarta No 8 Tahun 2010 Tentang Pajak Kendaraan Bermotor Pasal 1 Angka 10, 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.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi pasal 2, jenis kendaraan bermotor dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu:

- a) sepeda motor;
- b) mobil penumpang;
- c) mobil bus;
- d) mobil barang;
- e) kendaraan khusus.

Berdasarkan SNI 09-1825-2002 Tentang Sistem Penggolongan / Pengklasifikasian Kendaraan Bermotor atas revisi SNI 09-1825-1990, Penggolongan / Pengklasifikasian Kendaraan disusun oleh Panitia Teknik Kendaraan Bermotor, Pusat Standardisasi dan Akreditasi-Departemen Perindustrian dan Perdagangan dan ditulis sesuai pedoman BSN No. 8 Tahun 2001 penulisan SNI. Penggolongan kendaraan tersebut terbagi atas tujuh (7) kelompok (*penjelasan secara lanjut akan diuraikan di Bab IV*), yakni:

1. Kendaraan Bermotor Kategori L
2. Kendaraan Bermotor Kategori M
3. Kendaraan Bermotor Kategori N
4. Kendaraan Bermotor Kategori O
5. Kendaraan Bermotor Kategori Khusus
6. Kendaraan Bermotor Kategori T
7. Kendaraan Bermotor Kategori G

“KENDARAAN BERMOTOR KATEGORI G yaitu kendaraan bermotor *offroad* merupakan pengembangan atau modifikasi kendaraan yang termasuk dalam kategori M dan N yang memenuhi persyaratan tertentu.”

Offroad adalah istilah untuk mengemudi kendaraan di jalan yang masih kasar atau trek yang terbuat dari material seperti pasir dan kerikil, sungai, lumpur, salju, bebatuan, dan medan alam lainnya. Di Indonesia, Indonesian Off-Road Federation (IOF) merupakan sebuah organisasi yang mewadahi para penggemar kegiatan *offroad*, kompetisi, rekreasi dan sosial kemasyarakatan. IOF didirikan pada tahun 1999 di Jakarta dan pada saat ini telah memiliki Komisariat Daerah di 23 propinsi di Indonesia. Di bidang sosial kemasyarakatan, IOF memiliki sebuah gerakan komunitas bernama IOF Peduli. IOF Peduli berpartisipasi aktif memberikan bantuan transportasi logistik dan pertolongan di daerah-daerah yang terkena bencana alam seperti tsunami di Aceh, gempa bumi di DI Yogyakarta dan Jawa Tengah, tsunami di Pangandaran serta tanah longsor di Sumatera Utara.

Kegiatan *offroad* kompetisi di Indonesia saat ini dinaungi oleh dua organisasi, yaitu IOF (Indonesian Off-Road Federation) dan IMI (Ikatan Motor Indonesia). Beberapa peraturan pertandingan yang diadopsi oleh IOF diantaranya dari World 4x4 Council, SCORE dan SODA. Sementara peraturan pertandingan yang diadopsi oleh IMI mengacu kepada FIA (*Federation Internationale des Automobiles*).

Perkembangan *offroad* di Indonesia semakin berkembang setiap tahunnya. Hal ini terbukti dengan cukup banyak penambahan klub yang hampir tiap saat ada kegiatan rutin yang dilakukan oleh klub atau perorangan dan dalam perkembangannya hingga saat ini, telah terdapat 127 klub *offroad* besar dan 146

bengkel spesialis *offroad* di seluruh penjuru Indonesia yang terdaftar di Majalah Jip (Majalah Jip, 2010, hal. 88-98). Biasanya, tiap klub mempunyai bengkel masing-masing dan tiap bengkel mempunyai klub *offroad* masing-masing. Rata-rata dari tiap klub mempunyai anggota aktif sekitar 30-an orang dengan tiap anggota rata-rata mempunyai 2 kendaraan *offroad* atau lebih. Hal tersebut berarti dari tiap klub, rata-rata beranggotakan 60-an kendaraan *offroad*. Apabila kita hitung berdasarkan banyaknya klub dan bengkel yang terdaftar di Majalah Jip, maka banyaknya kendaraan *offroad* di Indonesia sekitar 16.380 kendaraan *offroad* dari segala merk. Angka tersebut tentu akan semakin bertambah seiring semakin besar minat masyarakat pada *offroad*. Selain itu, masih banyak kendaraan *offroad* yang belum terdaftar dalam Majalah Jip.

Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Pasal 1 Angka 12, Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Pasal 3 ayat 1 menjelaskan bahwa Objek Pajak Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Dalam pasal 3 ayat 3, yang dikecualikan dari pengertian Kendaraan bermotor adalah:

- a) kereta api;
- b) kendaraan bermotor yang semata-mata digunakan untuk keperluan pertahanan dan keamanan negara;
- c) kendaraan bermotor yang dimiliki dan/atau dikuasai kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing dengan asas timbal balik dan lembaga-lembaga internasional yang memperoleh fasilitas pembebasan pajak dari pemerintah; dan
- d) objek pajak lainnya yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah.

Sebagaimana hakikatnya sebagai kendaraan bermotor, kendaraan *offroad* juga dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor. Kendaraan *offroad* merupakan contoh kendaraan bermotor ubah bentuk karena sudah mengalami perubahan bentuk secara keseluruhan. Dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri No 23 Tahun 2011 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Pasal 6, diatur mengenai penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) dan Nilai Jual Ubah Bentuk bagi kendaraan

bermotor ubah bentuk, yang dimana NJKB dan nilai jual ubah bentuk sebagaimana dimaksud tercantum dalam Lampiran I dan Lampiran II Peraturan Mendagri No 23 Tahun 2011 maupun melalui suplemen tambahan oleh gubernur.

1.2. Pokok Permasalahan

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan oleh peneliti di atas, maka pertanyaan masalah yang akan diteliti adalah:

1. Bagaimana proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) pada kendaraan bermotor ubah bentuk *offroad*?
2. Apa sajakah permasalahan yang ada dalam proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) pada kendaraan bermotor ubah bentuk *offroad*?

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dan manfaat penelitian ini adalah:

1. Untuk mendeskripsikan proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) terhadap kendaraan bermotor ubah bentuk *offroad*.
2. Untuk mendeskripsikan segala jenis permasalahan yang ada dalam proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) pada kendaraan bermotor ubah bentuk *offroad*.

1.4. Signifikansi Penelitian

1. Signifikansi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat pengembangan ilmu pengetahuan dalam bidang Pajak Kendaraan Bermotor, terutama mengenai pelaksanaan Pajak Kendaraan Bermotor pada kendaraan ubah jenis *offroad*. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menambah koleksi kepustakaan dalam studi lebih lanjut bagi peneliti lainnya dan memberikan tambahan wawasan yang berkaitan dengan masalah perpajakan.

2. Signifikansi Praktis

Untuk kepentingan praktis, kegiatan penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi berupa masukan kepada pihak pembuat kebijakan, yaitu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Dispenda DKI Jakarta.

1.5. Batasan Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada proses penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor ubah bentuk *offroad* di DKI Jakarta beserta permasalahan-permasalahan yang menyertainya.

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab yang masing-masing telah terbagi menjadi sub-bab, agar dapat mencapai suatu pembahasan atas permasalahan pokok yang lebih mendalam dan mudah diikuti. Garis besar penelitian dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini peneliti menjabarkan latar belakang permasalahan, permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini beserta pertanyaan penelitiannya, tujuan penelitian, signifikansi penelitian yang ditinjau dari sisi akademis dan sisi praktis serta sistematika penelitian yang menjelaskan susunan bab per bab pada penelitian ini.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

Dalam bab ini peneliti menjabarkan mengenai teori-teori yang berhubungan dan dapat digunakan dalam penelitian. Peneliti juga berupaya membandingkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan peneliti-peneliti sebelumnya dalam rangka mencari persamaan maupun perbedaannya.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Peneliti menjabarkan mengenai metode penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian mengenai analisis pengenaan NJKB pada kendaraan bermotor ubah bentuk *offroad*.

BAB 4 GAMBARAN UMUM PERKEMBANGAN KENDARAAN OFFROAD DAN PERATURAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA

Dalam bab ini peneliti memberikan gambaran umum tentang penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor pada kendaraan ubah bentuk *offroad* di DKI Jakarta. Gambaran yang ada akan menjadi data pendukung dalam pemaparan dan penyajian hasil penelitian.

BAB 5 ANALISIS PENETAPAN NILAI JUAL KENDARAAN BERMOTOR PADA KENDARAAN UBAH BENTUK OFFROAD DI DKI JAKARTA

Dalam bab ini peneliti akan menjelaskan mengenai penetapan NJKB pada kendaraan ubah bentuk *offroad* serta permasalahan-permasalahan yang ada dalam proses penetapannya di DKI Jakarta. Analisis yang dilakukan didasarkan pada teori-teori yang terkait dan diperkuat dengan informasi yang didapat peneliti melalui wawancara mendalam dengan pihak-pihak terkait.

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini peneliti mengemukakan kesimpulan yang diperoleh berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya. Peneliti juga memberikan rekomendasi yang mungkin dapat dijalankan untuk perbaikan di masa mendatang.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Berdasarkan tinjauan pustaka yang dilakukan peneliti terhadap beberapa skripsi administrasi pajak dari para mahasiswa administrasi fiskal strata satu (S1) dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik-Universitas Indonesia, terdapat penelitian yang memiliki fokus penelitian pada Pajak Kendaraan Bermotor. Pertama, Muhammad Zulkarnain (Sarjana FISIP Administrasi Fiskal UI, 2008) yang berjudul “Analisis Kualitas Layanan Perpajakan Pajak Kendaraan Bermotor (Studi Kasus Samsat Kota Bekasi)”. Skripsi tersebut menganalisis kualitas layanan perpajakan kendaraan bermotor dan kendala-kendala yang dihadapi oleh Samsat Kota Bekasi dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan. Dalam skripsinya, Zulkarnain menyimpulkan pengguna layanan Samsat Kota Bekasi belum merasa puas atas kualitas layanan pemungutan pajak kendaraan bermotor di kota Bekasi. Maka bisa dibayangkan harapan masyarakat masih lebih tinggi terhadap pelayanan daripada kenyataan pelayanan yang diterima. Setelah diukur tingkat pelayanan yang ada, Zulkarnain berharap untuk kedepannya layanan Samsat Kota Bekasi dapat terus diperbaiki, sehingga dapat lebih memberikan kepuasan bagi masyarakat/wajib pajak Samsat Kota Bekasi. Dengan tingginya tingkat kepuasan diharapkan dapat mewujudkan masyarakat sadar pajak.

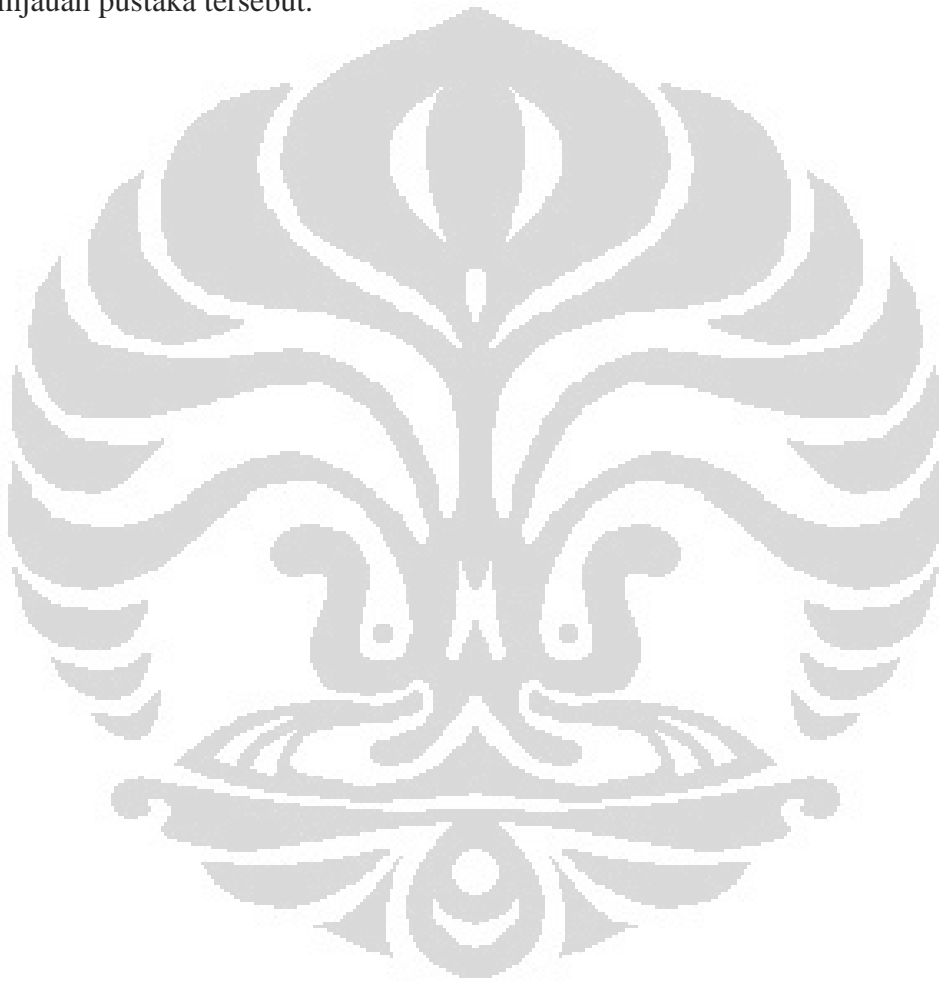
Kedua, Andika Lukman (Sarjana FISIP Administrasi Fiskal UI, 2006) dengan skripsi yang berjudul “Analisis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta”. Lukman menganalisis mengenai kesesuaian pelaksanaan kegiatan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor dengan administrasi perpajakan yang berlaku dan peran penegakan hukum (*law enforcement*) dalam pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor oleh Dinas Pendapatan Daerah dalam meningkatkan penerimaan pajak daerah di provinsi DKI Jakarta. Simpulan yang diambil dari skripsi tersebut adalah Pelaksanaan kegiatan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Dinas Pendapatan Daerah belum sesuai dengan administrasi perpajakan yang berlaku. Selain itu, pelaksanaan

penegakan hukum belum dapat meningkatkan penerimaan pajak daerah. Hal ini disebabkan karena tidak adanya kewenangan dari Dinas Pendapatan Daerah untuk menilang atau menangkap kendaraan bermotor yang belum membayar pajak. Pada saat itu, upaya yang dilakukan oleh Dinas Pendapatan Daerah dalam hal melakukan penagihan atas tunggakan pajak wajib pajak baru sebatas penagihan pasif, belum pada penagihan aktif.

Ketiga, Tiska Febrianti Kawaii (Sarjana FISIP Administrasi Fiskal UI, 2008), membuat skripsi yang berjudul “Penetapan Pajak Kendaraan Bermotor Atas Kendaraan Bermotor yang Digunakan di Area Bandar Udara Dalam Rangka Peningkatan Penerimaan Daerah”. Kawaii menganalisis mengenai kemungkinan kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara untuk dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor dan perlakuan atas pajak kendaraan bermotor yang sesuai terhadap kendaraan yang digunakan di area bandar udara. Simpulan yang diambil oleh Kawaii adalah Atas kendaraan bermotor yang digunakan khusus di area bandar udara adalah dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor, namun saat ini belum dapat dipungut pajak kendaraan bermotor, karena syarat dikenakan pajak kendaraan bermotor adalah terdaftar di kepolisian, sedangkan pihak kepolisian hanya mengenakan wajib daftar untuk kendaraan bermotor yang digunakan di jalan umum. Perlakuan perpajakan bagi kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara, yang sesuai (seharusnya) berdasarkan konsep kepemilikan adalah tidak dikenakan pajak kendaraan bermotor karena tidak memenuhi syarat terdaftar di kepolisian atas dasar penggunaan di jalan umum, dan atas kendaraan bermotor tersebut sudah diperlakukan sebagai aktiva tetap yang terdaftar di PT. Gapura Angkasa.

Keempat, Siat Lie (Sarjana FISIP Administrasi Fiskal UI, 2007) membuat skripsi yang berjudul “Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Dasar Pengenaan Pajak Atas Kendaraan Bermotor (Suatu Studi di DKI Jakarta)”. Fokus penelitian yang dilakukan Lie adalah menjelaskan mengenai pelaksanaan penetapan NJKB dan alternatif-alternatif penetapan NJKB yang tepat. Simpulannya adalah Penetapan NJKB dilakukan melalui tahap penyusunan dan pengumpulan data harga kendaraan, penyusunan peraturan Mendagri tentang NJKB, penetapan tabel NJKB secara nasional, dikeluarkannya Peraturan

Gubernur mengenai NJKB, pembuatan suplemen NKB. Dari penetapan nilai NJKB tersebut diketahui bahwa NJKB tidak sesuai dengan HPU. Alternatif kebijakan penetapan NJKB agar lebih dapat mencerminkan HPU adalah dengan mengalihkan kewenangan penetapan NJKB dari pusat ke daerah atau penyeragaman NJKB dengan penetapan NJKB oleh lembaga yang lebih berwenang dalam menentukan NJKB, misalnya asosiasi penjual kendaraan bermotor. Berikut peneliti memaparkan dalam bentuk tabel mengenai keempat tinjauan pustaka tersebut.



Tabel 2.1. Matriks Perbandingan Penelitian

| | Muhammad Zulkarnain (Skripsi 2008) | Siat Lie (Skripsi 2007) | Andika Lukman (Skripsi 2006) | Tiska Febrianti Kawaii (Skripsi 2008) | Ardianto Sulistio Nugroho (Skripsi 2011) |
|-------------------------|---|---|---|--|--|
| Judul | Analisis Kualitas Layanan Perpajakan Pajak Kendaraan Bermotor (Studi Kasus Samsat Kota Bekasi) | Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Dasar Pengenaan Pajak Atas Kendaraan Bermotor (Studi Studi di DKI Jakarta) | Analisis Pelaksanaan Pemungutan pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta | Penetapan Pajak Kendaraan Bermotor Atas Kendaraan Bermotor yang Digunakan di Area Bandar Udara Dalam Rangka Peningkatan Penerimaan Daerah | Analisis Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Ubah Bentuk <i>Offroad</i> (Studi Kasus: Provinsi Dki Jakarta) |
| Permasalahan Penelitian | <ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimanakah kualitas layanan perpajakan kendaraan bermotor di Samsat Kota Bekasi sampai dengan saat ini? 2. Apa saja kendala yang dihadapi oleh Samsat Kota Bekasi dalam rangka meningkatkan kualitas layanan? | <ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana pelaksanaan penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor? 2. Bagaimana penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor yang tepat? | <ol style="list-style-type: none"> 3. Apakah pelaksanaan kegiatan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Dinas Pendapatan Daerah telah sesuai dengan administrasi perpajakan yang berlaku? 4. Apakah pelaksanaan penegakan hukum (<i>law enforcement</i>) pada pemungutan Pajak kendaraan | <ol style="list-style-type: none"> 3. Apakah atas kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor? 4. Bagaimana perlakuan pajak kendaraan bermotor yang sesuai berdasarkan konsep kepemilikan atas kendaraan bermotor yang digunakan di area | <ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) pada kendaraan bermotor ubah bentuk <i>offroad</i>? 2. Apa sajakah permasalahan yang ada dalam proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) pada kendaraan bermotor ubah bentuk <i>offroad</i>? |

Tabel 2.1. Matriks Perbandingan Penelitian

| | | | | | |
|--------------------------|--|---|--|---|--|
| | | | Bermotor oleh Dinas Pendapatan Daerah Provinsi DKI Jakarta dapat meningkatkan realisasi penerimaan pajak daerah di provinsi DKI Jakarta? | bandar udara? | |
| Tujuan Penelitian | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui serta menganalisis kualitas layanan perpajakan kendaraan bermotor di Samsat Kota Bekasi sampai dengan saat ini. 2. Mengetahui serta menganalisis apa saja kendala yang dihadapi oleh Samsat Kota Bekasi dalam rangka meningkatkan kualitas layanan. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Menjelaskan mengenai pelaksanaan penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor. 2. Menjelaskan alternatif-alternatif penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor. | <ol style="list-style-type: none"> 3. Untuk menganalisis kesesuaian pelaksanaan kegiatan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Dinas Pendapatan Daerah dengan administrasi perpajakan yang berlaku. 4. Untuk menganalisis peran penegakan hukum (<i>law enforcement</i>) dalam pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor oleh Dinas Pendapatan Daerah dapat meningkatkan penerimaan pajak daerah di provinsi DKI Jakarta. | <ol style="list-style-type: none"> 3. Mengetahui kemungkinan kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor. 4. Mengetahui perlakuan atas pajak kendaraan bermotor yang sesuai terhadap kendaraan yang digunakan di area bandar udara. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk mendeskripsikan proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) terhadap kendaraan bermotor ubah bentuk <i>offroad</i>. 2. Untuk mendeskripsikan segala jenis permasalahan-permasalahan yang ada dalam proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) pada kendaraan bermotor ubah bentuk <i>offroad</i>. |
| Metod | Pendekatan Kuantitatif; | Pendekatan Kualitatif; | Pendekatan Kualitatif; | Pendekatan Kualitatif; | Pendekatan Kualitatif; |

Tabel 2.1. Matriks Perbandingan Penelitian

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|
| <p>e Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data</p> | <p>Penelitian Deskriptif; Teknik pengumpulan data dengan studi kepustakaan, survei, dan wawancara mendalam.</p> | <p>Penelitian Deskriptif; Teknik pengumpulan data dengan studi kepustakaan dan studi lapangan.</p> | <p>Penelitian Deskriptif; Teknik pengumpulan data dengan studi lapangan dan studi kepustakaan.</p> | <p>Penelitian Deskriptif; Teknik pengumpulan data dengan studi kepustakaan dan pengumpulan data di lapangan.</p> | <p>Penelitian Deskriptif; Teknik pengumpulan data menggunakan studi lapangan dan studi kepustakaan.</p> |
| <p>Simpulan</p> | <p>Pengguna layanan Samsat Kota Bekasi belum merasa puas atas kualitas layanan pemungutan pajak kendaraan bermotor di kota Bekasi. Maka bisa dibayangkan harapan masyarakat masih lebih tinggi terhadap pelayanan daripada kenyataan pelayanan yang diterima. Setelah diukur tingkat pelayanan yang ada, Zulkarnain berharap untuk kedepannya layanan Samsat Kota Bekasi dapat terus diperbaiki, sehingga dapat lebih memberikan</p> | <p>Penetapan NJKB dilakukan melalui tahap penyusunan dan pengumpulan data harga kendaraan, penyusunan peraturan Mendagri tentang NJKB, penetapan tabel NJKB secara nasional, dikeluarkannya Peraturan Gubernur mengenai NJKB, pembuatan suplemen NKB. Dari penetapan nilai NJKB tersebut diketahui bahwa NJKB tidak sesuai dengan HPU. Alternatif kebijakan penetapan NJKB agar lebih dapat mencerminkan HPU adalah dengan mengalihkan</p> | <p>Pelaksanaan kegiatan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Dinas Pendapatan Daerah belum sesuai dengan administrasi perpajakan yang berlaku. Pelaksanaan penegakan hukum belum dapat meningkatkan penerimaan pajak daerah. Hal ini disebabkan karena tidak adanya kewenangan dari Dinas Pendapatan Daerah untuk menilang atau menangkap kendaraan bermotor yang belum membayar pajak. Pada</p> | <p>Atas kendaraan bermotor yang digunakan khusus di area bandar udara adalah dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor, namun saat ini belum dapat dipungut pajak kendaraan bermotor, karena syarat dikenakan pajak kendaraan bermotor adalah terdaftar di kepolisian, sedangkan pihak kepolisian hanya mengenakan wajib daftar untuk kendaraan bermotor yang digunakan di jalan umum.</p> | <p>-</p> |

Tabel 2.1. Matriks Perbandingan Penelitian

| | | | | |
|---|---|---|--|--|
| <p>kepuasan bagi masyarakat/wajib pajak Samsat Kota Bekasi. Dengan tingginya tingkat kepuasan diharapkan dapat mewujudkan masyarakat sadar pajak.</p> | <p>kewenangan penetapan NJKB dari pusat ke daerah atau penyeragaman NJKB dengan penetapan NJKB oleh lembaga yang lebih berwenang dalam menentukan NJKB, misalnya asosiasi penjual kendaraan bermotor.</p> | <p>saat itu, upaya yang dilakukan oleh Dinas Pendapatan Daerah dalam hal melakukan penagihan atas tunggakan pajak wajib pajak baru sebatas penagihan pasif, belum pada penagihan aktif.</p> | <p>Perlakuan perpajakan bagi kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara, yang sesuai (seharusnya) berdasarkan konsep kepemilikan adalah tidak dikenakan pajak kendaraan bermotor karena tidak memenuhi syarat terdaftar di kepolisian atas dasar penggunaan di jalan umum, dan atas kendaraan bermotor tersebut diperlakukan sebagai aktiva tetap yang terdaftar di PT. Gapura Angkasa</p> | |
|---|---|---|--|--|

Sumber: diolah oleh peneliti

Penelitian yang dilakukan peneliti memiliki persamaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya, yakni membahas mengenai Pajak Kendaraan Bermotor, namun penelitian yang dilakukan oleh peneliti lebih berfokus pada analisis proses penentuan Nilai Jual kendaraan Bermotor serta permasalahan yang dihadapi dalam proses penentuan NJKB Kendaraan Ubah Bentuk *Offroad*. Dari penelitian-penelitian sebelumnya, tidak terdapat persamaan dengan pokok permasalahan yang akan diteliti oleh peneliti. Selain itu, peneliti belum menemukan penelitian lebih lanjut NJKB Kendaraan Ubah Bentuk *Offroad*. Dari penelitian-penelitian sebelumnya, tidak terdapat persamaan dengan pokok permasalahan yang akan diteliti oleh peneliti dan peneliti belum menemukan penelitian mengenai analisis proses penetapan nilai jual kendaraan bermotor pada kendaraan bermotor ubah bentuk *offroad* beserta permasalahan-permasalahan yang ada dalam proses penetapannya.

2.2. Kajian Teori

2.2.1. Pajak Daerah

Menurut Edwin Robert Anderson Seligman, sebagaimana dikutip Brotodihardjo, menyatakan bahwa “*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 benefit conferred*” (Brotodihardjo, hal. 3, 1986). Kata “*the person*” menunjukkan bahwa pajak dibayar ditanggung oleh baik orang pribadi maupun badan. Kata “*government*” menunjukkan bahwa pajak dibayarkan kepada pemerintah dalam berbagai bentuknya. Jadi, pajak tersebut bisa dibayar atau dipungut oleh pemerintah pusat, pemerintahan daerah atau pemerintahan yang bersifat internasional.

Salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah adalah pajak daerah. Bird (1999, p. 147) mendefinisikan pajak daerah (*local tax*) dengan karakteristik sebagai berikut:

“truly 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*

Dari definisi Bird, dikatakan bahwa suatu pajak asli daerah adalah pajak yang dikenakan oleh pemerintah daerah dengan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah daerah, dipungut oleh pemerintah daerah, dan hasilnya digunakan untuk pembangunan daerah.

Pajak sifatnya dapat dipaksakan bahkan dalam memungut pajak, fiskus juga mendapat wewenang dari undang-undang untuk mengadakan tindakan memaksa wajib pajak dalam bentuk penyitaan harta tetap. Dalam sejarah hukum pajak di Indonesia dikenal adanya lembaga sandera (*Gijzeling*), yakni wajib pajak yang pada dasarnya mampu membayar pajak, akan tetapi selalu menghindar dengan berbagai dalih untuk tidak membayar pajak, maka fiskus dapat menyandera wajib pajak yang bersangkutan dengan memasukkannya ke dalam kurungan (Nurmantu, 2003, hal. 19). Dengan peraturan perpajakan, maka keabsahan yuridis hukum pajak sebagai hukum publik mempunyai kekuatan memaksa dari pemerintah kepada wajib pajak. Pelaksanaan dari peraturan pajak tersebut telah memberi kekuatan untuk mengharap warga negara memenuhi peraturan yang ada (Salamun, 1990, hal. 19)

Pajak Daerah, menurut Suandy, merupakan pajak yang wewenang pemungutannya ada pada pemerintah daerah yang pelaksanaan pemungutannya dilakukan oleh Dinas Pendapatan Daerah. Pajak Daerah diatur dengan undang-undang dan hasilnya masuk ke Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (Suandy, 2002, hal. 39). Dalam konteks daerah, pajak daerah merupakan pajak-pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah yang diatur berdasarkan peraturan masing-masing daerah dan hasil pemungutannya digunakan untuk membiayai pembiayaan rumah tangga daerahnya.

Perpajakan daerah memiliki ciri-ciri tertentu, khususnya yang terjadi di negara-negara berkembang, adalah sebagai berikut:

- a. Pajak daerah secara ekonomis dapat dipungut, berarti perbandingan antara penerimaan pajak harus lebih besar dibandingkan ongkos pemungutannya. Akan menjadi sangat rancu apabila ongkos pemungutan pajak daerah lebih

tinggi daripada penerimaan pajaknya sehingga akan menyebabkan kerugian bagi pemerintah dalam proses pemungutannya.

- b. Relatif stabil, artinya penerimaan pajaknya tidak terlalu fluktuatif, kadang-kadang meningkat secara drastis dan adakalanya menurun secara tajam.
- c. *Tax base*-nya harus merupakan perpaduan antara prinsip keuntungan (*benefit*) dan kemampuan untuk membayar (*Ability to pay*). (Abimanyu, 2005, hal. 32)

Faktor yang melatarbelakangi dibuatnya teori *Ability To Pay Principle* adalah jumlah beban pajak dipikul oleh individu sesuai dengan kemampuannya untuk memikul beban pajak itu, dengan memperhatikan semua sifat-sifat yang melekat pada individu, sehingga kerugian yang timbul sebagai akibat pengenaan pajak akan menjadi sama (Devano & Kurnia, 1996, hal. 58)

Menurut Kurniawan dan Purwanto, pajak daerah merupakan pajak yang dikelola oleh pemerintah daerah baik provinsi maupun kabupaten atau kota yang berguna untuk menunjang penerimaan pendapatan asli daerah dan hasil penerimaan tersebut masuk dalam APBD (2006, p. 47). Definisi pajak daerah menurut Mardiasmo, sebagaimana dikutip Soetrisno, adalah pajak yang dipungut daerah berdasarkan peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk kepentingan pembiayaan rumah tangga Pemerintah Daerah tersebut (Soetrisno, 1982, hal. 202).

Pajak daerah juga diartikan sebagai Pendapatan Asli Daerah atau pajak negara yang diserahkan kepada daerah, yang pemungutannya diselenggarakan oleh daerah di dalam wilayah kekuasaannya, yang digunakan untuk membiayai pengeluaran daerah terhubung dengan tugas dan kewajiban mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri dalam ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Soelarno, 1999, hal. 97).

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, maka terdapat ciri-ciri pada pajak daerah, yaitu:

- a. Pajak daerah dapat berasal dari pajak asli daerah maupun pajak negara yang diserahkan kepada daerah sebagai pajak daerah,

- b. Pajak daerah dipungut oleh daerah yang terbatas di dalam wilayah administratif yang dikuasainya,
- c. Hasil pungutan pajak daerah dipergunakan untuk membiayai urusan rumah tangga daerah atau untuk membiayai pengeluaran daerah sebagai badan hukum publik,
- d. Pajak daerah dipungut oleh daerah berdasarkan kekuatan peraturan daerah sehingga sifat pemungutan pajak daerah dapat dipaksakan terhadap masyarakat yang wajib membayar dalam lingkungan administratif kekuasaannya tersebut,
- e. Pajak daerah dipungut dan diadministrasikan oleh Pemerintah Daerah otonom,
- f. Pajak daerah bisa merupakan pajak negara yang diserahkan kepada daerah (desentralisasi) atau merupakan pajak yang ditetapkan sendiri oleh Pemerintah Daerah,
- g. Pajak daerah didasarkan pada peraturan perundang-undangan, yaitu peraturan daerah,
- h. Hasil penerimaan pajak daerah digunakan untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran daerah, baik untuk penyelenggaraan pemerintah daerah, pelayanan masyarakat daerah maupun pembangunan daerah.

Dalam kenyataannya pajak daerah hanya memenuhi satu atau dua karakteristik di atas, namun menurutnya karakteristik yang paling penting dari Pajak daerah adalah kebebasan pemerintah daerah untuk menentukan tarif Pajak daerah. Pemerintah daerah mungkin mendapatkan penerimaan yang banyak dari Pajak daerah, tetapi apabila pemerintah daerah tidak dapat menentukan *tax base* dan tarif pajaknya sendiri maka akan sulit melihat bagaimana pemerintah dapat mempertanggungjawabkan keuangan daerahnya sesuai dengan tuntutan demokrasi dan efisiensi (Bird, 1993: 213).

Lapangan pajak daerah hanya terbatas pada lapangan pajak yang belum dipungut negara (pusat) (Devano & Kurnia, 2006, hal. 41). Sebaliknya negara juga tidak diperkenankan untuk memungut pajak yang telah dipungut oleh negara. Selain itu, terdapat ketentuan bahwa pajak dari daerah yang lebih rendah tingkatannya tidak boleh memasuki lapangan pajak dari daerah yang lebih tinggi

tingkatannya (Darwin, 2010, hal. 100). Hal tersebut terkait dengan harmonisasi kewenangan pemungutan pajak. Dengan adanya kewenangan melakukan pemungutan pajak yang dimiliki masing-masing daerah, pemerintah daerah perlu mempertimbangkan pajak daerah yang sesuai dengan karakteristik pajak daerah yang baik agar tercipta efisiensi dan efektivitas dalam pemungutannya. Ciri-ciri pajak daerah yang baik menurut Bird adalah:

- (1) sistem administrasi daerah yang mudah
- (2) pajak dikenakan semata-mata (khususnya) untuk penduduk lokal, dan
- (3) tidak menimbulkan masalah harmonisasi atau menimbulkan kompetisi antara pemerintah daerah atau antara pemerintah daerah dengan pemerintah pusat. (Bird, 1999, hal. 1).

Apabila memerhatikan sistem perpajakan yang dianut oleh banyak negara di dunia, Sidik mengungkapkan bahwa prinsip-prinsip umum perpajakan daerah yang baik pada umumnya tetap sama, yaitu harus memenuhi kriteria umum tentang perpajakan daerah sebagai berikut:

- a. Prinsip memberikan pendapatan yang cukup dan elastis, artinya dapat mudah naik turun mengikuti naik atau turunnya tingkat pendapatan masyarakat.
- b. Adil dan merata secara vertikal, artinya sesuai dengan tingkatan kelompok masyarakat dan horizontal, artinya berlaku sama bagi setiap anggota kelompok masyarakat, sehingga timbul motivasi dan kesadaran pribadi untuk membayar pajak.
- c. Administrasi yang fleksibel, artinya sederhana, mudah dihitung, dan pelayanan memuaskan bagi Wajib Pajak.
- d. Secara politis dapat diterima oleh masyarakat, sehingga timbul motivasi dan kesadaran untuk membayar pajak.
- e. Non-distorsi terhadap perekonomian: implikasi pajak atau pungutan yang hanya menimbulkan pengaruh terhadap perekonomian. Pada dasarnya setiap pajak atau pungutan akan menimbulkan beban baik bagi konsumen maupun produsen. Jangan sampai suatu pajak atau pungutan menimbulkan beban tambahan (*extra burden*) yang berlebihan sehingga akan merugikan masyarakat secara menyeluruh (*dead-weight loss*). (Sidik, hal. 3)

Devas menyatakan bahwa pajak daerah yang dilaksanakan dapat dinilai dengan ukuran-ukuran sebagai berikut:

- a. Hasil (*yield*), yaitu memadai tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitannya dengan berbagai layanan yang dibiayainya, stabilitas, dan mudah tidaknya memperkirakan besar hasilnya itu dan elastisitas hasil pajak terhadap inflasi, pertumbuhan penduduk disebut juga perbandingan hasil pajak dengan biaya pungutan.
- b. Keadilan (*equity*), yaitu dasar pajak dan kewajiban membayar harus jelas dan tidak sewenang-wenang, pajak bersangkutan harus adil, baik secara vertikal maupun horizontal. Secara horizontal artinya adalah orang atau objek pajak yang mempunyai kedudukan ekonomi sama maka akan dikenakan beban pajak yang mempunyai kedudukan ekonomi lebih besar hendaknya memberikan sumbangan yang lebih besar dan pajak tersebut haruslah adil dari tempat ke tempat dalam arti hendaknya tidak ada perbedaan-perbedaan besar dan sewenang-wenang dalam beban pajak dari satu daerah ke daerah lain, kecuali jika perbedaan ini mencerminkan perbedaan dalam cara menyediakan layanan masyarakat.
- c. Daya guna ekonomi (*economic efficiency*) artinya pajak hendaknya mendorong atau tidak menghambat penggunaan sumber daya secara berdaya guna dalam kehidupan ekonomi.
- d. Kemampuan melaksanakan (*ability to implement*), suatu pajak harus dapat dilaksanakan sudut kemauan politik dan tata usaha.
- e. Kecocokan dengan sumber penerimaan daerah (*suitability as a local revenue*). Artinya 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 yang lain. Pajak daerah juga 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 daerah. (Devas, 1989, hal. 61)

Pada dasarnya, ada 3 (tiga) sistem pemungutan pajak yang dapat dipergunakan, yaitu:

1. *Official Assessment System*, yaitu suatu pemungutan pajak dimana wewenang untuk menentukan besarnya pajak yang terutang oleh seseorang berada pada pemungut pajak atau aparat pajak. Dalam sistem ini, wajib pajak bersifat pasif, yang berarti menunggu ketetapan dari aparat pajak. Utang pajak baru timbul apabila sudah ada Surat Ketetapan Pajak dari aparat pajak.
2. *Self Assessment System*, yaitu suatu pemungutan pajak dimana wewenang untuk pemungutan pajak yang terutang oleh wajib pajak berada pada wajib pajak sendiri. Dalam sistem ini, wajib pajak harus aktif menghitung, memperhitungkan, menyetor, dan melaporkan sendiri pajak yang terutang (kecuali wajib pajak menyalahi peraturan yang berlaku).
3. *Withholding System*, yaitu suatu sistem pemungutan pajak dimana wewenang untuk menentukan pajak yang terutang berada di pihak ketiga (bukan oleh fiskus dan bukan oleh wajib pajak) (Mardiasmo, 2008, hal. 8)

Pajak daerah harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Tidak boleh bertentangan dengan kebijaksanaan pemerintah pusat;
2. Sederhana;
3. Jenisnya tidak terlalu banyak;
4. Lapangan pajaknya tidak melampaui atau mencampuri pajak pusat;
5. Berkembang sejalan dengan perkembangan kemakmuran di daerah tersebut;
6. Biaya administrasinya rendah;
7. Beban pajak relatif seimbang;
8. Dasar pengenaan yang sama diterapkan secara nasional. (Samudra, 2005: 51)

2.2.2. Pajak Kendaraan Bermotor

Cauley, sebagaimana dikutip Samudra, menyebutkan bahwa beberapa pajak dapat dikenakan atas kendaraan bermotor. Jenis Pajak itu terdiri dari:

- a. *Motor Fuels Tax*

Merupakan pajak yang dikenakan terhadap bahan bakar yang digunakan untuk menggerakkan kendaraan bermotor.

b. *Motor Vehicle License Tax*

Merupakan pajak yang biasanya dikenakan terhadap kendaraan bermotor sehubungan dengan dipakainya jasa jalan raya

c. *License Tax*

Merupakan pajak yang dikenakan terhadap surat izin mengemudi kendaraan bermotor. Dasar Pengenaan Pajak ini dihitung dari pajak kendaraan bermotor yang terutang.

d. *Motor Vehicle Purchase Tax*

Merupakan pajak atas pembelian kendaraan bermotor, baik kendaraan bermotor yang baru maupun yang bekas. (Samudra, 2005, hal. 61)

Bahl and Linn dalam bukunya menyatakan bahwa terdapat tiga argumen untuk memajaki kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor, seperti yang disebutkannya

“There are three possible arguments for taxation of the ownership and use of automobile:

- To take advantage of rapidly growing tax base*
- To recapture the costs of public expenditures required because of automobile use*
- To control the social cost of automobile use”* (Bahl and Linn, 1992, hal. 190)

Atas pernyataan tersebut, dapat diketahui bahwa alasan pemajakan terhadap kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor karena bertujuan untuk mengambil keuntungan dari cepatnya pertumbuhan basis pajak, untuk mengembalikan biaya yang telah dikeluarkan untuk pengeluaran publik karena penggunaan kendaraan bermotor, dan untuk mengendalikan biaya sosial yang disebabkan oleh penggunaan kendaraan bermotor.

Menurut Jan Schwaab, sebagaimana dikutip oleh Lospaditya, mengutarakan ada dua jenis pajak tidak langsung yang dipungut atas kendaraan bermotor yaitu:

1. Pungutan per-unit, yakni sejumlah tetap yang dipungut atas tiap barang tertentu.
2. Pungutan *ad-valorem*, dengan pengenaan berupa persentase tertentu dari nilai barang atau jasa. (Loypaditya, 2005, hal. 43)

Ada dua (2) sisi pendekatan pengenaan pajak terhadap kendaraan bermotor, seperti yang dikatakan oleh Siregar, yaitu:

1. Pendekatan *Benefits Received*

Dalam pendekatan ini, pemakai jalan atau pemilik kendaraan bermotor dikenakan pajak sebanding dengan manfaat yang diterima. Pajaknya sama dengan biaya pemeliharaan untuk setiap kilometer pemeliharaan jalan raya ditambah biaya kongesti. Pendekatan ini dipakai untuk kebijaksanaan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi. Kendaraan komersial, yang penting perannya dalam melancarkan arus barang atau penumpang, diberi keringanan pajak, sedangkan kendaraan sedan mewah yang pemiliknya sangat mampu membayar pajak, dikenakan pajak yang sangat tinggi.

2. Pendekatan *The Cost of Service*

Yaitu besarnya pajak sebanding dengan biaya yang ditimbulkan oleh pemakai jalan raya. Karena itu pajak untuk kendaraan bermotor seperti truk dan bus akan lebih besar dibandingkan dengan PKB sedan. Sebab kerusakan yang ditimbulkan lebih besar, yang menyebabkan biaya untuk perbaikannya juga besar. (Siregar, 1981, hal. 52)

Alasan pertama pengenaan pajak atas kendaraan bermotor menurut Bahl dan Linn adalah dengan semakin banyaknya kendaraan, maka pengeluaran pemerintah semakin meningkat pula. Kedua, biaya layanan tersebut juga cenderung meningkat seiring dengan pertumbuhan kemacetan dan harga tanah di area perkotaan serta meningkatnya harga relatif bahan-bahan material (seperti aspal dan beton). Alasan yang terakhir adalah kepadatan lalu lintas serta polusi udara maupun suara (Bahl and Linn, 1992, hal. 191).

Schultz dan Lowell mengemukakan tentang teori dasar pengenaan pajak terhadap kendaraan bermotor ditentukan dari faktor-faktor berikut:

- a. *Gross Weight / Nett Weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor), semakin berat suatu kendaraan maka semakin besar kerusakan yang ditimbulkan di jalan raya.
- b. *Horse Power* (kekuatan mesin), semakin besar *cylinder capacity* suatu kendaraan maka semakin besar pajaknya.
- c. *Ownership* (pemilikan), pemilikan kendaraan baik milik pribadi atau badan.
- d. *Seat Capacity* (kapasitas tempat duduk), atas jumlah tempat duduk di kendaraan bermotor juga menentukan besarnya pajak.
- e. *Type* (jenis kendaraan), jenis dari kendaraan tersebut, misalnya sedan, truk, bus, dan lain-lain.

Pajak Kendaraan Bermotor dipandang pantas untuk dikenakan kepada pengguna jalan, menurut Schwaab dan Thielmann, karena ketika seseorang menggunakan kendaraannya, dia akan menggunakan jalan. Ketika dia menggunakan jalan, maka dia seharusnya memberikan kontribusi yang setimpal untuk membiayai infrastruktur melalui Pajak Kendaraan Bermotor ini. Dalam hal tersebut, PKB dapat dilihat sebagai “*entrance fee*” atau ‘tiket masuk’ ke dalam *road network* (Schwaab and Thielmann, 2002, hal. 52-53).

2.2.3. Offroad

Umumnya dalam *offroad*, mobil-mobil yang ikut serta telah mengalami modifikasi (ubah bentuk) secara ekstrim. Beberapa bagian yang biasanya dimodifikasi antara lain seperti:

- a. Pengangkatan kendaraan (*Vehicle Lift*)

Modifikasi dilakukan untuk meninggikan ketinggian normal kendaraan agar jarak antara tanah dengan bagian bawah badan atau rangka kendaraan meningkat. Ada berbagai macam cara untuk meninggikan kendaraan, seperti pengangkatan badan kendaraan (*body lift*), pengangkatan suspensi (*suspension lift*), pengangkatan gardan (*axle lift*), dan memakai ban yang lebih besar. (Barry, 2006, hal. 73)

b. Mengontrol traksi (*Traction Control*)

Salah satu aspek utama dari *offroad* adalah mampu menjaga traksi pada rintangan-rintangan yang berbeda (McAllister, 2005, hal. 5). Hal ini dapat dilakukan dengan menggunakan ban yang bermotif lebih kasar serta dengan bantuan dari perangkat pengontrol traksi yang ada di *drivetrain*. Beberapa perangkat pengontrol traksi seperti *Locker Differential*, *Limited Slip Differential*, berpenggerak empat roda (*Four-Wheel Drive*), dan *Airing Down* (menggunakan tekanan udara yang sangat rendah pada ban). (Lee, 2005, hal. 48)

c. Perlindungan Kendaraan

Kondisi yang ada dalam *offroad* dapat merusak kendaraan, seperti batu-batu atau lumpur. Salah satu cara yang biasa digunakan untuk memberikan perlindungan bagi kendaraan adalah pemakaian *skid plate*, yakni lempengan pelat logam tebal untuk melindungi bagian mobil yang rentan (Brown, 2003, hal. 122). Selain itu ada juga *rock rail* yang berfungsi melindungi sisi samping badan kendaraan dari material-material yang kasar. (Rogers, 2000, hal. 62)

BAB 3

METODE PENELITIAN

Bogdan dan Taylor berpendapat bahwa metodologi adalah proses, prinsip, dan prosedur yang digunakan untuk mendekati problem dan mencari jawaban. Metodologi dipengaruhi atau berdasarkan perspektif teoritis yang digunakan untuk melakukan penelitian, sementara perspektif teoritis itu sendiri adalah suatu kerangka penjelasan atau interpretasi yang memungkinkan peneliti memahami data dan menghubungkan data yang rumit dengan peristiwa dan situasi lain (Mulyana, 2003, hal. 145). Pada bab ini, peneliti akan menguraikan mengenai pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data yang akan digunakan, narasumber, pembatasan penelitian, dan keterbatasan penelitian.

3.1 Pendekatan Penelitian

Peneliti menggunakan pendekatan penelitian kualitatif. Menurut John W. Creswell, disebutkan bahwa pendekatan kualitatif mempunyai 6 (enam) penafsiran, yakni:

1. Pendekatan kualitatif lebih mengutamakan proses daripada hasil penelitian atau produk penelitian
2. Pendekatan kualitatif sangat tertarik dengan fenomena atau gejala sosial
3. Peneliti merupakan alat utama untuk memperoleh pengumpulan dan analisis data, dimana data tersebut diperoleh dari wawancara bukan melalui kuisioner atau statistik
4. Pendekatan kualitatif melibatkan lapangan, sehingga si peneliti terjun secara langsung ke individu, waktu, tempat atau instansi untuk melakukan observasi
5. Pendekatan kualitatif menggambarkan bahwa peneliti tertarik dengan proses, pengalaman, dan memperoleh manfaat dari wawancara dan bukti
6. Proses dari pendekatan kualitatif bersifat induksi, sehingga peneliti membangun abstraksi, konsep, hipotesa, dan teori dari kenyataan. (Creswell, 1994, hal. 145)

Sejalan dengan pernyataan di atas, alasan peneliti menggunakan metode kualitatif karena peneliti akan menganalisis mengenai proses penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor pada kendaraan ubah bentuk off road serta permasalahan-permasalahan yang terjadi di DKI Jakarta melalui pengumpulan data yang tidak bergantung oleh teori, tetapi berdasarkan fakta-fakta yang muncul pada saat penelitian di lapangan.

3.2 Jenis Penelitian

Berdasarkan jenis penelitiannya, penelitian yang dilakukan oleh peneliti dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan berdasarkan dimensi waktunya.

1. Berdasarkan tujuan penelitian

Tujuan penelitian adalah mengembangkan konsep-konsep yang dapat menjelaskan makna suatu fenomena (Sabarguna, 2006, hal. 7). Berdasarkan tujuannya, penelitian ini termasuk dalam penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia, yang bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata, 2006, hal. 72). Dalam bukunya, Nazir mendefinisikan penelitian deskriptif sebagai pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Tujuannya adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan-hubungan antar fenomena yang diselidiki. (Nazir, 1999, hal. 182)

Penelitian deskriptif dipilih karena menggunakan data-data, berupa informasi dalam bentuk verbal, penjelasan serta pendapat dari narasumber untuk menjawab masalah penelitian. Dengan penelitian deskriptif, peneliti berusaha menggambarkan mengenai proses penentuan NJKB Kendaraan Bermotor Ubah Bentuk Off Road. Selain itu, peneliti turut mendeskripsikan

mengenai permasalahan-permasalahan yang terkait dalam proses penentuan NJKB tersebut.

2. Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaat penelitian, penelitian ini termasuk kedalam penelitian murni karena dilakukan untuk kepentingan akademis yaitu untuk memperluas pengetahuan dasar mengenai suatu gejala. Menurut Patton, penelitian murni bertujuan untuk

“The purpose of basic research is knowledge for the sake of knowledge. Researchers engaged in basic research want to understand how the world operates. They are interested in investigating a phenomenon to get at the nature of reality with regard to that phenomenon. The basic researcher’s purpose is to understand and explain.” (Patton, 2002, hal. 215)

Penelitian ini diadakan untuk kepuasan peneliti dan fokus penelitian berada pada logika dan rancangan penelitian yang dibuat oleh peneliti diharapkan dapat mengembangkan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang perpajakan.

3. Berdasarkan Dimensi Waktu

Berdasarkan dimensi waktu, jenis penelitian ini bersifat *cross-sectional*. Penelitian *cross-sectional* mengambil satu bagian dari gejala pada satu waktu tertentu. Dikatakan demikian karena penelitian dilakukan dalam satu waktu tertentu sebagai mana yang diungkapkan oleh Neuman *“In cross sectional research, researchers observe at one point in time. Cross sectional research is usually the simplest and least costly alternative.”* (Neuman, 2006, hal. 37) Dalam penelitian yang bersifat *cross-sectional*, peneliti melakukan wawancara dengan informan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

4. Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan teknik pengumpulan data, jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu studi lapangan dan studi literatur. Penelitian ini akan menggunakan kedua teknik pengumpulan data tersebut untuk mengumpulkan data yang diperlukan sehingga dapat memperoleh jawaban yang lebih komprehensif atas permasalahan yang terdapat dalam penelitian ini. Penjelasan mengenai kedua teknik tersebut yaitu sebagai berikut :

a. Studi Lapangan (*Field Research*)

Studi lapangan dilakukan dengan dua cara, pertama dengan observasi langsung ke tempat penelitian untuk mendapatkan data primer dan dokumen-dokumen lain yang diperlukan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti serta melihat langsung kondisi lapangan. Kedua, melakukan wawancara mendalam guna mengumpulkan data primer dan informasi lainnya.

Peneliti akan menggunakan pertanyaan terbuka dan melakukan *one by one interview* dengan *tape recorder*. Wawancara yang peneliti lakukan menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*) sehingga memudahkan peneliti dalam memahami dan mendapat informasi yang diinginkan. Peneliti tidak membatasi pilihan jawaban dari informan, sehingga informan dalam penelitian ini dapat menjawab secara bebas dan lengkap sesuai pendapatnya. Wawancara mendalam ini dilakukan kepada pihak-pihak yang kompeten dalam masalah teori perpajakan dan kebijakan pajak serta kenyataan di lapangan yang terkait dengan penelitian ini.

b. Studi Literatur (*Library Research*)

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi literatur. Studi literatur dilakukan peneliti dengan membaca dan mengumpulkan literatur dan data-data yang relevan dengan penelitian ini, mulai dari undang-undang perpajakan, peraturan-peraturan perpajakan, buku-buku, *paper* atau makalah, jurnal, majalah, surat kabar, bahan seminar, penelusuran di internet guna mendapatkan

data sekunder dan tulisan-tulisan yang relevan dengan permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini.

5. Berdasarkan Teknik Analisis Data

Berdasarkan teknik analisis data, jenis penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif. Terdapat tiga langkah untuk menganalisis data kualitatif menurut Silverman, yakni:

1. *Analyse data already in the public sphere*, menganalisis data yang tersedia di tempat umum, misalnya perpustakaan.
2. *Beg or borrow other people's data*, apabila data yang tersedia di tempat umum kurang memadai, maka peneliti diperbolehkan untuk meminta data tambahan dari pihak-pihak lain.
3. *Analyse your own data as you gather them*, bila data yang diperoleh dari tempat umum dan pihak-pihak lain sudah cukup, maka peneliti dapat menggabungkan perolehan data untuk mencapai hasil yang maksimal. (Silverman, 2000, hal. 120)

Dalam hal analisis data kualitatif, Bogdam menyatakan bahwa

"Data analysis is the process of systematically searching and arranging the interview transcripts, fieldnotes, and other materials that you accumulate to increase your own understanding of them and enable you to present what you have discovered to others" (Bogdam, 2008, hal. 88).

Berdasarkan pengertian tersebut analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan bahan-bahan lain, sehingga dapat dengan mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Proses pengolahan data dimulai dengan menelaah berbagai data yang diperoleh dari berbagai sumber. Baik itu berupa data empiris maupun hasil wawancara. Data yang telah diperoleh selanjutnya dianalisis secara kualitatif. Analisis data kualitatif tersebut dilakukan dengan menggunakan *illustrative method*, yaitu suatu metode untuk menganalisis bukti-bukti empiris berdasarkan teori

sebagaimana yang diungkapkan Neuman, dalam buku Silverman, sebagai berikut:

“with the illustrative method, a researcher applies theory to a concrete historical situation or social setting, or organize data on the basis of prior theory.” (Silverman, 2000, hal. 451)

3.3 Metode dan Strategi Penelitian

Metode yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah metode studi literatur dan studi lapangan. Studi literatur dilakukan dengan cara menggali berbagai informasi dari berbagai sumber literatur. Baik melalui buku, jurnal, surat kabar, majalah, dan *website* yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Sedangkan studi lapangan dilakukan dengan cara peneliti *terjun* langsung ke lapangan dengan melakukan pengamatan dan wawancara. Wawancara adalah bentuk komunikasi antara dua orang, melibatkan seseorang yang ingin memperoleh informasi dari seorang lainnya dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan, berdasarkan tujuan tertentu. Metode tersebut digunakan dengan cara mengamati serta mewawancarai informan yang dianggap mampu dan menguasai permasalahan yang berkaitan dengan penelitian.

Menurut Schatzman dan Strauss, sebagaimana yang dikutip Mulyana dalam bukunya, pengamatan berperan serta potensial untuk memperoleh data yang lengkap, misalnya mengenai suatu peristiwa sosial, peristiwa yang mendahului dan mengikutinya, dan penjelasan maknanya oleh para peserta dan orang-orang yang menyaksikannya, sebelum, selama, dan setelah peristiwa itu berlangsung (Mulyana, 2003, hal. 176-177). Menurut kategori Denzin, jenis-jenis pengamat adalah:

1. Peserta sebagai pengamat (*participant as observer*) dengan membiarkan kehadirannya sebagai peneliti dan mencoba membentuk serangkaian hubungan dengan subjek sehingga mereka berfungsi sebagai responden dan informan;
2. Partisipan penuh (*complete participant*) yang niatnya untuk meneliti tidak diketahui ketika mengamati pihak yang ditelitinya;

3. Pengamat sebagai partisipan (*observer as participant*) yang lazimnya merepresentasikan situasi yang memungkinkan peneliti melakukan sekali kunjungan atau wawancara dengan responden; dan
4. Pengamat penuh (*complete observer*) yang tidak melibatkan interaksi sosial (Mulyana, 2003, hal. 176).

Metode studi literatur dan lapangan digunakan karena pendekatan yang dipakai adalah pendekatan kualitatif sehingga memerlukan data yang berupa penjelasan dari informan serta studi kepustakaan untuk menjawab permasalahan.

Data yang peneliti gunakan dapat dibagi menjadi dua jenis, yakni data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung melalui studi atas dokumen yang diperoleh di lapangan. Dalam melakukan wawancara, peneliti dibantu dengan alat bantu wawancara berupa pedoman wawancara. Sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari studi literatur berupa artikel, buku, jurnal ilmiah, dan peraturan perundang-undangan.

3.4 Narasumber/Informan

Pengumpulan data primer dilakukan dengan metode studi lapangan (*field research*) melalui wawancara dengan narasumber/informan yang dipilih sesuai dengan kompetensi dan keterkaitannya dengan penelitian. Peneliti harus menghimpun data dari informan secara mendalam. Peneliti diharapkan dapat memperoleh data berdasarkan persepsi aktor lokal “dari dalam,” melalui proses dengan penuh perhatian, proses pengertian empati dan menanggukkan “batas” preconsepsi mengenai topik yang didiskusikan (Sabarguna, 2006, hal.5).

Menurut Neuman ada empat karakteristik informan, antara lain :

- *The informant is totally familiar with the culture and is in position on witness significant events make a good informant*
- *The individual is currently involved in the field*
- *The person can spend time with the researcher*

- *Nonanalytic individuals make better informants. A non analytic informant is familiar with and uses native folk theory or pragmatic common sense* (Neuman, 2003, hal. 394-395)

Untuk mendapat gambaran yang mendalam dan objektif mengenai fenomena yang diteliti, peneliti akan melakukan wawancara dengan beberapa informan yang terkait dengan topik penelitian yang peneliti angkat. Pemilihan informan ini disesuaikan dengan kriteria yang telah dikemukakan oleh Neuman di atas. Informan-informan yang dipilih oleh peneliti adalah:

- a. Bpk. Edi Sumantri (Kepala UPPD Menteng Kota Administrasi Jakarta Pusat).
- b. Bpk. Bimo Wicaksono (pembalap offroad sekaligus pemilik bengkel Kawan 4x4 Motorsport).
- c. Pihak Industri Karoseri Kreasi Baru.
- d. Bpk. Nurhadi (pembalap offroad sekaligus anggota IOF).

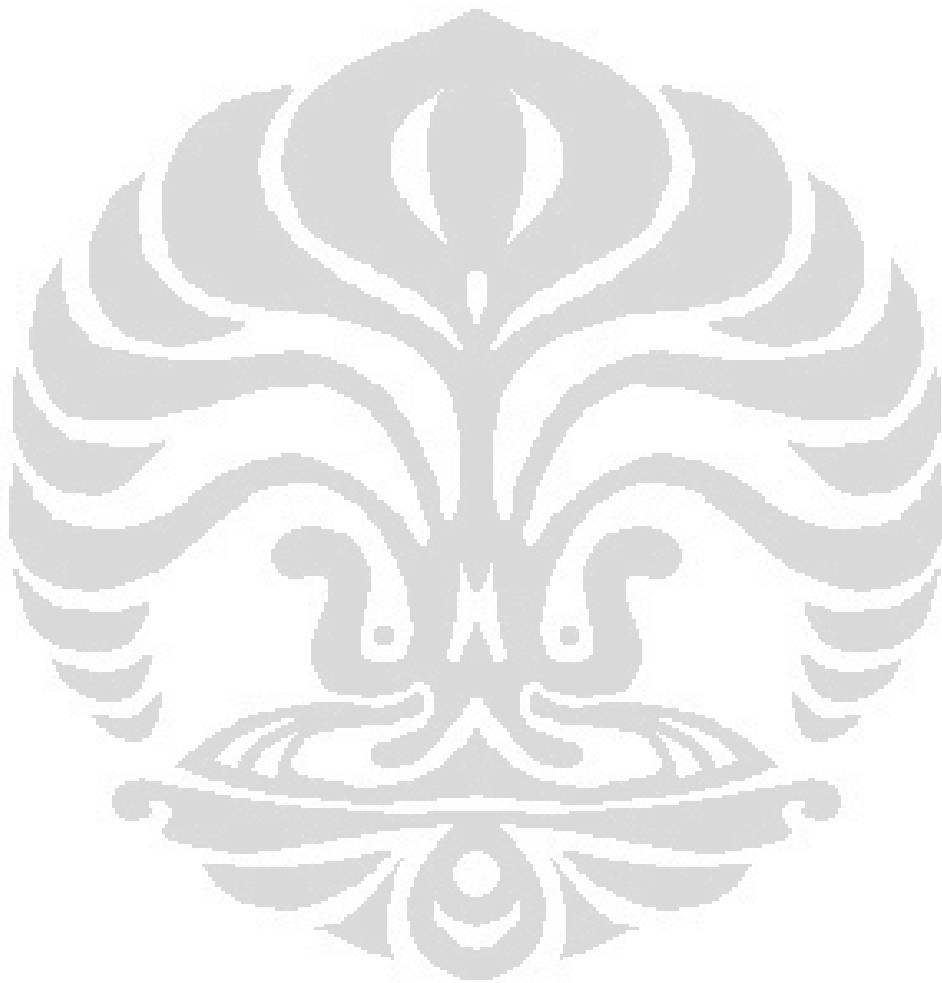
3.5 Penentuan Site Penelitian

Site penelitian dalam penelitian ini dipilih yang dapat mendukung penelitian dan juga relevan dengan permasalahan yang diangkat. Diantaranya yaitu Kantor Dipenda DKI Jakarta, Kantor Sekretariat IOF, dan bengkel beserta klub off road. Peneliti memilih *site* penelitian tersebut karena keterkaitannya dengan permasalahan yang peneliti angkat dalam penelitian ini. Selain itu ketiga *site* penelitian tersebut terdapat di Jakarta sehingga terdapat kemudahan bagi peneliti untuk menemui informan yang terkait.

3.6 Batasan Penelitian

Penelitian yang baik merupakan penelitian yang terfokus dan terarah, sehingga peneliti berusaha membuat batasan-batasan penelitian. Batasan pertama adalah penelitian atas pajak daerah dan retribusi daerah ini tidak membahas seluruh aspek perpajakannya akan tetapi lebih terfokus pada Pajak Kendaraan Bermotor pada kendaraan ubah bentuk off road. Batasan yang kedua adalah dalam penelitian ini hanya akan membahas mengenai proses penentuan NJKB (Nilai Jual Kendaraan Bermotor) pada kendaraan bermotor

ubah bentuk off road beserta permasalahan-permasalahan yang terkait dalam prosesnya.



BAB 4

GAMBARAN UMUM PERKEMBANGAN KENDARAAN OFF ROAD DAN PERATURAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA

4.1. Kendaraan Bermotor

Berdasarkan SNI 09-1825-2002 Tentang Sistem Penggolongan / Pengklasifikasian Kendaraan Bermotor atas revisi SNI 09-1825-1990, Penggolongan / Pengklasifikasian Kendaraan disusun oleh Panitia Teknik Kendaraan Bermotor, Pusat Standardisasi dan Akreditasi-Departemen Perindustrian dan Perdagangan dan ditulis sesuai pedoman BSN No. 8 Tahun 2001 penulisan SNI. Penggolongan kendaraan tersebut dapat kita lihat di bawah ini, yakni:

1. *Kendaraan bermotor kategori L* yaitu kendaraan beroda kurang dari empat
2. *Kendaraan bermotor kategori M* yaitu kendaraan bermotor beroda empat atau lebih dan digunakan untuk angkutan orang
3. *Kendaraan bermotor kategori N* yaitu kendaraan bermotor beroda empat atau lebih dan digunakan untuk angkutan barang
4. *Kendaraan bermotor kategori O* yaitu kendaraan bermotor penarik untuk gandengan atau tempel
5. *Kendaraan bermotor kategori khusus* yaitu kendaraan bermotor khusus dari pengembangan atau modifikasi kategori kendaraan bermotor kategori M, N atau O untuk angkutan penumpang atau barang dan diperlukan pembuatan bodi khusus dan / atau perlengkapannya untuk menunjang fungsi khusus tersebut
6. *Kendaraan bermotor kategori T* yaitu kendaraan bermotor baik beroda maupun menggunakan roda rantai mempunyai paling sedikit dua sumbu roda, yang mempunyai fungsi pokok sebagai tenaga penarik, yaitu untuk menarik, menekan atau menggerakkan peralatan khusus, mesin atau gandengan untuk keperluan pertanian atau kehutanan

7. *Kendaraan bermotor kategori G* yaitu kendaraan bermotor off road merupakan pengembangan atau modifikasi kendaraan yang termasuk dalam kategori M dan N yang memenuhi persyaratan tertentu.

4.1.1. Off Road

Dalam bukunya, Gregor mendefinisikan

“Off-roading is a term for driving a vehicle on un-surfaced roads or tracks, made of materials such as sand and gravel, riverbeds, mud, snow, rocks, and other natural terrain.” (Gregor, 2008, hal. 3)

Berdasarkan definisi di atas, dapat dilihat bahwa off road merupakan suatu cara pengendaraan kendaraan bermotor di lintasan yang tidak mempunyai lapisan jalan karena terdiri dari material-material alam, seperti pasir, tanah, lumpur, salju, batu, dan bahan alam lainnya.

Umumnya, jalur off road hanya dapat dilalui oleh kendaraan yang didesain khusus untuk pengendaraan off road, seperti ATV (*All Terrain Vehicle*), kendaraan alat berat, truk, SUV (*Sport Utility Vehicle*), *snowmobiles*, sepeda motor trail atau sepeda gunung. Kendaraan dengan tipe tersebut biasanya mempunyai *ground clearance* yang tinggi, ban dengan motif kasar, serta dilengkapi dengan *locking differentials* depan dan belakang. Contoh dari kendaraan produksi pabrikan yang dikhususkan untuk off road adalah AM General, Land Rover, dan Jeep serta beberapa merk kendaraan lain yang mempunyai beberapa tipe off road di antara produksinya yang lain. Kendaraan militer biasanya didesain off road atau langsung dibeli dari pabrik yang memproduksi kendaraan off road, seperti AM General (Humvee) atau Land Rover, yang telah memproduksi kendaraan-kendaraan yang digunakan oleh pasukan militer di banyak negara.

Di beberapa bagian dunia, terutama Afrika, pengendaraan off road merupakan hal wajar dalam aktivitas transportasinya. Di beberapa negara tropis, lintasan yang belum beraspal sangat membutuhkan kendaraan off road, terutama di saat musim hujan karena kendaraan berpengerak empat roda menjadi dibutuhkan. Di negara-negara bagian barat, off road menjadi suatu sarana rekreasi.

Rekreasi off road menjadi populer di kalangan pemilik kendaraan berpenggerak empat roda (4x4), ATV, sepeda motor trail. Ada beberapa kategori dari kegiatan rekreasi off road, dimana masing-masing mempunyai tingkatan kesulitan dan perlengkapan yang berbeda-beda. Kategori-kategori tersebut adalah:

a. *Dune Bashing*

Merupakan kegiatan off road yang dilakukan di jalur lintasan pasir, biasanya sering dilakukan di gurun daerah Timur Tengah. Ada beberapa daerah di Amerika Serikat yang juga biasa digunakan untuk kegiatan ini, seperti Silver Lake Dunes di Michigan dan Imperial Sand Dunes di California.

b. *Greenlaning*

Merupakan salah satu dari kategori yang ekstrim. *Greenlaning* dapat dilakukan oleh kendaraan berpenggerak empat roda pada umumnya, meskipun menggunakan ban dan perlengkapan standar pabrik. Istilah '*greenlane*' merujuk kepada rute lintasan yang tidak beraspal di sepanjang hutan belantara atau di jalan yang sudah lama tidak terpakai sehingga permukaannya sudah rusak. Biasanya tujuan dari pesertanya untuk menikmati suasana alam yang jarang tersentuh oleh manusia. *Greenlaning* cukup populer di kalangan off roader karena tingkatan kesulitan yang rendah, dan merupakan salah satu tipe *light off-roading*.

c. *Mudding (Mud Bogging)*

Merupakan suatu kegiatan off road yang biasanya dilakukan di areal luas yang dipenuhi dengan lumpur basah atau tanah liat dan pengemudi diharapkan dapat menjalankan kendaraannya sejauh mungkin tanpa terjebak. Biasa terdapat titik-titik perlindungan di sekitar lintasan agar kendaraan yang terjebak lumpur bisa ditarik keluar dari posisinya. Momentum dan traksi kendaraan merupakan faktor penting dalam kesuksesan *Mud Bogging*.

d. *Rock Crawling*

Merupakan salah satu kategori off road yang berteknologi tinggi. Kendaraan-kendaraannya biasanya menggunakan ban berukuran lebih besar dari standar pabrikannya, komponen suspensinya diubah agar artikulasi gardannya lebih baik, dan perubahan rasio *differential gear* dalam rangka mendukung putaran mesin ideal/perputaran mesin rendah dalam melewati rintangan. Merupakan suatu hal yang umum bagi pembalap *Rock Crawling* bila sedang berkompetisi

dibantu oleh seorang asisten yang berada dekat dengannya, di segala sisi kendaraan, untuk memberikan informasi kepada pembalap mengenai rintangan yang tidak dapat dilihat oleh pembalap tersebut.

e. *Rock Racing*

Rock Racing mirip dengan *Rock Crawling*, namun perbedaannya terletak pada tidak adanya pinalti bila kendaraan menyentuh *cones*, ditarik, maupun menggunakan *winch*, sebagaimana yang dilarang dalam *Rock Crawling*. *Rock Racing* juga menyajikan balapan off road dalam kecepatan tinggi, tidak seperti dengan *Rock Crawling*.

f. *Formula Off Road*

Merupakan versi kompetisi off road yang membutuhkan tenaga yang besar dari kendaraan tersebut. Modifikasi yang dilakukan biasanya bersifat ekstrim atau menggunakan kendaraan yang khusus dibuat untuk kompetisi. Penggunaan ban besar bermotif kasar, jarak travel suspensi yang panjang sehingga memungkinkan kendaraan untuk melompat dan dikemudikan di permukaan kasar, dan menggunakan *roll cage* untuk melindungi pembalap. Kompetisi biasanya dilakukan di lintasan pasir atau tanah berbatu yang permukaannya naik-turun.

g. *Competitive Trials*

Trials mungkin merupakan salah satu balapan yang teraman. Hasil balapan ditentukan dari kemampuan pengemudi meskipun dalam kecepatan rendah, bukan berdasarkan urutan finis meskipun aura kompetisinya amat terasa. Terdapat 3 (tiga) balapan berbeda yang biasanya merupakan balapan Trial, yakni *RTV (Road Taxed Vehicle) Trialing*, *CCV (Cross Country Vehicle) Trialing*, dan *Punch & Winch Challenge*.

Indonesia Off-Road Federation (IOF) merupakan sebuah organisasi di Indonesia yang mewadahi para penggemar kegiatan off-road, kompetisi, rekreasi dan sosial kemasyarakatan. IOF merupakan organisasi nirlaba yang mempunyai misi pelestarian alam agar kita semua bisa menikmati kegiatan luar ruang melalui edukasi dan kesadaran melestarikan lingkungan. IOF didirikan oleh 14 orang pada tahun 1999 di Jakarta dan pada saat ini telah memiliki Pengurus Daerah di 32 propinsi di Indonesia. Para pendiri IOF tersebut adalah:

1. Askar Kartiwa – MEDCO
2. Yuma Wiranatakusumah – ORD
3. Wijaya Kusuma – 4XFUN
4. Syamsir Alam – SAMS
5. Moko Karsono – PUSPITA
6. Yola Daniel Zebedeus – FADWORKS
7. Johny Lintau – ORD
8. Harry Irawady – MAUNG BANDUNG
9. Hari Sanusi – IOC
10. Hidayat – JAJ
11. Hendrik Badu – SSI
12. Justinus Sjahlim – ROMA
13. Rd Iskandar Surya Satjakusumah (Daday) – JAJ
14. Ismail Johan – Roma

Dalam bidang sosial kemasyarakatan, IOF memiliki sebuah gerakan komunitas bernama IOF Peduli. IOF Peduli berpartisipasi aktif memberikan bantuan transportasi logistik dan pertolongan di daerah-daerah yang terkena bencana alam seperti tsunami di Aceh, gempa bumi di DI Yogyakarta dan Jawa Tengah, tsunami di Pangandaran serta tanah longsor di Sumatra Utara.

Di bidang kompetisi off-road, beberapa cabang kegiatan off-road yang telah diatur oleh IOF adalah: Racing Off-Road, Mud Racing, Rock Crawling, Gilas Mobil dan Adventure Off-Road. Kegiatan off-road kompetisi di Indonesia saat ini dinaungi oleh dua organisasi, yaitu IOF (Indonesian Off-Road Federation) dan IMI (Ikatan Motor Indonesia). Beberapa peraturan pertandingan yang diadopsi oleh IOF diantaranya dari World 4x4 Council, SCORE dan SODA. Sementara peraturan pertandingan yang diadopsi oleh IMI mengacu kepada FIA (Federation Internationale des Automobiles).

4.1.2. Peraturan-Peraturan Off Road

Setiap penyelenggaraan Adventure Off Road yang dilaksanakan di wilayah Republik Indonesia wajib menggunakan peraturan yang dibuat oleh IOF

dan wajib mendapat ijin serta tercantum dalam jadwal atau kalender kegiatan olah raga bermotor Ikatan Motor Indonesia (IMI).

Pasal 1 : PERSYARATAN KENDARAAN

Pasal 2 : PESERTA

Pasal 3 : PENDAFTARAN

Pasal 4 : ASURANSI

Pasal 5 : STICKER PROMOSI

Pasal 6 : OBSERVER DAN STEWARD

Pasal 7 : KOREKSI PERATURAN

Pasal 8 : PELAKSANAAN PERATURAN

Pasal 9 : PERATURAN PELENGKAP PERLOMBAAN

Pasal 10 : KARTU KONTROL (TIME CARD)

Pasal 11 : BUKU ROUTE

Pasal 12 : PENCATAT WAKTU

Pasal 13 : POS DAN PROSEDURNYA

Pasal 14 : ISTILAH POS-POS

Pasal 15 : PANJANG LEG / ETAPE

Pasal 16 : TOURING

Pasal 17 : COUNTRY ROAD (CR)

Pasal 18 : TRIAL STAGE

Pasal 19 : SCRUTINEERING

Pasal 20 : BRIEFING PESERTA

Pasal 21 : URUTAN DAN JADWAL START

Pasal 22 : RE-GROUPING/RE-SEEDING

Pasal 23 : HUKUMAN – HUKUMAN

Pasal 24 : SANKSI PEMECATAN

Pasal 25 : HASIL KEJUARAAN

Pasal 26 : PENGHARGAAN

Pasal 27 : PROTES

Pasal 28 : KETENTUAN LAIN

Pasal 29 : PERTEMUAN STEWARD (STEWARD MEETING)

4.2. Pajak Kendaraan Bermotor

Dasar hukum yang melandasi diberlakukannya pungutan PKB adalah Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 1934. Ordonansi ini telah diubah beberapa kali dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Prp. Tahun 1956 (Lembaran Negara Tahun 1959 Nomor 101). Berdasarkan UU No. 32 Tahun 1956 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1957, PKB diserahkan kepada Daerah Tingkat I. Selanjutnya sehubungan dengan adanya perubahan pemungutan yang untuk pertama kali juga merupakan integrasi antara Pajak Rumah Tangga (PRT) dasar III dan IV dengan Pajak Kendaraan Bermotor, di DKI Jakarta diatur dengan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 1967 Lembaran Daerah Nomor 85 Tahun 1968 jo Lembaran Daerah Nomor 16 Tahun 1969 tentang Setoran Wajib Pemeliharaan dan Pembangunan Prasarana Daerah (SWP3D).

Selanjutnya dengan Keputusan Mendagri Nomor 973/3578/PUOD tahun 1987, penggabungan tersebut resmi menjadi ketentuan yang berlaku untuk seluruh Indonesia dengan nama Pajak Kendaraan Bermotor. Sistem pemungutannya melalui Sistem Administrasi Manunggal di bawah Satu Atap (Samsat) yang berdasarkan keputusan Mendagri, sistem Samsat tersebut mulai berlaku sejak tahun 1987 untuk seluruh Indonesia. Dalam keputusan tersebut, sehubungan dengan penerapan tarif yang berbeda-beda antar daerah, maka perihal PKB diadakan penyeragaman jenis pungutan, tarif, dan sistem pemungutan secara nasional.

Latar belakang pemungutan PKB berawal dari pemikiran tentang usaha pemerintah untuk mempertinggi pendapatan daerah dari sumber yang ada, di lain pihak dihadapkan pada suatu kenyataan bahwa penerimaan daerah yang diperoleh dari PKB dan penerimaan dari Pajak Rumah Tangga (PRT) Dasar III dan IV (mobil dan sepeda motor) sangat tidak seimbang bila dibandingkan dengan kebutuhan daerah untuk melakukan pemeliharaan dan pembangunan prasarana daerah, maka usaha peningkatan yang bersifat berkesinambungan perlu dilakukan. Memperhatikan harga kendaraan bermotor pada tahun 1960 sampai dengan 1965 merupakan ukuran kemampuan masyarakat. Dalam kenyataannya, kemampuan tersebut bila dibandingkan dengan tarif pajak yang berlaku saat itu menjadi tidak seimbang. Untuk menyelaraskan kebutuhan daerah, misalnya dalam hal

pemeliharaan dan pembangunan proyek-proyek prasarana daerah seperti jalan, jembatan-jembatan, dan sebagainya, wajar bila penetapan pajaknya disesuaikan dengan kemampuan para pemilik kendaraan bermotor.

Alasan lain yang mendorong digunakannya nama PKB, bukan PRT dan PKB, adalah untuk menciptakan suatu sistem pemungutan terpadu, menyederhanakan jenis pungutan, dan mengurangi pandangan negatif masyarakat karena banyaknya jenis pajak yang harus dipikul. Maka PKB adalah bentuk nyata upaya penyederhanaan, meskipun pada saat itu beredar komentar masyarakat akibat terjadi lonjakan tarif yang oleh beberapa pihak dinilai sangat tinggi. Dengan adanya penjelasan bahwa PKB tidak hanya bentuk penyederhanaan dalam jenis dan kemudahan pelayanan, tetapi menerapkan prinsip subsidi silang dari kaum berada kepada yang kurang berada untuk penyelenggaraan pembangunan dan kemasyarakatan, akhirnya dapat diterima oleh seluruh pihak.

Pemilihan terhadap suatu sistem pemungutan yang tepat guna dan tepat sasaran adalah pendukung yang kuat untuk pelaksanaan misi yang cukup berat. Maksudnya sistem pemungutan yang semula menyebar di tempat-tempat berbeda merupakan upaya mendekatkan pelayanan yang kemudian disentralisasi ke satu atap. Di sisi lain, tarif yang semula berdasarkan berat kendaraan (untuk PKB) dan isi silinder serta tahun pembuatan (untuk PRT), kemudian diubah menjadi persentase dari nilai jual sehingga menimbulkan keluhan dari masyarakat. Karena adanya insentif berupa pelayanan cepat, keamanan pelayanan plat nomor ditanggung pemerintah daerah, dan kemudahan lainnya seperti pelayanan satu hari mampu membawa pengaruh besar pada semangat wajib pajak untuk membayar pajak. Sistem pemungutan dipayungi dengan Surat Keputusan Bersama Tiga Menteri (Menteri Pertahanan dan Keamanan, Menteri Dalam Negeri, dan Menteri Keuangan) sehingga pelaksanaan pemungutan menjadi lebih lancar. Sistem pemungutan yang dianut oleh PKB pada dasarnya menganut sistem *Self Assessment*, namun pada praktiknya digunakan sistem *Official Assessment* semata-mata demi kemudahan wajib pajak dalam pembayarannya.

Pajak Kendaraan Bermotor menurut UU No. 36 Tahun 2000 adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang

digunakan di jalan umum 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, tidak termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar.

Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Kendaraan Bermotor adalah kendaraan bermotor beroda beserta gandengannya, yang dioperasikan di semua jenis jalan darat dan kendaraan bermotor yang dioperasikan di air dengan ukuran isi kotor GT 5 (lima Gross Tonnage) sampai dengan GT 7 (tujuh Gross Tonnage). Dikecualikan dari pengertian Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud adalah kereta api; kendaraan Bermotor yang semata-mata digunakan untuk keperluan pertahanan dan keamanan negara; kendaraan bermotor yang dimiliki dan/atau dikuasai kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing dengan asas timbal balik dan lembaga-lembaga internasional yang memperoleh fasilitas pembebasan pajak dari Pemerintah; dan objek Pajak lainnya yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah.

Objek PKB adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor, tidak termasuk kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor alat-alat besar dan alat-alat berat yang tidak digunakan sebagai angkutan orang dan/atau barang di jalan umum. Subjek PKB adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan/atau menguasai kendaraan bermotor. Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor. Penanggung jawab atas pembayaran PKB bila pemilik perorangan adalah orang yang bersangkutan atau ahli warisnya dan bagi pemilik yang berupa badan, perkumpulan atau yayasan adalah pengurusnya atau wakilnya atau yang menguasai kendaraan tersebut.

Dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah hasil perkalian dari 2 (dua) unsur pokok:

a. Nilai Jual Kendaraan Bermotor

Nilai Jual Kendaraan Bermotor ditentukan berdasarkan Harga Pasaran Umum atas suatu Kendaraan Bermotor. Harga Pasaran Umum adalah

harga rata-rata yang diperoleh dari berbagai sumber data yang akurat. Nilai Jual Kendaraan Bermotor ditetapkan berdasarkan Harga Pasaran Umum pada minggu pertama bulan Desember Tahun Pajak sebelumnya. Dalam hal Harga Pasaran Umum suatu Kendaraan Bermotor tidak diketahui, Nilai Jual Kendaraan Bermotor dapat ditentukan berdasarkan sebagian atau seluruh faktor-faktor:

1. harga Kendaraan Bermotor dengan isi silinder dan/atau satuan tenaga yang sama;
2. penggunaan Kendaraan bermotor untuk umum atau pribadi;
3. harga Kendaraan Bermotor dengan merek kendaraan Bermotor yang sama;
4. harga Kendaraan Bermotor dengan tahun pembuatan Kendaraan Bermotor yang sama;
5. harga Kendaraan Bermotor dengan Kendaraan Bermotor;
6. harga Kendaraan Bermotor dengan Kendaraan Bermotor sejenis; dan
7. harga Kendaraan Bermotor berdasarkan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

Dasar pemikiran penggunaan NJKB sebagai salah satu unsur dasar pengenaan PKB adalah agar tercipta suatu keadilan bagi masyarakat dimana setiap orang yang memiliki kendaraan akan membayar pajak sesuai dengan nilai dari kendaraan bermotornya. Bagi orang yang kemampuan ekonomisnya rendah dan memiliki mobil dengan harga yang rendah akan dikenakan pajak dengan nominal yang rendah pula, begitu pula sebaliknya.

- b. *Bobot yang mencerminkan secara relatif tingkat kerusakan jalan dan/ayau pencemaran lingkungan akibat penggunaan Kendaraan Bermotor.*

Bobot dihitung berdasarkan faktor-faktor :

1. tekanan gandar, yang dibedakan atas dasar jumlah sumbu/as, roda, dan berat Kendaraan Bermotor. Hal ini berarti sebesar-besarnya faktor kerusakan jalan yang mungkin ditimbulkan akibat suatu

- jenis kendaraan bermotor, atas seberapa besar beban kerusakan jalan diakibatkan tekanan gandar dari kendaraan bermotor.
2. jenis bahan bakar Kendaraan Bermotor yang dibedakan menurut solar, bensin, gas, listrik, tenaga surya, atau jenis bahan bakar lainnya; dan
 3. jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin Kendaraan Bermotor yang dibedakan berdasarkan jenis mesin 2 tak atau 4 tak, dan isi silinder.

Bobot sebagaimana yang dimaksud di atas, ditetapkan sebesar:

1. sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor, dan sejenisnya sebesar 1,00
2. mobil barang/beban sebesar 1,30
3. alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 1,00

Awal mula penggunaan bobot sebagai salah satu dasar pengenaan PKB adalah suatu bentuk dari *road user tax*. Dimana bila kendaraan memiliki potensi yang lebih besar untuk merusak jalan dan mencemarkan lingkungan maka akan memiliki bobot yang semakin tinggi (bobot > 1). Di sisi lain, kendaraan yang tidak terlalu merusak jalan dan mencemarkan lingkungan maka memiliki bobot yang kecil (bobot = 1). Namun mulai tahun 2002, DPP tidak lagi dikalikan dengan bobot kendaraan yang berkisar antara 1 sampai dengan 2, kecuali angkutan barang, DPP tetap hasil perkalian NJKB dengan bobot yang ditetapkan 1,3. Penghapusan bobot ini berkaitan dengan kesulitan yang dialami oleh petugas Samsat yang kesulitan untuk menjelaskan kepada masyarakat mengenai dasar pengenaan bobot kendaraan. Oleh karena itu, dalam pembahasan Dinas Pendapatan seluruh provinsi di Indonesia sepakat untuk membuat bobot menjadi 1,00 dan 1,30 saja.

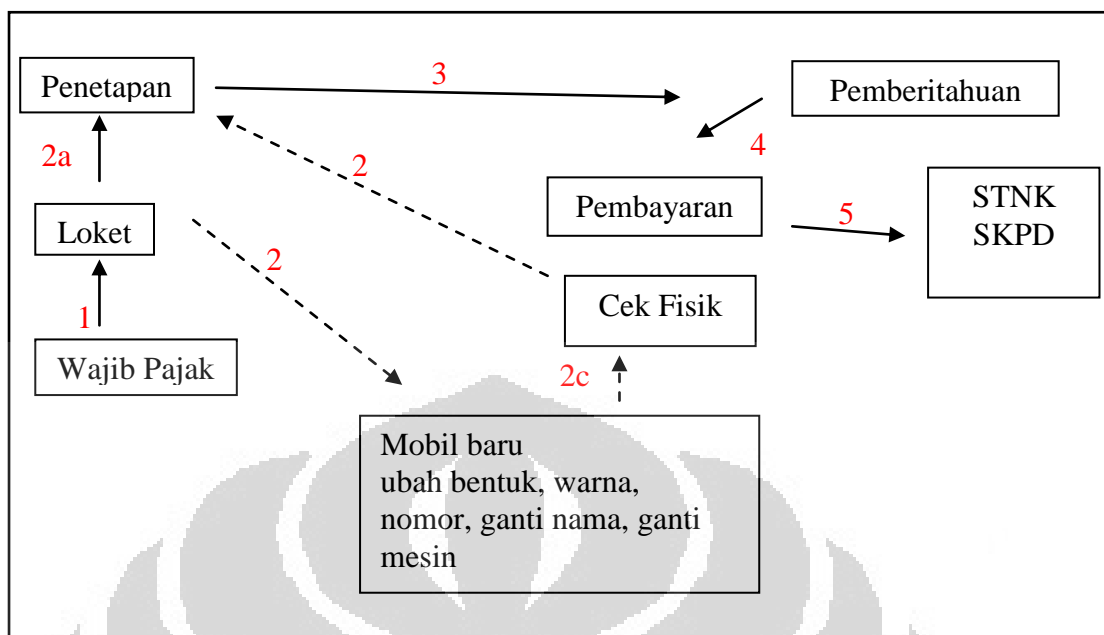
Untuk mengimbangi agar penerimaan PKB dan BBNKB tidak mengalami penurunan, para pimpinan Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda) sepakat untuk menetapkan HPU yang naik berkisar antara 15%-20%. Dengan kenaikan harga tersebut, dengan sendirinya NJKB dan DPP pun naik. Hal ini didiskusikan dengan tim dari Depdagri dan akan dijadikan acuan dalam membuat peraturan Mendagri tentang NJKB sebagai dasar penetapan PKB dan BBNKB bagi seluruh daerah.

Dalam perhitungan PKB dinyatakan dalam suatu tabel yang ditetapkan oleh Mendagri dengan pertimbangan Menkeu. Selanjutnya dari tabel tersebut ditinjau kembali setiap tahunnya guna penyesuaian pajak yang akan ditetapkan kemudian. Untuk PKB yang belum tercantum dalam tabel, Gubernur dapat menetapkan dasar pengenaan PKB dimaksud dan memberitahukan kepada Mendagri. Dasar pengenaan PKB untuk kendaraan umum, kendaraan alat-alat berat, dan alat-alat besar ditetapkan 60% dari dasar pengenaan PKB. 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.

Besarnya pokok PKB yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dengan dasar pengenaan pajak. Pajak Kendaraan Bermotor yang terutang dipungut di wilayah daerah tempat kendaraan bermotor terdaftar. Pajak Kendaraan Bermotor dikenakan untuk masa pajak 12 (dua belas) bulan berturut-turut terhitung mulai saat pendaftaran kendaraan bermotor. PKB dibayar sekaligus di muka. Pajak Kendaraan Bermotor yang karena satu dan lain hal masa pajaknya tidak sampai 12 (dua belas) bulan, maka dapat dilakukan restitusi sesuai dengan yang telah ditetapkan gubernur.

Bagan 4.1. Mekanisme Pemungutan PKB



Bagan di atas menggambarkan mengenai mekanisme pemungutan PKB. Langkah 1, wajib pajak menuju loket 1 yang ada di kantor Samsat untuk mendaftarkan kendaraan bermotornya dengan mengisi dan menyerahkan formulir yang telah disediakan beserta persyaratan-persyaratan lain seperti KTP asli dan fotokopi pemilik kendaraan bermotor, STNK asli dan fotokopi beserta materai. Langkah 2a, di loket 1 aparat Samsat menetapkan besarnya PKB yang terutang atas kendaraan bermotor yang didaftarkan. Langkah 2b diperlukan apabila yang didaftarkan merupakan kendaraan baru atau mengalami ubah bentuk, warna, nomor, ganti nama, ataupun ganti mesin. Langkah 2c, kendaraan bermotor di langkah 2b dilakukan cek fisik kendaraan bermotor dan dilakukan penetapan PKB yang terutang. Langkah 2d, data-data kendaraan tersebut diberikan kepada loket 1 untuk dilakukan penetapan PKB terutang. Langkah 3, Wajib Pajak diberitahukan besarnya PKB terutang oleh aparat Samsat, biasanya di loket 2. Langkah 4, Wajib Pajak membayar besarnya PKB terutang di loket 2. Langkah 5, Wajib Pajak menerima STNK dan SKPD yang diberikan oleh aparat Samsat, biasanya dilakukan di loket 3.

BAB 5

ANALISIS PENETAPAN NILAI JUAL KENDARAAN BERMOTOR PADA KENDARAAN UBAH BENTUK OFF ROAD DI DKI JAKARTA

5.1. Analisis Proses Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Pada Kendaraan Bermotor Ubah Bentuk Offroad

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan jenis pajak yang dapat dipungut oleh propinsi. Jenis pajak ini merupakan andalan penerimaan bagi seluruh daerah di Indonesia karena adanya kemudahan dalam proses pemungutannya serta kejelasan objek pajak serta subjek pajak yang akan dikenakan PKB.

Dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor merupakan perkalian dari 2 (dua) unsur pokok, yakni Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) dan bobot, yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Terhadap NJKB diperoleh berdasarkan Harga Pasaran Umum (HPU) atas suatu kendaraan bermotor. Penghitungan dasar pengenaan PKB ditentukan dalam suatu tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri atas dasar pertimbangan Menteri Keuangan. Tabel tersebut ditinjau kembali setiap tahun. Dengan demikian, besarnya DPP dapat berubah dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangan harga pasaran umum yang berlaku. Dasar pengenaan PKB yang meliputi NJKB dan bobot ditetapkan dengan keputusan gubernur berdasarkan tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

Pemilihan NJKB sebagai dasar pengenaan PKB berdasarkan atas aspek keadilan. Aspek keadilan ini dapat dilihat pada kemampuan orang yang mampu membeli kendaraan bermotor, seperti orang yang mempunyai penghasilan yang tinggi dapat membeli kendaraan yang berharga tinggi pula, contohnya kendaraan bermotor seharga dua miliar rupiah. Wajar dirasa bila subjek pajak tersebut dikenakan pajak kendaraan bermotor yang tinggi sesuai dengan harga dari kendaraannya tersebut. Seseorang yang hanya memiliki penghasilan yang tidak

tinggi dan hanya dapat membeli kendaraan yang murah tentu akan dikenakan pajak kendaraan bermotor yang rendah.

NJKB diperoleh berdasarkan Harga Pasaran Umum (HPU) atas suatu kendaraan bermotor. Dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 Tahun 2010 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2010 pasal 1 angka 10, Harga Pasaran Umum (HPU) adalah harga rata-rata yang diperoleh dari berbagai sumber data yang akurat. Sumber-sumber akurat yang dimaksud antara lain adalah Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) dan asosiasi penjual kendaraan bermotor. NJKB ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum minggu pertama bulan Desember tahun pajak sebelumnya. Misalnya, NJKB tahun 2011 Jeep Wrangler ditetapkan pada minggu pertama bulan Desember 2010. Jika harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor tidak diketahui, NJKB ditentukan berdasarkan faktor-faktor berikut:

1. Isi silinder, yaitu isi ruangan yang berbentuk bulat torak pada mesin kendaraan bermotor yang ikut menentukan besarnya kekuatan mesin atau satuan daya;
2. Penggunaan kendaraan bermotor;
3. Jenis kendaraan bermotor;
4. Merk kendaraan bermotor;
5. Tahun pembuatan kendaraan bermotor;
6. Berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan; serta
7. Dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.

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

Bobot merupakan pencerminan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Menurut wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Bpk. Edi Sumantri, Kepala UPPD Menteng Kota Administrasi Jakarta Pusat, berpendapat,

“bobot itu pencerminan dari kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan yang ditimbulkan dari akibat penggunaan kendaraan bermotor. Koefisiennya, kalo koefisien bobot satu artinya kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan yang ditimbulkan dari penggunaan kendaraan bermotor tadi masih dalam batas toleransi. Artinya tidak akan mempengaruhi besarnya pajak kan? Koefisiennya cuma satu. Kalo kadar koefisiennya tinggi seperti dump truck, light truck, trailer itu pasti bobotnya lebih dari satu, otomatis akan mempengaruhi besarnya pajak, karena tadi dasar pengenaannya NJKB dan bobot.”(Sumantri, 2011, p.82)

Besarnya bobot dihitung berdasarkan faktor-faktor:

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

Bobot dinyatakan sebagai koefisien tertentu. Berdasarkan Peraturan Daerah DKI Jakarta No 8 Tahun 2010 pasal 6 ayat 7, Koefisien sama dengan satu berarti kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan oleh kendaraan bermotor tersebut dianggap masih dalam batas toleransi. Koefisien lebih besar daripada satu berarti kendaraan bermotor tersebut berpengaruh buruk terhadap kerusakan jalan serta pencemaran lingkungan.

Dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No 140 Tahun 2010 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2010 pasal 2 ayat 4, maupun Peraturan menteri Dalam Negeri No 23 Tahun 2011 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2010 pasal 2 ayat 7, sama-sama menyatakan bahwa besarnya bobot kendaraan bermotor adalah:

1. sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor, dan sejenisnya serta alat-alat berat dan alat-alat besar, sebesar 1,00 (satu koma nol nol); dan
2. mobil barang/bebas, sebesar 1,30 (satu koma tiga puluh).

Berdasarkan keterangan di atas, dapat disimpulkan bahwa nilai bobot yang berlaku di DKI Jakarta adalah satu bagi kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan oleh kendaraan bermotor tersebut yang masih dianggap dalam batas toleransi dan lebih dari satu dimana kendaraan bermotor tersebut berpengaruh buruk terhadap kerusakan jalan serta pencemaran lingkungan. Besarnya nilai bobot yang berlaku di Indonesia saat ini adalah 1,00 dan 1,30. Nilai 1,00 ditetapkan untuk sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor, dan sejenisnya serta alat-alat berat dan alat-alat besar, sedangkan 1,30 untuk mobil barang/bebas.

Kendaraan bermotor ubah bentuk offroad merupakan kendaraan bermotor yang mengalami perubahan bentuk, baik fisik maupun mesin, guna memiliki kemampuan offroad. Beberapa komponen yang diganti misalnya seperti ban, suspensi, mesin, maupun bodi. Perubahan-perubahan tersebut ada yang menyeluruh maupun per bagian saja, misalnya hanya mengganti ban saja tanpa perubahan lain. Modifikasi-modifikasi yang dilakukan pun berbeda-beda tiap kendaraannya. Umumnya, kendaraan bermotor yang dimodifikasi menjadi bentuk offroad adalah tipe kendaraan jip.

Berdasarkan keterangan dari Bpk. Edi Sumantri, tipe rubah bentuk dalam kendaraan bermotor ubah bentuk ada dua jenis, yakni perubahan minor dan perubahan major.

“Lalu kalo berubah bentuk ada dua, ubah bentuk itu tergantung. Kalo ubah bentuknya itu minor change, perubahannya kecil, itu tidak mempengaruhi nilai jualnya, karena tidak mempengaruhi secara fisik. Contohnya apa, yang offroad tadi, offroad kan bentuknya tidak berubah, hanya bannya saja yang berubah, mobilnya tetap jip. Beda dengan major change, perubahannya besar, contoh dari mobil pickup menjadi minibus,”
(Sumantri, 2011, p.83)

Berdasarkan keterangan tersebut, kendaraan bermotor ubah bentuk offroad dalam proses ubah bentuknya juga dibagi dua juga, yakni perubahan minor dan major.

Perubahan minor bersifat tidak mempengaruhi perubahan bentuk secara fisiknya, misalnya mengganti ban dengan ukuran yang lebih besar daripada standar, mengganti jenis saluran gas buang menjadi tipe *free flow*, maupun meninggikan suspensi melebihi standar pabrikan. Dari perubahan-perubahan tersebut, ciri mobil sebenarnya tidak berubah dan tidak ada perubahan nilai kendaraan sehingga *minor change* dalam kendaraan bermotor offroad tidak dianggap menjadi suatu ubah bentuk. Bagi kendaraan offroad yang mengalami *minor change*, perlakuan pajaknya sama saja dengan kendaraan bermotor standar pabrikan. Contoh konkritnya adalah Suzuki Jimny tahun 1988 tipe SJ410V diganti keempat bannya menjadi ukuran 31x10,5xR15 dari ukuran standarnya yang berukuran 205x60xR15.

Perubahan major lebih bersifat ke bentuk perubahan yang mengubah total ciri dari kendaraan bermotor dari standar pabrikan, umumnya perubahannya dilakukan lebih dari 50% standar pabrikan. Perubahan yang dilakukan oleh modifikator biasanya melibatkan pihak ketiga, seperti pihak bengkel spesialis maupun pihak karoseri. Contoh perubahan major adalah Suzuki Jimny tahun 1988 tipe SJ410V diubah bentuk dengan menghilangkan atap kerasnya (*hardtop*) dan sebagian panel jendela belakang agar menjadi seperti Suzuki Jimny Sierra tipe SJ410Q. Perubahan tersebut telah mengubah struktur fisik dari kendaraan bermotor yang mengalami modifikasi sehingga termasuk dalam kategori perubahan major.

5.1.1. Analisis Proses Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Pada Kendaraan Bermotor Ubah Bentuk Offroad (*Minor Change*)

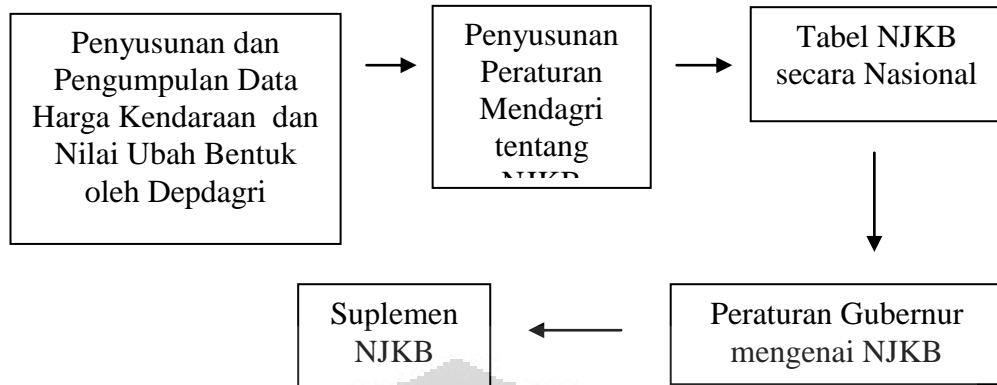
Pemerintah menggunakan NJKB sebagai salah satu unsur DPP PKB disebabkan karena nilai tersebut dirasa cukup mudah untuk ditentukan, yakni dari harga pasaran umum (HPU) kendaraan motor tersebut. Sebagaimana yang telah diundangkan dalam Peraturan Pemerintah No. 65 Tahun 2001 pasal 4 ayat 5 bahwa penetapan dilakukan oleh Menteri Dalam Negeri dan diberlakukan secara

nasional, yang berarti setiap daerah di Indonesia harus menggunakan NJKB yang telah ditetapkan oleh Mendagri tersebut dalam pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Penyeragaman NJKB secara nasional ini sama dengan tarif PKB yang juga diseragamkan, yakni sebesar 1,5%. Penyeragaman dilakukan agar tidak terjadi perbedaan yang dapat memicu perang tarif dan NJKB. Dasar pertimbangannya adalah untuk mencegah Wajib Pajak berpindah tempat ke daerah lain. Seperti yang diketahui bahwa dasar pengenaan PKB adalah NJKB sehingga jika tiap daerah menetapkan NJKB masing-masing, maka dapat dipastikan besarnya PKB yang terutang akan berbeda untuk kendaraan yang sejenis. Hal tersebut dapat dimanfaatkan oleh Wajib Pajak untuk mendaftarkan kendaraannya pada daerah yang memiliki NJKB yang paling kecil sehingga besarnya pajak yang dibayar pun akan semakin kecil. Hal ini tentunya akan merugikan daerah-daerah lain yang menetapkan nilai jual kendaraan yang lebih tinggi. Oleh karena alasan-alasan tersebut, maka ditetapkan bahwa NJKB akan ditetapkan dalam satu tabel yang berlaku secara nasional.

Perumusan sampai dengan penetapan NJKB secara nasional ini dilakukan oleh Departemen Dalam Negeri dengan mempertimbangkan masukan-masukan dari berbagai pihak, termasuk dari Dipenda dari seluruh wilayah Indonesia. Dalam hal ini, Depdagri bertindak sebagai regulator atas kebijakan penetapan NJKB dan juga yang akan menetapkan besarnya NJKB dan Nilai Ubah Bentuk atas sebuah kendaraan bermotor dan Dinas Pendapatan Daerah (Dipenda) berperan sebagai pemberi masukan. Perumusan sampai dengan penetapan NJKB oleh Mendagri yang akan ditindaklanjuti dengan peraturan masing-masing gubernur yang dapat dilihat dalam bagan berikut:

Bagan 5.1. Tahap Penetapan NJKB



Sumber: diolah oleh peneliti

Pada awal bulan Oktober, Depdagri yang diwakili oleh tim teknis penyusunan NJKB melakukan rapat kerja internal. Pada tahap awal tersebut, tim teknis terlebih dahulu melakukan pengelompokan kendaraan bermotor. Pengelompokan dilakukan berdasarkan merek kendaraan bermotor atau negara produsen kendaraan bermotor atau tahun pembuatan kendaraan bermotor atau jenis kendaraan bermotor. Biasanya jenis kendaraan bermotor akan dikelompokkan menjadi:

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

Setelah pengelompokan kendaraan bermotor dilakukan, tim teknis Depdagri akan mulai mencari dan menyusun HPU kendaraan-kendaraan yang ada. HPU ini didapatkan dari berbagai macam sumber, seperti:

1. Media massa
2. Internet
3. Daftar harga resmi yang dikeluarkan Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM)
4. Harga-harga kendaraan yang didapat dari *showroom* dan tempat penjualan lainnya

Dari berbagai sumber di atas, tim teknis dari Depdagri akan menentukan harga pasar (HPU) yang wajar untuk sebuah kendaraan bermotor. Harga Pasar

yang wajar tersebut adalah data riil harga wajar untuk sebuah wilayah Indonesia. Harga pasar yang wajar tersebut akan dimasukkan dan disimpan dalam data komputer.

Setelah rapat dengan Dipenda seluruh Indonesia, Depdagri akan menetapkan NJKB per jenis, merk, dan tahun pembuatan kendaraan dalam sebuah produk hukum, yakni Peraturan Mendagri, dan ini dilakukan pada minggu pertama bulan Desember. Depdagri kemudian akan melakukan pengkodean (*coding*) tiap-tiap kendaraan yang telah ditentukan nilai jualnya. Setelah proses tersebut selesai, peraturan Mendagri mengenai penetapan NJKB ini akan dikirimkan ke Depkeu dan harus mendapatkan pertimbangan serta persetujuan dari Menkeu.

Apabila Menkeu setuju dengan penetapan NJKB tersebut maka akan dikirim kembali pada pihak Depdagri. Peraturan Mendagri ini akan disahkan oleh Biro Hukum Depdagri. Lalu Peraturan Mendagri tersebut akan ditandatangani oleh Mendagri. Setelah semua proses tersebut selesai maka Peraturan Mendagri mengenai penetapan NJKB akan dikirimkan ke semua daerah pada bulan Januari. Hal ini dimaksudkan untuk menghindari terjadinya penetapan dasar pengenaan PKB yang berbeda antar propinsi.

Peraturan Mendagri tentang Penetapan NJKB yang berlaku saat ini adalah Peraturan Mendagri No. 23 Tahun 2011 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2011. Oleh semua daerah, peraturan Mendagri tersebut ditindaklanjuti dengan keluarnya peraturan gubernur daerah masing-masing. Saat ini, peraturan yang mengatur tentang penetapan NJKB di DKI Jakarta diatur oleh Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 140 Tahun 2010 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan PKB dan BBN-KB Tahun 2010.

Peraturan gubernur tentang penghitungan dasar pengenaan PKB meliputi penetapan NJKB yang telah ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri dan nilai jual yang belum tercantum dalam peraturan Mendagri. Penghitungan dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor yang nilai jualnya belum tercatat dalam ketentuan lampiran peraturan Mendagri ditetapkan oleh masing-masing gubernur. Gubernur menetapkan dasar pengenaan PKB untuk kendaraan bermotor:

1. Jenis, merek, dan tipe yang belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Mendagri dan belum ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Bina Administrasi Keuangan Daerah atas nama Mendagri, dengan syarat:
 - a. Untuk tahun pembuatan terbaru, nilai jualnya ditetapkan 10% (sepuluh persen) di bawah harga kosong (*off the road*) atau 21,5% (dua puluh lima persen) di bawah perkiraan harga isi (*on the road*).
 - b. Untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan HPU atau dengan membandingkan jenis, merek, tipe, isi silinder, dan tahun pembuatan dari negara produsen yang sama.
2. Jenis, merek, dan tipe yang telah tercantum dalam Lampiran Peraturan Mendagri, dengan ketentuan:
 - a. Untuk tahun pembuatan lebih baru, nilai jualnya ditetapkan dengan penambahan 5% (lima persen) setiap tahun dari nilai jual tahun sebelumnya.
 - b. Untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan nilai jual tahun pembuatan terakhir sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran Peraturan Menteri dengan penurunan 5% (lima persen) setiap tahun dengan maksimal penurunan 5 (lima) tingkat atau disesuaikan dengan HPU yang berlaku di daerah masing-masing.

Dari peraturan tersebut, dilihat bahwa dalam proses perumusan nilai jual kendaraan baru yang nilai jualnya belum ditetapkan dalam Lampiran Peraturan Mendagri merupakan sama dengan perumusan nilai jual kendaraan baru oleh Depdagri. Kendaraan yang tidak terdapat dalam Lampiran Peraturan Mendagri, maka akan ditetapkan sesuai dengan harga pasarannya. Namun bila tidak ditemukan harga pasarannya, maka dapat digunakan kendaraan pembanding yang sejenis. Penetapan NJKB dilakukan oleh tim teknis perumusan NJKB Dipenda DKI Jakarta yang terdiri dari:

1. Kepala Subdinas Pengembangan dan Penelitian yang sekaligus menjabat ketua tim
2. Pegawai Dispenda DKI Jakarta yang bertugas di unit SAMSAT seluruh wilayah DKI Jakarta

3. Perakilan Subdinas Peraturan Daerah Dispenda DKI Jakarta
4. Perwakilan Subdinas Teknologi Informasi Dispenda DKI Jakarta
5. Perwakilan Subdinas Pengendalian Dipenda DKI Jakarta

Pembuatan Lampiran Tambahan Penetapan NJKB (Suplemen)

Bagi kendaraan bermotor ubah bentuk offroad yang Nilai Jual Ubah Bentuknya belum tercantum dalam Lampiran Tabel Nilai Jual Kendaraan Ubah Bentuk yang dibuat oleh Mendagri, maka Gubernur wajib membuat penetapan Nilai Jual Kendaraan Ubah Bentuk yang baru agar kendaraan bermotor tersebut mampu ditetapkan Nilai Jual Kendaraan Bermotornya. Bpk. Edi Sumantri menjelaskan,

“Kan belum ada kan dalam tabel ini. nah dilakukan penilaian kembali. Jadi namanya suplemen itu, artinya tambahan di luar dari dalam tabel tadi, Menteri Dalam Negeri juga mengetahui.”(Sumantri, 2011, p.84)

Dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2011 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor pasal 6 ayat 3, disebutkan bahwa kendaraan bermotor ubah bentuk lainnya yang nilai jualnya belum tercantum dalam lampiran II Peraturan Menteri tersebut, maka nilai jualnya akan ditetapkan dengan Peraturan Gubernur. Apabila Peraturan Gubernur tersebut telah dibuat, maka wajib disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri melalui Direktur Jenderal Keuangan Daerah paling lambat tujuh hari sejak ditetapkan. Peraturan Gubernur yang sudah disetujui oleh Menteri Dalam Negeri disebut Suplemen.

Pembuatan lampiran tambahan juga dilakukan apabila setelah penetapan nilai jual kendaraan, pada tahun berjalan terdapat jenis kendaraan baru. Untuk menentukan nilai jual dari kendaraan baru tersebut, penjual atau pemilik kendaraan bermotor harus mengajukan permohonan penetapan NJKB. Permohonan penetapan NJKB yang diajukan harus memenuhi kriteria berikut:

1. Surat permohonan ditujukan kepada Direktur Jenderal BAKD Depdagri
2. Fotokopi tanda pendaftaran tipe dan varian dari Departemen Perindustrian
3. Fotokopi pengesahan dan sertifikat uji tipe dari Departemen Perhubungan

4. Fotokopi Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dari Ditjen Bea Cukai (khusus kendaraan *Completely Built Up*)
5. Surat pernyataan bermaterai mengenai harga jual kendaraan bermotor (*off the road* maupun *on the road*) kepada pembeli atau konsumen (*end user*)
6. Spesifikasi teknis dan brosur atau gambar kendaraan bermotor
7. *Company profile* (lengkap) bagi perusahaan yang pertama kali mengajukan permohonan ke Depdagri

Setelah ini, Mendagri akan menetapkan NJKB atas kendaraan baru yang dimohonkan NJKB-nya dalam sebuah lampiran tambahan Peraturan Mendagri yang lebih dikenal dengan istilah suplemen.

Gubernur daerah masing-masing pun dapat menetapkan NJKB melalui keputusan Kepala Dipenda. Hal tersebut dilakukan bila terdapat kekeliruan dalam penetapan NJKB terhadap jenis, merek, dan tipe serta tahun pembuatan kendaraan bermotor dan/atau NJKB yang belum tercantum dalam lampiran peraturan gubernur. Setiap permohonan penetapan NJKB baik kendaraan baru, lama, maupun kendaraan mutasi dari luar daerah harus menerangkan jenis, merek, tipe, isi silinder (cc), tahun pembuatan, negara produsen, dan transmisi otomatis (A/T) atau manual (M/T) serta harga isi/kosong (*on/off the road*) serta bahan bakar yang digunakan, antara lain solar, bensin, atau gas.

Permohonan perubahan penetapan NJKB yang diajukan oleh wajib pajak kepada Kepala Dipenda, selain menjelaskan hal-hal di atas, juga harus melampirkan surat pernyataan keberatan penetapan NJKB dengan bermaterai cukup. Dalam hal terdapat perbedaan identitas kendaraan bermotor antara Form A/B/C dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan faktur (*invoice*) atau Tanda Pendaftaran Tipe dan atau Uji Sertifikat Lulus Uji Tipe, yang menjadi dasar acuan penetapan NJKB adalah rekomendasi dari Kepolisian Republik Indonesia.

5.1.2. Analisis Proses Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Pada Kendaraan Bermotor Ubah Bentuk Offroad (*Major Change*)

Selain kendaraan offroad yang mengalami *minor change*, ada pula kendaraan offroad yang modifikasinya secara *major change*. Seperti yang telah

dijelaskan sebelumnya, perubahan major lebih bersifat ke bentuk perubahan yang mengubah total ciri dari kendaraan bermotor dari standar pabrikan, umumnya perubahannya dilakukan lebih dari 50% standar pabrikan. Unsur yang membedakan kendaraan offroad yang mengalami *major change* dengan *minor change* hanyalah NJKB-nya. Bila kendaraan offroad ubah bentuk major maka NJKB-nya merupakan Harga Pasaran Umum (HPU) ditambah dengan nilai ubah bentuknya, sedangkan bagi kendaraan offroad ubah bentuk minor NJKB-nya hanya merupakan HPU yang berlaku bagi *basic* kendaraan bermotor yang sesuai dengan standar pabrikan.

Dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2011 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor pasal 6 ayat 1, disebutkan bahwa NJKB ubah bentuk sebagai dasar penghitungan PKB dan BBN-KB ditetapkan berdasarkan hasil penjumlahan NJKB dengan nilai jual ubah bentuk. Oleh karena itu penghitungan NJKB Ubah Bentuk merupakan penjumlahan antara NJKB yang diperoleh dari HPU kendaraan bermotor standar pabrikan dengan Nilai Jual Ubah Bentuk. Apabila terdapat kendaraan bermotor yang berubah bentuk secara major, maka perumusan NJKB dilihat dari NJKB sebelum berubah bentuk, seperti yang tercantum dalam Lampiran I Peraturan Mendagri tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dengan nilai jual ubah bentuk yang ditetapkan dalam Lampiran II Peraturan Mendagri tersebut.

Dalam penentuan nilai ubah bentuk, pihak Departemen Dalam Negeri menetapkan nilai ubah bentuk berdasarkan nilai ubah bentuk rata-rata dalam skala nasional. Nilai-nilai ubah bentuk didapatkan pihak Departemen Dalam Negeri melalui pihak perusahaan karoseri. Sama seperti penetapan NJKB standar pabrikan, Nilai Ubah Bentuk diperoleh dari harga keseluruhan pihak karoseri, yang selanjutnya diambil nilai tengah untuk penetapan nilai ubah bentuk yang serupa secara seragam dalam skala nasional.

Misalnya terdapat sebuah kendaraan jenis jip bermerek Suzuki Jimny diubah bentuknya menjadi dobel kabin, maka cara penghitungan nilai jualnya adalah dengan melihat nilai jual Suzuki Jimny pada tahun yang bersangkutan ditambah nilai jual ubah bentuk dari jip menjadi dobel kabin.

| | | |
|--|---|------------------------|
| NJKB Suzuki Jimny | = | Rp 70.000.000,- |
| Nilai Jual Ubah Bentuk Jip-Dobel Kabin | = | <u>Rp 18.000.000,-</u> |
| Nilai Jual Kendaraan Ubah Bentuk | = | Rp 88.000.000,- |

NJKB Suzuki Jimny yang berubah bentuk menjadi dobel kabin berdasarkan perhitungan di atas merupakan hasil penjumlahan NJKB Suzuki Jimny sebesar Rp 70.000.000,- dengan Nilai Jual Ubah Bentuk Jip-Dobel Kabin sebesar Rp 18.000.000,-. Oleh karena itu, Nilai Jual Kendaraan Bermotor Suzuki Jimny di atas sebesar Rp 88.000.000,-.

Berikut peneliti akan menjabarkan perbedaan dari kendaraan offroad *minor change* dengan *major change* beserta implikasi perpajakannya.



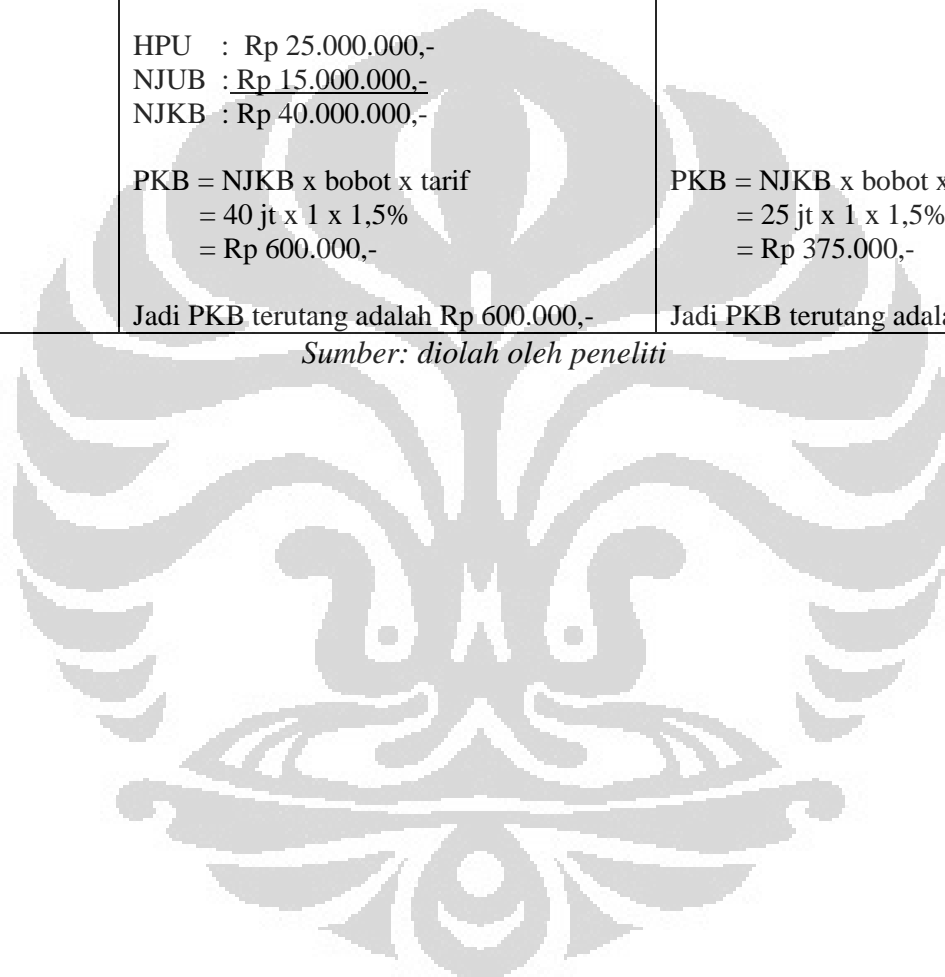
Tabel 5.1. Tabel Perbedaan Kendaraan Offroad Major Change dan Minor Change

| No. | Deskripsi | Kendaraan Offroad Major Change | Kendaraan Offroad Minor Change |
|-----|---|---|---|
| 1 | Perbedaan Struktur | Perubahan major lebih bersifat ke bentuk perubahan yang mengubah total ciri dari kendaraan bermotor dari standar pabrikan | Perubahan minor bersifat tidak mempengaruhi perubahan bentuk secara fisiknya |
| 2 | Perbedaan Penentuan NJKB | NJKB merupakan jumlah dari Harga Pasaran Umum ditambah Nilai Jual Ubah Bentuk (Peraturan Mendagri No. 23 Tahun 2011 pasal 7) | NJKB berasal dari Harga Pasaran Umum (Peraturan Mendagri No. 23 Tahun 2011 pasal 2 ayat 2) |
| 3 | <p>Perubahan Bentuk Kendaraan</p> <p>Kendaraan standar pabrikan</p>  | <p>Mengalami ubah bentuk bodi dan ubah mesin secara keseluruhan</p>  | <p>Mengalami ubah bentuk ban dan beberapa perlengkapan tanpa ubah bodi</p>  |
| 4 | Kasus Perpajakan | Suzuki Jimny tahun 1985 di DKI Jakarta memiliki HPU sebesar Rp 25.000.000,- dan Nilai Jual Ubah Bentuk sebesar Rp | Suzuki Jimny Tahun 1985 di DKI Jakarta memiliki HPU sebesar Rp 25.000.000,- dengan bobot 1 dan tarif PKB 1,5%. |

Tabel 5.1. Tabel Perbandingan Kendaraan Offroad *Major Change* dan *Minor Change*

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>15.000.000,- dengan bobot 1 dan tarif PKB 1,5%.</p> <p>HPU : Rp 25.000.000,- NJUB : <u>Rp 15.000.000,-</u> NJKB : Rp 40.000.000,-</p> <p>PKB = NJKB x bobot x tarif = 40 jt x 1 x 1,5% = Rp 600.000,-</p> <p>Jadi PKB terutang adalah Rp 600.000,-</p> | <p>HPU = NJKB</p> <p>PKB = NJKB x bobot x tarif = 25 jt x 1 x 1,5% = Rp 375.000,-</p> <p>Jadi PKB terutang adalah Rp 375.000,-</p> |
|--|--|---|--|

Sumber: diolah oleh peneliti



5.2. Analisis Permasalahan Penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Pada Kendaraan Bermotor Ubah Bentuk Off-Road

Dalam ketentuan Undang-Undang No 28 tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No 65 Tahun 2001 disebutkan bahwa Nilai Jual Kendaraan Bermotor ditetapkan berdasarkan harga rata-rata pasaran umum (HPU) atas suatu kendaraan bermotor. Secara praktik, perumusan NJKB tidak mutlak dilakukan berdasarkan HPU sehingga banyak penetapan NJKB yang tidak sesuai dengan HPU riilnya dan tentunya hal tersebut menyebabkan pemerintah tidak dapat mencapai tujuan semula dengan dipilihnya HPU sebagai dasar penentuan NJKB.

Harga pasaran kendaraan bekas biasanya mengalami penurunan. Bagi kendaraan bermotor bekas yang penurunan harganya di tahun depan tidak terlalu menurun, maka penentuan NJKB berdasarkan HPU. Namun, bagi kendaraan bermotor yang harga pasaran pada tahun selanjutnya mengalami penurunan yang besar, penentuan NJKB akan sulit ditetapkan bila sesuai dengan HPU. Apabila NJKB ditetapkan sesuai dengan HPU, maka setiap daerah akan memiliki pendapat masing-masing mengenai penetapan NJKB yang seharusnya ditetapkan. Alasan bagi tiap-tiap perwakilan daerah berargument mengenai penetapan NJKB karena penentuan NJKB akan berhubungan dengan Penerimaan Anggaran Daerah (PAD) masing-masing.

Sebelum penetapan NJKB dilakukan, pemerintah daerah sudah membuat target penerimaan NJKB dan BBN-KB yang akan dimasukkan dalam APBD masing-masing daerah. Target PAD biasanya telah dihitung dan ditetapkan oleh pemerintah DKI Jakarta pada sekitar awal bulan Juli, sedangkan perumusan NJKB dilakukan pemerintah daerah dengan Departemen Dalam Negeri bersama pada awal bulan Desember dan penetapan NJKB secara nasional baru dikeluarkan ketetapanannya pada bulan Maret tahun berikutnya. Target penerimaan PKB dan BBN-KB untuk tahun depan akan dihitung berdasarkan penerimaan PKB dan BBN-KB tahun berjalan ditambah dengan potensi penambahan PKB dan BBN-KB yang akan diterima pada tahun berikutnya. Potensi penambahan tersebut didasarkan pada tren penambahan kendaraan bermotor yang diperoleh dari produsen, ATPM, dan asosiasi penjual kendaraan bermotor.

Penghitungan target PKB dan BBN-KB tersebut tentunya akan sulit dicapai bila penetapan NJKB disesuaikan dengan harga pasaran yang terus menurun, sedangkan Dipenda menginginkan agar pendapatan pajaknya tidak berkurang sehingga penghitungannya menggunakan NJKB tahun berjalan. Oleh karena itu, perwakilan dari tiap-tiap daerah akan berargumen dengan Departemen Dalam Negeri dalam penetapan NJKB secara nasional sehingga dapat dikatakan bahwa masing-masing daerah akan mempertahankan pendapatnya agar target penerimaan PKB dan BBN-KB tiap daerah yang dibuat dapat tercapai.

Pencapaian target penerimaan juga dapat dihubungkan dengan penilaian pemerintah daerah terhadap Dipenda masing-masing. Bila target PKB dan BBN-KB tidak tercapai, maka Kepala Dipenda dinilai gagal oleh gubernur dan DPRD masing-masing. Oleh karena itu, Kepala Dipenda tentunya akan berusaha agar perwakilan daerah yang ditempatkan dalam rapat penetapan NJKB dengan Departemen Dalam Negeri dapat berjuang agar penetapan NJKB tahun depan tidak mengalami perubahan yang terlalu besar.

Penetapan NJKB yang tidak sesuai dengan HPU tidak hanya bermasalah di skala penetapan nasional saja, melainkan juga terjadi pada penetapan NJKB yang dilakukan oleh daerah masing-masing. Permasalahan yang ada juga tidak jauh-jauh dari masalah target penerimaan PKB dan BBN-KB. Apabila NJKB kendaraan bekas, penentuan NJKB-nya tidak disesuaikan dengan HPU, melainkan diturunkan secara perlahan agar target penerimaan daerah dapat tercapai. Penetapan NJKB, baik secara nasional oleh penetapan Departemen Dalam Negeri maupun oleh masing-masing daerah, sangat dipengaruhi oleh kepentingan daerah untuk mencapai target penerimaan PKB dan BBN-KB.

Tindakan yang dilakukan Departemen Dalam Negeri atas masalah tersebut adalah dengan cara mendengarkan aspirasi tiap-tiap daerah mengenai penetapan NJKB menurut masing-masing daerah. Dalam rapat penetapan NJKB dengan daerah, perwakilan-perwakilan daerah akan meminta penyesuaian NJKB karena daerah tidak mau mengikuti nilai yang telah disusun Depdagri karena adanya ketakutan daerah terhadap PAD. Dalam situasi tersebut, Depdagri dihadapkan pada pilihan dimana satu sisi Depdagri tidak ingin menetapkan NJKB yang terlalu

tinggi sehingga memberatkan rakyat, namun di sisi lain juga tidak ingin Dipenda mengalami penurunan penerimaan daerah.

Ketakutan daerah terhadap penurunan penerimaan daerah dapat dimaklumi oleh Depdagri. Hal tersebut disebabkan apabila NJKB disesuaikan dengan HPU, maka penerimaan PKB dan BBN-KB yang diterima daerah akan menurun dan hal tersebut tentunya akan memberikan efek yang besar kepada PAD. PKB dan BBN-KB merupakan penyumbang terbesar bagi penerimaan daerah di seluruh Indonesia sehingga apabila terjadi penurunan sedikit saja pada pemungutan PKB dan BBN-KB maka akan mempengaruhi PAD secara signifikan. Oleh karena itu, Depdagri tidak menetapkan NJKB sesuai dengan HPU melainkan memilih menggunakan jalan tengah yang terbaik demi kepentingan masyarakat dan daerah. Kekhawatiran Departemen Dalam Negeri didasari apabila penerimaan PAD turun, tentu akan mempengaruhi kinerja pemerintahan daerah pula dalam penyelenggaraan kegiatan pemerintahannya, seperti kewajiban daerah dalam pembangunan dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB), termasuk offroad, nilai dari tiap-tiap kendaraan sudah diatur di dalam tabel yang ditetapkan oleh Mendagri. Bagi kendaraan rubah bentuk offroad yang mengalami perubahan major, nilai modifikasi ditentukan berdasarkan dari nilai rata-rata modifikasi yang dilakukan oleh bengkel maupun karoseri yang ada dalam skala nasional. Bagi para pemilik mobil offroad, modifikasi yang dilakukan kerap berbeda antara satu dengan yang lain meskipun bentuk perubahan yang dilakukan hampir sama.

Walaupun penentuan HPU kendaraan bermotor ubah bentuk offroad ditetapkan secara nasional, hal tersebut tetap menimbulkan pro kontra di kalangan masyarakat. Bagi daerah yang harga pasaran kendaraannya berada di atas nilai yang telah ditetapkan dalam tabel keputusan Depdagri, tentu saja tidak merasa keberatan karena nilai jual kendaraan bermotornya lebih rendah daripada nilai pasaran umumnya sehingga besarnya pajak yang dibayar lebih sedikit daripada nilai pasar riilnya. Pada awal perumusan PKB dan BBN-KB, penggunaan NJKB sebagai dasar pengenaan diharapkan dapat memberikan rasa keadilan bagi wajib pajak karena wajib pajak membayar pajak sesuai dengan kemampuan mereka yang dicerminkan dari harga pasar kendaraan bermotor yang dimiliki dan

dikonsumsi. Apabila penetapan NJKB diberikan kepada daerah, maka diharapkan NJKB yang ditetapkan berdasarkan HPU akan lebih mencerminkan harga pasarannya. Dengan alasan tersebut, diharapkan akan lebih mencerminkan nilai aset yang dimiliki atau dikonsumsi oleh wajib pajak.

Menurut Bpk. Edi Sumantri, penetapan HPU secara nasional juga memiliki kekurangan. Beliau berpendapat,

“Nah, dampak negatifnya ada. Karena tadi harga terbentuk karena interaksi antara supply and demand, otomatis harga kan dipengaruhi 2 hal, pertama tadi permintaan dan penawaran, kedua itu daya beli.”(Sumantri, 2011, p.87)

Berdasarkan pendapat di atas, peneliti berpendapat bahwa Harga Pasaran Umum ditentukan oleh dua faktor dominan, yakni:

1. Tingkat permintaan dan penawaran barang, dan
2. Daya beli masyarakat

Contoh kasus adalah Suzuki Jimny Sierra tahun 1982 di DKI Jakarta memiliki harga pasaran rata-rata sebesar Rp 60.000.000,- sedangkan di Papua memiliki nilai rata-rata sebesar Rp 50.000.000,-. Dalam hukum penawaran dan permintaan, apabila tingkat permintaan terhadap suatu barang semakin tinggi namun tingkat penawaran yang ada semakin rendah, maka barang semakin langka. Apabila tingkat daya beli masyarakat semakin tinggi, maka harga barang tersebut akan semakin tinggi pula. Namun bila tingkat permintaan rendah namun tingkat penawaran semakin tinggi, serta daya beli masyarakat yang rendah, maka harga juga menjadi semakin rendah.

Kendaraan bermotor ubah bentuk offroad yang digunakan di Indonesia sebagian besar merupakan kendaraan bermotor keluaran tahun lama, biasanya tahun produksi 1990 ke bawah. Umumnya, kendaraan bermotor yang digunakan seperti Suzuki Jimny Sierra, Toyota Land Cruiser FJ40, Jeep CJ7, dan kendaraan-kendaraan lain yang sejenis. Alasan pemilihan kendaraan-kendaraan tersebut karena berjenis jip yang diketahui melalui isi dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang tercantum bahwa jenis mobil tersebut adalah penumpang dengan model jeep.

Sebagai contoh, Jeep CJ7 keluaran 1985 mempunyai besarnya Pajak Kendaraan Bermotor yang tertera di STNK sebesar Rp 550.000,-. Apabila dihitung secara terbalik, maka diperoleh NJKB sebesar Rp 36.666.000,-. Padahal berdasarkan harga pasaran secara umum, harga pasaran Jeep CJ7 sebesar Rp 90.000.000,-. Perbedaan harga yang terpaut jauh tersebut disebabkan karena Jeep CJ7 merupakan kendaraan hobi.

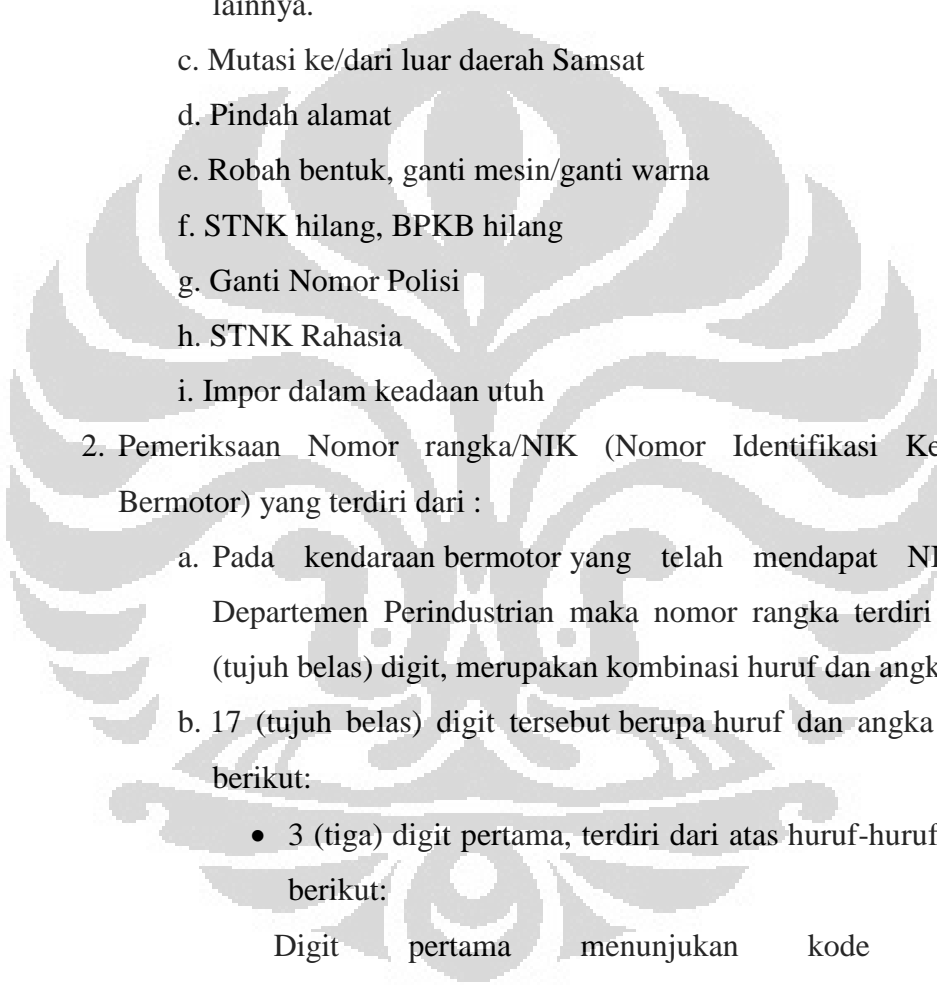
Selain permasalahan-permasalahan di atas, tingkat kesadaran masyarakat akan pajak juga ikut menentukan mudah tidaknya dalam penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor. Menurut Bpk. Edi Sumantri,

“Sepanjang saya ada di Dinas Pelayanan Pajak, yang satu orang yang satu tipe, belum pernah sih kita menerbitkan yang suplemen itu. Belum pernah untuk kasus pribadi. Yang kita tetapkan selama ini masih sifatnya massal. Yang pribadi itu belum, karena belum ada temuan dan belum ada satupun wajib pajak yang sengaja datang, lapor punya mobil jip, sudah saya rubah tolong coba disesuaikan kaya gitu. Karena di dunia, Indonesia, pajak itu belum terlalu populer. Kalo misalnya bisa menghindari pajak, kenapa musti bayar pajak. Begitu. Jarang yang ada kasus gitu, apalagi ini mobil. Wong yang mustinya nyata-nyata harus bayar pajak aja masih banyak yang ngga bayar pajak. Apalagi kalo merubah-rubah mobil.” (Sumantri, 2011, p.86)

Berdasarkan kutipan di atas, tingkat kesadaran masyarakat Indonesia yang rendah terhadap pajak mengakibatkan rendahnya kesadaran masyarakat untuk melaporkan kondisi perubahan yang dilakukan terhadap kendaraan bermotornya. Apabila tingkat kesadaran masyarakat terhadap pajak juga rendah, maka tingkat pelaporan ubah bentuk kendaraan bermotor juga rendah. Bila masyarakat yang melaporkan perubahan kendaraan bermotor hanya sedikit, maka penentuan nilai ubah bentuknya pun menjadi semakin sulit.

Cek fisik kendaraan bermotor bertujuan untuk mengetahui kesesuaian antara fisik kendaraan bermotor dengan dokumen. Teknis pelaksanaan cek fisik kendaraan bermotor meliputi :

1. Pelaksanaan cek fisik kendaraan bermotor dalam rangka pendaftaran kendaraan bermotor yang meliputi :

- 
- a. Pendaftaran kendaraan bermotor untuk yang pertama kali (kendaraan baru, eks Dump ABRI, eks lelang Negara dan eks vonis Hakim)
 - b. Kendaraan tukar nama atas dasar jual beli, eks jualan kendaraan bermotor perorangan dinas milik Negara, hibah/warisan, ganti nama Badan Hukum/ Penggabungan Perusahaan, eks PP No. 3 tahun 1957 Nomor Kode Pejabat Kedutaan/Pejabat Negara lainnya.
 - c. Mutasi ke/dari luar daerah Samsat
 - d. Pindah alamat
 - e. Robah bentuk, ganti mesin/ganti warna
 - f. STNK hilang, BPKB hilang
 - g. Ganti Nomor Polisi
 - h. STNK Rahasia
 - i. Impor dalam keadaan utuh
2. Pemeriksaan Nomor rangka/NIK (Nomor Identifikasi Kendaraan Bermotor) yang terdiri dari :
- a. Pada kendaraan bermotor yang telah mendapat NIK dari Departemen Perindustrian maka nomor rangka terdiri atas 17 (tujuh belas) digit, merupakan kombinasi huruf dan angka
 - b. 17 (tujuh belas) digit tersebut berupa huruf dan angka sebagai berikut:
 - 3 (tiga) digit pertama, terdiri dari atas huruf-huruf sebagai berikut:

Digit pertama menunjukkan kode regional (Asia,Eropa,Afrika,Amerika)

Digit kedua menunjukkan kode negara (Indonesia)

Digit ketiga menunjukkan kode pabrik
 - Petugas melaksanakan cek fisik sesuai perintah dengan berpedoman item model V BPKB dengan nomor rangka dan nomor mesin, untuk dicocokkan dengan data-data kendaraan bermotor yang dicurigai.

3) Hanya dilaksanakan oleh Polri.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Bimo Wicaksono, seorang offroader nasional sekaligus pembengkel, mengatakan bahwa proses mengurus surat-surat kendaraan bermotor ubah bentuk offroad, seperti Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), tidak sulit. Berikut merupakan pernyataan Wicaksono bahwa,

“Nggak susah, dong. Kan kita tinggal bayar pajak aja. Wong semuanya bener kok. Kalo misalnya diubah mesin tinggal dicek mesinnya aja.”

“pihak Samsat itu kan yang dipermasalahkan nomor ... Jadi meski bentuknya udah kaya gini sih ga masalah, yang penting itu cuma nomor rangka sama nomor mesin. Yang menunjukkan legalitas kan itu, nomor rangka ama nomor mesin.” (Wicaksono, 2011, p.89)

Menurut hasil wawancara di atas, Wicaksono mengatakan bahwa legalitas suatu kendaraan bermotor ubah bentuk offroad ditunjukkan melalui nomor rangka dan nomor mesin. Meskipun bentuk dari kendaraan bermotor offroad sudah berubah total bentuknya, namun dalam praktiknya, perubahan bentuk yang ada tidak diperhitungkan oleh pihak Kepolisian Samsat dalam pengurusan surat-suratnya, melainkan hanya mencocokkan nomor rangka dan nomor mesin yang tertera dalam surat-suratnya dengan yang terdapat di kendaraan bermotor offroad tersebut.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan peneliti dengan mengunjungi beberapa bengkel yang kerap melakukan modifikasi kendaraan bermotor ubah bentuk offroad, berikut diperoleh informasi mengenai perubahan yang diperlukan dalam proses modifikasi kendaraan bermotor standar menjadi kendaraan ubah bentuk offroad, namun modifikasi tidak mempunyai patokan anggaran yang jelas karena penggunaan barang dan merk yang berbeda mengakibatkan perbedaan harga pula. Tabel di bawah merupakan gambaran umum anggaran minimal yang diperlukan untuk modifikasi Suzuki Jimny LJ80 standar menjadi spesifikasi balap offroad. Narasumber yang digunakan merupakan lima bengkel berbeda yang berada di penjuruan DKI Jakarta.

Tabel 5.2. Tabel Estimasi Anggaran Modifikasi

(dalam Rp

| Perubahan yang Dilakukan | Bengkel Kawan 4x4 Motorsport (Pondok Gede, Jakarta Timur) | Amphibia Motorsport (Pondok Gede, Jakarta Timur) | Deli Motorsport (Tanjung Priok, Jakarta Utara) | Indorhama Motor (Bintaro, Jakarta Selatan) | Roda Automotive Motorsport (Kembangan, Jakarta Barat) |
|---------------------------------|--|---|---|---|--|
| Bodi + rollbar | 27.000.000 | 40.000.000 | 32.000.000 | 38.000.000 | 46.000.000 |
| Mesin + header | 15.000.000 | 23.000.000 | 20.000.000 | 18.000.000 | 20.000.000 |
| Kabel dan kelistrikan | 2.000.000 | 4.000.000 | 3.500.000 | 3.750.000 | 3.000.000 |
| Final gear | 4.000.000 | 6.000.000 | 5.500.000 | 6.500.000 | 4.500.000 |
| Ban | 7.500.000 | 10.000.000 | 8.000.000 | 6.000.000 | 8.500.000 |
| Piranti recovery | 13.000.000 | 15.000.000 | 13.000.000 | 13.500.000 | 14.000.000 |
| Jok | 8.000.000 | 10.000.000 | 12.000.000 | 9.000.000 | 9.500.000 |
| Seatbelt | 4.000.000 | 3.500.000 | 5.000.000 | 4.700.000 | 5.200.000 |
| Setir (lingkar kemudi) | 2.500.000 | 1.500.000 | 3.000.000 | 3.300.000 | 2.500.000 |
| Sakelar | 3.000.000 | 3.300.000 | 4.000.000 | 6.000.000 | 4.200.000 |
| Panel alumunium | 2.000.000 | 3.000.000 | 3.200.000 | 2.600.000 | 5.000.000 |
| Radiator | 3.000.000 | 3.500.000 | 5.000.000 | 4.200.000 | 4.000.000 |
| Electric fan | 1.500.000 | 4.500.000 | 2.000.000 | 1.800.000 | 2.200.000 |
| Pipa-pipa saluran | 3.000.000 | 4.000.000 | 4.500.000 | 3.800.000 | 3.500.000 |

Tabel 5.2. Tabel Estimasi Anggaran Modifikasi*(dalam Rp*

| | | | | | |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| air | | | | | |
| Power steering | 1.500.000 | 3.000.000 | 2.000.000 | 2.500.000 | 2.700.000 |
| Tangki Bensin | 600.000 | 650.000 | 750.000 | 700.000 | 600.000 |
| Locker | 300.000 | 2.000.000 | 1.500.000 | 1.700.000 | 1.000.000 |
| Shock breaker | 2.500.000 | 4.000.000 | 12.000.000 | 5.000.000 | 3.500.000 |
| Per | 2.000.000 | 5.000.000 | 4.000.000 | 3.500.000 | 2.500.000 |
| Total | 102.400.000 | 145.950.000 | 140.950.000 | 134.550.000 | 142.400.000 |

Sumber: observasi lapangan dan diolah oleh peneliti

Dalam tabel di atas, terlihat bahwa modifikasi yang diperlukan untuk mengubah Suzuki Jimny LJ80 standar menjadi kendaraan dengan spesifikasi balap offroad ternyata berbeda-beda meskipun jenis modifikasi yang diinginkan oleh peneliti sama antara satu bengkel dengan yang lain. Proses ubah bentuk di atas termasuk kategori major change. Tiap bengkel memiliki standar minimal masing-masing dalam proses modifikasi tersebut. Tiap standar minimal juga dipengaruhi oleh jenis barang dan suku cadang yang digunakan oleh masing-masing bengkel. Menurut Wicaksono,

“Jadi gini, orang kalo modifikasi mobil kan bebas, berdasarkan imajinasi dia, dia berfantasi mau bentuknya gimana.” (Wicaksono, 2011, p.89)

Mengacu pada petikan wawancara di atas, modifikasi dapat dikatakan tidak ada standarisasi yang jelas karena tiap proses ubah bentuk dipengaruhi oleh selera maupun keinginan dari pemilik kendaraan bermotor ubah bentuk offroad tersebut. Proses ubah bentuk terhadap kendaraan bermotor standar menjadi spesifikasi offroad bukan sebuah hal yang mudah dilakukan. Lazimnya, proses ubah bentuk dilakukan di bengkel-bengkel yang memiliki spesialisasi offroad. Tidak semua bengkel mampu menangani kendaraan bermotor offroad.

Dalam petikan wawancara dengan Bpk. Edi Sumantri, disebutkan bahwa untuk mencari nilai ubah bentuk kendaraan bermotor ubah bentuk offroad, pihak Dipenda mencari informasi kepada pihak karoseri. Berikut petikannya,

“Jelas ada, tapi kalo misal rubah bentuk kan ga jelas kan harga pasaran umumnya. Itu informasi didapat dari karoseri selaku pihak independen. Pada saat pickup berubah jadi minibus, berarti berapa biaya yang dikeluarkan yang ditulis di kwitansi dari karoseri tadi, otomatis ada nominalnya, biaya untuk merubah itu berapa, diambil rata-rata dari seluruh karoseri yang ada. Misalnya karoserinya Adiputro, yang merubah pickup menjadi minibus berapa, oohh jumlahnya tiga puluh juta, trus karoseri lain lagi, misalnya Astra atau apa yaahh diambil rata-ratanya masukin ke dalam tabel Menteri dalam Negeri yang major change.” (Sumantri, 2011, p.83)

Berdasarkan kutipan wawancara tersebut, nilai ubah bentuk diperoleh dari nominal biaya yang tercantum dalam kwitansi yang dikeluarkan oleh karoseri atas

ubah bentuk yang telah dilakukan. Industri perusahaan karoseri merupakan informan yang dipilih oleh Dipenda karena dianggap sebagai pihak independen yang dapat memberikan nilai ubah bentuk suatu kendaraan bermotor. Akan tetapi menurut Wicaksono, tidak ada karoseri yang melakukan proses ubah bentuk kendaraan bermotor menjadi kendaraan bermotor spesifikasi offroad. Berikut kutipan pernyataan Wicaksono,

“Yaa gini yaa, karoseri tuh biasanya bikin apa sih? Bus, truk, gitu kan? Mobil balap gini sih ga bikin mereka yaaa ga bakalan ketemu, Di nilainya.”(Wicaksono, 2011, p.89)

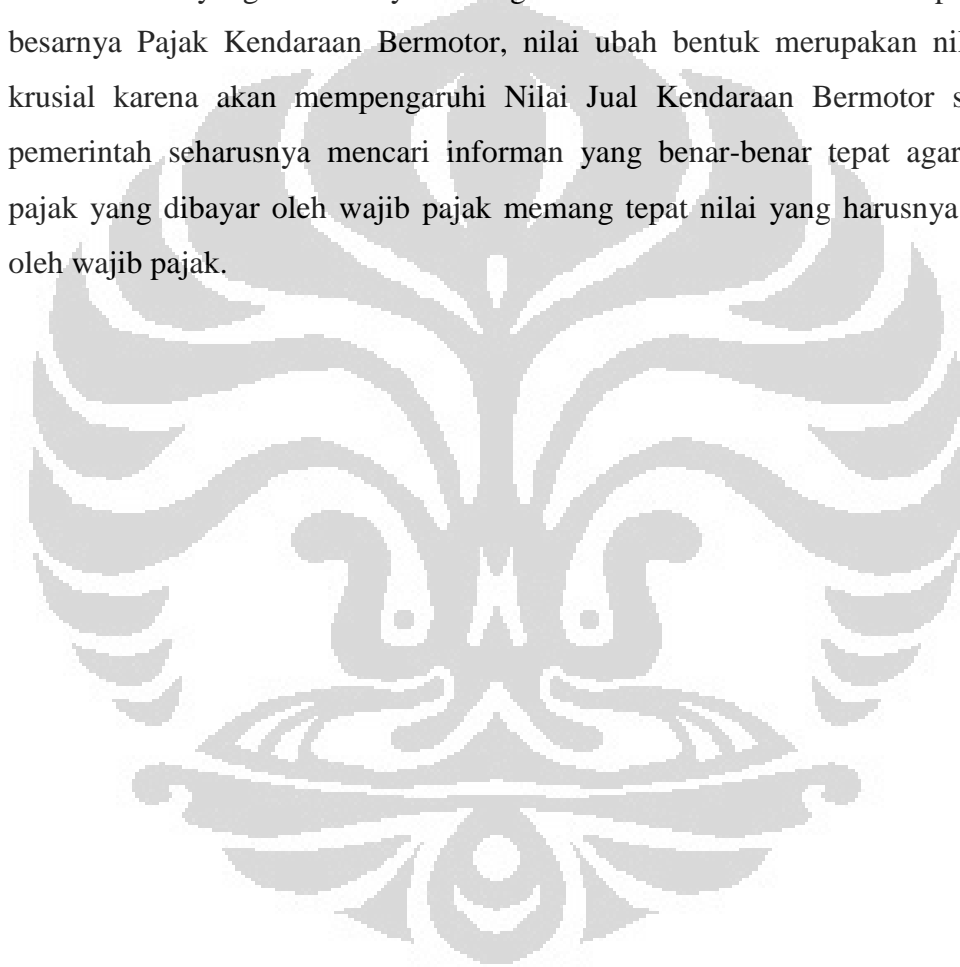
Apabila dilihat dari dua pernyataan di atas, nampak perbedaan pendapat antara kalangan Dipenda dengan kalangan praktisi perbengkelan offroad. Perbedaan tersebut berada pada sumber informasi yang digunakan oleh pemerintah dalam mengetahui nilai ubah bentuk suatu kendaraan bermotor dalam proses ubah bentuk offroad. Umumnya, karoseri merupakan perusahaan yang bergerak dalam rekayasa rancang bangun kendaraan bermotor sehingga kendaraan tersebut berubah fungsi. Produk-produk industri karoseri saat ini antara lain seperti karoseri bus besar, bus medium, mini bus, bak besi, bak kayu, pengangkut kontainer, tangki air, tangki minyak, tangki gas, truk sampah, ambulans, pemadam kebakaran, dan kendaraan lainnya yang pada hakekatnya industri karoseri bisa membuat apa saja tentang rekayasa rancang bangun. Hal tersebut diperkuat dari hasil wawancara peneliti dengan Industri Karoseri Kreasi Baru melalui surat elektronik bahwa,

“Langsung saja kami jawab; industri Karoseri kami TIDAK melakukan rekayasa bentuk kendaraan bermotor standar menjadi kendaraan spesifikasi offroad.”(Karoseri Kreasi Baru, 2011, p.91)

Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti kepada Bpk. Nurhadi, anggota Indonesia Off Road Federation (IOF), narasumber berpendapat bahwa proses ubah bentuk kendaraan bermotor standar menjadi spesifikasi offroad hanya dilakukan oleh bengkel-bengkel spesialis offroad. Nurhadi mengungkapkan bahwa perusahaan karoseri tidak membuat kendaraan bermotor spesifikasi offroad, melainkan hanya membuat seperti bus, truk, dan ambulans. Kendaraan offroad, menurutnya, merupakan kendaraan bermotor yang harus dibuat khusus

oleh yang berpengalaman karena kalau tidak akan membahayakan pengemudi maupun kendaraan itu sendiri apabila digunakan.

Perbedaan pendapat yang ada di atas dapat menjadi permasalahan dalam penentuan NJKB kendaraan bermotor ubah bentuk offroad. Apabila Dipenda hanya mencari informasi nilai ubah bentuk untuk kendaraan bermotor ubah bentuk offroad hanya dari pihak karoseri saja dan tidak melibatkan pihak-pihak bengkel spesialis offroad, maka hal tersebut dapat memicu tidak tepatnya nilai ubah bentuk yang seharusnya. Sebagai salah satu elemen dalam penentuan besarnya Pajak Kendaraan Bermotor, nilai ubah bentuk merupakan nilai yang krusial karena akan mempengaruhi Nilai Jual Kendaraan Bermotor sehingga pemerintah seharusnya mencari informan yang benar-benar tepat agar jumlah pajak yang dibayar oleh wajib pajak memang tepat nilai yang harusnya dibayar oleh wajib pajak.



BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

6.1. Simpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan di bab sebelumnya, peneliti berkesimpulan bahwa penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) ubah bentuk offroad di Indonesia, terutama DKI Jakarta, ditentukan berdasarkan jenis ubah bentuknya. NJKB kendaraan *offroad minor change* diperoleh berdasarkan Harga Pasaran Umum (HPU), sedangkan NJKB kendaraan *offroad major change* diperoleh dari HPU ditambah dengan Nilai Ubah Bentuk Kendaraan Bermotor.

Peneliti juga berkesimpulan bahwa permasalahan dalam penetapan NJKB adalah:

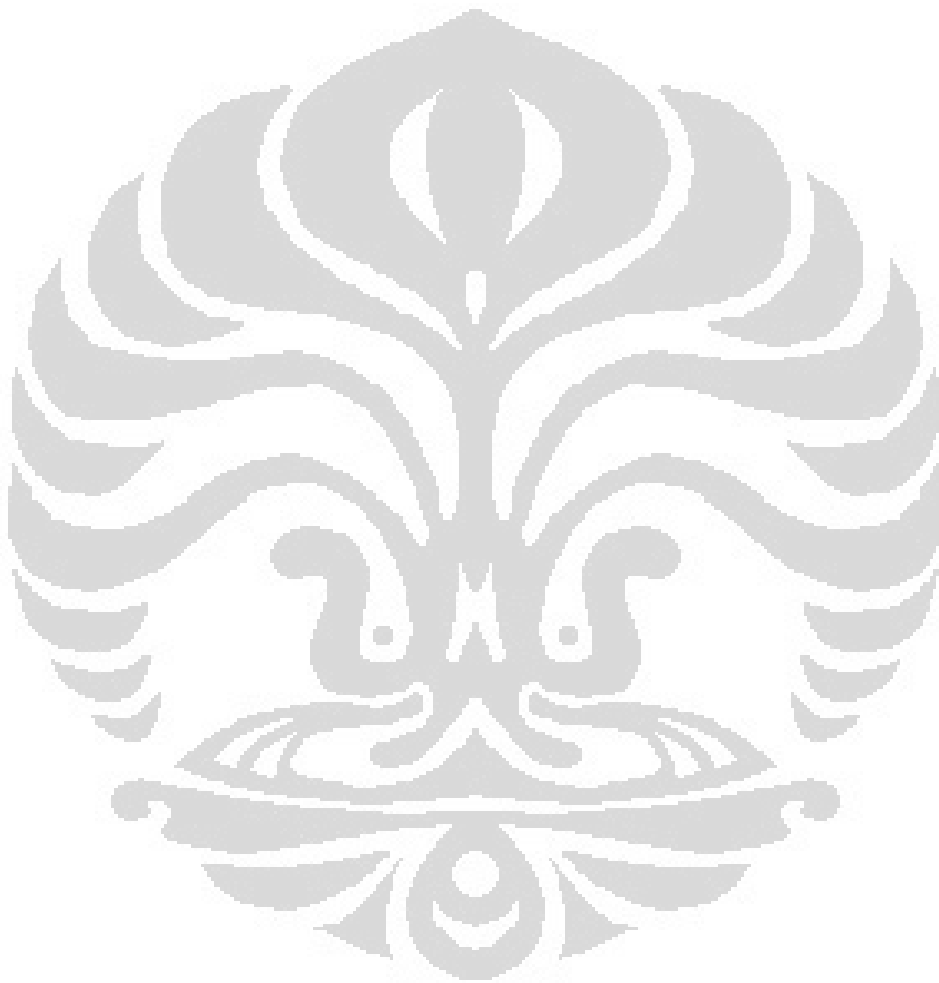
1. Dalam mencari nilai ubah bentuk kendaraan bermotor ubah bentuk offroad, Dipenda mengumpulkan informasi nilai ubah bentuknya dari perusahaan-perusahaan karoseri yang ada di seluruh wilayah Indonesia, sedangkan karoseri tidak memiliki bidang usaha ubah bentuk kendaraan bermotor standar menjadi kendaraan bermotor ubah bentuk offroad.
2. Dalam proses cek fisik kendaraan bermotor, pihak Kepolisian Samsat hanya memeriksa nomor rangka dan nomor mesin yang tertera di surat-surat kendaraan bermotor dengan yang ada di kendaraan bermotor ubah bentuk offroad. Akibatnya dalam penetapan NJKB-nya hanya ada komponen HPU saja, tanpa melibatkan Nilai Ubah Bentuk.

6.2. Saran

Atas permasalahan-permasalahan yang ada dalam penetapan NJKB ubah bentuk offroad, maka peneliti menyarankan:

1. Pihak pemerintah, dalam hal ini Dinas Pendapatan Daerah dan Departemen Dalam Negeri, agar melakukan kerjasama dengan pihak-pihak bengkel spesialis offroad. Kerjasama perlu dilakukan agar dalam penentuan NJKB-nya pemerintah dapat menetapkan Nilai Ubah Bentuk yang sesuai dengan nilai yang biasanya diperlukan para modifikator dalam proses ubah bentuk kendaraan bermotor standar menjadi kendaraan bermotor ubah bentuk spesifikasi balap kompetisi offroad.

2. Pihak Kepolisian Samsat agar lebih cermat dan teliti dalam proses cek fisik kendaraan bermotor ubah bentuk offroad. Cara yang dapat dilakukan misalnya menambah pengetahuan aparat Samsat yang melakukan cek fisik kendaraan bermotor agar lebih mengetahui spesifikasi kendaraan-kendaraan bermotor yang beredar di Indonesia sehingga bila kendaraan yang melakukan cek fisik telah berubah bentuk dapat diketahui oleh aparat Samsat tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

Buku Teks

- Abimanyu, Anggito. *Evaluasi UU No 34 tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Pusat Kajian Ekonomi & Keuangan BAPEKKI, 2005.
- Bahl, Roy W., & Linn, Johannes F. *Urban Public Finance In Developing Countries*. New York: Oxford University Press, 1992.
- Barry, John. *Offroad for Beginner*. Texas: Golden State Press, 2006.
- Brotodihardjo, R. Santoso. *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*. Bandung: PT. Eresco, 1986.
- Brown, Daniel. *4x4 Ultimate*. New York: Colorado Press Inc, 2003.
- Creswell, John W. *Research Design; Qualitative and Quantitative Approach*. California: Sage Publications Inc, 1994.
- Darwin. (2010). *Pajak daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media.
- Devano, Sony & Siti Kurnia. *Perpajakan Konsep, Teori, dan Isu*. Jakarta: Kencana, 1996.
- Devas, Nick. *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*. Jakarta: UI Press, 1989.
- Gregor, Edwin. *Adventure In 4x4*. Chicago: Bubbles Publications, 2008.
- Kansil, Christine. *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya*. Jakarta: PT Rineka Cipta, 1995.
- Lee, Mike. *How to Grip The Land; Offroad Edition*. Denver: Mediation Ltd, 2005.
- Mansury. *Kebijakan Perpajakan*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan, 2000.
- Mardiasmo. *Perpajakan: Edisi Revisi 2008*. Yogyakarta: Andi, 2008.
- McAllister, Sean. *Offroad and Offroad*. Minnesota: Allwheels Inc., 2005.
- Mulyana, Deddy. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2003.
- Nazir, Mohammad. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, cetakan ke-4, 1999.

- Neuman, W. Lawrence. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. Boston: Allyn and Bacon, 2006.
- Nurmantu, Safri. *Pengantar Perpajakan*. Jakarta: Granit, 2003.
- Patton, Michael Q. *Qualitative Research and Evaluation Methods*. California: Sage Publications Inc, 2002.
- Rogers, John. *Me and My 4x4*. California: Golden Sky Press, 2000.
- Sabarguna, Boy Subirosa. *Analisis Data pada Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 2006.
- Salamun, A.T. *Pajak, Citra & bebannya*. Jakarta: PT. Bina Rena Pariwisata, 1990.
- Samudra, Azhari A. *Pengantar Pajak Daerah*. Depok: Program Diploma 3 Administrasi Perpajakan Fisip UI, 2004.
- Samudra, Azhari. *Perpajakan di Indonesia*. Jakarta: Hecca Mitra Utama, 2005.
- Schultz, William J. & Haris Lowell. *American Public Finance*. New Jersey: Prentice Hall Inc, 1965.
- Silverman, David. *Doing Qualitative Research A Practical Handbook*. London: Sage Publications Ltd, 2000.
- Siregar, Muchtaruddin. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: LPFE UI, 1981).
- Soetrisno P.H. *Dasar-Dasar Ilmu Keuangan Negara*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada Press, 1982.
- Jurnal dan Karya Tulis**
- Bird, Richard M. (1993). *Threading The Fiscal Labyrinth: Some Issues In Fiscal Decentralization*, 213.
- Bird, Richard M. (1999). *Subnational Revenues: Realities and Prospects*, Baltimore, 1.
- Lie, Siat. *Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Dasar Pengenaan Pajak Atas Kendaraan Bermotor (Suatu Studi di DKI Jakarta)*. Depok: Universitas Indonesia, 2007.
- Lospaditya, Prayogga. *Penilaian Wajib Pajak Terhadap Penerapan Prinsip-Prinsip Pajak Daerah pada Pajak Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta*. Depok: Universitas Indonesia, 2005.

Lukman, Andika. *Analisis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta*, Depok: Universitas Indonesia. 2006.

Schwaab, Jan A., & Thielmann, Sasha. *Policy Guidelines For Road Transfer Pricing: A Practical Step-by-Step Approach*, 2002.

Sidik, Machmud. *Optimalisasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dalam Rangka Meningkatkan Kemampuan Daerah Keuangan Daerah*, makalah yang disampaikan dalam orasi ilmiah “Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan Melalui Penggalan Potensi Daerah dalam Rangka Otonomi Daerah”, 2001.

Zulkarnain, Muhammad. *Analisis Kualitas Layanan Perpajakan Pajak Kendaraan Bermotor (Studi Kasus Samsat Kota Bekasi)*, Depok: Universitas Indonesia. 2008.

Majalah

Majalah Jip. Jakarta: Kompas Gramedia, 2010.

Peraturan dan Perundang-undangan

Republik Indonesia. *Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*

Republik Indonesia. *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Republik Indonesia. *Perda Propinsi Khusus DKI Jakarta No 8 Tahun 2010 Tentang Pajak Kendaraan Bermotor*

Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi*

Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Dalam Negeri No 23 Tahun 2011 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor*

Republik Indonesia. *Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No 140 Tahun 2010 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor*

Panitia Teknik Kendaraan Bermotor, Pusat Standardisasi dan Akreditasi-Departemen Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia. *SNI 09-1825-2002 Tentang Sistem Penggolongan / Pengklasifikasian Kendaraan Bermotor*

PEDOMAN WAWANCARA

e. Aparat Dinas Pendapatan Daerah DKI Jakarta

1. Proses pengenaan pajak kendaraan bermotor pada kendaraan off road pada praktik di lapangan.
2. Pendapat mengenai Peraturan Menteri Dalam Negeri No 25 Tahun 2010 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Pasal 7, diatur mengenai penentuan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) dan Nilai Jual Ubah Bentuk bagi kendaraan bermotor ubah bentuk. Namun secara praktik di lapangan, perlakuan perpajakan kendaraan bermotor setelah diubah bentuk menjadi bentuk off road tetap sama.
3. Kendala dari pihak Samsat DKI Jakarta dalam pengenaan pajak kendaraan bermotor bagi kendaraan bermotor ubah bentuk off road.
4. Pendapat dalam kendaraan off road, kendaraan bermotor standar sudah diubah secara ekstrim sehingga dapat melaju pada jalur lintasan off road dan proses ubah bentuknya tentu membutuhkan dana yang tidak sedikit, yang berarti kemampuan ekonomis dari subjek pajaknya juga tinggi. Namun umumnya, kendaraan off road merupakan jip keluaran tahun tua, sehingga pajaknya bernilai kecil. Nominal pajak sebelum rubah bentuk dengan setelah diubah bentuk tidak mengalami perubahan.
5. Proses penentuan NJKB bagi kendaraan off road, dimana tiap kendaraan off road mempunyai spesifikasi yang berbeda-beda.
6. Masalah yang menjadi kendala dalam proses penentuan NJKB kendaraan off road.

f. Pihak IOF (Indonesian Off-Road Federation)

1. Fenomena off road di mata masyarakat Indonesia dari tahun ke tahun.
2. Perkembangan kegiatan off road Indonesia di mata lembaga yang membina kegiatan off road di Indonesia.
3. Perlakuan perpajakan kendaraan bermotor pada kendaraan off road.

4. Ketaatan kendaraan off road yang berada di bawah naungan IOF dalam melaksanakan kewajiban perpajakan kendaraan bermotornya.
5. Pendapat tentang kebanyakan dari modifikator off road apabila mengubah mesin maupun rangka, tidak melaporkannya pada Samsat setempat. Contohnya bila mengganti mesin dengan tipe yang lain, apabila tiba saat pengurusan STNK, pihak wajib pajak membawa blok mesin yang lama untuk pengurusan STNK walaupun mesin yang digunakan oleh kendaraannya sudah beda.

g. Pihak offroader dan yang terkait dengan bengkel off road

1. Perkembangan kegiatan kompetisi off road di Indonesia tiap tahunnya.
2. Modifikasi yang biasanya dilakukan untuk mengubah kendaraan bermotor standar untuk menjadi kendaraan off road.
3. Proses pengurusan STNK bila modifikasi ekstrim dilakukan pada kendaraan bermotor guna diubah menjadi kendaraan off road.
4. Perlakuan pihak Samsat terhadap kendaraan off road tersebut saat dilakukan cek fisik kendaraan bermotor.
5. Kendala yang biasanya terjadi saat pengurusan STNK tersebut selama melakukan pengurusan STNK kendaraan off road.

h. Pihak karoseri

- a. Kegiatan usaha industri karoseri mencakup rekayasa ubah bentuk kendaraan offroad atau tidak.

Lampiran 1

Wawancara Dinas Pendapatan Daerah

Narasumber : Bpk. Edi Sumantri
Jabatan : UPPD Menteng Kota Administrasi Jakarta Pusat
Lokasi : Kantor Dinas Pendapatan Daerah, Jakarta Pusat
Waktu : 3 November 2011, pkl. 15.54 WIB

Begini Pak, bagaimana sebetulnya proses pengenaan pajak kendaraan bermotor itu sebetulnya proses pengenaannya gimana ya Pak?

Mau rubah bentuk atau dari awal ni?

Kalo dari awal gimana pak?

Jadi gini, dasar pengenaan pajak PKB adalah terdiri dari dua unsur, pertama nilai jual kendaraan bermotor atau NJKB dan yang kedua adalah bobot. Jadi kalo bobot itu pencerminan dari kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan yang ditimbulkan dari akibat penggunaan kendaraan bermotor. Koefisiennya, kalo koefisien bobot satu artinya kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan yang ditimbulkan dari penggunaan kendaraan bermotor tadi masih dalam batas toleransi. Artinya tidak akan mempengaruhi besarnya pajak kan? Koefisiennya cuma satu. Kalo kadar koefisiennya tinggi seperti dump truck, light truck, trailer itu pasti bobotnya lebih dari satu, otomatis akan mempengaruhi besarnya pajak, karena tadi dasar pengenaannya NJKB dan bobot. Kalo pajaknya kan tarif kali NJKB, ehhh, tarif kali DPP. DPPnya adalah NJKB dan bobot. Oke bobot sudah selesai.

Sekarang yang dimasalahkan adalah nilai jual kendaraan bermotor. Nilai jual kendaraan bermotor itu diperoleh dari harga pasaran umum yang berlaku. Penetapannya adalah dari harga pasaran minggu pertama bulan Desember tahun sebelumnya. Contoh, untuk nilai jual kendaraan tiap kendaraan bermotor tahun 2012, tabel kendaraan yang disusun oleh seluruh Dinas Pendapatan Daerah atau Dinas Pelayanan Pajak bersama Departemen Dalam Negeri, berdasarkan harga pasaran umum minggu pertama bulan Desember tahun 2011 untuk NJKB 2012, sehingga 1 Januari 2012 sudah keluar tabel nilai jual kendaraan bermotor seluruh merk, tipe, tahun buat ada semua termasuk bobotnya. Tabelnya oleh Menteri Dalam Negeri, sehingga NJKB yang ada di seluruh Indonesia, di seluruh provinsi adalah sama. Kijang Innova 2005 tipe G seluruh Indonesia nilainya sama menggunakan tabel yang dikeluarkan oleh Menteri Dalam Negeri, dasarnya NJKB adalah minggu ketiga, eehhh, minggu pertama bulan Desember tahun sebelumnya. Udah itu pengenaan NJKB secara umum.

Lalu kalo berubah bentuk ada dua, ubah bentuk itu tergantung. Kalo ubah bentuknya itu minor change, perubahannya kecil, itu tidak mempengaruhi nilai jualnya, karena tidak mempengaruhi secara fisik. Contohnya apa, yang offroad tadi, offroad kan bentuknya tidak berubah, hanya bannya saja yang berubah, mobilnya tetap jip. Beda dengan major change, perubahannya besar, contoh dari

mobil pickup menjadi minibus. Pickup jadi minibus kan perubahannya major, fisik bentuknya berubah kan? Sedangkan kalo tadi minor, minor change, dari fisik tidak berubah, cuma bannya aja yang berubah. Itu tidak mempengaruhi NJKB.

Sekarang saya lanjutin dulu ni, dari tabel yang ditetapkan Menteri Dalam Negeri tadi, untuk kendaraan-kendaraan normal, yang minggu pertama bulan Desember dirapatkan, itu juga termasuk Menteri Dalam Negeri menerbitkan tabel nilai kendaraan rubah bentuk. Jadi gini, tabel tadi normal udah ada, ada satu tabel lagi tabel rubah bentuk, misal Kijang Pickup 2005 nilai jualnya seratus juta, setelah berubah bentuk menjadi seratus dua puluh lima juta, diseragamkan sama. Dari Kijang 2006 Pickup berubah naiknya tiga puluh juta dari seratus jadi tiga puluh juta tabelnya udah ada. Sudah ada tabelnya yang major change.

Sekarang permasalahannya dari mana mendapatkan dari seratus jadi seratus dua lima tadi. Jadi gini, seratus jadi seratus dua lima sama seperti saat menetapkan nilai kendaraan kan dari harga pasaran umum yang berlaku nih. Jelas ada, tapi kalo misal rubah bentuk kan ga jelas kan harga pasaran umumnya. Itu informasi didapat dari karoseri selaku pihak independen. Pada saat pickup berubah jadi minibus, berarti berapa biaya yang dikeluarkan yang ditulis di kwitansi dari karoseri tadi, otomatis ada nominalnya, biaya untuk merubah itu berapa, diambil rata-rata dari seluruh karoseri yang ada. Misalnya karoserinya Adiputro, yang merubah pickup menjadi minibus berapa, oohh jumlahnya tiga puluh juta, trus karoseri lain lagi, misalnya Astra atau apa yaahh diambil rata-ratanya masukin ke dalam tabel Menteri dalam Negeri yang major change. Jelas kan? Sudah ada semua jadi misal tahun ini tiba-tiba ada yang rubah bentuk, kita tinggal buka tabel rubah bentuk, dari apa jadi apa.

Nah permasalahannya adalah bagaimana kalo wajib pajak yang melakukan rubah bentuk tidak lapor? Jelas petugas pajak tidak tahu. Tapi permasalahan yang terjadi di lapangan, kalo di lapangan kendaraan rubah bentuk pasti polisi lihat, kendaraan ini tidak barang asli, ditangkap polisi, ternyata surat-surat SKPKDB dan STNKnya masi pakai yang lama, pickup, sedangkan fisiknya minibus, itu bukan surat-suratnya yang ditahan, tapi mobilnya yang ditahan, dikandangin. Risikonya seperti itu. (*menerima telepon*)

Jadi kalo dia ternyata rubah bentuk tidak lapor, tetep jalan, ditangkap polisi, dia langsung dikandangin karena fisik kendaraan berbeda dengan surat-menyerurat. Sementara kalo dia terpaksa harus rubah bentuk, otomatis pada saat lapor ini rubah bentuknya harus merubah STNK di kepolisian, harus merubah SKPD, Surat Ketetapan Pajak Daerah, jadi dalam lembaran itu ga Cuma STNK aja tuh, STNK polisi kan bolak balik tuh, ada bukti bayar pajak dengan nilai jual pajak yang terutang dengan NJKB yang sudah sesuai dengan nilai rubah bentuk. Polisi juga berubah STNKnya. Nah itu pada saat dilaporkan, dilakukan cek fisik, apakah rangka, nomor rangka, nomor mesin yang lama berubah jadi rangka, nomor rangka, dan nomor mesin karoseri yang baru, STNKnya berubah, namanya Regiden, registrasi dan identifikasi. Nah, ada di polisi tuh, registrasi di polisi berubah, registrasi berubah jadi minibus, identifikasi disesuaikan terhadap nomor rangka dan nomor mesin, ada cek fisik yang esek esek esek esek itu, cocok ada, acc polisi sudah sesuai, masuk ke pajak ditetapkan dengan NJKB rubah bentuk. Ada tabel tersendiri. Yang sudah ditetapkan minggu pertama bulan desember. Kalo terjadi penyimpangan di lapangan, ya saat di lapangan baru ditangkap. Kalo ga ketangkap-ketangkap, ya lolos.

Sekarang tergantung dari rubah bentuknya, normal atau ngga. Misalnya di tabel ada sepuluh jenis rubah bentuk, trus ada yang merubah bentuknya di luar sepuluh jenis tadi, tidak ada dalam tabel. Dia melaporkan. Nah saat dia melaporkan, itu dinilai. Ada dalam Dinas Pelayanan Pajak namanya Seksi Pemeriksaan, dinilai, lalu nilainya disetarakan dan dirapatkan kembali kemudian keluar keputusan gubernur untuk memberikan penilaian seolah-olah penilaian individual tersebut, nanti dalam tabel tahun depan, dia dimasukkan dalam satu tabel untuk antisipasi apabila di tahun berjalan ke depan ada juga yang kasusnya sama dengan kasus yang satu ini. Modelnya dan bentuknya kan, misalnya dari pickup ke minibus tadi, dari satu cabin jadi dobel cabin, ada tuh, tiba-tiba aneh sendiri, misalnya kasus ekstrim nih, mobilnya tiga lantai, misalnya kan contoh nih. Kan belum ada kan dalam tabel ini. nah dilakukan penilaian kembali. Jadi namanya suplemen itu, artinya tambahan di luar dari dalam tabel tadi, Menteri Dalam Negeri juga mengetahui. Tapi kan prosesnya agak ribet itu, kalo ngga ditunda dulu, nanti dimasukkan dalam tabel minggu pertama bulan desember sehingga penetapan pajak berikutnya sudah sesuai dengan penetapan fisik yang ada. Jadi sudah tersedia.

Kalo penetapan HPUnya bagaimana pak?

HPU tidak ditetapkan. HPU kan berdasarkan rata-rata.

Nah kalo misalnya harga rata-rata kan kendaraan offroad kan masih samar tuh pak. Harganya tidak jelas. Itu gimana pak?

Offroad itu tidak ada penambahan nilai jual. Kan dia minor change. Offroad kan hanya berubah ban. Nah kalo bodi secara total dirubah itu dilaporkan tidak? Kalo ga dilaporkan ya tidak ketangkep. Gini aja, kan kalo lagi jalan polisi tiba-tiba lihat, ini mobil aneh nih, tidak pickup, tidak apa, jipnya juga aneh. Distop, kemudian dilihat surat-suratnya, oohh ini Jeep CJ7, kan tau bentuk CJ7nya udah berubah, langsung mobilnya dikandangin. Nah seperti ini polisi nahan karena registrasi dan identifikasinya sudah tidak sesuai dengan registrasi dan identifikasi yang terdaftar di polisi. Di polisi nomor rangka 1234, nomor mesin 5678, misalnya nomernya seperti itu untuk CJ7 yang secara umum ada. Ternyata nomor rangka dan nomor mesinnya sekarang udah ga ada dan belum didaftarkan di kepolisian.

Kalo untuk kriteria perbedaan major change atau minor change itu apa aja pak?

Fisiknya aja. Jadi gini, kalo minor change itu tidak merubah bentuk yang secara umum. Kalo ban yang peleknya dirubah dari 14 jadi 18 intinya tidak merubah bentuk. Tapi kalo bannya tidak berubah apapun tetapi bentuk fisiknya berubah, yang major itu, dari pickup jadi minibus, yang gandengan, dobel cabin, itu rubah secara umum. Tapi kalo cuma sedikit, sepanjang tidak mempengaruhi bentuk aslinya, tidak mempengaruhi nilainya, kalo Cuma berubah bempernya diganti, misalnya spatbornya diganti, itu sih Cuma minor. Kalo berubahnya major, di atas 50%, seperti pickup jadi minibus. Nah kalo dobel cabin misalnya, trus ada

mobil yang ada gandengan, atau gini yang minibus kan seat-nya kan ada tiga baris, tiba-tiba dipotong, jadi bak terbuka. Nah itu kan major tuh, karena sudah berubah dari bentuk asli jadi gitu. Misalnya kaya Toyota Hilux kan asli tuh. Ada orang pengen juga kaya gitu, mobilnya dimasukin ke karoseri, nah nilainya udah ada dalam tabel tuh. Itu kan perubahan umum.

Sekarang yang jadi permasalahan kan perubahan yang sifatnya tidak massal. Kalo yang offroad tadi kan lebih ke arah selera pribadi. Kalo tidak lewat karoseri, ya dilakukan penilaian kaya tadi. Wajib pajak awalnya membuat surat pemberitahuan rubah bentuk sekian bermaterai, tapi ga bisa kita langsung percaya kan, pemeriksa melihat, menilai, minta dinilai kepada ahlinya kan? Kepada karoseri dinilai sekian, lalu diputuskanlah dirapatkan ternyata pengakuannya itu lima juta, tapi dari karoseri itu nilainya dua puluh lima juta. Dirumuskan, ditetapkan, diambil nilai yang bisa diterima adil oleh wajib pajak maupun fiskus. Kalo dia lapornya di bulan agustus september, otomatis perubahannya tidak perlu ada suplemen di bulan itu tapi bulan desember langsung masuk. Tapi kalo januari februari maret, sedangkan baru januari keluar tabel, keluarlah suplemen di luar tabel yang ada. Sama contohnya gini kaya kasus mobil baru. Desember 2011 ditentukan daftar tabel seluruh jenis kendaraan, Januari 2012 keluar tabel itu, bulan Maret April Toyota ngluarin mobil baru, kan belum ada di dalam tabel kan? Mobil Toyota Innova tahun 2012, harganya lebih mahal daripada yang ada di dalam tabel, keluarlah keputusan gubernur atau keputusan Menteri Dalam Negeri untuk satu mobil ini, bukan satu unit, tapi satu tipe. Karena kan mobil ini diproduksi 1000 unit yang dijual untuk seluruh Indonesia.

Sepanjang saya ada di Dinas Pelayanan Pajak, yang satu orang yang satu tipe, belum pernah sih kita menerbitkan yang suplemen itu. Belum pernah untuk kasus pribadi. Yang kita tetapkan selama ini masih sifatnya massal. Yang pribadi itu belum, karena belum ada temuan dan belum ada satupun wajib pajak yang sengaja dateng, lapor punya mobil jip, sudah saya rubah tolong coba disesuaikan kaya gitu. Karena di dunia, Indonesia, pajak itu belum terlalu populer. Kalo misalnya bisa menghindari pajak, kenapa musti bayar pajak. Begitu. Jarang yang ada kasus gitu, apalagi ini mobil. Wong yang mustinya nyata-nyata harus bayar pajak aja masih banyak yang ngga bayar pajak. Apalagi kalo merubah-rubah mobil. Kalo misalnya yang ditahan-tahan itu malah orang mendingan silahkan Pak kalo mau dikandangin, ntar saya tarik lagi buat dirubah ke bentuk normal. Kan bisa saja. Dan biasanya yang kaya gitu sudah punya grup tertentu, seperti motor besar yang sifatnya sudah dipahami oleh pihak kepolisian juga. Ga masalah juga sebenarnya dan jarang digunakan di tempat umum biasanya.

Emang sih Pak, biasanya Cuma dipakai di lintasan balap aja sih ...

Nah, karena seperti itu akibatnya jarang ditemukan juga di lapangan oleh polisi. Bagaimana cara mau nangkepnya wong cuma dipakai buat balapan doang.

Biasanya sih ditangkepnya di jalan menuju *track* dari bengkel sih pak ...

Nah, itu ditangkep pun juga kalo kenyataannya di lapangan, mungkin ya, kalo di lapangan si seharusnya langsung ditangkep. Tapi biasanya kalo dengan argumen tertentu dan dengan ada pengertian dan lain sebagainya, artinya positif

ya, oohh ini buat balapan dan ini hanya sifatnya sementara, mungkin ga terlalu dipermasalahkan. Ini kan pandangan pribadi saya. Kalo untuk registrasi identifikasi bentuk dan lain-lain sesuai dengan surat-surat identifikasi yang asli jelas-jelas merupakan hak kewenangan polisi untuk menangkap atau tidak. Kalo kita kaitannya dengan pajak, pajaknya kalo berubah bentuk ini nilainya sudah berubah, kita perbaiki, keluarkan di depan, ada sanksi kurang bayar. Itu aja sih, sifatnya administrasi perpajakan.

Kalo HPU sendiri bagaimana Pak?

HPU itu kan timbul akibat adanya hukum penawaran dan permintaan, supply and demand,. Jadi harga terbentuk karena permintaan dan penawaran. Jadi HPU itu diperoleh dari berbagai sumber. Contoh gini, sederhana aja, Innova tahun 2005, bagaimana kita menetapkan NJKB berdasarkan undang-undang ditetapkan melalui Harga Pasaran Umum. Harga Pasaran Umum diperoleh darimana? Yang pertama, Menteri Dalam Negeri memperoleh dari Dinas Pelayanan Pajak seluruh Indonesia, kasuistis satu, Innova 2005. Dipenda Jakarta mencari harga pasaran umum melalui showroom, ATPM, penjual-penjual mobil, bahkan di koran juga. Harga pasaran umum Innova 2005 di Jakarta taunya dari berbagai macam diperoleh angka rata-rata HPU Innova 2005 di Jakarta 125 juta. Oke? Lalu provinsi lain juga melakukan hal yang sama. Masing-masing akhirnya akan membawa HPU harga rata-rata dari daerah masing-masing. Dirapatkan oleh Menteri Dalam Negeri itu HPUnya. Nah itu rapat sama-sama sehingga diperoleh nilai satu HPU itu, secara nasional.

Nah, dampak negatifnya ada. Karena tadi harga terbentuk karena interaksi antara supply and demand, otomatis harga kan dipengaruhi 2 hal, pertama tadi permintaan dan penawaran, kedua itu daya beli. Contoh gini, Innova 2005 di Jakarta harganya bisa 150 juta, karena apa? Tingkat permintaannya tinggi, penawaran banyak, daya beli masyarakat tinggi, dia bisa 150 juta. Ditambah mobil-mobil di Jakarta rata-rata sudah pake aksesoris, jadi harga pasarannya bisa 150 juta. Tapi kalo di Papua, Innova 2005 kan ada di posisi 130 juta. Karena apa? Karena di sana pembelinya kurang, penawaran banyak, otomatis harga menjadi turun. Pembeli kurang karena daya beli masyarakat kurang kan? Akhirnya di sana menurut Papua nilainya HPU rata-rata Innova 2005 menurut DKI 150 juta. Lalu ada lagi, di Surabaya, Jawa Timur, Jawa Tengah, semuanya gitu punya masing-masing yang lalu ditetapkan Menteri Dalam Negeri. Putusan dari Menteri Dalam Negeri bersifat nasional, HPU dari seluruh Indonesia dari berbagai macam provinsi.

Kalo HPU rubah bentuk itu juga sudah ada usulan dari masing-masing propinsi yang didapatnya bukan dari harga pasaran umumnya dari ATPM, tapi dari karoseri. Kalo mobil umum kan dari dealer seluruh propinsi, kalo rubah bentuk dari karoseri.

Lampiran 2

Wawancara Praktisi Offroad

Narasumber : Bimo Wicaksono
Profesi : pembalap dan pemilik bengkel Kawan 4x4 Motorsport
Lokasi : Bengkel Kawan 4x4 Motorsport
Waktu : 13 Desember 2011, pkl. 13.34 WIB

Mas, kalo mau buat mobil balap, kira-kira butuh dana berapa?

Lo mau buat apa? Mau buat yang city fashion, atau balapan ekstrim?

Memang kalau buat yang balap, berapa mas?

Kalo buat balapan, yang udah pasti dari bodi standar musti bikin frame dulu, bikin rollbar. Rollbar itu sama bikin bodi itu sekitar 27 juta. Itu belum bikin kabel trus finishing kabel sekitar 2 jutaan. Mesin, header itu kalo mesin yang lama ga kenapa-napa, Cuma di-upgrade doang, turun mesin, header itu habis-habisnya sekitar 15 jutaan. Terus belum beli final gear buat 4 wheel, depan belakang 4 juta. Terus ban, taruhlah yang paling murah 1,5 juta. Kalo 5 ban aja udah berapa tuh? Sekitar 7,5 jutaan. Ban sendiri udah 7,5 juta. Terus nanti belum recovery-nya, kaya winch yang paling standar kompetisi 13 jutaan. Terus lu bikin jok ama seatbelt, jok 8 juta, seatbelt 4 juta kanan kiri. 8 juta ama 4 juta udah 12 juta. Setir yang kaya sparco itu 2,5 juta. Terus sakelar-sakelar dan yang kecil-kecil itu aja hampir 3 juta.

Terus alumunium lah yang buat panelnya 2 juta. Belum radiatornya, mindahin ke belakang sekitar 3 juta juga. Terus electric fan taruhlah 1,5 juta. Sama pipa-pipa abisnya bisa 3 jutaan. Tangki, beli tangki baru lah, taruhlah tangki baru sekarang 600 ribu. Bikin locker 300 ribu. Power steering 1,5 jutaan. Banyak kan? Yaa rata-rata budgetnya antara 70 sampai 100 jutaan sih. Belum lu beli per ama shockbreaker. Shock yang paling standar deh, 1 mobil maksudnya 4 biji artinya yaa, 2,5 juta. Kalo per itu, yang murah-murah aja 2,2 juta. Tampangnya sih mobil gitu-gitu aja tapi Honda Jazz juga ketelen. Itu di luar harga beli mobil ya. Kalo lu dapet basicnya yang bagus mungkin ga terlalu banyak dandan, tapi kalo dapet basicnya amburadul. Soalnya pernah temen gw orang conoco beli

Jimny trepes 8 juta. Taunya pas ngebangun yang bisa dipake dari mobil itu Cuma chassis, surat, sama gearbox. Mesin beli baru, transfer case beli baru.

Terus kalo ngurus surat-suratnya gitu susah ga mas?

Ngga susah, dong. Kan kita tinggal bayar pajak aja. Wong semuanya bener kok. Kalo misalnya diubah mesin tinggal dicek mesinnya aja.

Tapi pernah cek fisik juga mas? Meskipun udah berubah kaya gini?

Ya pernah, lah. 5 tahunan kan cek fisik dan ga ada masalah. Yang masalah itu kan kalo nomornya ga bener. Kalo pihak Samsat itu kan yang dipermasalahkan nomor kan, misalnya nomornya sama ni, 234. Karakter hurufnya beda aja dia tahu. Misalnya lu bikin 345, ada misalnya kalo Toyota itu 3-nya itu tajem, 5-nya bentuknya begini, itu setiap mobil punya karakter sendiri. Ga bisa lu bikin sendiri, kaya ooo gue punya nih ketikan nomor 345 nih, nomor chassis bikin gitu ga bisa. Jadi meski bentuknya udah kaya gini sih ga masalah, yang penting itu cuma nomor rangka sama nomor mesin. Yang menunjukkan legalitas kan itu, nomor rangka ama nomor mesin.

Jadi misalnya Mas, Jimny Jangkrik balaplu cek fisiknya sebelah-belahan sama Jangkrik juga tapi yang standar, bayar pajaknya juga sama dong nilainya?

Iya. Jadi gini, orang kalo modifikasi mobil kan bebas, berdasarkan imajinasi dia, dia berfantasi mau bentuknya gimana. Yang menunjukkan legalitas mobil ini kan nomor mesin sama nomor chassis.

Terus kalo lu pake mobil ini ke jalanan biasa ketangkep ga mas?

Yaaa Alhamdulillah yaa selama ini ga pernah. Selama kita ga melanggar hukum. Misalnya gue ke Citos pake ini ya ga pernah tuh ketangkep, depan polisi juga ga ketangkep. Dulu gue malah sering banget ke Atrium Senen pake ini. Kalo ketemu polisi biasa aja.

Mas, kalo menurut Dipenda, mobil offroad itu kan menurut undang-undang termasuk ubah bentuk. NJKBnya itu HPU tambah nilai ubah bentuk. Nilai ubah bentuk diperoleh dari rata-rata karoseri-karoseri secara nasional. Memangnya karoseri itu juga bikin mobil offroad mas?

Yaa gini yaa, karoseri tuh biasanya bikin apa sih? Bus, truk, gitu kan? Mobil balap gini sih ga bikin mereka yaaa ga bakalan ketemu, Di nilainya. Mereka juga ga bakalan mau berdebat. Gini sih, kita bicaranya tentang komunitas kan. Komunitas gue sih lempeng-lempeng aja, ga pernah ngurusin begituan. Bayar pajak, kita juga bayar pajak kok. Selama ga melanggar hukum sih ga masalah. Kalo misalnya ditanyain polisi yaa ada, suratnya ada, bener, apa yang dipusingin? Gitu.

Lampiran 3

Wawancara Industri Karoseri

Narasumber : Industri Karoseri Kreasi Baru
Alamat : Jl Wonosobo-Kertek Km 5,4 Kusuma Baru,
Ngadikusuman, Kertek, Wonosobo, Jawa Tengah 56371
Teknik : melalui surat elektronik (e-mail)
Waktu : 14 Desember 2011, pkl. 14.40 WIB

Pertanyaan:

Asslm.wr.wb.

Selamat sore, Industri Karoseri Kreasi Baru

perkenalkan, saya Ardianto, mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia jurusan Ilmu Administrasi Fiskal. saat ini saya sedang menyusun skripsi dengan judul "Analisis Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor Pada Kendaraan Bermotor Ubah Bentuk Offroad". berikut ada beberapa pertanyaan yang ingin saya ajukan untuk informasi dalam skripsi saya.

Dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2011 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor pasal 6 ayat 1, disebutkan bahwa NJKB ubah bentuk sebagai dasar penghitungan PKB dan BBN-KB ditetapkan berdasarkan hasil penjumlahan NJKB dengan nilai jual ubah bentuk. kendaraan bermotor ubah bentuk tersebut termasuk kendaraan bermotor standar yang diubah menjadi kendaraan offroad, seperti Suzuki Jimny, Toyota Land Cruiser, dsb. Berdasarkan informasi yang saya peroleh dari pihak Dinas Pendapatan Daerah, nilai ubah bentuk tersebut diperoleh dari karoseri-karoseri yang ada di Indonesia.

yang ingin saya tanyakan kepada Karoseri Kreasi Baru, apakah dalam proses produksinya, perusahaan-perusahaan karoseri terutama Karoseri Kreasi Baru, juga melakukan rekayasa bentuk kendaraan bermotor standar menjadi kendaraan spesifikasi offroad?

Demikian pertanyaan yang saya ajukan kepada Karoseri Kreasi Baru.
Terima kasih atas perhatiannya.

Regards,
Ardianto

Jawaban:

Wa'alaikum salam wr.wb
Selamat sore juga sdr. Ardianto,

Langsung saja kami jawab ; industri Karoseri kami TIDAK melakukan rekayasa

Universitas Indonesia

bentuk kendaraan bermotor standar menjadi kendaraan spesifikasi offroad.
Terima kasih.

Regards,

Industri Karoseri Kreasi Baru

Office :

Jl Wonosobo-Kertek Km 5,4 Kusuma Baru, Ngadikusuman, Kertek
Wonosobo, Jawa Tengah 56371

Telp/Fax : (0286) 3329656

HP : +628122661859

e-mail : karoseri_kreasibaru@yahoo.co.id

Lampiran 4

PERATURAN MENTERI DALAM NEGERI
NOMOR 23 TAHUN 2011

TENTANG

PENGHITUNGAN DASAR PENGENAAN PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR
DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

Universitas Indonesia

MENTERI DALAM NEGERI,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 5 ayat (9) dan Pasal 11 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, mengamanatkan kepada Menteri Dalam Negeri untuk mengatur Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dengan pertimbangan Menteri Keuangan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Dalam Negeri tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
2. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4438);
3. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
5. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5049);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3530);

MEMUTUSKAN:

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

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini, yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.
2. Kendaraan Bermotor Angkutan Umum adalah setiap kendaraan yang dipergunakan untuk mengangkut orang atau barang dengan dipungut bayaran dan memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum dan izin trayek atau izin tidak dalam trayek.
3. Pajak Kendaraan Bermotor, yang selanjutnya disingkat PKB, adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.
4. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, yang selanjutnya disingkat BBN-KB, adalah pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha.
5. Kendaraan bermotor ubah bentuk adalah kendaraan bermotor yang mengalami perubahan teknis dan/atau serta penggunaannya.
6. Alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak adalah alat-

alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen.

7. Nilai Jual Kendaraan Bermotor, yang selanjutnya disingkat NJKB, adalah Harga Pasaran Umum atas suatu kendaraan bermotor.
8. Harga Pasaran Umum, yang selanjutnya disingkat HPU, adalah harga rata-rata yang diperoleh dari berbagai sumber data yang akurat.
9. Tahun Pembuatan adalah tahun perakitan dan/atau tahun yang ditetapkan berdasarkan registrasi dan identifikasi oleh pihak berwenang.
10. Umur rangka/body adalah umur kendaraan bermotor di air yang dihitung dari tahun pembuatan rangka/body.
11. Umur motor adalah umur motor kendaraan bermotor di air yang dihitung dari tahun pembuatan.

BAB II PENGHITUNGAN DAN PENETAPAN DASAR PENGENAAN PKB DAN BBN-KB

Bagian Kesatu

Kendaraan Bermotor selain Kendaraan Bermotor yang Dioperasikan di Air dan Alat-Alat Berat dan Alat-Alat Besar

Pasal 2

- (1) Penghitungan dasar pengenaan PKB ditetapkan berdasarkan perkalian dari 2 (dua) unsur pokok:
 - a. NJKB; dan
 - b. bobot yang mencerminkan secara relatif tingkat kerusakan jalan dan/atau pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor.
- (2) NJKB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a ditetapkan berdasarkan HPU atas suatu kendaraan bermotor pada minggu pertama bulan Desember tahun 2010.
- (3) Bobot sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dihitung berdasarkan faktor-faktor:
 - a. tekanan gandar, yang dibedakan atas jumlah sumbu/as, roda, dan berat kendaraan bermotor;
 - b. jenis bahan bakar kendaraan bermotor, yang dibedakan menurut solar, bensin, gas, listrik, tenaga surya, atau jenis bahan bakar lainnya; dan
 - c. jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri

mesin kendaraan bermotor yang dibedakan berdasarkan jenis mesin 2 tak atau 4 tak, dan isi silinder.

- (4) Bobot sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan sebagai berikut:
 - a. sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor dan sejenisnya, sebesar 1 (satu); dan
 - b. mobil barang/beban, sebesar 1,3 (satu koma tiga).

Pasal 3

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

Pasal 4

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

Pasal 5

- (1) Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 untuk kendaraan bermotor angkutan umum orang ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).
- (2) Dasar pengenaan BBN-KB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) untuk kendaraan bermotor angkutan umum orang ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).
- (3) Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 untuk kendaraan bermotor angkutan umum barang ditetapkan sebesar 80% (delapan puluh persen).
- (4) Dasar pengenaan BBN-KB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) untuk kendaraan bermotor angkutan umum barang ditetapkan sebesar 80% (delapan puluh persen).

Pasal 6

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

pada ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).

Bagian Kedua
Kendaraan Bermotor Ubah Bentuk

Pasal 7

- (1) NJKB ubah bentuk sebagai dasar penghitungan PKB dan BBN-KB ditetapkan berdasarkan hasil penjumlahan NJKB dengan nilai jual ubah bentuk.
- (2) NJKB dan nilai jual ubah bentuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran I dan Lampiran II Peraturan Menteri ini.
- (3) Kendaraan bermotor ubah bentuk lainnya yang nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran II Peraturan Menteri ini, ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.
- (4) Peraturan Gubernur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri melalui Direktur Jenderal Keuangan Daerah paling lambat 7 (tujuh) hari sejak ditetapkan.

Bagian Ketiga
Kendaraan Bermotor yang Dioperasikan di Air

Pasal 8

Pasal 9

Pasal 10

Bagian Keempat
Alat-Alat Berat dan Alat-Alat Besar

Pasal 11

Pasal 12

Bagian Kelima
Tambahan Lampiran

Pasal 13

- (1) Penghitungan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB untuk kendaraan bermotor yang jenis, merek, tipe dan nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini, ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri Dalam Negeri sebagai tambahan Lampiran Peraturan Menteri ini.
- (2) Penghitungan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB untuk kendaraan bermotor yang dioperasikan di air dan alat-alat berat dan alat-alat besar yang nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini, ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri Dalam Negeri sebagai tambahan Lampiran Peraturan

Menteri ini.

Pasal 14

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

Pasal 15

BAB III KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 16

Pasal 17

Pasal 18
Pasal 19
Pasal 20

**BAB IV
KETENTUAN PENUTUP**

Pasal 21
Pasal 22

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 26 Mei 2011

**MENTERI DALAM
NEGERI,**

ttd

**GAMAWAN
FAUZI**

Lampiran 5

**PERATURAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA
JAKARTA
NOMOR 140 TAHUN 2010**

TENTANG

**PENGHITUNGAN DASAR PENGENAAN PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR**

Universitas Indonesia

DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR TAHUN 2010

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBU KOTA JAKARTA,

Menimbang :

Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 17 ayat (1) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 25 Tahun 2010 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2010;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008;
3. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah;
7. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 25 Tahun 2010 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor;

8. Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2002 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah;
9. Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2003 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor;
10. Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor;
11. Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah;
12. Peraturan Gubernur Nomor 34 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Pelayanan Pajak;
13. Peraturan Gubernur Nomor 55 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelayanan PKB dan BBN-KB Beroda Empat atau Lebih;
14. Peraturan Gubernur Nomor 56 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelayanan PKB dan BBN-KB Beroda Dua dan Tiga;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN GUBERNUR TENTANG PENGHITUNGAN DASAR
PENGENAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN BEA BALIK
NAMA KENDARAAN BERMOTOR TAHUN 2010.

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan :

1. Gubernur adalah Kepala Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

2. Dinas Pelayanan Pajak adalah Dinas Pelayanan Pajak Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
3. Kepala Dinas Pelayanan Pajak adalah Kepala Dinas Pelayanan Pajak Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Kendaraan Bermotor adalah Semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis alat darat dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.
5. Kendaraan Umum adalah Setiap kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk mengangkut orang atau barang dengan dipungut bayaran, yang memiliki izin antara lain izin trayek atau izin usaha angkutan atau kartu pengawasan.
6. Pajak Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat PKB adalah Pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.
7. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat BBN-KB adalah Pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha.
8. Kendaraan bermotor ubah bentuk adalah Kendaraan bermotor yang mengalami perubahan teknis dan/atau serta penggunaannya.
9. Alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak adalah alat-alat yang dapat bergerak/berpindah tempat dan tidak melekat secara permanen.
10. Harga Pasaran Umum yang selanjutnya disingkat HPU adalah Harga rata-rata yang diperoleh dari berbagai sumber data yang akurat.
11. Tahun Pembuatan adalah Tahun perakitan dan/atau tahun yang ditetapkan berdasarkan registrasi dan identifikasi oleh pihak berwenang.

12. Harga kosong (off the road) adalah Harga kendaraan bermotor dari pabrikan/agen penjualan termasuk Pajak Pertambahan Nilai.
13. Harga isi (on the road) adalah Harga kendaraan bermotor dari pabrikan/agen penjualan termasuk Pajak Pertambahan Nilai, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pajak Kendaraan Bermotor.

BAB II

DASAR PENGENAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 2

- (1) Penghitungan dasar pengenaan PKB berdasarkan perkalian nilai jual kendaraan bermotor dan bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan/atau pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor.
- (2) Nilai Jual Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan HPU atas suatu kendaraan bermotor pada minggu pertama bulan Desember tahun 2009.
- (3) Bobot untuk menghitung dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan faktor-faktor yang meliputi :
 - a. tekanan gandar;
 - b. jenis bahan bakar kendaraan bermotor; dan
 - c. jenis, penggunaan, tahun pembuatan dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor.
- (4) Penetapan bobot sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) adalah sebagai berikut :
 - a. sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor, dan sejenisnya serta alat-alat berat dan alat-alat besar, sebesar 1,00 (satu koma nol nol); dan
 - b. mobil barang/bebas, sebesar 1,30 (satu koma tiga puluh).

Pasal 3

Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat

- (1) tercantum pada kolom 7 Lampiran I Peraturan Gubernur ini.

Pasal 4

- (1) Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) dijadikan dasar pengenaan BBN-KB.
- (2) Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum pada kolom 5 Lampiran I Peraturan Gubernur ini.

Pasal 5

- (1) Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, untuk kendaraan umum orang ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).
- (2) Dasar pengenaan BBN-KB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) untuk kendaraan umum orang ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).
- (3) Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, untuk kendaraan umum barang ditetapkan sebesar 70% (tujuh puluh persen).
- (4) Dasar pengenaan BBN-KB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) untuk kendaraan umum barang ditetapkan sebesar 70% (tujuh puluh persen).

Pasal 6

- (1) Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, khusus kendaraan baru untuk kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan sebesar 40% (empat puluh persen).
- (2) Dasar pengenaan BBN-KB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) khusus penyerahan Pertama untuk kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan sebesar 40% (empat puluh persen).

- (3) Dasar pengenaan PKB dan BBN-KB untuk kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar selain sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).

Pasal 7

- (1) Nilai Jual Kendaraan Bermotor ubah bentuk sebagai dasar penghitungan PKB dan BBN-KB berdasarkan hasil penjumlahan nilai jual kendaraan bermotor dengan nilai jual ubah bentuk.
- (2) Nilai jual ubah bentuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran II Peraturan Gubernur ini.
- (3) Kendaraan bermotor ubah bentuk lainnya yang nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran II Peraturan Gubernur ini, akan diatur dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 8

Kepala Dinas Pelayanan Pajak atas nama Gubernur menetapkan penghitungan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB yang jenis, merek, tipe dan nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Gubernur ini, setelah ada penetapan terlebih dahulu dari Menteri Dalam Negeri.

Pasal 9

- (1) Kepala Dinas Pelayanan Pajak atas nama Gubernur menetapkan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB untuk kendaraan bermotor :
 - a. Jenis, merek dan tipe yang belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Gubernur ini dan belum ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri, dengan ketentuan :
 1. Untuk tahun pembuatan terbaru nilai jualnya ditetapkan 10% (sepuluh persen) di bawah harga kosong (off the road) atau 21,5% (dua puluh satu koma lima persen) di bawah perkiraan harga isi (on the road); dan

2. Untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan HPU atau dengan membandingkan jenis, merek, tipe, isi silinder, dan tahun pembuatan dari Negara produsen yang sama.
- b. Jenis, merek dan tipe yang telah tercantum dalam Lampiran Peraturan Gubernur ini, dengan ketentuan :
1. untuk tahun pembuatan lebih baru, nilai jualnya ditetapkan dengan penambahan 5% (lima persen) setiap tahun dari nilai jual tahun sebelumnya; dan
 2. untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan nilai jual tahun pembuatan terakhir sebagaimana tercantum pada Lampiran I Peraturan Gubernur ini dengan penurunan 5% (lima persen) setiap tahun dengan maksimal penurunan 5 (lima) tingkat atau disesuaikan dengan HPU yang berlaku di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- (2) Kepala Dinas Pelayanan Pajak atas nama Gubernur dapat menetapkan dasar pengenaan PKB atas Kereta Gandeng atau Tempel dan Tambahan atau selisih nilai jual kendaraan bermotor ganti mesin yang belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Gubernur ini.
- (3) Penetapan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), dilaporkan kepada Menteri Dalam Negeri selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari setelah ditetapkan.

Pasal 10

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

BAB III KETENTUAN PENUTUP

Pasal 11

Pada saat Peraturan Gubernur ini mulai berlaku, Peraturan Gubernur Nomor 166 Tahun 2009 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2009 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 12

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan di Jakarta

pada tanggal 28 Juli 2010

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA

ttd.

FAUZI BOWO

Diundangkan di Jakarta

pada tanggal 18 Agustus 2010

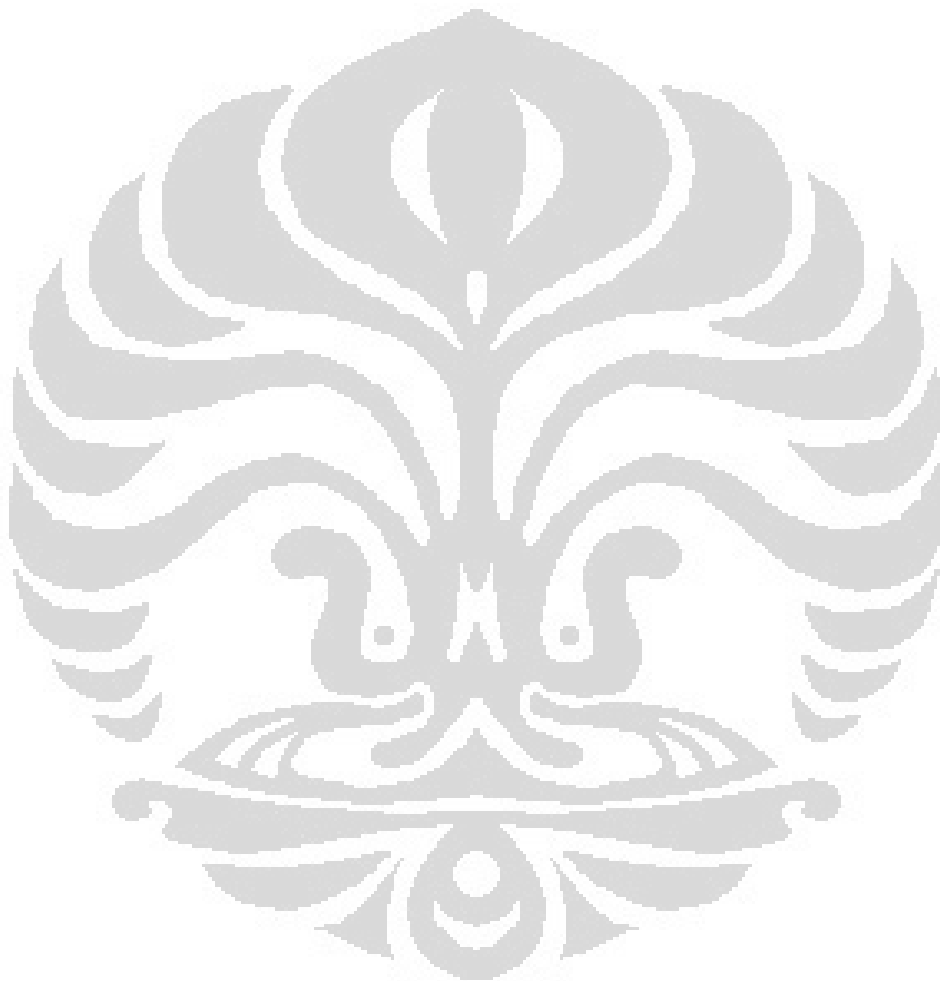
SEKRETARIS DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA

ttd.

MUHAYAT

NIP 195104271973031003

BERITA DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
TAHUN 2010 NOMOR 146



Universitas Indonesia

Lampiran 6 (Lampiran Foto)



Foto 1 Suasana bengkel *offroad*



Foto 2 Suasana bengkel *offroad*



Foto 3 Suasana bengkel offroad



Foto 4 Suasana bengkel offroad



Foto 5 Jip Suzuki Jimny standar pabrikan



Foto 6 Jip Suzuki Jimny standar pabrikan



Foto 7 Jip Suzuki Jimny *minor change*



Foto 8 Jip Suzuki Jimny *minor change*



Foto 9 Jip Suzuki Jimny *minor change*



Foto 10 Jip Suzuki Jimny *major change*



Foto 11 Jip Suzuki Jimny major change



Foto 12 Jip Suzuki Jimny major change

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Ardianto Sulistio Nugroho

Tempat Tanggal Lahir : Jakarta, 9 Januari 1989

Alamat : Jl. Mabas Hankam No. 78, Jatimurni
Pondok Melati – Bekasi 17431

No. Telepon : (+6221) 8457744 / (+62) 81510003738

Alamat Surat Elektronik : ardianto.nugroho@gmail.com

Nama Orang Tua :

Ayah : Yoss Sukarjoso

Ibu : Endang Titi Panti

Riwayat Pendidikan Formal :

TK : TK Mutiara Indonesia, Jakarta

SD : SD Tarakanita 2, Jakarta

SMP : SMP Pangudi Luhur, Jakarta

SMA : SMAN 70, Jakarta

PT : Ilmu Administrasi Fiskal FISIP UI