



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PENERAPAN TARIF PROGRESIF PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN BEA BALIK NAMA
KENDARAAN BERMOTOR BEKAS DI DKI JAKARTA**

SKRIPSI

Pheni Yurida

0906611942

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
JULI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PENERAPAN TARIF PROGRESIF PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN BEA BALIK NAMA
KENDARAAN BERMOTOR BEKAS DI DKI JAKARTA**

SKRIPSI

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

Pheni Yurida

0906611942

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL**

DEPOK

JULI 2012



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA EKSTENSI**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Pheni Yurida

NPM : 0906611942

Tanda Tangan : 

Tanggal : 05 Juli 2012



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA EKSTENSI**


HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Pheni Yurida
NPM : 0906611942
Program Studi : Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : Analisis Penerapan Tarif Progresif Pajak
Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea
Balik Nama Kendaraan Bermotor II Di DKI
Jakarta

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

DEWAN PENGUJI

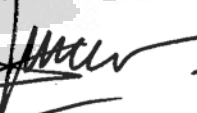
Ketua Sidang
Dr. Ning Rahayu, M.Si

)

Sekretaris Sidang :
Erwin Harinurdin, S.Sos., M.Si.

()

Pengujia Ahli :
Drs. H. S. Dosowarso M, M.Si

()

Pembimbing :
Drs. Edi Sumantri, M.Si

()

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 05 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus, karena kebaikan dan kasihNya yang tak berkesudahan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas Di DKI Jakarta” sebagai salah satu persyaratan memperoleh gelar sarjana strata satu ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia yang diharapkan dapat memberikan masukan bagi dunia ilmu pengetahuan. Dalam kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Drs. Asrori, MA, FLMI, selaku Ketua Program Sarjana Ekstensi Departemen Ilmu Administrasi.
2. Dr. Ning Rahayu, M.Si, selaku Ketua Program Studi Sarjana Ekstensi Ilmu Administrasi Fiskal.
3. Drs. Edi Sumantri, M.Si selaku dosen pembimbing yang telah dengan sabar meluangkan waktu, selalu memotivasi, mengarahkan dan memberikan masukan-masukan bagi penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
4. Dr. Ning Rahayu, M.Si, selaku ketua sidang yang banyak memberikan arahan selama sidang.
5. Drs. H. S. Dosowarso M, M.Si, selaku penguji ahli yang banyak memberikan masukan mengenai penelitian ini.
6. Erwin Harinurdin SE, M.Ak, selaku sekretaris sidang yang banyak memberikan masukan mengenai penulisan.
7. Bapak Arief Susilo dan Bapak Rusli Abidin selaku pihak Dinas Pelayanan Pajak, terimakasih atas waktu yang diberikan untuk memberikan jawaban kepada penulis.
8. Bapak Doddy Umar Said dan Bapak Edi Sudaryono, selaku pihak SAMSAT Jakarta Selatan, terimakasih atas waktu yang diberikan untuk memberikan jawaban kepada penulis.

9. Bapak Anang Adik Rustiadi, selaku Kelapa Seksi Sinkronisasi Pajak Daerah Kementerian Keuangan, terimakasih banyak atas masukan-masukan dan bantuan yang diberikan.
 10. Dr. Machfud Sidik dan Mbak Inayati, terimakasih atas pandangannya yang banyak sekali memberikan inspirasi kepada penulis.
 11. Bapa J. Aritonang (yang ada di Surga, Pheni akan selalu sayang Bapak), Mama S.H. Siringo-ringo (terimakasih buat doa dan semangat yang selalu mama kasih), Kak Pio, Kak Della, Kak Deytri, Tandi (terimakasih buat doanya). Kelulusan ini kupersembahkan untuk kalian.
 12. Juandi Sastro Akdimar Sihombing, terimakasih ya buat doa dan semangat yang selalu diberikan.
 13. Chyntia Nuraini, Ria Maharani Kertapati yang menjadi teman seperjuangan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, dan tidak lupa juga untuk Ika Wulandari dan Conny M. Simanjuntak yang telah menjadi teman penulis selama masa-masa kuliah dan yang selalu memberi semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
 14. Teman-teman satu bimbingan skripsi: Tissa, Priska, Dewa, terimakasih atas kebersamaannya dan kerjasamanya selama bimbingan dan penulisan skripsi ini.
- Akhir kata, semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak yang membaca.

Jakarta, Juli 2012

Penulis



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA EKSTENSI

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Pheni Yurida
NPM : 0906611942
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 Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: “ Analisis Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas 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 mempublikasikan 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 : Juli 2012

Yang menyatakan

(Pheni Yurida)

ABSTRAK

Nama : Pheni Yurida
Program Studi : Administrasi Fiskal
Judul : Analisis Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta

Skripsi ini membahas tentang Analisis Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II Di DKI Jakarta. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan metode analisis deskriptif. Hasil penelitian ini adalah sejak penerapan tarif progresif PKB banyak Wajib Pajak yang melaporkan kendaraan yang telah dijual agar kendaraan tersebut diblokir guna menghindari tarif progresif. Akibatnya pembeli kendaraan bekas tidak dapat meminjam KTP untuk mengurus pajak kendaraan dan harus melakukan balik nama sehingga penerimaan BBN-KB II di DKI Jakarta menjadi semakin meningkat. Faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan BBN-KB II di DKI Jakarta adalah hukum pajak, tingkat pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor baru, tingkat kesadaran Wajib Pajak, dan penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor.

Kata Kunci: Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, Tarif Pajak.

ABSTRACT

Name : Pheni Yurida
Study : Fiscal Administration
Title : Analysis Application Progressive Tariff of Motor Vehicle Tax To Receipt Used Motor Vehicle Title Transfer Tax in Jakarta

This paper discusses about Analysis Application Progressive Tariff of Motor Vehicle Tax To Receipt Used Motor Vehicle Title Transfer Tax in Jakarta. The research is qualitative research using descriptive analysis. The result is that since the application of progressive tariff of Motor Vehicle Tax, many tax payers who report that the vehicle has been sold to be blocked in order to avoid progressive tariff. As a result, used second vehicle buyers can not borrow identity cards to pay vehicle tax and have to do rename, so receive BBN-KB II in Jakarta be increasing. Factors that influence the acceptance of BBN-KB II in Jakarta are tax law, the growth rate of new vehicle ownership, the level of taxpayer awareness, and application progressive tariff of Motor Vehicle Tax.

Keywords: Motor Vehicle Tax, Used Motor Vehicle Title Transfer Tax, Tax Rate.

DAFTAR ISI

Halaman

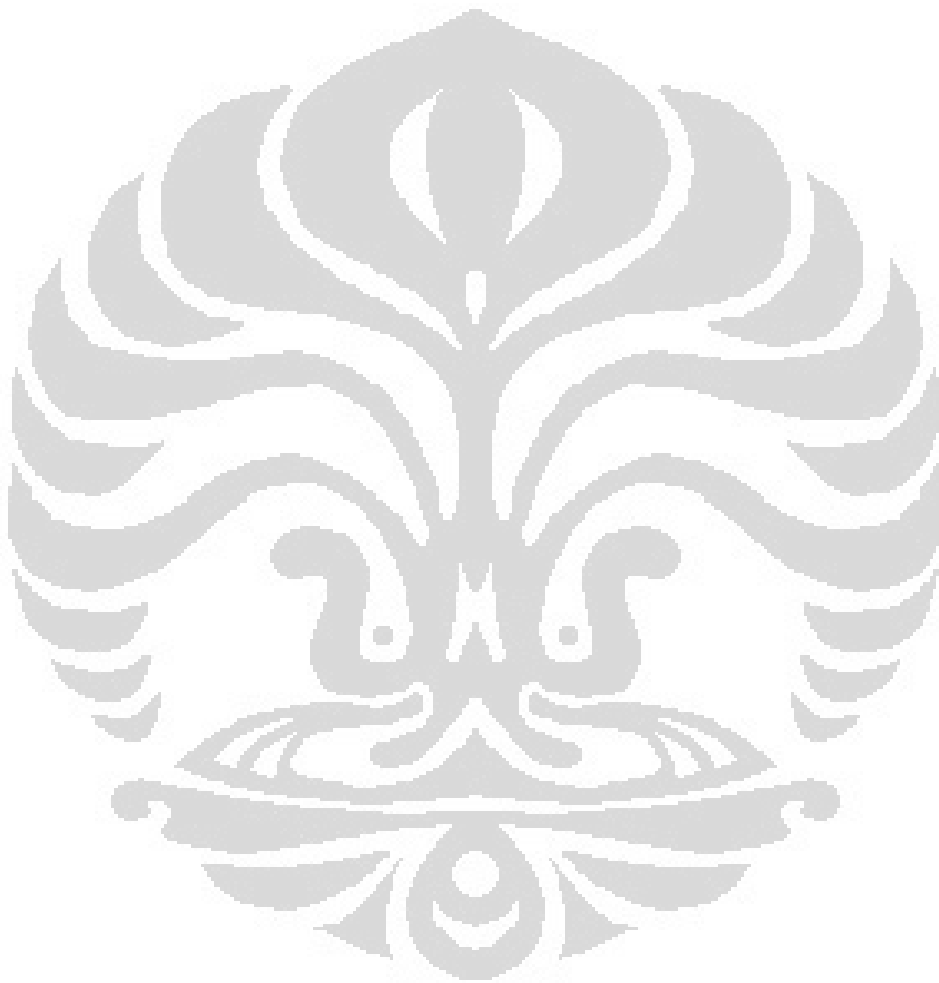
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	7
1.3 Tujuan Penelitian	9
1.4 Signifikansi Penelitian	9
1.5 Sistematika Penulisan	9
BAB 2 KERANGKA TEORI	11
2.1 Tinjauan Pustaka.....	11
2.2 Kerangka Teori.....	18
2.2.1 Pajak Daerah	18
2.2.2 Pajak Kendaraan Bermotor	23
2.2.3 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	25
2.2.4 Konsep <i>Tax Base</i>	27
2.2.5 Konsep Tarif Pajak	28
2.3 Kerangka Pemikiran.....	29

BAB 3 METODE PENELITIAN.....	32
3.1 Metode Penelitian	32
3.2 Pendekatan Penelitian	32
3.3 Jenis Penelitian.....	33
3.4 Narasumber/Informan	36
3.5 <i>Site</i> Penelitian.....	38
3.6 Batasan Penelitian	38
BAB 4 GAMBARAN UMUM PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR DI DKI JAKARTA.....	39
4.1 Pajak Kendaraan Bermotor	39
4.1.1 Gambaran Umum Pajak Kendaraan Bermotor	39
4.1.2 Subjek Pajak Kendaraan Bermotor	40
4.1.3 Objek Pajak Kendaraan Bermotor	41
4.1.4 Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor	41
4.1.5 Tarif dan Cara Penghitungan Pajak Kendaraan Bermotor.....	43
4.1.6 Kebijakan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor.....	44
4.2 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	45
4.2.1 Gambaran Umum Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.....	45
4.2.2 Dasar Hukum Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	45
4.2.3 Subjek Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	46
4.2.4 Objek Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.....	47
4.2.5 Dasar Pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.....	47
4.2.6 Tarif dan Cara Penghitungan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.....	48
BAB 5 ANALISIS PENERAPAN TARIF PROGRESIF PAJAK KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR BEKAS DI DKI JAKARTA.....	49
5.1 Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap	

Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta	49
5.2 Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.....	65
5.2.1 Hukum Pajak.....	65
5.2.2 Tingkat Pertumbuhan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Baru Di DKI Jakarta	66
5.2.3 Tingkat Kesadaran Wajib Pajak.....	70
5.2.4 Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor	73
BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN.....	75
6.1 Simpulan	75
6.2 Saran	75
DAFTAR REFERENSI	77
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran	30
Gambar 5.1 Dasar Hukum Pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	65



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Wawancara dengan Dr. Machfud Sidik
- Lampiran 2 Wawancara dengan Inayati Hifni
- Lampiran 3 Wawancara dengan Anang Adik Rustiadi
- Lampiran 4 Wawancara dengan Arief Susilo
- Lampiran 5 Wawancara dengan Rusli Abidin
- Lampiran 6 Wawancara dengan Doddy Umar Said
- Lampiran 7 Wawancara dengan Edi Sudaryono
- Lampiran 8 Wawancara dengan Suherman
- Lampiran 9 Wawancara dengan Teguh Sapto Widodo
- Lampiran 10 Wawancara dengan Ari Rizky



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Seiring dengan era globalisasi dan kemajuan ilmu pengetahuan serta teknologi belakangan ini, telah membawa dampak positif terhadap kehidupan bangsa dan negara Indonesia. Salah satu dampak positif di bidang teknologi yang dapat dirasakan masyarakat adalah kemajuan di bidang otomotif, di mana telah diproduksi berbagai macam bentuk dan jenis kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor saat ini sudah merupakan salah satu kebutuhan pokok dan sangat diperlukan sebagai kelengkapan dalam menunjang perekonomian masyarakat, karena dengan adanya kendaraan bermotor tersebut masyarakat dapat mempersingkat waktu (tempuh), mempercepat gerak, mengangkut barang lebih banyak, serta memperoleh rasa aman dan nyaman. Kendaraan bermotor bagi sebagian warga masyarakat tidak hanya dilihat dari segi manfaat atau kegunaannya saja tetapi juga telah dijadikan sebagai simbol status sosial bagi pemiliknya (www.us.oto.detik.com, diakses 27 Februari 2012).

Menghadapi permasalahan transportasi perkotaan yang sangat besar. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor akan menimbulkan banyak permasalahan salah satunya masalah kemacetan yang hampir terjadi di seluruh jaringan jalan khususnya di kota Jakarta dan sekitarnya. Tingkat kemacetan di kota Jakarta, apabila dibandingkan dengan kota-kota lain di dunia, sudah termasuk dalam kategori yang membahayakan dari segi ekonomi karena semakin tingginya kerugian biaya/cost yang harus dikeluarkan (www.jakarta.okezone.com, diakses 27 Februari 2012).

Kerugian akibat kemacetan ini bermacam-macam, baik yang dirasakan langsung oleh pengguna jalan, maupun yang dirasakan secara tidak langsung, kerugian-kerugian tersebut antara lain kerugian dari sisi ekonomi, seperti biaya bahan bakar yang meningkat, kerugian dari sisi waktu, seperti waktu tempuh yang lebih panjang, kerugian dari sisi kesehatan, seperti tingkat stress yang tinggi, kelelahan, gangguan pernafasan, dan kerugian lingkungan seperti terjadinya

polusi udara. Untuk mengurangi kemacetan yang terjadi maka Pemprov DKI Jakarta harus dapat mengendalikan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta.

Salah satu upaya untuk mengendalikan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta maka perlu adanya ketentuan yang baru mengenai Pajak Kendaraan Bermotor. Ketentuan tersebut harus mengakomodir kepentingan pemerintah daerah dalam mengoptimalkan fungsi *regurelend* tanpa mengurangi fungsi *Budgetair* Pajak Kendaraan Bermotor. Untuk itu Pemprov DKI Jakarta dapat memanfaatkan ketentuan terbaru mengenai Pajak Kendaraan Bermotor yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor.

Ada tiga tujuan yang melatar belakangi diubahnya UU PDRD, yang pertama adalah untuk memberikan kewenangan yang lebih besar kepada daerah dalam perpajakan dan retribusi, sejalan dengan semakin besarnya tanggung jawab daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan kepada masyarakat. Tujuan yang kedua adalah untuk meningkatkan akuntabilitas daerah dalam penyediaan layanan dan penyelenggaraan pemerintahan dan sekaligus memperkuat otonomi daerah, dan tujuan yang ketiga adalah untuk memberikan kepastian bagi dunia usaha mengenai jenis-jenis pungutan daerah dan sekaligus memperkuat dasar hukum pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah (www.djpk.depkeu.go.id, diakses Kamis, 01 Maret 2012).

Perubahan ketentuan Undang-Undang untuk Pajak Kendaraan Bermotor meliputi perluasan basis pajak, kenaikan tarif maksimum, dan berlaku tarif progresif untuk kendaraan pribadi, serta *earmarking tax*. Kewenangan untuk menentukan tarif dan memberlakukan tarif progresif inilah yang dimanfaatkan Pemprov DKI Jakarta untuk mendukung pengendalian jumlah kendaraan bermotor tanpa mengurangi fungsi Pajak Kendaraan Bermotor sebagai sumber penerimaan daerah.

Dengan diterapkannya kebijakan ini maka diharapkan kepemilikan kendaraan bermotor pribadi dapat berkurang dan volume kemacetan dapat ditekan. Menanggapi hal ini, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Suroyo Alimoeso menyatakan, apapun kebijakannya yang mampu

mengatasi kemacetan Jakarta seperti penerapan tarif progresif bagi kendaraan pasti akan didukung (<http://m.koran-jakarta.com>, diakses Kamis, 01 Maret 2012).

Penerapan pajak progresif kendaraan bermotor diyakini mampu menjadi bagian dalam mengendalikan jumlah kendaraan di Ibu Kota. Menurut Gubernur DKI Jakarta, Fauzi Bowo, penerapan tarif progresif kendaraan bermotor merupakan salah satu upaya pembatasan jumlah kendaraan. Dengan adanya tarif progresif, warga Jakarta diajak berfikir untuk tidak memiliki kendaraan bermotor baik roda empat maupun roda dua lebih dari satu. Upaya mengatasi kemacetan melalui tarif progresif sudah menjadi kesepakatan bersama antara Pemprov DKI dan pemerintah pusat, kedepannya Pemprov DKI juga akan melakukan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor berdasarkan usianya (www.indopos.co.id, diakses Jumat, 02 Maret 2012).

Namun penerapan tarif progresif untuk kendaraan pribadi sebagai instrumen atasi kemacetan yang dilakukan Pemprov DKI belum optimal. Hingga saat ini tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor tidak akan berdampak banyak dalam mengatasi kemacetan terbukti dengan jumlah kendaraan bermotor yang semakin lama semakin meningkat. Setiap tahun jumlah kendaraan bermotor di Propinsi DKI Jakarta mengalami peningkatan yang signifikan (www.jakarta.go.id, diakses Selasa, 06 Maret 2012). Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor Di DKI Jakarta
Tahun 2007 – 2011

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor
2007	5.798.002
2008	6.264.393
2009	6.688.913
2010	6.988.313
2011	7.292.754

Sumber : Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah serta Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang

Pajak Kendaraan Bermotor, Sejak Januari 2011 Pemprov DKI Jakarta telah menerapkan tarif Pajak Kendaraan Bermotor secara progresif, dengan diberlakukannya tarif progresif setiap Wajib Pajak yang memiliki jumlah kendaraan lebih dari satu dengan nama dan alamat yang sama, untuk Pajak Kendaraan Bermotor yang kedua dan seterusnya dikenakan pajak yang lebih tinggi dari Pajak Kendaraan Bermotor yang pertama, dan ini hanya berlaku untuk mobil ke mobil, dan motor ke motor. Tarif Pajak Kendaraan Bermotor progresif diatur dalam Pasal 7 Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor dan untuk tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor diatur dalam Pasal 7 Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

Tabel 1.2
Perbandingan Tarif Pajak Kendaraan Bermotor dan
Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Di DKI Jakarta

No.	Jenis Pajak		Tarif pajak
1.	Pajak Kendaraan Bermotor	Kepemilikan pertama	1,5%
		Kepemilikan kedua	2%
		Kepemilikan ketiga	2,5%
		Kepemilikan keempat dan seterusnya	4%
2.	Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	Penyerahan pertama	10%
		Penyerahan kedua dan seterusnya	1%

Sumber: Pasal 7 Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor dan Pasal 7 Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Sejak penerapan tarif progresif, banyak masyarakat yang mengeluh saat bayar pajak tahunan kendaraan ternyata jumlahnya malah membengkak. Hal ini karena Wajib Pajak memiliki lebih dari satu kendaraan bermotor. Padahal Wajib Pajak tersebut hanya memiliki satu kendaraan bermotor sedangkan kendaraan bermotor yang lainnya sudah lama dijual. Sebagai ilustrasi, seorang Wajib Pajak mempunyai 3 unit mobil. Mobil pertama tahun 2000, mobil kedua tahun 2005 dan

mobil ketiga tahun 2010. Untuk mobil pertama dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 1,5%, sedangkan mobil kedua dan mobil ketiga dikenakan tarif progresif masing-masing sebesar 2% dan 2,5%. Wajib Pajak tersebut telah menjual mobil pertama dan mobil kedua, sehingga hanya memiliki satu mobil yaitu mobil ketiga. Ketika Wajib Pajak membayar pajak mobil tersebut, Wajib Pajak tersebut tetap dikenakan tarif progresif untuk mobil ketiga sebesar 2,5%, padahal Wajib Pajak tersebut hanya memiliki satu mobil saja karena mobil pertama dan mobil kedua telah dijual. Dalam hal ini, Wajib Pajak membayar tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor untuk kendaraan yang sebetulnya sudah bukan miliknya lagi.

Hal inilah yang perlu dicermati oleh Wajib Pajak, sejak adanya tarif progresif, pemilik kendaraan yang menjual kendaraannya harus segera menyampaikan pemberitahuan atau laporan kepada pihak Dinas Pelayanan Pajak yang menyatakan bahwa kendaraan yang dimilikinya tersebut telah dijual. Dengan dasar laporan dan pernyataan Wajib Pajak tersebut petugas Dinas Pelayanan Pajak melakukan pemblokiran terhadap nomor polisi kendaraan yang bersangkutan untuk kendaraan yang telah dijual. Pemblokiran tersebut, dimaksudkan untuk memperbaiki database kendaraan yang terdaftar di Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT), yang nantinya tentu berpengaruh terhadap pendataan pemilik kendaraan yang terkena atau tidak terkena tarif progresif.

Pemblokiran dilakukan dengan mendatangi kantor SAMSAT setempat yang wilayahnya sesuai dengan alamat di STNK untuk melaporkan data kendaraan yang dijual dengan membawa fotokopi KTP pemilik lama dan fotokopi pemilik baru, nomor kendaraan yang dijual dan dokumen penting lain, membawa kuitansi penjualan/pembelian kendaraan untuk mempermudah laporan, dan membuat surat pernyataan. Kemudian datang ke bagian Tata Usaha (TU) Pajak dan minta permohonan pemblokiran kendaraan. Namanya adalah Blokir Atas Laporan Jual Kendaraan, pemilik kendaraan yang sudah menjual kendaraannya bisa segera melaporkan ke SAMSAT agar tidak terkena tarif progresif.

Untuk membuat laporan penjualan kendaraan bermotor tidak dikenakan biaya. Si pemilik kendaraan bermotor hanya mengisi data penjualan pada formulir yang tersedia di SAMSAT. Prosesnya tidak memakan waktu lama karena

hanya perubahan data saja. Setelah itu di SAMSAT akan ada pemutakhiran data pemilik kendaraan yang dijual. Dengan sistem itu, otomatis pemilik lama / penjual tidak terkena tarif progresif. Pajak kendaraan yang dijual itu akan dibebankan kepada pembelinya. Menurut Iwan Setiawandi, Kepala Pelayanan Pajak DKI Jakarta, cara ini akan memaksa pembeli kendaraan untuk melakukan balik nama atas kendaraan bekas yang telah dibelinya, sehingga tidak ada lagi mengurus pajak kendaraan dengan meminjam Kartu Tanda Penduduk (KTP) Penjual (<http://mobil.otomotifnet.com>, diakses Senin, 26 Maret 2012).

Dengan diterapkannya tarif progresif maka penerimaan pajak dari Pajak Kendaraan bermotor akan meningkat, selain itu penerimaan pajak dari Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor juga akan meningkat, hal ini dapat dilihat dari tabel dibawah ini.

Tabel 1.3
Penerimaan Pajak Daerah per-Jenis Pajak
Tahun Anggaran 2011

No	Jenis Penerimaan	Tahun 2011		%
		Rencana	Realisasi	
1	PKB	3.500.000.000.000	3.641.385.894.568	104,04
2	BBNKB	4.200.000.000.000	4.548.138.976.760	108,29
3	Pajak Bahan Bakar KB	824.000.000.000	848.569.568.929	102,98
4	Pajak Hotel	815.000.000.000	856.438.362.131	105,08
5	Pajak Restoran	976.000.000.000	1.015.104.829.065	104,01
6	Pajak Hiburan	350.000.000.000	295.948.646.002	84,56
7	Pajak Reklame	330.000.000.000	268.795.660.062	81,45
8	Pajak Penerangan Jalan	465.000.000.000	511.440.669.632	109,99
9	Pajak Air Tanah	170.000.000.000	118.660.611.701	69,80
10	Pajak Parkir	185.000.000.000	158.036.067.992	85,42
11	BPHTB	2.150.000.000.000	2.988.908.444.409	139,02
	Total	13.965.000.000.000	15.251.427.731.251	111,89

Sumber : BPKD Provinsi DKI Jakarta

Pada kenyataannya, Pajak kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor memberikan kontribusi yang cukup besar pada realisasi penerimaan pajak daerah dibandingkan dengan sumber pendapatan dari pajak daerah lainnya. Sejak awal tahun 2011 Pemprov DKI Jakarta menerapkan tarif progresif untuk Pajak Kendaraan Bermotor. Setelah diberlakukannya tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada tahun 2011 memberikan kontribusi sebesar Rp 3.641.385.894.568 sedangkan penerimaan BBNKB pada tahun 2011 memberikan kontribusi sebesar Rp 4.548.138.976.760 sehingga pendapatan daerah dari Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor merupakan salah satu sumber penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sangat potensial. Utamanya bagi Pemprov DKI Jakarta. Melihat hal ini hendaknya Pemprov DKI Jakarta berupaya untuk terus mengoptimalkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor sehingga pajak ini tetap menjadi tumpuan penerimaan pajak terbesar di DKI Jakarta dalam membiayai pemerintahannya. Dengan demikian semboyan otonomi daerah dengan kemampuan pembiayaan daerah secara mandiri dapat direalisasikan.

1.2 Pokok Permasalahan

Kemacetan merupakan salah satu masalah yang menjadi sorotan Pemerintah Daerah khususnya Pemerintah DKI Jakarta. Karena tidak hanya menimbulkan polusi udara, kemacetan juga menimbulkan kerugian yang jumlahnya sangat besar. Pengendalian jumlah kendaraan bermotor adalah salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi kemacetan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan cara menerapkan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor.

Pemprov DKI Jakarta telah menerapkan pajak kendaraan bermotor progresif sejak Januari 2011 berlandaskan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor sesuai Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor dikenakan kepada setiap Wajib Pajak yang memiliki jumlah kendaraan lebih dari satu dengan nama dan atau alamat yang sama.

Wajib Pajak yang memiliki kendaraan lebih dari satu secara otomatis akan dikenakan tarif progresif untuk kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya. Lain halnya ketika Wajib Pajak tersebut telah menjual kendaraannya kepada orang lain sehingga hanya memiliki satu kendaraan seharusnya tidak terkena tarif progresif. Namun pada kenyataannya Wajib Pajak yang hanya memiliki satu kendaraan tersebut harus membayar tarif progresif untuk kendaraan yang sebetulnya sudah bukan miliknya lagi, hal ini terjadi karena Wajib Pajak tersebut belum menyampaikan pemberitahuan atau laporan kepada pihak Dinas Pelayanan Pajak yang menyatakan bahwa kendaraan yang dimilikinya tersebut telah dijual. Dengan dasar laporan dan pernyataan Wajib Pajak tersebut petugas Dinas Pelayanan Pajak melakukan pemblokiran terhadap nomor polisi kendaraan yang bersangkutan untuk kendaraan yang telah dijual sehingga tidak terkena tarif progresif. Pajak kendaraan yang telah dijual itu akan dibebankan kepada pembelinya.

Setelah petugas Dinas Pelayanan Pajak melakukan pemblokiran maka pembeli kendaraan bekas tersebut tidak dapat lagi mengurus pajak kendaraan dengan meminjam KTP pemilik kendaraan pertama / penjual, hal ini membuat pembeli kendaraan bekas wajib untuk melakukan balik nama terhadap kendaraan yang telah dibelinya sehingga dengan diberlakukannya tarif progresif bukan hanya Pajak Kendaraan Bermotor saja yang meningkat tapi juga penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor bekas akan meningkat juga.

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti tertarik untuk membuat skripsi dengan judul **“ANALISIS PENERAPAN TARIF PROGRESIF PAJAK KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR BEKAS DI DKI JAKARTA”**

Maka berdasarkan latar belakang masalah, yang menjadi perumusan masalah dalam skripsi ini adalah:

1. Bagaimana penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta?
2. Apakah faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan perumusan masalah, maka penulis merumuskan tujuan penelitian, yaitu:

1. Untuk mengetahui penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

1.4 Signifikansi Penelitian

1. Signifikansi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang perpajakan, khususnya dalam hal yang berkenaan dengan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat dipakai sebagai literatur yang dapat memperkaya kajian ilmu administrasi fiskal.

2. Signifikansi Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang bermanfaat bagi Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta dalam upaya meningkatkan penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 6 bab yang masing-masing terbagi menjadi beberapa sub bab, agar dapat mencapai suatu pembahasan atas permasalahan pokok yang lebih mendalam dan mudah diikuti. Garis besar penulisan tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis akan menjabarkan latar belakang permasalahan, permasalahan pokok, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, metode penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II KERANGKA TEORI

Dalam bab ini penulis menjabarkan teori dan pemikiran dari literatur yang berkaitan dengan masalah penelitian, dalam tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini penulis menjabarkan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian, yang terdiri dari pendekatan penelitian, jenis/tipe penelitian, metode dan strategi penelitian, hipotesis kerja, narasumber/informan, proses penelitian, penentuan *site* penelitian, dan keterbatasan penelitian.

BAB IV GAMBARAN UMUM PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR DI DKI JAKARTA

Dalam bab ini penulis akan membahas mengenai gambaran umum dan ketentuan-ketentuan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

BAB V ANALISIS PENERAPAN TARIF PROGRESIF PAJAK KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR BEKAS DI DKI JAKARTA

Bab ini akan membahas seluruh uraian mengenai informasi dan data yang telah dikumpulkan oleh peneliti yaitu tentang bagaimana penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta dan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

BAB VI SIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dikemukakan kesimpulan yang diperoleh berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya dan penulis akan memberikan saran yang dianggap perlu oleh penulis.

BAB 2

KERANGKA TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan tinjauan pustaka dari hasil penelitian terdahulu. Penelitian pertama adalah penelitian yang dilakukan oleh M. Arifin Sitohang, mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia pada tahun 2007 dalam skripsinya yang berjudul “ Persepsi Wajib Pajak Terhadap Penerapan Prinsip-Prinsip Pajak Daerah Pada Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) Di Kota Depok”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi wajib pajak terhadap penerapan prinsip-prinsip pajak daerah terhadap Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Kota Depok. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian Arifin adalah metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka dan studi lapangan.

Hasil penelitian tersebut adalah bahwa penerapan prinsip-prinsip pajak daerah pada BBNKB dari dimensi Hasil, Keadilan, Daya Guna Ekonomi, Kemampuan melaksanakan dan kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah, adalah positif sebanyak 59% yang menunjukkan bahwa prinsip pajak daerah diterapkan dengan sangat baik pada BBNKB, sedangkan 41% lainnya berada pada kategori negatif yang berarti prinsip pajak daerah tidak diterapkan dengan baik pada BBNKB. Sehingga Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Kota Depok mempunyai hasil yang cukup baik dan dalam pelaksanaannya diterapkan dengan cukup adil. Keberadaan BBNKB di Kota Depok mempunyai daya guna ekonomi yang cukup baik, dapat dilaksanakan dengan cukup baik oleh Pemerintah Daerah Kota Depok Sehingga BBNKB mempunyai kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah.

Penelitian kedua adalah penelitian yang dilakukan oleh Santika Widyadhani, mahasiswi Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia pada tahun 2011 dalam skripsinya yang berjudul “Analisis Formulasi Kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor Progresif Di Provinsi DKI Jakarta”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui

proses formulasi kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor Progresif provinsi DKI Jakarta, dan untuk mengetahui persiapan yang dilakukan pemerintah DKI Jakarta sehubungan dengan penerapan Pajak Kendaraan Bermotor progresif. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian Santika adalah metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka dan studi lapangan.

Hasil penelitian tersebut adalah bahwa proses formulasi kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor progresif di provinsi DKI Jakarta melewati beberapa tahap yaitu tahap perencanaan, penyusunan, pembahasan, evaluasi dan persetujuan oleh Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan, penetapan/ pengesahan, serta pengundangan dan penyebarluasan. Persiapan yang dilakukan sehubungan dengan penerapan Pajak Kendaraan Bermotor progresif antara lain adalah perbaikan sistem, sosialisasi dan pembuatan Peraturan Gubernur tentang petunjuk pelaksanaan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor.

Penelitian ketiga adalah penelitian yang dilakukan oleh Krisnhu Hananta Rachansa, mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia pada tahun 2008 dalam skripsinya yang berjudul “Pengawasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II Atas Kendaraan Plat Nomor B Di Jadedabek”. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengetahui pengawasan Bea Balik Nama Kendaraan II Kabupaten Tangerang sebagai sumber pembiayaan pembangunan daerah, dan untuk mengetahui alternatif kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah dalam mengoptimalkan hasil pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II sebagai sumber pendapatan daerah yang dapat meningkatkan pembangunan daerah.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka dan studi lapangan. Hasil penelitian tersebut adalah pengawasan yang ada selama ini hanya merupakan razia kendaraan untuk melihat ketaatan Wajib Pajak, belum adanya suatu aturan yang baku mengenai pengawasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II yang menggunakan plat nomor kendaraan B, adanya keterkaitan oknum-oknum tertentu ikut membantu terjadinya penghindaran pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II hal ini mempersulit pengawasan atas pemungutan Bea Balik Nama

Kendaraan Bermotor II yang beredar di Jadedabek. Kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah membuat peraturan khusus pengawasan BBNKB II, memberikan sanksi bagi Wajib Pajak yang melanggar semua jenis Pajak Kendaraan Bermotor, membuat aturan bersama mengenai sistem kerja dikantor bersma SAMSAT agar pengawasan silang antar instansi dapat terbentuk.

Penelitian keempat adalah penelitian yang dilakukan oleh Nadia Sukma Nauli Nasution, mahasiswi Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia pada tahun 2007 dalam skripsinya yang berjudul “Analisis Koordinasi Pemungutan BBNKB Bekas (BBN II) Di Propinsi DKI Jakarta Dalam Mendukung Optimalisasi Penerimaan Pajak Daerah”. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengetahui koordinasi antara instansi yang terkait di dalam kegiatan pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II di Propinsi DKI Jakarta.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka dan studi lapangan. Hasil penelitian tersebut menemukan potensi pajak dari sekitar 256.000 kendaraan bermotor yang diperkirakan belum dilakukan pemindahan kepemilikan. Sebagian besar dari jumlah tersebut dikarenakan adanya celah-celah yang dapat dimanfaatkan oleh Wajib Pajak untuk menghindari kewajiban pajak yang berasal dari lemahnya koordinasi antara instansi-instansi yang terkait di kantor bersama SAMSAT Propinsi DKI Jakarta.

Berikut dapat dilihat adalah perbedaan-perbedaan isi dari penelitian antara Penulis dengan peneliti-peneliti sebelumnya yang tertuang dalam matriks perbandingan penelitian:

Tabel 2.1
Matrix Perbandingan Penelitian

Penelitian	M. Arifin Sitohang	Santika Widyadhani	Krisnhu Hananta Rachansa	Nadia Sukma Nauli Nasution	Pheni Yurida
	2007	2011	2008	2007	2012
Judul	Persepsi Wajib Pajak Terhadap Penerapan Prinsip Pajak Daerah Pada Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) Di Kota Depok	Analisis Formulasi Kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor Progresif Di Provinsi DKI Jakarta	Pengawasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II Atas Kendaraan Plat Nomor B Di Jadedabek	Analisis Koordinasi Pemungutan BBNKB Bekas (BBN II) Di Propinsi DKI Jakarta Dalam Mendukung Optimalisasi Penerimaan Pajak Daerah	Analisis Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta
Tujuan	1. Untuk mengetahui persepsi wajib pajak terhadap penerapan prinsip-prinsip pajak daerah terhadap Bea Balik Nama Kendaraan Bemotor di kota Depok	1. Untuk mengetahui proses formulasi kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor Progresif provinsi DKI Jakarta 2. Untuk mengetahui persiapan yang dilakukan pemerintah DKI Jakarta sehubungan dengan penerapan Pajak Kendaraan	1. Untuk mengetahui pengawasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II Kabupaten Tangerang sebagai sumber pembiayaan pembangunan daerah 2. Untuk mengetahui alternatif kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah dalam	1. Untuk mengetahui koordinasi antara instansi yang terkait di dalam kegiatan pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II di Propinsi DKI Jakarta	1. Mengetahui penerapan tarif progresif Pajak Kendaran Bermotor terhadap penerimaan Bea balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta 2. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi

Penelitian	M. Arifin Sitohang	Santika Widyadhani	Krisnhu Hananta Rachansa	Nadia Sukma Nauli Nasution	Pheni Yurida
	2007	2011	2008	2007	2012
		Bermotor progresif	mengoptimalkan hasil pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II sebagai sumber pendapatan daerah yang dapat meningkatkan pembangunan daerah		penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta
Metode	Pendekatan kuantitatif dengan teknik pengumpulan data studi pustaka dan studi lapangan	Pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data studi pustaka dan studi lapangan	Pendekatan kuantitatif dengan teknik pengumpulan data studi pustaka dan studi lapangan	Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka dan studi lapangan.	pendekatan kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif, teknik pengumpulan data yaitu studi pustaka dan studi lapangan

Penelitian	M. Arifin Sitohang	Santika Widyadhani	Krisnhu Hananta Rachansa	Nadia Sukma Nauli Nasution	Pheni Yurida
	2007	2011	2008	2007	2012
Hasil	<p>1. Penerapan prinsip-prinsip pajak daerah pada Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dari dimensi Hasil, Keadilan, Daya Guna Ekonomi, Kemampuan melaksanakan dan kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah, adalah positif sebanyak 59% yang menunjukkan bahwa prinsip pajak daerah diterapkan dengan sangat baik pada BBNKB, sedangkan 41% lainnya berada pada kategori negatif yang berarti prinsip pajak daerah tidak diterapkan dengan baik pada BBNKB. Sehingga Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Kota Depok mempunyai hasil</p>	<p>1. Proses formulasi kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor progresif di provinsi DKI Jakarta melewati beberapa tahap yaitu tahap perencanaan, penyusunan, pembahasan, evaluasi dan persetujuan oleh Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan, penetapan pengesahan, serta pengundangan dan penyebarluasan.</p> <p>2. Persiapan yang dilakukan sehubungan dengan penerapan Pajak Kendaraan Bermotor progresif antara lain adalah perbaikan sistem, sosialisasi</p>	<p>1. Pengawasan yang ada selama ini hanya merupakan razia kendaraan untuk melihat ketaatan Wajib Pajak, belum adanya suatu aturan yang baku mengenai pengawasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II yang menggunakan plat nomor kendaraan B, adanya keterkaitan oknum-oknum tertentu ikut membantu terjadinya penghindaran pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II hal ini mempersulit pengawasan atas pemungutan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II yang beredar di Jadetabek.</p>	<p>Potensi pajak dari sekitar 256.000 kendaraan bermotor yang diperkirakan belum dilakukan pemindahan kepemilikan. Sebagian besar dari jumlah tersebut dikarenakan adanya celah-celah yang dapat dimanfaatkan oleh Wajib pajak untuk menghindari kewajiban pajak yang berasal dari lemahnya koordinasi antara instansi-instansi yang terkait di kantor bersama SAMSAT Propinsi DKI Jakarta.</p>	

Penelitian	M. Arifin Sitohang	Santika Widyadhani	Krisnhu Hananta Rachansa	Nadia Sukma Nauli Nasution	Pheni Yurida
	2007	2011	2008	2007	2012
	yang cukup baik dan dalam pelaksanaannya, telah diterapkan dengan cukup adil.	dan pembuatan Peraturan Gubernur tentang petunjuk pelaksanaan pemungutan Pajak Kendaraan bermotor.	2. Kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah membuat peraturan khusus pengawasan BBNKB II, memberikan sanksi bagi Wajib Pajak yang melanggar semua jenis Pajak Kendaraan Bermotor, membuat aturan bersama mengenai sistem kerja dikantor bersama SAMSAT agar pengawasan silang antar instansi dapat terbentuk .		

Sumber : Diolah Peneliti

Dari tabel perbandingan antar penelitian di atas, terlihat bahwa dari keempat penelitian yang terpilih sebagai tinjauan pustaka memiliki kesamaan tema/topik dengan skripsi ini yaitu mengenai Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Dari segi permasalahan yang diangkat, skripsi ini memiliki perbedaan dari keempat penelitian sebelumnya. Skripsi sebelumnya mengangkat permasalahan yang berfokus persepsi wajib pajak terhadap penerapan prinsip-prinsip pajak daerah, kebijakan perpajakan, administrasi perpajakan, pengawasan dan pelaksanaan pemungutan. Sedangkan skripsi ini dilakukan untuk menganalisis penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas Di DKI Jakarta dan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

2.2 Kerangka Teori

Pada dasarnya teori memiliki fungsi untuk membantu manusia menyederhanakan pemahaman manusia mengenai suatu gejala sosial yang sedang diteliti. Jelas terlihat adanya hubungan yang erat antara teori dan penelitian. Adapun konsep-konsep atau teori-teori perpajakan baik secara umum maupun khusus yang berhubungan dengan penelitian ini, antara lain:

2.2.1 Pajak Daerah

Pengenaan pajak di Indonesia berdasarkan tingkat pemerintahannya dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu Pajak Negara dan Pajak Daerah (Nurjaman, 1992:15). Pajak daerah adalah pajak yang dipungut oleh daerah berdasarkan peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk kepentingan pembiayaan rumah tangganya sebagai badan hukum publik. (Lasmana, 1992:42).

Suandy (2003:39) dalam bukunya mengungkapkan, pajak daerah 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.

Pengertian pajak daerah yang lain juga dikemukakan oleh Davey (1988:39-40).

1. Pajak yang dipungut oleh Pemerintah Daerah dengan pengaturan dari daerah sendiri;
2. Pajak yang dipungut berdasarkan peraturan nasional tetapi penetapan tarifnya dilakukan oleh Pemerintah Daerah;
3. Pajak yang ditetapkan dan atau dipungut oleh Pemerintah Daerah;
4. Pajak yang dipungut dan diadministrasikan oleh Pemerintah Pusat tetapi hasil pungutannya diberikan kepada, dibagihasilkan dengan, atau dibebani pungutan tambahan (opsen) oleh Pemerintah Daerah.

Pajak Daerah dan Retribusi Daerah merupakan salah satu bentuk peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan otonomi daerah. Pajak Daerah dan Retribusi Daerah merupakan sumber pendapatan daerah untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan daerah (Tjahya, 1996:51-51). Pajak daerah merupakan pajak yang dikenakan oleh pemerintah daerah kepada penduduk yang mendiami wilayah yurisdiksinya, tanpa langsung memperoleh kontraprestasi yang diberikan oleh pemerintah daerah yang memungut pajak daerah yang dibayarkannya (Samudra, 2005:31). Daerah otonom yang memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menarik pajak daerah seringkali melakukan pemungutan beragam jenis pajak daerah. Namun seringkali pajak-pajak daerah yang dipungut terkadang kurang cocok untuk diterapkan sebagai penerimaan daerah yang bersumber dari pajak daerah. Sistem perpajakan daerah sebenarnya merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sistem perpajakan yang berlaku secara nasional (Salomo & Ikhsan, 2002:76).

Bird (2000:7) menyatakan pengertian pajak daerah dengan mengemukakan beberapa ciri pajak daerah, antara lain:

"truly local" tax might be defined as one that is:

1. *Assessed by local government*
2. *At rates dedicated by that government*
3. *Collected by that government, and*
4. *Whose proceeds accrue to that government*

Dari ciri-ciri pajak daerah yang dikemukakan Bird, jelas terlihat bahwa peran pemerintah daerah sangat signifikan dalam penetapan pajak, penetapan tarif pajak, dan pemungutan pajak. Dan hasilnya digunakan untuk pembangunan daerah. Akan tetapi, dalam pelaksanaannya pajak daerah hanya memiliki satu atau dua karakteristik diatas, karena kepemilikan kewenangan memungut terkadang masih belum jelas. Sebab ada kalanya, pajak daerah ini dipungut oleh pemerintah pusat, tingkatan pemerintahan yang lebih tinggi, pada akhirnya hasil pungutannya diberikan atau dibagi hasilkan kepada pemerintah daerah sesuai dengan potensi pajak daerah yang dimiliki oleh daerah tersebut.

Bird (2000) mengemukakan beberapa kriteria pajak daerah yang baik (*“good” local taxes*), yaitu:

The only “good local” taxes are said to be those:

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

Dari kriteria ini jelas bahwa diharapkan pengelolaan dan pemungutan pajak daerah dapat dilakukan dengan mudah oleh pemerintah daerah dan hanya berdampak pada masyarakat setempat. Hal lainnya yang penting diperhatikan dalam penetapan pajak daerah adalah perlunya dihindari masalah-masalah yang timbul akibat penetapan suatu jenis pajak daerah oleh pemerintah daerah. Hal ini terkait dengan masalah harmonisasi pemungutan pajak yang dilakukan antar pemerintah daerah dan antara pemerintah daerah dengan tingkatan pemerintahan yang lebih tinggi serta kompetisi pemungutan pajak antar pemerintah daerah dan antara pemerintah daerah dengan tingkatan pemerintahan yang lebih tinggi. Pajak daerah yang baik pada prinsipnya harus dapat memenuhi dua kriteria. Pertama pajak daerah yang dipungut harus menghasilkan pendapatan yang cukup bagi daerah sesuai dengan derajat otonomi fiskal yang dimilikinya. Kedua, pajak daerah akan membawa tanggung jawab fiskal yang dimiliki dan dilaksanakan oleh pemerintah daerah yang bersangkutan. Cara yang mudah dan mungkin merupakan cara terbaik untuk mencapai tujuan ini adalah dengan membiarkan daerah untuk

menetapkan jenis pajak daerahnya sendiri sekaligus tarifnya dengan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Di banyak negara berkembang, pemerintah-pemerintah daerah maupun unit-unit administratif memiliki kewenangan secara legal untuk membebaskan pajak, tetapi basis pengenaan pajak yang dimilikinya terlalu lemah serta mereka masih sangat tergantung terhadap subsidi-subsidi yang diberikan oleh pemerintah pusat, sehingga kewenangan yang dimilikinya untuk membebaskan pajak tersebut seringkali tidak dapat dilakukan.

Dalam azas hukum, pajak pusat dan pajak daerah dapat dikatakan tidak ada perbedaannya secara prinsip. Lapangan pajak daerah adalah lapangan yang belum digali oleh negara dan memiliki kriteria kedaerahan yang sangat tinggi. Ketentuan tersebut dimaksudkan dapat mencegah pemungutan pajak ganda yang akibatnya sangat merugikan para wajib pajak. Dalam hal suatu pungutan pajak daerah merupakan suatu pajak ganda, maka daerah hanya berhak memungut tambahan saja atas pajak yang dipungut oleh negara itu (Brotodiharjo, 2003:104).

Penerimaan pajak daerah sangat penting bagi daerah, sehingga dapat dilakukan upaya meningkatkan penerimaan daerah. Adapun usaha-usaha yang mungkin dilakukan guna meningkatkan pendapatan daerah dari sektor pajak menurut Sumitro (1983:13) adalah:

1. Perluasan pajak, apabila pajak yang sudah dikenakan wajib pajak tertentu, maka wajib pajak yang belum dikenai pajak supaya diusahakan dikenai pajak yang bersangkutan, atau sebagai penertiban wajib pajak.
2. Perluasan jenis dan besarnya penghasilan yang dikenai pajak baik pajak atas pendapatan, pajak atas konsumsi ataupun pajak kekayaan, dengan mengusahakan macam-macam pajak baru yang belum dipungut oleh daerah akan dapat meningkatkan pendapatan daerah.
3. Penyempurnaan tarif pajak, di dalam penyempurnaan tarif pajak perlu diperhatikan kondisi dan kemampuan kebanyakan wajib pajak. Bila tingkat pendapatan rata-rata wajib pajak telah tinggi dan dinilai kemampuan membayar tinggi, maka selayaknya bila tarif pajak diadakan penyesuaian.
4. Penyempurnaan administrasi pemungutan pajak akan mempunyai pengaruh yang besar pada ketertiban dalam pengelolaan pajak daerah.

Sebagai suatu sistem perpajakan, pajak daerah juga memerlukan suatu patokan-patokan sehingga keberadaannya yang benar-benar memberi manfaat bagi pemerintah daerah dan juga masyarakatnya. Nick Devas (1989:61) memberikan tolak ukur untuk menilai pajak daerah adalah sebagai berikut:

1. Hasil (*Yield*), yaitu memadai tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitan dengan berbagai layanan yang dibiayainya, stabilitas dan mudah tidaknya memperkirakan besar hasil itu, elastisitas hasil pajak terhadap pertumbuhan penduduk dan perbandingan hasil pajak dengan biaya pungut dan perbandingan hasil pajak dengan biaya pungut.
2. Keadilan (*Equity*), yaitu dasar pajak dan kewajiban membayar harus jelas dan tidak sewenang-wenang, pajak bersangkutan harus adil secara horizontal, artinya beban pajak haruslah sama benar antara berbagai kelompok yang berbeda tapi dengan kedudukan ekonomi yang sama, harus adil secara vertikal, artinya kelompok yang memiliki sumberdaya ekonomi yang lebih besar memberikan sumbangan yang lebih besar daripada kelompok yang tidak banyak memiliki sumberdaya ekonomi, dan pajak itu haruslah adil dari tempat ke tempat, dalam arti, hendaknya tidak ada perbedaan-perbedaan besar dan sewenang-wenang dalam beban pajak dari suatu daerah ke daerah yang lain, kecuali jika perbedaan ini mencerminkan perbedaan dalam cara menyediakan layanan masyarakat.
3. Daya Guna Ekonomi (*Economic Efficiency*), yaitu pajak hendaknya mendorong (atau setidaknya tidak menghambat) penggunaan sumberdaya secara berdaya guna dalam kehidupan ekonomi, mencegah jangan sampai pilihan konsumen dan pilihan produsen menjadi salah arah atau orang menjadi segan bekerja atau menabung, dan memperkecil “beban lebih” pajak.
4. Kemampuan melaksanakan (*Ability to Implement*), yaitu suatu pajak haruslah dapat dilaksanakan, dari sudut kemauan politik dan kemauan tata usaha.
5. Kecocokan sebagai Sumber Penerimaan Daerah (*Suitability as a Local Revenue Source*), yaitu haruslah jelas kepada daerah mana suatu pajak harus dibayarkan, dan tempat memungut pajak sedapat mungkin sama dengan

tempat akhir beban pajak. Pajak tidak mudah dihindari, dengan cara memindahkan objek pajak dari suatu daerah ke daerah lain. Pajak daerah jangan hendaknya, mempertajam perbedaan-perbedaan antar daerah, dari segi potensi ekonomi masing-masing. Pajak hendaknya tidak menimbulkan beban yang lebih besar dari kemampuan tata usaha pajak daerah.

2.2.2 Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak Kendaraan Bermotor adalah salah satu jenis pajak daerah (Nurmantu, 2003:61) dan Pajak Kendaraan Bermotor termasuk pajak propinsi (Kurniawan dan Purwanto, 2004:53). Pertama kali jenis pajak untuk kendaraan bermotor lahir adalah saat diadakannya Pajak Rumah Tangga, dua diantaranya adalah mengenai jumlah dan macam sepeda motor serta jumlah dan macam mobil. Akan tetapi sejak Ordonasi Pajak Kendaraan Bermotor 1934 diundangkan, maka hampir semua objek atas kendaraan bermotor yang ada diambil alih oleh Ordonasi Pajak Kendaraan Bermotor (Samudra, 1995:147-148).

Pembahasan mengenai aspek Pajak Kendaraan Bermotor maka tidak akan terlepas dari berbagai macam aktivitas yang terdapat pada kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor dan jalan raya merupakan satu kesatuan yang tidak dapat terpisahkan. Masyarakat menggunakan kendaraan bermotor sebagai sarana mobilisasi kegiatan sehari-hari. Dalam penggunaan kendaraan bermotor tersebut diperlukan sarana penunjang berupa jalan raya. Berdasarkan hal tersebut maka cukup wajar apabila masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor dibebankan secara wajib dari segi materil oleh pemerintah sehingga alokasi pembebanan tersebut dapat digunakan untuk pembangunan, pengembangan, dan pemeliharaan jalan raya.

Salah satu alasan teoritis pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor adalah penggunaan jalan raya yang merupakan barang publik (*public good*) untuk masyarakat. Penggunaan jalan raya menimbulkan biaya (*cost*) baik secara langsung maupun tidak langsung. Biaya langsung yaitu kerusakan terhadap badan jalan sehingga menimbulkan biaya bagi pemerintah. Sedangkan biaya tidak langsung (*spillover cost*) antara lain yaitu polusi udara, polusi suara dan kemacetan.

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

Bahl dan Linn (1992:190-200) menyebutkan jenis pajak yang timbul dari kendaraan bermotor dapat digolongkan menjadi:

- *Automotive Taxation* : pajak atas kendaraan bermotor
- *Fuel Taxation* : pajak atas bahan bakar kendaraan bermotor
- *Sales and Transfer Taxes on Motor Vehicles* : pajak atas penjualan dan pengalihan kendaraan bermotor
- *Annual License Taxes* : pajak atas surat izin mengemudi

Siregar (1990:92) menyatakan bahwa ada dua pendekatan dalam menetapkan besarnya pembebanan biaya jalan raya kepada pemakai jalan, 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 *congesti*. Pendekatan ini dipakai untuk kebijaksanaan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi. Kendaraan komersil yang penting peranannya dalam melancarkan arus barang atau penumpang diberi keringanan pajak, sedangkan kendaraan sedan mewah yang pemiliknya sangat mampu membayar dikenakan pajak yang tinggi.

2. Pendekatan *The Cost of Service*

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

Dalam pelaksanaan pemungutan pajak, Dasar Pengenaan Pajak merupakan hal penting yang harus ditetapkan oleh pemerintah untuk menghitung besarnya pajak yang harus dibayar oleh Wajib Pajak. Schult dan Lowell (1965:331) mengemukakan bahwa dasar pengenaan pajak terhadap kendaraan bermotor dapat ditentukan sebagai berikut:

1. *Gross Weight / Net Weight* (berat kotor / berat bersih kendaraan bermotor)
Dasar pengenaan pajak terhadap berat kotor atau bersih kendaraan bermotor disebabkan karena semakin berat suatu kendaraan maka akan semakin besar pula kerusakan yang ditimbulkan di jalan.
2. *Horse Power* (kekuatan mesin)
Kriteria kekuatan mesin disebabkan oleh kapasitas silindernya, semakin besar kapasitas silinder suatu kendaraan maka semakin besar pula pajaknya.
3. *Ownership* (kepemilikan)
Kriteria ini berhubungan dengan status kepemilikan kendaraan yaitu apakah milik pribadi atau milik badan dan yang sebanding dengan itu. Jadi, pajak pembeli kendaraan dibedakan atas dua jenis, yaitu untuk kendaraan umum dan kendaraan bermotor pribadi. Untuk kendaraan umum pajaknya lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi.
4. *Seat capacity* (kapasitas tempat duduk)
Berkaitan dengan sedikit atau banyaknya tempat duduk dikendaraan tersebut, besarnya pajak ikut diperhitungkan.
5. *Type* (jenis kendaraan)
Berkaitan dengan jenis kendaraan tersebut apakah jenis sedan, truk, bus, atau kendaraan roda dua dan tiga dan seterusnya.

2.2.3 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Dasar pengenaan Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dapat ditentukan melalui kriteria-kriteria sebagai berikut (Schult dan Lowell, 1965:331):

1. *Gross Weight / Net Weight* (berat kotor / berat bersih kendaraan bermotor)
2. *Horse Power* (kekuatan mesin)
3. *Ownership* (kepemilikan)
4. *Seat capacity* (kapasitas tempat duduk)

5. *Type* (jenis kendaraan)

Hal yang mendasari kriteria-kriteria tersebut antara lain: *Gross Weight / Net Weight* didasari bahwa semakin berat suatu kendaraan maka akan semakin besar pula kerusakan yang ditimbulkan di jalan. Adapun *Horse Power* didasari bahwa semakin besar kapasitas silinder suatu kendaraan maka semakin besar pula pajaknya. Sedangkan *ownership* dibebankan kepada kendaraan (baru maupun tidak) yang dimiliki didasari bahwa untuk kendaraan umum pajaknya lebih murah dibandingkan untuk kendaraan pribadi. Dalam hal ini jelas sekali bahwa Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor didasari oleh kriteria *ownership*.

Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah pajak yang dipungut 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. Yang dimaksud dengan penyerahan hak milik adalah termasuk penguasaan kendaraan bermotor selama satu bulan berturut-turut terkecuali penguasaan kendaraan bermotor karena perjanjian sewa termasuk leasing. Dalam hal Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, pengertian yang dikemukakan mencakup tidak terbatas hanya pada pengalihan hak kendaran bermotor, tetapi juga penguasaan fisik kendaran sehingga dapat terjadi situasi pengalihan hak tanpa disertai penyerahan fisik atau juga sebaliknya yaitu penyerahan fisik tanpa terjadi penyerahan hak, kondisi ini yang diartikan sebagai penguasaan kendaran bermotor.

Pemajakan terhadap kepemilikan kendaraan sebagai pajak tidak langsung memiliki dua tujuan. Yang pertama adalah sebagai penghasil pendapatan, dan yang kedua adalah untuk mengatur regulasi atas jumlah kendaraan yang beredar dan dimiliki oleh masyarakat dan menentukan umur kendaraan terkait dengan pengaruhnya kendaraan tersebut terhadap lingkungan.

Secara umum tujuan dari pembayaran Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) I adalah untuk memperoleh Buku Pemilik Kendaraan Bermotor atau biasa yang disebut dengan BPKB. Buku Pemilik Kendaraan Bermotor merupakan sarana identifikasi bagi suatu kendaraan bermotor, dengan pertimbangan bahwa perlu adanya tindakan preventif dari kepolisian, sekaligus mempermudah tindakan represif bila dianggap perlu, mengingat ada peningkatan

gangguan keamanan di jalan-jalan berupa pencurian atau perampokan kendaraan bermotor selain itu juga dimanfaatkan untuk penyempurnaan cara pengawasan terhadap pemasukan keuangan daerah seperti pembayaran Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pajak Kendaraan Bermotor. Sedangkan tujuan dari pembayaran Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) II, III dan seterusnya, ditujukan sebagai syarat untuk memperpanjang masa berlakunya Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). (Samudra, 2005:76).

2.2.4 Konsep *Tax Base*

Penerapan pajak seharusnya mampu memberikan dorongan bagi tercapainya tujuan perpajakan yang efisien, bukan mengakibatkan menurunnya pendapatan Wajib Pajak maupun merubah pola konsumsinya terhadap barang atau jenis jasa. Basis pajak yang diserahkan kepada daerah seharusnya tidak terlalu “mobile” (Sidik, 1994:3). Pajak daerah yang sangat “mobile” akan mendorong pembayaran pajak merelokasi usahanya dari daerah yang beban pajaknya tinggi ke daerah yang beban pajaknya rendah.

Menurut Marsyahrul (2006:25), *tax base* atau dasar perpajakan adalah objek yang dijadikan pengenaan pajak. *Tax base* dapat berupa :

- a. Penghasilan termasuk upah, sewa atau kontrak rumah, honorarium, royalti dan keuntungan usaha;
- b. Milik atau kekayaan;
- c. Pajak atas hasil atau produk, misalnya pajak atas paten;
- d. Pajak atas lalulintas pertukaran barang, misalnya bea impor-ekspor, dan;
- e. Pajak atas konsumsi, misal PRT, cukai bir, cukai gula (*sumptuary taxes*).

Sedangkan Hancock mengungkapkan ada tiga hal yang dapat dijadikan sebagai dasar pengenaan pajak, yaitu:

1. *Wealth* (Kekayaan)

Pajak yang diperkenalkan pertama kali adalah pajak kekayaan. Hal ini disebabkan karena kekayaan lebih mudah untuk dikenakan pajak daripada penghasilan. Pajak atas kekayaan juga dapat menggantikan pajak atas penghasilan pasif dan capital gain, dan ini sangat efektif sebagai dasar

pengenaan pajak dilihat dari kemampuan membayar. Pajak kekayaan ini adalah pajak atas aset yang dimiliki seseorang atau badan.

2. *Income* (Penghasilan)

Pajak atas penghasilan adalah pajak yang dikenakan terhadap penghasilan. Pajak penghasilan yang komprehensif harus sesuai dengan jumlah yang dapat dikonsumsi seorang individu tanpa mengurangi nilai dari kesejahteraan individu tersebut.

3. *Expenditure* (Pengeluaran)

Pajak dengan dasar pengenaan pengeluaran dikenakan hanya pada saat Wajib Pajak membelanjakan uangnya (Hancock, 1994:62)

Ada beberapa cara atau langkah untuk meningkatkan tax base atau dasar pengenaan pajak, seperti yang dinyatakan oleh Uppal (2003:66-69):

1. *Increase the number of eligible tax filers*
2. *Examining tax deductions and exemptions*
3. *Identification of potential taxpayers*
4. *Identification of non-filler potential taxpayers*

2.2.5 Konsep Tarif Pajak

Pemungutan pajak tidak terlepas dari keadilan. Keadilan dapat menciptakan keseimbangan sosial yang sangat penting untuk mensejahterakan masyarakat. Dalam penetapan tarif pun harus berdasarkan keadilan. Di mana penghitungan pajak yang terutang menggunakan tarif pajak (Waluyo, 2005:17). Tarif merupakan suatu pedoman dasar dalam menetapkan besarnya utang pajak orang pribadi maupun badan, selain sebagai sarana keadilan dalam penetapan utang pajak (Judisseno, 2005:44-45).

Pada praktiknya, dikenal beberapa jenis pengenaan tarif yaitu :

1. Tarif Proporsional atau Sebanding

Tarif proporsional adalah tarif berupa persentase yang tetap terhadap berapapun jumlah yang dikenai pajak sehingga besarnya pajak yang terutang proporsional terhadap besarnya nilai yang dikenai pajak (Mardiasmo, 2011:9).

Contoh Tarif proporsional adalah tarif Pajak Pertambahan Nilai (PPN) sebesar 10%.

2. Tarif Progresif

Tarif progresif adalah suatu tarif yang persentasenya semakin besar bila jumlah yang harus dikenakan pajak semakin besar (Mardiasmo, 2011:9).

Tarif ini penggunaannya terutama ditujukan kepada pajak-pajak subjektif yang memperhatikan gaya pikul Wajib Pajak (Brotodiharjo, 2003:183).

Suatu pajak disebut pajak progresif apabila persentase tarif yang dikenakan makin lama makin tinggi apabila objek pajaknya makin lama makin tinggi pula (Nurmantu, 2003:67).

Penggunaan tarif ini, menyebabkan penerima penghasilan yang lebih tinggi dapat mendistribusikan penghasilannya kepada penerima penghasilan yang lebih rendah melalui pembayaran pajak. Penerima penghasilan lebih besar harus membayar pajak yang lebih besar, dan penerima penghasilan yang lebih kecil, membayar pajak yang lebih kecil pula.

Contoh tarif progresif adalah tarif Pajak Penghasilan Wajib Pajak Orang Pribadi dalam negeri berdasarkan Pasal 17 ayat (1) huruf a, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan.

3. Tarif Tetap

Tarif tetap adalah tarif pajak yang besarnya tetap (sama) terhadap berapapun jumlah yang dikenai pajak sehingga besarnya pajak yang terutang tetap (Mardiasmo, 2011:9).

Contoh tarif tetap adalah tarif Bea Materai untuk cek dan bilyet giro dengan nominal berapapun adalah Rp 1.000,-

4. Tarif Degresif

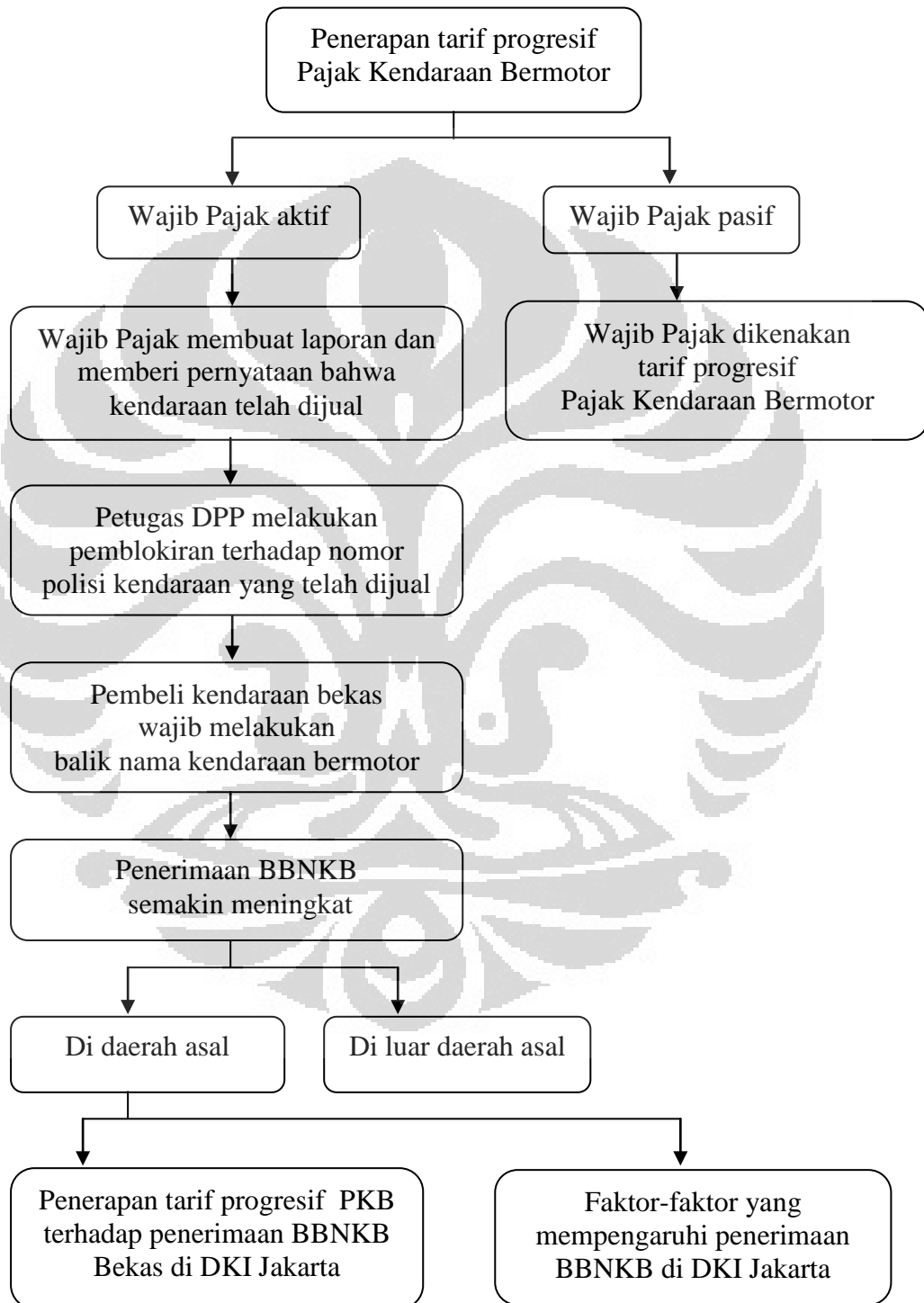
Tarif Degresif adalah tarif yang besar persentasinya semakin kecil bila jumlah yang dikenai pajak semakin besar (Mardiasmo, 2011:10).

2.3 Kerangka Pemikiran

Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta semakin meningkat setiap tahunnya sehingga menimbulkan kemacetan yang tak kunjung

usai. Untuk mengendalikan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, maka pemerintah membuat kebijakan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor.

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



Sumber: diolah peneliti

Akibat penerapan tarif progresif pajak kendaraan yang harus dibayar oleh Wajib Pajak semakin besar. Pada kenyataannya banyak Wajib Pajak yang telah menjual kendaraannya dan hanya memiliki satu kendaraan saja tetap terkena tarif progresif. Hal ini dapat terjadi terhadap Wajib Pajak pasif, lain halnya jika Wajib Pajak aktif tidak akan terkena tarif progresif dengan cara Wajib Pajak yang aktif tersebut membuat laporan dan memberi pernyataan kepada pihak Dinas Pelayanan Pajak yang menyatakan bahwa kendaraan yang dimilikinya tersebut telah dijual. Sehingga petugas Dinas Pelayanan Pajak melakukan pemblokiran terhadap nomor polisi kendaraan yang bersangkutan untuk kendaraan yang telah dijual agar tidak terkena tarif progresif. Hal ini membuat Pembeli kendaraan harus melakukan balik nama terhadap kendaraan bekas yang telah dibeli dari penjual. Akibat penerapan tarif progresif maka penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor semakin meningkat. Peningkatan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dapat terjadi di daerah asal kendaraan itu dijual atau di luar daerah asal kendaraan itu dijual. Maka peneliti ingin meneliti penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta dan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode merupakan tata cara bagaimana suatu penelitian dilaksanakan. Metode penelitian merupakan penjelasan secara teknis mengenai metode-metode yang digunakan dalam suatu penelitian. Selain itu, metode penelitian memiliki pengertian sebagai keseluruhan proses berpikir yang dimulai dari menemukan permasalahan, kemudian peneliti menjabarkannya dalam suatu kerangka tertentu, serta mengumpulkan data bagi pengujian empiris untuk mendapatkan penjelasan dalam penarikan kesimpulan atas gejala sosial yang diteliti. Berdasarkan definisi tersebut, metode penelitian membahas mengenai keseluruhan cara suatu penelitian dilakukan di dalam penelitian, yang mencakup prosedur dan teknik-teknik yang dilakukan di dalam penelitian.

3.2 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Creswell (1994:1-2), pendekatan kualitatif adalah:

”an aquiry process of understanding a social human problem based on building a complex, holistic picture, from with, words, reporting detailed views of informans and conducted in natural setting”

Berdasarkan penjelasan Creswell di atas, penelitian kualitatif di definisikan sebagai sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia, berdasarkan pada penciptaan gambaran holistik lengkap yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar alamiah.

Dalam penelitian ini, pendekatan kualitatif dipergunakan untuk melihat fenomena penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

3.3 Jenis Penelitian

Menurut Creswell (1994:66), jenis penelitian dapat dikelompokkan berdasarkan tujuan penelitian, dimensi waktu dan teknik pengumpulan data. Berdasarkan jenis penelitian yang dikemukakan oleh Creswell tersebut, maka jenis dari penelitian ini dapat dijabarkan sebagai berikut:

a. Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuannya, penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Secara harafiah metode penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

Tujuan Penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif adalah agar Penulis dapat menggambarkan penerapan tarif progresif Pajak Kendaran Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

b. Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaatnya penelitian ini tergolong penelitian murni. Penelitian murni menjelaskan pengetahuan yang amat mendasar mengenai dunia sosial. Penelitian ini mendukung teori yang menjelaskan bagaimana dunia sosial, apa yang menyebabkan sebuah peristiwa terjadi. Penelitian murni adalah pencarian terhadap sesuatu karena ada perhatian dan keingintahuan terhadap hasil atau suatu aktivitas

Hal ini juga didasarkan karena penelitian ini memenuhi karakteristik penelitian murni. Creswell menyebutkan karakteristik penelitian murni, yaitu (1994:21):

1. *Research problems and subjects are selected with a great deal of freedom.*

2. *Research is judged by absolute norm of scientific rigor, and the highest standards of scholarship are sought.*

3. *The driving goal is to contribute to basic, theoretical knowledge.*

Penelitian murni lebih banyak digunakan di lingkungan akademik dan biasanya dilakukan dalam kerangka pengembangan ilmu pengetahuan. Hasil dari penelitian dasar adalah pengetahuan yang merupakan alat untuk memecahkan masalah-masalah praktis, walaupun tidak memberikan jawaban yang menyeluruh untuk tiap masalah tersebut.

Penelitian ini dilakukan dalam kerangka akademis dan lebih ditujukan bagi pemenuhan kebutuhan peneliti. Penelitian ini dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak yang terkait sehubungan dengan penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

c. Berdasarkan Dimensi Waktu

Penelitian ini tergolong penelitian *cross sectional*, karena hanya dilakukan dalam satu waktu saja, meskipun wawancara dan informasi memerlukan waktu sampai dengan beberapa bulan. Rencana penelitian akan dilaksanakan pada akhir bulan Februari 2012 sampai dengan pertengahan bulan Juni 2012.

d. Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan teknik pengumpulan data yang bertujuan mencari informasi yang sesuai dengan permasalahan penelitian, maka penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data:

1. Studi Literatur (*Library Research*)

Studi ini dilakukan dengan membaca dan mengumpulkan data mulai dari Undang-Undang Perpajakan, Peraturan Menteri Keuangan, Buku-buku, *Paper* atau makalah, majalah, surat kabar, bahan seminar, penelusuran di internet guna mendapatkan data sekunder dan tulisan-tulisan yang relevan dengan permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini.

Creswell menjelaskan tentang tiga macam penggunaan literatur dalam penelitian kualitatif, yaitu (1994:10) :

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

Literatur pada penelitian ini ditujukan agar konsep-konsep yang relevan terhadap topik penelitian dapat dipahami sebagai pengantar sekaligus menjadi salah satu alat bantu dalam melakukan analisis yang disajikan dalam bab berikutnya. Penelitian ini tidak terbatas pada pengumpulan data dan penyusunan data, tetapi meliputi analisis dan interpretasi tentang arti data itu, menjadi suatu wacana dan konklusi dalam berpikir logis, praktis dan teoritis.

2. Studi Lapangan (*Field Research*)

Dalam studi lapangan, teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah melalui wawancara. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (interviewee) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Wawancara dilakukan dengan informan dimana peneliti memiliki sejumlah pertanyaan dengan tujuan untuk mendapatkan keterangan mengenai permasalahan yang diangkat.

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti dalam penelitian ini bersifat terstruktur dimana sebelumnya peneliti mempersiapkan pertanyaan sebagai pedoman wawancara yang akan diajukan dan kemudian membacakan pertanyaan yang telah dipersiapkan tersebut kepada informan serta sifat wawancara lebih formal. Peneliti tidak membatasi pilihan jawaban informan, sehingga informan dalam penelitian ini dapat menjawab secara

bebas dan lengkap sesuai pendapatnya. Namun tidak menutup kemungkinan peneliti melakukan wawancara tidak berstruktur.

Peneliti akan menggunakan pertanyaan terbuka dan melakukan *one by one interview* dengan *audio tape*. Wawancara mendalam ini dilakukan kepada pihak-pihak yang kompeten dalam masalah teori umum perpajakan dan kenyataan di lapangan.

e. Berdasarkan Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif. Data kualitatif di dapatkan berdasarkan wawancara, dan catatan lapangan. Data kuantitatif didapatkan berdasarkan laporan rincian kegiatan dan data statistik. Menurut Bogdan dan Biklen yang dikutip Irawan (2006:73) dalam bukunya definisi analisis data adalah:

“Analisis data adalah proses mencari dan mengatur secara sistematis transkrip wawancara, catatan lapangan, dan bahan – bahan lain yang Anda dapatkan, yang kesemuanya itu Anda kumpulkan untuk meningkatkan pemahaman Anda terhadap suatu fenomena dan membantu Anda kepada orang lain”.

Tidak semua temuan yang diperoleh di lapangan dan literatur yang secara makro berhubungan dengan tema penelitian digambarkan dalam hasil penelitian. Hanya data, gambaran, maupun analisis yang sesuai yang akan digunakan pada penelitian ini. Peneliti dapat memilih apakah temuan tersebut dimasukkan ke dalam penelitian atau tidak.

Dalam hal ini peneliti akan melakukan analisis data dari hasil wawancara mengenai penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

3.4 Narasumber/Informan

Informan yang dihadirkan dalam penelitian ini dapat digolongkan sebagai *key informant*, yang sengaja dipilih oleh peneliti. Pemilihan informan (*key*

informant) pada penelitian difokuskan pada representasi atas masalah yang diteliti.

Wawancara dalam penelitian ini dilakukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan penelitian, diantaranya adalah:

a. Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta:

- Arief Susilo (Kepala Bidang Peraturan dan Penyuluhan Pajak Daerah)
- Rusli Abidin (Kepala Seksi Perencanaan dan Pengembangan Pajak daerah)

Wawancara dengan pihak Dinas Pelayanan Pajak sebagai salah satu pihak yang kompeten di bidang perpajakan sekaligus pengamat perpajakan dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran atau pandangan mengenai penerapan tarif progresif Pajak Kendaran Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta. Karena mereka sebagai pembuat kebijakan tarif progresif PKB.

b. Pihak SAMSAT Jakarta Selatan

- Doddy Umar Said (Kepala Unit PKB dan BBN-KB)
- Edi Sudaryono (Kepala Seksi Penagihan Unit PKB dan BBN-KB)

Wawancara dengan pihak SAMSAT sebagai pihak yang menangani langsung pemungutan BBN-KB. Untuk mengetahui penerapan tarif progresif Pajak Kendaran Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta.

c. Kementerian Keuangan

Wawancara dengan Anang Adik Rustiadi sebagai Kepala Seksi Sinkronisasi Pajak Daerah di Kementerian keuangan. Untuk mengetahui penerapan tarif progresif Pajak Kendaran Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

d. Akademisi Perpajakan:

- Dr. Machfud Sidik

- Inayati

Wawancara dengan pihak Akademisi Perpajakan yang ahli di bidang perpajakan untuk mengetahui sudut pandangan dari sisi akademis mengenai penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta.

e. Wajib Pajak

Wawancara dengan Suherman sebagai Wajib Pajak PKB dan BBN-KB di SAMSAT Jakarta Selatan untuk mengetahui seberapa besar pengetahuan mereka mengenai tarif progresif dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

3.5 Site Penelitian

Dalam penelitian ini, tidak ada satu *site* khusus tempat peneliti melakukan penelitiannya karena pengambilan data tidak dilakukan hanya di satu tempat, sehingga yang menjadi *site* dilakukannya penelitian ini, antara lain :

- Dinas Pelayanan Pajak
- SAMSAT Jakarta Selatan
- Kementerian Keuangan
- Kalangan Akademisi

3.6 Batasan Penelitian

Kebijakan tarif progresif PKB untuk kendaraan bermotor pribadi berdasarkan pada Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor yang berlaku sejak 1 Januari 2011. Sehingga penelitian ini dibatasi hanya pada analisis penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor terhadap penerimaan Bea Balik Nama kendaraan Bermotor Bekas di DKI Jakarta serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta.

BAB 4
GAMBARAN UMUM PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN
BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR
DI PROVINSI DKI JAKARTA

4.1 Pajak Kendaraan Bermotor

4.1.1 Gambaran Umum Pajak Kendaraan Bermotor

Pertama kali jenis pajak untuk kendaraan bermotor lahir adalah saat diadakannya Pajak Rumah Tangga 1908. Ada empat dasar pengenaan pajak dari Pajak Rumah Tangga, dua diantaranya adalah mengenai jumlah dan macam sepeda motor serta jumlah dan macam mobil. Akan tetapi sejak Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934 diundangkan, maka hampir semua objek atas kendaraan bermotor yang ada diambil alih oleh Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor.

Pemungutan Pajak Kendaraan bermotor semula merupakan penggabungan dari Pajak Rumah Tangga dasar 3 dan 4 (Ordonansi Pajak Rumah Tangga 1908) dan Pajak Kendaraan Bermotor (1934), yang kemudian dinamakan setoran Wajib Pemeliharaan dan Pembangunan Prasarana Peraturan Daerah (SWP3D) yang pertama kali diatur dalam Peraturan Daerah tanggal 17 September 1966 (Lembaran Daerah tahun 1967 Nomor 10). Terakhir kemudian diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 1986. Melalui Peraturan Daerah Tahun 1987 No. 11 nama SPW3D diubah dan menjadi Pajak Kendaraan Bermotor (Samudra, 1995:147). Di DKI Jakarta Peraturan Daerah No. 11 tahun 1987 dinyatakan tidak berlaku lagi, sebagaimana telah beberapa kali diubah dan yang sampai saat ini berlaku adalah Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor, Undang-Undang yang berlaku sekarang sudah diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan retribusi Daerah, yang telah disahkan dan diundangkan pada tanggal 15 September 2009.

Alasan diubahnya nama SWP3D menjadi Pajak Kendaraan Bermotor adalah untuk menciptakan suatu sistem pemungutan terpadu menyederhanakan jenis pungutan dan mengurangi *image* negatif masyarakat karena banyaknya jenis pajak yang harus dipikul. Selain itu, latar belakang pemungutan Pajak Kendaraan

Bermotor bertolak dari pemikiran tentang usaha pemerintah untuk mempertinggi pendapatan daerah dari sumber yang ada. Di lain pihak, pemerintah dihadapkan pada suatu kenyataan bahwa penerimaan daerah yang diperoleh dari Pajak Kendaraan Bermotor dan Penerimaan dari Pajak Rumah Tangga Dasar 3 dan 4 sangat tidak seimbang bila dibandingkan dengan kebutuhan daerah untuk melakukan pemeliharaan dan pembangunan prasarana daerah, maka usaha peningkatan yang bersifat terus menerus perlu dilakukan. Tentunya dengan memperhatikan harga kendaraan bermotor pada tahun 1960 sampai dengan tahun 1965 merupakan ukuran kemampuan standar masyarakat (Soelarno, 199:151).

Saat ini Peraturan Daerah yang berlaku adalah Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Peraturan Daerah ini dibuat sebagai pengganti Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Hal tersebut dilakukan karena Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah telah diganti dengan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Dimana Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah mengatur mengenai tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor.

4.1.2 Subjek Pajak Kendaraan Bermotor

Subjek Kendaraan Bermotor adalah Orang Pribadi atau Badan yang memiliki atau menguasai kendaraan bermotor. Maka yang menjadi Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah Orang Pribadi atau Badan yang memiliki kendaraan bermotor. Kepemilikan kendaraan bermotor adalah kepemilikan sepenuhnya kendaraan bermotor atas nama orang pribadi atau badan sesuai dengan nama, alamat yang tercantum dalam Kartu Tanda Penduduk atau identitas diri lainnya yang sah. Sedangkan menguasai mengandung arti penguasaan kendaraan bermotor yang melebihi dua belas bulan dianggap sebagai penyerahan, kecuali apabila penguasaan itu karena perjanjian sewa yang termasuk leasing. Kewajiban pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor terletak pada orang pribadi yang bersangkutan atau kuasa atau ahli warisnya dan apabila wajib pajaknya berupa badan maka yang bertanggung jawab adalah pengurus atau kuasanya.

4.1.3 Objek Pajak Kendaraan Bermotor

Objek Pajak Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang dioperasikan di semua jenis jalan darat, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen dan kendaraan bermotor yang dioperasikan di air dengan ukuran isi kotor GT 5 (lima *Gross Tonnage*) sampai dengan GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*). 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 dan Pemerintah; dan
- d. kendaraan bermotor yang dimiliki dan/atau dikuasai oleh pabrikan atau importir yang semata-mata disediakan untuk keperluan pameran dan tidak untuk dijual.

4.1.4 Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor

Dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah hasil perkalian dari dua unsur pokok, yaitu :

- a. Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB)

Nilai Jual Kendaraan Bermotor diperoleh berdasarkan Harga Pasaran Umum (HPU) atas suatu kendaraan bermotor. HPU adalah harga rata-rata yang diperoleh dari berbagai sumber data yang akurat. HPU ditetapkan berdasarkan HPU pada minggu pertama bulan Desember Tahun Pajak sebelumnya, Dalam hal HPU suatu Kendaraan Bermotor tidak diketahui, NJKB dapat ditentukan berdasarkan faktor-faktor sebagai berikut:

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 pembuat kendaraan bermotor;
6. Harga kendaraan bermotor dengan kendaraan bermotor sejenisnya; dan
7. Harga kendaraan bermotor berdasarkan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

Dasar pengenaan pajak khusus untuk Kendaraan Bermotor yang digunakan di luar jalan Umum, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar serta kendaraan di air, adalah NJKB. Adapun nilai jual kendaraan bermotor dan bobot tersebut didasarkan kepada Keputusan Gubernur Kepala Daerah dengan berpedoman kepada tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri, tetapi apabila dasar pengenaan pajak tersebut belum tercantum didalam tabel maka dasar pengenaan pajak diatur dengan Keputusan Gubernur Kepala Daerah yang kemudian dilaporkan kepada Menteri Dalam Negeri.

b. Bobot

Bobot yang mencerminkan secara relatif tingkat kerusakan jalan dan/atau pencemaran lingkungan akibat penggunaan Kendaraan Bermotor.

Sedangkan yang dimaksud dengan bobot adalah daya berat atau daya angkut kendaraan bermotor yang diukur berdasarkan faktor-faktor berikut ini:

- tekanan gandar, yang dibedakan atas dasar jumlah sumbu/as, roda, dan berat kendaraan bermotor;
- Jenis bahan bakar kendaraan bermotor yang dibedakan menurut solar, bensin, gas, listrik, tenaga surya, atau jenis bahan bakar lainnya; dan
- jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin kendaraan bermotor yang dibedakan berdasarkan jenis mesin 2 (dua) tak atau 4 (empat) tak, dan isi silinder.

Dari penghitungan faktor tersebut, Bobot dinyatakan dalam koefisien yang nilainya 1 (satu) atau lebih besar dari 1 (satu), dengan pengertian sebagai berikut :

- a. koefisien sama dengan 1 (satu) berarti kerusakan jalan dan/atau pencemaran lingkungan oleh penggunaan kendaraan bermotor tersebut dianggap masih dalam batas toleransi; dan
- b. koefisien lebih besar dari 1 (satu) berarti penggunaan kendaraan bermotor tersebut dianggap melewati batas toleransi.

4.1.5 Tarif dan Cara Penghitungan Pajak Kendaraan Bermotor

Besarnya tarif Pajak Kendaraan Bermotor diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Tarif Pajak Kendaraan Bermotor ditetapkan sebagai berikut:

1. Kendaraan Bermotor kepemilikan oleh orang pribadi
 - a. untuk kepemilikan kendaraan bermotor pertama, sebesar 1,50%;
 - b. untuk kepemilikan kendaraan bermotor kedua, sebesar 2%;
 - c. untuk kepemilikan kendaraan bermotor ketiga, sebesar 2,50%;
 - d. untuk kepemilikan kendaraan bermotor keempat dan seterusnya sebesar 4%.
2. Kepemilikan oleh badan sebesar 1,50%.
3. Tarif Pajak Kendaraan Bermotor untuk :
 - a. TNI/POLRI, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sebesar 0,50%;
 - b. angkutan umum, ambulans, mobil jenazah dan pemadam kebakaran sebesar 0,50% ;
 - c. sosial keagamaan, lembaga sosial dan keagamaan sebesar 0,50%;
4. Tarif Pajak Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan sebesar 0,20%.

Besarnya pokok Pajak Kendaraan Bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif pajak dengan dasar pengenaan pajak. Secara umum, penghitungan Pajak Kendaraan Bermotor adalah sesuai dengan rumusan berikut:

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

4.1.6 Kebijakan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor

Tarif progresif PKB untuk Provinsi DKI Jakarta diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak kendaraan Bermotor, Provinsi Jawa Barat diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 13 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah, Provinsi Banten diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 1 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah, Provinsi Jawa Tengah diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah, dan untuk Provinsi Jawa Timur diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 tentang Pajak Daerah. Besarnya tarif progresif PKB pribadi dari ketiga daerah tersebut akan disajikan dalam bentuk tabel di bawah ini.

Kebijakan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor Provinsi Se-Jawa dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.1

Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Provinsi Se-Jawa

KEPEMILIKAN KBM	PROVINSI					
	DKI	BANTEN	JABAR	JATENG	YOGJA	JATIM
Pertama	1,5	1,5	1,75	1,5		
Kedua	2	2	2,25	2		
Ketiga	2,5	2,5	2,75	2,5		
Keempat	4	3	3,25	3		
Kelima dan sseterusnya		4	3,75	3,5		

Catatan: Provinsi DKI tarif pajak progresif s/d kepemilikan keempat dan seterusnya

4.2 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

4.2.1 Gambaran Umum Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Berdasarkan undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah, yang dimaksud dengan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor 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, pemasukan ke dalam badan usaha. Dalam hal Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, pengertian yang dikemukakan mencakup dipungut atas kepemilikan dan atau penyerahan. Tidak terbatas hanya pada pengalihan hak kendaraan bermotor, tetapi juga penguasaan fisik kendaraan sehingga dapat terjadi situasi pengalihan hak tanpa disertai penyerahan fisik atau juga sebaliknya yaitu penyerahan fisik tanpa terjadi penyerahan hak, kondisi ini yang diartikan sebagai penguasaan kendaraan bermotor.

4.2.2 Dasar Hukum Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor diatur sangat rinci dengan undang-undang yang kemudian diatur melalui peraturan pendukung dalam bentuk peraturan pemerintah selanjutnya melalui keputusan menteri dan peraturan daerah. Adapun aturan pelaksanaan yang ada dalam pemungutan, antara lain sebagai berikut:

1. Instruksi Bersama Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan, dan Menteri Dalam Negeri (INBERS 3 Menteri) No. INS/03/M/X/1999, No. 29 Tahun 1999, Nomor 6/IMK/1999 tentang Pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap dalam Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor serta Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
2. Surat Keputusan Bersama Menhankam/Pangab, Menteri Keuangan dan Menteri Dalam Negeri No. Pol. Kep/13/XII/76, Nomor : KEP –

1693/MK/IV/12/1976. Nomor 311 Tahun 1976 tentang Peningkatan Kerja Sama Antara Pemerintah Daerah Tingkat 1, Komando Daerah Kepolisian dan Aparat Departemen Keuangan Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Kepada Masyarakat Serta Peningkatan Pendapatan Daerah Khususnya Mengenai Pajak-Pajak Kendaraan Bermotor.

3. Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Direktur Utama PT Jasa Raharja No. Skep/06/X/1999, Nomor 973-1228, No. Skep/02/X/1999, tentang Pedoman Tata Laksana Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap dalam Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor serta Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
4. Lampiran Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Direktur Utama PT Jasa Raharja No. Skep/06/X/1999, Nomor 973-1228, No. Skep/02/X/1999, tentang Pedoman Tata Laksana Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap dalam Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor serta Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
5. Surat Keputusan Kapolri No. Pol. : Skep/213/IV/2005, tanggal 12 April 2005, tentang Penyesuaian dan Penyempurnaan Standarisasi Spesifikasi teknis Blangko Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor

4.2.3 Subjek Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Subjek Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang dapat menerima penyerahan kendaraan bermotor. Wajib Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang menerima

penyerahan kendaraan bermotor. Dalam hal Wajib Pajak badan, kewajiban perpajakannya diwakili oleh pengurus atau kuasa badan tersebut.

4.2.4 Objek Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Objek pajak dapat diartikan sebagai sasaran pengenaan pajak dan dasar untuk menghitung pajak yang terutang. Objek Bea Balik Nama Kendaraan bermotor adalah penyerahan kepemilikan kendaraan bermotor.

Termasuk penyerahan kendaraan bermotor, meliputi:

- a. penguasaan kendaraan bermotor melebihi 12 (dua belas) bulan dianggap sebagai penyerahan, kecuali penguasaan kendaraan bermotor karena perjanjian sewa beli;
- b. pemasukan kendaraan bermotor dari luar negeri untuk dipakai secara tetap di Indonesia kecuali untuk:
 1. dipakai sendiri oleh orang pribadi yang bersangkutan;
 2. diperdagangkan;
 3. dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia (pengecualian: tidak berlaku apabila selama 3 (tiga) tahun berturut-turut tidak dikeluarkan kembali dari Wilayah Pabean Indonesia); dan
 4. digunakan untuk pameran, penelitian, contoh, dan kegiatan olahraga bertaraf internasional.

4.2.5 Dasar Pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Dasar Pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB). Nilai Jual Kendaraan Bermotor diperoleh berdasarkan Harga Pasaran Umum (HPU) atas suatu kendaraan bermotor. HPU adalah harga rata-rata yang diperoleh dari berbagai sumber data yang akurat. HPU ditetapkan berdasarkan HPU pada minggu pertama bulan Desember Tahun Pajak sebelumnya.

Dalam hal HPU suatu Kendaraan Bermotor tidak diketahui, NJKB dapat ditentukan berdasarkan faktor-faktor sebagai berikut:

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 pembuat kendaraan bermotor;
6. Harga kendaraan bermotor dengan kendaraan bermotor sejenisnya; dan
7. Harga kendaraan bermotor berdasarkan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

Perhitungan dasar pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dinyatakan dalam suatu tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri setelah mendapat pertimbangan dan Menteri Keuangan dan ditinjau kembali setiap tahun.

4.2.6 Tarif dan Cara Penghitungan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Besarnya tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor diatur dalam Pasal 7 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 9 Tahun 2010 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor ditetapkan sebagai berikut:

- a. penyerahan pertama sebesar 10%;
- b. penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 1%.

Khusus untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum, tarif pajak ditetapkan sebagai berikut:

- a. penyerahan pertama sebesar 0,75;
- b. penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 0,075.

Besarnya pokok Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak. Secara umum, penghitungan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah sesuai dengan rumusan berikut:

$$\begin{aligned} \text{BBNKB} &= \text{Tarif} \times \text{Dasar Pengenaan Pajak} \\ &= \text{Tarif} \times \text{NJKB} \end{aligned}$$

BAB 5
ANALISIS PENERAPAN TARIF PROGRESIF PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN BEA BALIK NAMA
KENDARAAN BERMOTOR BEKAS DI DKI JAKARTA

5.1 Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas Di DKI Jakarta

Pertumbuhan jumlah kendaraan yang semakin meningkat setiap tahun menjadi penyebab utama kemacetan lalu lintas yang terjadi di DKI Jakarta. Hal ini karena DKI Jakarta, sebagai ibukota negara, menjadi pusat aktivitas pemerintahan, bisnis, perkantoran, perbankan, perbelanjaan, sekaligus perumahan. Kendaraan-kendaraan yang memadati jalan-jalan di DKI Jakarta tidak hanya berasal dari wilayah DKI Jakarta saja tapi juga dari daerah sekitar DKI Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi. Banyak warga kota Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi yang bekerja di DKI Jakarta sehingga setiap harinya mereka yang bekerja menggunakan kendaraan pribadi pasti akan memadati jalan-jalan di DKI Jakarta, maka dari itu DKI Jakarta semakin lama semakin padat, khususnya pada pagi hari dan sore hari, sehingga kemacetan tidak dapat dihindari.

Hal itu merupakan fakta yang sangat miris, karena DKI Jakarta yang sebelumnya telah menjadi kota terpadat, justru bertambah padat akibat para pendatang harian tersebut. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta sudah masuk pada tahap mengkhawatirkan, dimana hampir setiap sudut DKI Jakarta mengalami arus lalu lintas yang padat. Bahkan, tidak dipungkiri juga bahwa kemacetan pun terjadi di jalan bebas hambatan (TOL) atau jalan alternatif lainnya. Pertumbuhan penduduk di DKI Jakarta yang terus diimbangi dengan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor pribadi baik roda empat maupun roda dua jika tidak diimbangi dengan perluasan jalan raya di DKI Jakarta akan menjadi penyumbang utama kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta.

Untuk menekan tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dan untuk mengatasi kemacetan, Pemprov DKI Jakarta harus membuat suatu kebijakan baru. Maka salah satu upaya yang dapat dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta untuk

menekan tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dan untuk mengatasi kemacetan adalah melalui instrument Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). Sejak 1 Januari 2011 berlaku tarif progresif PKB untuk kendaraan pribadi bagi Wajib Pajak yang memiliki kendaraan bermotor lebih dari satu dengan nama dan/atau alamat yang sama. Kebijakan ini merupakan salah satu materi perubahan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 menjadi Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah hal ini menyebabkan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2003 Tentang Pajak Kendaraan Bermotor telah diubah menjadi Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor.

Tujuan diberlakukannya tarif progresif PKB di DKI Jakarta adalah untuk mengurangi pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor atau kepemilikan kendaraan bermotor pribadi dan untuk menekan tingkat kemacetan, hal ini diperkuat oleh pernyataan Rusli Abidin, selaku Kepala Seksi Bidang Perencanaan dan Pengembangan Pajak Daerah, Dinas Pelayanan Pajak:

“Sebenarnya tujuan dari diterapkannya tarif progresif adalah untuk mengurangi pertumbuhan jumlah kendaraan atau menekan tingkat kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta. (wawancara dengan Rusli Abidin, 28 Mei 2012).

Berdasarkan Kepmendagri Nomor 1 Tahun 1993 tentang Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor dan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 1994 Tentang Pajak Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, pada tahun 1994 pemprov DKI Jakarta pernah menerapkan Pajak Kendaraan Bermotor progresif. Peraturan Daerah yang mengatur tentang Pajak Kendaraan Bermotor Progresif adalah Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 1994 tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Ketentuan tarif progresif dalam perda tersebut adalah:

1. Untuk kepemilikan kendaraan bermotor kedua dikenakan tarif PKB sebesar 120% dari tarif yang berlaku;
2. Untuk kepemilikan kendaraan bermotor ketiga dikenakan tarif PKB sebesar 140% dari tarif yang berlaku;
3. Untuk kepemilikan kendaraan bermotor keempat dan seterusnya dikenakan tarif PKB sebesar 160% dari tarif yang berlaku;

Dengan syarat kepemilikan didasarkan dengan nama dan/atau alamat yang sama. Hal ini juga diperkuat oleh Arief Susilo, selaku Kepala Bidang Peraturan dan Penyuluhan Pajak Daerah, Dinas Pelayanan Pajak:

“Sebelum lahirnya UU Nomor 18 Tahun 1997 j.o. UU Nomor 34 Tahun 2000 dan terakhir UU Nomor 28 Tahun 2009, tahun 1994 pernah diterapkan tarif progresif, hanya saja dasar hukumnya yang lemah. Waktu itu dasar hukumnya adalah Kepmendagri. Kemudian masuk dalam Perda. Nah, progresifnya pun sama untuk kendaraan kedua dan seterusnya, hanya persentasenya saja berbeda. Untuk kendaraan kedua seingat saya itu 20%, ketiga 40%, keempat dan seterusnya 60% dari pokok pajak yang terutang. Namun dalam implementasinya dasar hukumnya memang tidak kuat sehingga tidak efektif berlaku (wawancara dengan Arief Susilo, 24 Mei 2012).

Namun penerapan tarif progresif PKB pada tahun 1994 dicabut karena tidak dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien. Karena timbul faktor penghambat dalam administrasi pemungutannya seperti nama dan/atau alamat yang sama sulit diterapkan karena data nama dan/atau alamat yang sama berdasarkan data di komputer SAMSAT bisa berbeda dengan kenyataan dilapangan.

Masih adanya praktek tembak KTP juga merupakan penghambat dalam administrasi pemungutan. Praktek tembak KTP merupakan istilah yang telah dikenal oleh para Wajib Pajak BBN-KB dan aparat SAMSAT untuk menghindari pembayaran BBN-KB dengan cara Wajib Pajak memberi sejumlah uang kepada aparat yang berwenang untuk dapat memperpanjang STNK tanpa harus membayar BBN-KB. Praktek tembak KTP banyak terjadi karena beberapa sebab antara lain rendahnya tingkat kesadaran Wajib Pajak BBN-KB, rendahnya moral fiskus dan perilaku “suap” dan lemahnya *low enforcement*. Di samping itu praktek tembak KTP terus berlangsung karena sejauh ini tidak ada langkah kongkrit yang dilakukan oleh pemerintah daerah dalam menanggulangi hal ini. Belum pernah ada Wajib Pajak atau fiskus yang terbukti melakukan tembak KTP dikenakan sanksi. Lemahnya *law enforcement* yang dilakukan oleh pemerintah daerah menyebabkan semakin maraknya praktek tembak KTP karena baik Wajib Pajak maupun fiskus merasa tindakan tersebut tidak beresiko apapun.

Adanya celah-celah (*loopholes*) yang dapat dimanfaatkan oleh Wajib Pajak untuk menghindari kewajiban perpajakan yang berasal dari lemahnya koordinasi antar instansi-instansi yang terkait di kantor bersama SAMSAT. Yaitu dengan

Universitas Indonesia

cara yang sudah disebutkan sebelumnya dengan praktek pinjam KTP. Praktek peminjaman KTP ini dilakukan oleh pemilik kendaraan bermotor yang baru, dengan meminjam KTP asli pemilik sebelumnya yang sesuai dengan identitas pemilik yang tertera di BPKB sehingga pemilik kendaraan yang baru lolos dari kewajiban membayar BBN-KB. Hal tersebut dapat dilakukan karena memang tidak ada ketentuan yang menyatakan bahwa pada saat perpanjangan STNK harus dilakukan sendiri oleh pemilik kendaraan bermotor yang namanya tertera di BPKB.

Penerapan tarif progresif PKB yang diberlakukan sejak tahun 2011 untuk kendaraan pribadi sebagai instrumen atasi kemacetan yang dilakukan Pemprov DKI belum optimal. Hingga saat ini tarif progresif PKB tidak akan berdampak banyak dalam mengatasi kemacetan terbukti dengan jumlah kendaraan bermotor yang semakin lama semakin meningkat (lihat Tabel 1.1). Hal ini juga diungkapkan oleh Machfud Sisik, selaku akademisi di bidang perpajakan:

“Kebijakan tarif progresif memang merupakan gagasan yang sangat bagus dari segi keuangan, sekaligus dari sisi *regulator*, tapi jangan diartikan bahwa kebijakan itu dapat membatasi jumlah kendaraan bermotor, itu hanya sebagian kecil, jadi jangan hanya mengharapkan instrument pengenaan pajak yang tinggi sebagai salah satu cara untuk membatasi konsumsi kendaraan bermotor. Selama belum ada akses transportasi yang murah dan tepat waktu, tidak mungkin membatasi masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi. Tarif parkir yang mahal, *public transportation* yang *feasible*, menjadi satu kesatuan yang utuh. Maka orang akan berfikir rasional untuk apa punya kendaraan pribadi lebih dari satu, biayanya mahal, Pajak Kendaraan Bermotornya mahal, lebih baik membatasi diri hanya punya satu, itupun jarang digunakan.” (wawancara dengan Machfud Sidik, 13 Mei 2012).

Selain untuk mengurangi pertumbuhan jumlah kendaraan atau menekan tingkat kemacetan lalu lintas ada tujuan lain dari diterapkannya tarif progresif PKB, yaitu untuk mengoptimalkan fungsi *budgetair*. Berdasarkan Pasal 7 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, tarif progresif PKB dikenakan pada Kepemilikan kendaraan bermotor didasarkan atas nama dan/atau alamat yang sama. Akibat di terapkannya tarif progresif PKB di DKI Jakarta mengakibatkan jumlah pajak kendaraan yang harus dibayar oleh Wajib Pajak menjadi semakin besar, jika pajak yang dibayarkan

semakin besar maka penerimaan PKB akan mengalami peningkatan. Penerimaan PKB sebelum dan sesudah diterapkannya tarif progresif dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.1
Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta
Tahun 2010-2011

Tahun	Pajak Kendaraan Bermotor
2010 (sebelum tarif progresif)	3.118.106.821.111
2011 (setelah tarif progresif)	3.641.385.894.568

Sumber: Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun 2010 sebelum tarif progresif PKB diberlakukan di DKI Jakarta penerimaan PKB sebesar Rp 3.118.106.821.111 dan pada tahun 2011 setelah tarif progresif PKB diberlakukan di DKI Jakarta penerimaan PKB sebesar Rp 3.641.385.894.568. Jadi sejak diberlakukannya tarif progresif PKB di DKI Jakarta penerimaan PKB mengalami peningkatan yang signifikan sebesar Rp 523.279.073.457 atau sebesar 14%.

Namun Sejak penerapan tarif progresif, banyak masyarakat yang mengeluh saat membayar pajak kendaraan ternyata jumlahnya membengkak padahal Wajib Pajak tersebut telah lama menjual kendaraannya. Hal ini karena Wajib Pajak yang telah menjual kendaraannya belum membuat laporan ke SAMSAT yang menyatakan bahwa kendaraannya telah dijual sehingga data kepemilikan kendaraan yang telah dijual tersebut masih atas nama penjual atau pemilik pertama kendaraan. Hal ini juga dialami oleh Teguh Sapto Widodo sebagai Wajib Pajak PKB dan BBN-KB di SAMSAT Jakarta Selatan yang harus membayar Rp 6.700.000 ketika memperpanjang Daihatsu Xenia-nya. Padahal mobil xenia tersebut adalah mobil kedua yang dililikinya tetapi database pada komputer di SAMSAT, Xenia tahun 2005 itu tercatat sebagai mobil ke empat yang berarti harus membayar 4 persen kali NJKB. Hal ini diungkapkan oleh Teguh Sapto Widodo, selaku Wajib Pajak PKB dan BBN-KB di SAMSAT Jakarta Selatan:

“Waktu saya mau memperpanjang Daihatsu Xenia saya harus membayar Rp 6.700.000. Lah, saya kan heran mbak. Sebab itu mobil kedua yang selama ini dipakai istri saya. Total mobil kami hanya dua. Tapi, karena dua mobil yang telah kami jual sebelumnya belum kami

laporkan, masih dihitung milik kami. Makanya saya merasa dirugikan mbak, jadi saya datang ke SAMSAT ini mau melaporkan bahwa mobil saya sudah dijual.” (wawancara dengan Teguh Sapto Widodo, 25 Mei 2012).

Akibat penerapan tarif progresif PKB banyak Wajib Pajak yang telah menjual kendaraan bermotor menyampaikan pemberitahuan atau laporan kepada pihak Dinas Pelayanan Pajak yang ada di SAMSAT tempat Wajib Pajak terdaftar untuk menyatakan bahwa kendaraan yang dimilikinya tersebut telah dijual. Dengan dasar laporan dan pernyataan Wajib Pajak tersebut petugas Dinas Pelayanan Pajak melakukan pemblokiran terhadap nomor polisi kendaraan yang telah dijual. Karena kalau kendaraan tersebut tidak diblokir maka kendaraan yang telah dijual tersebut masih atas nama pemilik pertama atau penjual, sehingga pemilik pertama atau penjual akan terkena tarif progresif PKB untuk kendaraan yang sebenarnya sudah bukan miliknya lagi. Dalam hal ini pemilik pertama atau penjual kendaraan merasa dirugikan karena harus membayar tarif progresif PKB.

Pemblokiran atas kendaraan yang telah dijual dimaksudkan untuk merapikan database kendaraan yang terdaftar di SAMSAT, agar pihak SAMSAT dan pihak Dinas Pelayanan Pajak memiliki data yang lebih akurat mengenai jumlah kendaraan maupun status kendaraan yang menjadi obyek pajak yang nantinya tentu berpengaruh terhadap pendataan pemilik kendaraan yang terkena atau tidak terkena tarif progresif PKB. Mekanisme pemblokiran atas kendaraan yang telah dijual adalah sebagai berikut:

1. Wajib Pajak mendatangi kantor SAMSAT setempat yang wilayahnya sesuai dengan alamat di STNK untuk melaporkan data kendaraan yang dijual dengan membawa fotocopy KTP dan Kartu Keluarga;
2. Wajib Pajak mengisi surat pernyataan yang ditanda tangani diatas materai, yang menyatakan bahwa kendaraan telah dijual;
3. Wajib Pajak mendatangi bagian Tata Usaha (TU) Pajak dan minta permohonan pemblokiran kendaraan. Namanya adalah Blokir Atas Laporan Jual Kendaraan.

Setelah itu di SAMSAT akan ada pemutakhiran data pemilik kendaraan yang dijual. Dengan sistem itu, otomatis pemilik lama/penjual tidak terkena tarif

progresif PKB. Pajak kendaraan yang dijual itu akan dibebankan kepada pembelinya.

Tabel di bawah ini menunjukkan banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang diblokir di DKI Jakarta sebelum dan setelah diterapkannya tarif progresif PKB.

Tabel 5.2
Jumlah Kendaraan Bermotor Yang di Blokir di DKI Jakarta
Tahun 2010-2011

Tahun	Jumlah KBM yang di Blokir
2010 (sebelum tarif progresif)	434
2011 (setelah tarif progresif)	32.120

Sumber: Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta

Dari tabel diatas pada tahun 2010 sebelum diterapkannya tarif progresif PKB jumlah kendaraan bermotor yang diblokir hanya 434 unit kendaraan bermotor, sedangkan pada tahun 2011 setelah diterapkannya tarif progresif PKB jumlah kendaraan bermotor yang diblokir sebanyak 32.120 unit kendaraan bermotor. Dari data tersebut terlihat jelas akibat diterapkannya tarif progresif PKB membawa pengaruh yang sangat signifikan terhadap Wajib Pajak yang melaporkan kendaraan yang telah dijual agar kendaraan tersebut diblokir. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang telah diblokir tentu saja tidak terlepas dari adanya sosialisasi yang dilakukan oleh pihak SAMSAT kepada Wajib Pajak untuk segera melaporkan kendaraan yang telah dijual ke SAMSAT tempat Wajib Pajak terdaftar. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Edi Sudaryono, selaku Kepala Seksi Penagihan Unit PKB dan BBN-KB SAMSAT Jakarta Selatan:

“Sosialisasi dari kami pihak SAMSAT saya rasa sudah sangat cukup, dengan pemberitahuan lisan melalui media *speaker* yang terpasang di dalam gedung SAMSAT, itu bisa kami lakukan hampir setengah jam sekali. Dan juga dengan menempelkan pengumuman agar segera melakukan pemblokiran atas kendaraan yang telah dijual, pengumuman itu sudah ditempelkan disetiap lantai gedung SAMSAT ini.” (wawancara dengan Edi Sudaryono, 25 Mei 2012).

Namun kenyataannya sosialisasi yang dilakukan oleh pihak SAMSAT tidaklah cukup jika hanya dilakukan dengan pemberitahuan lisan melalui media

speaker yang terpasang di dalam gedung SAMSAT atau dengan menempelkan pengumuman di setiap lantai gedung SAMSAT, karena sosialisasi tersebut hanya sampai kepada Wajib Pajak yang datang ke SAMSAT. Sementara banyak Wajib Pajak yang mempunyai keterbatasan waktu untuk datang ke SAMSAT, sehingga sosialisasi tersebut tidak sampai ke masyarakat. Seharusnya pihak SAMSAT dan pihak Dinas Pelayanan Pajak bekerja sama untuk melakukan sosialisasi secara tidak langsung yang dapat dilakukan melalui media seperti media televisi, radio, koran, majalah, dan internet. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Inayati Hifni, selaku akademisi di bidang perpajakan:

“Sosialisasi itu penting. Cuma mungkin bentuk-bentuk sosialisasinya yang harus dipilih secara tepat. Sosialisasi bisa dilakukan dengan menggandeng media masa seperti televisi, radio, koran, internet, dan lain-lain. Menurut saya kurang tepat jika Wajib Pajak disuruh datang ke SAMSAT atau Dinas Pelayanan Pajak untuk mendengarkan sosialisasi, karena orang juga punya keterbatasan waktu.” (wawancara dengan Inayati, 13 Juni 2012).

Hal yang serupa juga diutarakan oleh Teguh Sapto Widodo:

“Menurut saya sosialisasi sangat kurang mbak, bayangkan saja kalau saya tidak datang ke SAMSAT pasti saya tidak tahu dan saya tidak akan lapor mobil saya yang sudah dijual maka saya akan tetap kena progresif padahal mobil saya tinggal 2. Harusnya pemerintah melakukan sosialisasi melalui media masa seperti televisi, radio, internet, dan lain-lain. Agar mereka yang telah menjual kendaraan membuat laporan ke SAMSAT sehingga kendaraan yang telah dijual tersebut diblokir.” (wawancara dengan Teguh Sapto Widodo, 25 Mei 2012).

Kerugian yang dirasakan oleh Wajib Pajak jika tidak melaporkan kendaraan yang telah dijual bukan hanya karena Wajib Pajak harus membayar tarif progresif PKB untuk kendaraan yang sudah bukan miliknya lagi. Selain itu, kendaraan yang telah dijual harus dilaporkan untuk menghindari hal-hal yang dapat disalahgunakan. Seperti jika terjadi kehilangan atau pencurian kendaraan, kecelakaan lalu lintas, atau pun kendaraan tersebut digunakan untuk tindak kejahatan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Edi Sudaryono:

“Setelah diberlakukannya tarif progresif PKB banyak Wajib Pajak yang melaporkan kendaraannya yang telah dijual untuk segera di blokir karena merasa dirugikan. Selain itu pemblokiran juga bermanfaat untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan atau yang dapat merugikan pihak penjual seperti kendaraan itu menabrak

Universitas Indonesia

atau digunakan untuk tindakan perampokan dan kejahatan yang lainnya, maka yang akan terlibat atau yang akan berurusan dengan hukum adalah orang yang menjual karena nama kendaraan tersebut masih atas nama penjual maka pihak penjual yang dirugikan jika tidak melaporkan kendaraan yang telah dijual.” (wawancara dengan Edi Sudaryono, 25 Mei 2012).

Setelah Wajib Pajak menyadari banyaknya kerugian-kerugian yang mungkin saja terjadi jika tidak melaporkan kendaraannya yang telah dijual, maka untuk menghindari kerugian-kerugian tersebut Wajib Pajak yang telah menjual kendaraannya segera melaporkan kendaraan yang telah dijual ke SAMSAT tempat Wajib Pajak terdaftar agar kendaraan yang telah dijual tersebut diblokir, terlebih lagi setelah diterapkannya tarif progresif, agar Wajib Pajak yang telah menjual kendaraannya tidak terkena tarif progresif.

Dengan pemblokiran, pemilik kendaraan bermotor yang juga merupakan Wajib Pajak kendaraan bermotor tidak dapat melakukan perpanjangan STNK atau membayar pajak kendaraan dengan sistem pinjam Kartu Tanda Penduduk (KTP). Maka akibatnya, kendaraan bermotor yang telah berpindah tangan tetapi belum melunasi BBN-KB yang terutang tersebut tidak dapat secara bebas berkeliaran di jalan raya karena tidak memiliki bukti-bukti yang diharuskan yaitu STNK. Dengan begitu, pemilik kendaraan yang baru akan terpaksa untuk melakukan balik nama atas kendaraan bermotor tersebut sekaligus membayarkan BBN-KB II (kendaraan bermotor bekas) yang terutang. Sehingga akibat diterapkannya tarif progresif PKB penerimaan BBN-KB bekas di DKI Jakarta mengalami peningkatan. Hal ini sesuai dengan keterangan yang diberikan oleh Arief Susilo:

“Selain untuk menekan kemacetan di DKI Jakarta, sasaran tembak kebijakan tarif progresif PKB adalah meningkatkan penerimaan PKB dan BBN-KB II, karena pada kendaraan bermotor melekat 2 objek. Pertama objek pajak dan yang kedua administrasinya yang dikaitkan dengan balik nama yaitu administrasi kepemilikan..... Dalam penerimaan BBN-KB II ada yang berasal dari penerimaan yang normal, maksudnya pembeli kendaraan bekas dengan kesadarannya sendiri langsung membalik namakan kendaraan bekas yang dibelinya. Dan yang kedua penerimaan akibat diterapkannya tarif progresif PKB, maksudnya adalah mobil-mobil yang telah dijual oleh pemilik pertama belum di balik namakan kepada pembeli akhir, akibat diterapkannya tarif progresif PKB maka pemilik pertama melaporkan kendaraan

yang telah dijual untuk diblokir sehingga pembeli kendaraan bekas wajib melakukan balik nama sehingga akan terjadi peningkatan penerimaan BBN-KB II. ” (wawancara dengan Arief Susilo, 24 Mei 2012).

Hal yang serupa juga diungkapkan oleh Doddy Umar Said, selaku Kepala Unit PKB dan BBN-KB SAMSAT Jakarta Selatan:

“Sejak diberlakukannya tarif progresif PKB per 1 Januari 2011, Wajib Pajak diharuskan melaporkan kendaraan yang telah dijual ke SAMSAT wilayah masing-masing bahwa kendaraan tersebut telah dijual, hal ini dilakukan agar kendaraan yang masih tersisa atau belum terjual tidak terkena tarif progresif. Dan pelaporan kendaraan ini dilakukan untuk memblokir nomor polisi kendaraan yang telah dijual, agar pembeli kendaraan bekas tidak dapat mengurus pajak kendaraan dengan sistem pinjam KTP. Sehingga mengharuskan pembeli untuk melakukan balik nama kendaraan.” (wawancara dengan Doddy Umar Said, 25 Mei 2012).

Meningkatnya penerimaan BBN-KB II sebelum dan sesudah diberlakukannya tarif progresif penerimaan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.3
Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II Di DKI Jakarta
Tahun 2010-2011

Wilayah	Penerimaan BBN-KB II	
	Tahun 2010 (sebelum tarif progresif)	Tahun 2011 (setelah tarif progresif)
Jakarta Pusat	18.583.437.900	22.324.096.600
Jakarta Utara	8.384.459.800	12.070.954.200
Jakarta Barat	15.292.573.000	18.341.874.400
Jakarta Selatan	41.595.766.500	45.742.699.710
Jakarta Timur	19.021.768.900	21.537.602.300
Total	102.878.006.100	120.017.227.210

Sumber : BPKD Provinsi DKI Jakarta

Dari tabel diatas dapat dilihat telah terjadi peningkatan jumlah penerimaan BBN-KB II, bahkan di lima wilayah DKI Jakarta penerimaan BBN-KB II mengalami peningkatan. Penerimaan BBN-KB II pada tahun 2010 sebelum diterapkannya tarif progresif PKB sebesar Rp 102.878.006.100 dan pada tahun

2011 setelah diterapkannya tarif progresif PKB sebesar Rp 120.017.227.210. Maka penerimaan BBN-KB II sejak diterapkannya tarif progresif PKB mengalami peningkatan sebesar Rp 17.139.221.110. Baru satu tahun diterapkannya tarif progresif PKB di DKI Jakarta penerimaan pajak daerah dari BBN-KB II telah meningkat sebesar 17%, apalagi pada beberapa tahun kedepan pastinya akibat penerapan tarif progresif PKB penerimaan BBN-KB II di DKI Jakarta akan terus mengalami peningkatan yang sangat signifikan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Machfud Sidik:

“Iya pasti ada pengaruh, akibat diterapkannya tarif progresif maka penerimaan BBN-KB II akan meningkat, tapi itu dampaknya baru terlihat dalam 3-5 tahun kedepan. Dalam jangka waktu 3-5 tahun kedepan masyarakat sudah mulai memahami ada dampak-dampak yang merugikan bagi dia seperti pembeli kendaraan bekas yang tidak melakukan balik nama. Untuk itu pemilik pertama kendaraan akan melaporkan kendaraan yang telah dijual sehingga pembeli kendaraan bekas wajib melakukan balik nama dan penerimaan dari BBN-KB II akan meningkat.” (wawancara dengan Machfud Sidik, 13 Mei 2012).

Hal yang senada juga diungkapkan oleh Anang Adik Rustiadi, selaku Kepala Seksi Sinkronisasi Pajak Daerah, Kementerian Keuangan Republik Indonesia:

“Dari sisi Wajib Pajak yang menjual kendaraan memang dari awal harus menegaskan bahwa mobil yang saya jual ini tidak akan saya pinjamkan KTP karena dia ingin menghindari tarif progresif, sehingga pembeli kendaraan bekas mau tidak mau harus balik nama. Artinya ketika penerapan tarif progresif dikaitkan dengan penerimaan BBN-KB II pasti ada pengaruhnya, dan kalau dilihat secara umum akan memberikan dampak yang cukup besar.” (wawancara dengan Anang Adik Rustiadi, 15 Mei 2012).

Sebagai dampak positif diterapkannya tarif progresif PKB penerimaan BBN-KB II di DKI Jakarta menjadi meningkat, tapi terkait dengan diterapkannya tarif progresif PKB tidak sedikit warga DKI Jakarta yang melakukan mutasi ke luar daerah DKI Jakarta. Mutasi kendaraan bermotor adalah perpindahan administrasi identifikasi kendaraan bermotor dari suatu daerah ke daerah lain sesuai dengan perpindahan alamat baru pemilik kendaraan bermotor. Salah satu penyebab banyaknya warga DKI Jakarta yang melakukan mutasi ke luar DKI

Jakarta karena mereka ingin menghindari pengenaan tarif progresif PKB yang cukup tinggi di DKI Jakarta. Hal ini juga diungkapkan oleh Anang Adik Rustiadi:

“Akibat diterapkannya tarif progresif PKB di DKI Jakarta kemungkinan Wajib Pajak melakukan mutasi keluar daerah DKI Jakarta sangat terbuka sekali. Artinya gini, orang itu kan kecenderungannya dimanapun pasti mencari tempat atau daerah yang tarif pajaknya lebih rendah orang siapapun pasti tujuannya seperti itu.”
(wawancara dengan Anang Adik Rustiadi, 15 Mei 2012).

Syarat-syarat yang harus dilengkapi oleh Wajib Pajak yang ingin melakukan mutasi kendaraan bermotor adalah sebagai berikut :

1. BPKB
2. STNK
3. Cek Fisik Kendaraan (bisa dilakukan cek fisik bantuan dikantor cek fisik dikantor Samsat terdekat)
4. Kuitansi Jual Beli (materai 6000)
5. KTP pemilik (daerah yang akan dituju)
6. Untuk badan hukum: Salinan akte pendirian + 1 lembar foto copy, keterangan domisili, surat kuasa bermaterai cukup dan ditanda tangani oleh pimpinan serta dibubuhi cap badan hukum yang bersangkutan. Untuk instansi pemerintah (termasuk BUMN & BUMD): surat tugas atau surat kuasa bermaterai cukup dan ditanda tangani oleh pimpinan serta dibubuhi cap instansi yang bersangkutan.

Mekanisme mutasi kendaraan bermotor adalah :

1. Wajib Pajak mendatangi ke SAMSAT sesuai pemilik kendaraan tersebut terdaftar;
2. Wajib Pajak langsung ke Bagian Loker Mutasi untuk menyerahkan BPKB dan KTP daerah yang dituju;
3. Lakukan cek fisik kendaraan (mengecek validasi nomor rangka dan nomor mesin);
4. Kembali ke bagian mutasi (menyerahkan fotocopy BPKB, STNK, KTP rangkap 2);
5. Kebagian fiskal (membayar sejumlah biaya);

6. Kembali ke bagian mutasi (membayar sejumlah biaya untuk mencabut berkas dari SAMSAT setempat);
7. Menunggu berkas keluar dengan waktu tertentu. (mendapat surat jalan sementara);
8. Setelah berkas keluar, lapor ke SAMSAT daerah tujuan (menyerahkan berkas-berkas yang diterima ke bagian mutasi);
9. Cek fisik kembali (mengecek validasi nomor rangka dan nomor mesin);
10. *Cross* cek ke POLDA setempat (bila mutasi lintas propinsi);
11. Kembali ke SAMSAT daerah tujuan (menyerahkan berkas-berkas dan mendapat surat jalan sementara);
12. Menunggu STNK dan Plat Nomor dengan waktu tertentu.
13. Setelah sesuai dengan lama waktu yang ditentukan kembali ke SAMSAT untuk mengambil STNK dan Plat Nomor Polisi baru. (membayar sejumlah biaya untuk pajak, STNK, Plat Nomor, penulisan BPKB)
14. Menunggu BPKB yang di-*update* dengan waktu tertentu.
15. Mengambil BPKB yang telah di *update*.

Setiap orang memang memiliki kecenderungan menghindari pajak, kalau bisa membayar pajak seminimal mungkin. Oleh karena itu penerapan tarif progresif PKB di DKI Jakarta memungkinkan Wajib Pajak untuk melakukan mutasi ke luar wilayah DKI Jakarta, untuk mencari daerah yang tarif progresif PKB lebih kecil dari DKI Jakarta, misalnya daerah-daerah disekitar DKI Jakarta seperti Provinsi Jawa Barat dan Provinsi Banten yang tarif progresif PKB lebih kecil dibandingkan dengan tarif progresif PKB di DKI Jakarta. Tarif progresif PKB untuk Provinsi DKI Jakarta, Jawa Barat dan Banten dapat dilihat pada tabel 4.1. Namun untuk melakukan mutasi ke luar wilayah DKI Jakarta tidak mudah, karena Wajib Pajak harus memiliki KTP domisili daerah yang akan dituju. Jika tidak memiliki KTP domisili yang dituju maka Wajib Pajak tidak dapat melakukan mutasi kendaraan ke wilayah yang akan dituju tersebut.

Lain halnya dengan kebijakan baru yang dikeluarkan oleh Pemprov Jawa Barat. Kabar gembira buat masyarakat Kota Depok, khususnya bagi pemilik kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat. Pasalnya Dinas Pendapatan

Daerah Wilayah I/Depok (SAMSAT Depok) akan menggratiskan biaya balik nama (BBN-KB II) yang diberlakukan mulai 2 Januari 2012 hingga 30 Juni 2012. Hal ini di berlakukan dalam rangka penertiban kendaraan bermotor yang masih banyak terdata di luar wilayah Depok, sedangkan pemiliknya berada di Kota Depok, sehingga pajaknya tidak masuk ke Kota Depok. Padahal jika ini dimaksimalkan, sangat banyak nominal pajak yang bisa di dapatkan dari pembayaran pajak kendaraan dari seluruh warga Depok, karena pajak ini nantinya diharapkan dapat dimanfaatkan untuk pelayanan kepada masyarakat terkait sarana jalan raya, lampu lalu lintas, dan sebagainya. Pembebasan biaya balik nama tersebut berdasarkan Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 67 Tahun 2011 tentang Pembebasan Pokok dan Sanksi Administratif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

Sejak diberlakukannya tarif progresif jumlah kendaraan bermotor yang keluar dari wilayah provinsi DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.4
Jumlah Kendaraan Bermotor dan Pajak Kendaraan Bermotor
Yang Keluar Wilayah Provinsi DKI Jakarta
Tahun 2009-2011

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor	Pajak Kendaraan Bermotor
2009	156.371	85.219.214.640
2010	178.651	94.650.122.490
2011	191.978	113.607.608.964

Sumber: Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan tabel diatas dari tahun 2009-2011 dapat dilihat jumlah kendaraan bermotor yang melakukan mutasi ke luar wilayah DKI Jakarta selalu meningkat. Pada tahun 2011 sejak diterapkannya tarif progresif jumlah kendaraan bermotor yang mutasi ke luar wilayah DKI Jakarta adalah sebesar 191.987 kendaraan bermotor dengan jumlah PKB sebesar Rp 113.607.608.964. Salah satu penyebab Wajib Pajak melakukan mutasi ke luar wilayah DKI Jakarta tentunya ingin mencari daerah yang tarif Pajak Kendaraannya lebih rendah dibandingkan dengan tarif Pajak Kendaraan yang berlaku di DKI Jakarta. Namun jangan

Universitas Indonesia

diartikan bahwa banyaknya kendaraan bermotor yang mutasi ke luar DKI Jakarta akan menurunkan penerimaan PKB maupun BBN-KB di DKI Jakarta, itu adalah pernyataan yang salah. Karena kalau dilihat dari realisasinya penerimaan PKB dan BBN-KB di DKI Jakarta dari tahun ketahun selalau mengalami peningkatan. Realisasi penerimaan PKB dan BBN-KB di DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.5
Realisasi Penerimaan PKB dan BBN-KB di DKI Jakarta
Tahun 2007 – 2011

Tahun	PKB		BBN-KB	
	Realisasi	%	Realisasi	%
2007	2.368.877.005.505	94,67	2.215.253.938.300	83,69
2008	2.618.745.860.159	102,28	2.981.056.833.050	110,41
2009	2.766.961.102.529	102,98	2.254.533.323.110	103,78
2010	3.118.106.821.111	100,58	4.049.313.366.670	112,48
2011	3.641.385.894.568	104,04	4.548.138.967.760	108,29

Sumber : Badan Pengelola Keuangan Daerah Provinsi DKI Jakarta

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa realisasi penerimaan PKB dan BBN-KB di DKI Jakarta dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan. Hal ini membuktikan bahwa PKB dan BBN-KB memberikan kontribusi yang cukup besar bagi penerimaan Pajak Daerah. selain itu, penerimaan PKB dan BBN-KB di DKI Jakarta yang hilang akibat kendaraan bermotor yang melakukan mutasi ke luar DKI Jakarta tidak akan menurunkan penerimaan PKB maupun BBN-KB di DKI Jakarta karena hal ini dapat tertutupi oleh penerimaan PKB dan BBN-KB dari kendaraan bermotor baru yang masuk ke DKI Jakarta. Hal ini juga diungkapkan oleh Anang Adik Rustiadi:

“Tapi jangan diartikan dengan banyaknya kendaraan bermotor yang melakukan mutasi ke luar DKI Jakarta akan menurunkan penerimaan PKB dan BBN-KB, karena kalau dilihat dari realisasi penerimaan PKB dan BBNKB dari tahun ke tahun itu tidak ada yang turun, rata-rata naik. Artinya pengaruh dari mutasi itu relatif kecil karena itu bisa tertutup dengan adanya pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor atau penjualan kendaraan bermotor.” (wawancara dengan Anang Adik Rustiadi, 15 Mei 2012).

Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor baru yang masuk ke DKI Jakarta dapat dilihat dari tabel di bawah ini:

Tabel 5.6
Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Baru Yang Masuk
Wilayah Provinsi DKI Jakarta Dari Provinsi Lain
Tahun 2009-2011

Tahun	Kendaraan Bermotor Baru		
	KBm	PKB	BBN-KB I
2009	654.007	527.757.973.050	3.314.111.254.900
2010	740.752	619.073.252.250	3.894.136.288.100
2011	761.532	743.666.638.800	4.383.558.616.950

Sumber: Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan tabel di atas dari tahun 2009-2011 dapat dilihat jumlah kendaraan bermotor baru yang masuk ke wilayah DKI Jakarta selalu meningkat. Pada tahun 2011 sejak diterapkannya tarif progresif dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor baru yang masuk ke DKI Jakarta adalah sebesar 731.208 kendaraan bermotor dengan PKB sebesar Rp 716.741.986.300 dan BBN-KB baru sebesar Rp 4.442.031.224.250. Besarnya PKB dan BBN-KB baru tentu saja telah menutupi penerimaan dari PKB yang melakukan mutasi ke luar DKI Jakarta yang pada tahun 2011 sebanyak 191.978 unit kendaraan bermotor dengan PKB sebesar Rp 113.607.608.964. Jadi kendaraan bermotor yang melakukan mutasi ke luar DKI Jakarta tidak menjadi *potential loss* bagi penerimaan PKB dan BBN-KB di DKI Jakarta.

5.2 Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

5.2.1 Hukum Pajak

Hukum pajak biasanya diartikan sebagai suatu kumpulan peraturan-peraturan yang mengatur hubungan antara pemerintah sebagai *fiskus* dengan rakyat sebagai pembayar pajak. Produk hukum pajak berupa Undang-undang, Keputusan Menteri, Peraturan Daerah, dan Keputusan Kepala Daerah. Hal ini juga diperkuat oleh Arief Susilo yang mengatakan bahwa:

“Faktor hukumnya gimana? Dari aspek peraturannya gimana? Ini juga berpengaruh terhadap potensi penerimaan BBN-KB.”
(wawancara dengan Arief Susilo, 24 Mei 2012).

GAMBAR 5.1 DASAR HUKUM PEMUNGUTAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR



Sumber : Diolah Peneliti

Ketentuan terbaru mengenai BBN-KB diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Tarif

Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor diatur dalam Pasal 7 Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Untuk penyerahan pertama tarif BBN-KB sebesar 10% dan untuk penyerahan kedua dan seterusnya tarif BBN-KB sebesar 1%. Seperti yang diungkapkan oleh Machfud Sidik:

“Kenapa BBNKB kendaraan yang kedua tarifnya rendah? Supaya ada insentif bagi Wajib Pajak untuk membayar. BBN-KB I itu kan tarifnya 10 % maka tarif yang kedua memang harus lebih rendah. Ketika saya jual tidak mungkin lebih tinggi (harus lebih rendah) setelah itu harus mendekati nol, supaya transaksi antar bisnis menjadi tidak terhambat.” (wawancara dengan Machfud Sidik, 13 mei 2012).

Besarnya tarif merupakan faktor yang menentukan besar kecilnya penerimaan BBN-KB, untuk itu Pemprov DKI Jakarta harus bijaksana dalam menentukan besarnya tarif BBN-KB di DKI Jakarta.

5.2.2 Tingkat Pertumbuhan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Baru di DKI Jakarta.

Tingginya tingkat pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor baru di DKI Jakarta merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi penerimaan BBN-KB, dalam hal ini penerimaan BBN-KB I. Karena semakin tinggi keinginan masyarakat DKI Jakarta untuk memiliki kendaraan bermotor baru maka akan semakin tinggi jumlah kendaraan bermotor baru yang masuk ke wilayah DKI Jakarta sehingga penerimaan BBN-KB I di DKI Jakarta semakin meningkat. Hal ini dipertegas oleh Arief Susilo:

“Berapa tiap tahun jumlah kendaraan bermotor diproduksi di DKI Jakarta? Mungkin di tahun 2011 sekitar 600.000-700.000 unit penambahan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Nah, kalau dari 700.000 unit misalkan BBN-KB I yang tarifnya 10% nilainya diatas sekian milyar. maka penerimaan dari BBN-KB I sangat besar. Jadi Tingkat pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor merupakan potensi penerimaan BBN-KB.” (wawancara dengan Arief Susilo, 24 mei 2012).

Hal yang senada juga dikatakan oleh Edi Sudaryono dan Rusli Abidin:

“Meningkatnya penjualan kendaraan bermotor baru menjadi faktor yang mempengaruhi penerimaan BBN-KB I.” (wawancara dengan Edi Sudaryono, 25 Mei 2012).

“Ya kalau untuk BBN-KB I dalam hal ini kendaraan baru penerimaannya dipengaruhi oleh pertumbuhan jumlah kendaraan, setiap tahun itu pertumbuhan jumlah kendaraan mencapai 26% - 30% dengan kondisi ekonomi yang stabil.” (wawancara dengan Rusli Abidin, 28 Mei 2012).

Pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor baru di DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.7
Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Baru di DKI Jakarta
Tahun 2010 - 2011

Wilayah	Tahun 2010		Tahun 2011	
	KBm Baru	BBN-KB I	KBm Baru	BBN-KB I
Jakarta Pusat	86.725	580.025.033.200	89.313	667.018.807.000
Jakarta Utara	127.870	746.372.866.800	132.355	863.005.608.050
Jakarta Barat	175.812	883.938.732.900	182.368	986.024.458.100
Jakarta Selatan	161.620	976.579.951.200	165.214	1.065.618.930.500
Jakarta Timur	188.705	707.219.704.000	192.282	801.890.813.300
Total	740.752	3.894.136.288.100	761.532	4.383.558.616.950

Sumber: Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta

Data Polda Metro Jaya menyebutkan ada 12 juta kendaraan hilir mudik pada tahun 2011 di DKI Jakarta. Diperkirakan, bila tidak diambil langkah cepat dan tepat, lalu lintas DKI Jakarta akan lumpuh. Polisi merilis tahun 2010 ini jumlah kendaraan di DKI Jakarta mencapai 11.362.396 unit kendaraan. Terdiri dari 8.244.346 unit kendaraan roda dua dan 3.118.050 unit kendaraan roda empat. Jika jumlah kendaraan tahun ini ditambah dengan masuknya kendaraan baru sebanyak 700.000 kendaraan, maka akan ada 12 juta kendaraan menyemut di jalan DKI Jakarta (<http://spektrumdunia.blogspot.com>, diakses Jumat, 08 Juni 2012). Pertumbuhan kendaraan bermotor tidak bisa dibatasi karena tidak ada aturan yang melarangnya. Sepanjang ekonomi seseorang cukup atau lebih untuk membeli kendaraan pribadi, maka cukup dengan uang muka Rp 500.000, sepeda motor sudah dapat dibawa pulang. Begitu juga dengan pembelian mobil, uang mukanya

sangat terjangkau. Penyebab utama pertumbuhan kendaraan bermotor pribadi karena tidak tersedia angkutan massal yang murah, aman dan nyaman. Hal ini juga diungkapkan oleh Machfud Sidik:

Selama belum ada akses transportasi yang murah dan tepat waktu, tidak mungkin membatasi masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi.” (wawancara dengan Machfud Sidik, 13 Mei 2012).

Melihat angka pertumbuhan kendaraan pribadi yang semakin menggila itu, Pemprov DKI Jakarta mengaku tidak bisa berbuat apa-apa untuk mengendalikan pertumbuhan kendaraan pribadi. Pasalnya, tidak bisa dipungkiri penerimaan daerah dari PKB dan BBN-KB sangat besar. "Kami belum mampu memberhentikan pemasukan kendaraan untuk DKI Jakarta," kata Deputy Gubernur Bidang Transportasi, Sutanto Soehodo dalam sebuah diskusi di Hotel Acacia, Jakarta Pusat, Selasa (22/3/2011). Ia menambahkan, ketidakmampuan Pemprov DKI Jakarta mengendalikan pertumbuhan kendaraan bermotor lantaran DKI Jakarta tidak memiliki wewenang untuk mengeluarkan aturan terkait hal tersebut. "Tidak ada kebijakannya, tidak ada aturan di DKI Jakarta yang menyebutkan bahwa Pemprov DKI Jakarta bisa menghentikan pertumbuhan kendaraan bermotor. Jadi bagaimana mungkin kita bisa mencegah pertumbuhan itu," kata Sutanto Soehodo. (www.today.co.id, diakses Jumat, 08 Juni 2012).

Salah satu alternatif pemecahan masalah tersebut adalah “Pembatasan Kepemilikan Jumlah Kendaraan”. Bagaimana caranya agar kebijakan ini efektif. Pembatasan kepemilikan kendaraan bukan ditujukan kepada individu. Satu orang maksimal satu kendaraan. Tapi, pembatasan kepemilikan untuk masing-masing alamat. Bisa saja satu alamat satu kendaraan. Kriteria alamat ini sudah diterapkan untuk pembayaran pajak yang bersifat progresif. Semakin banyak kendaraan dalam satu alamat, semakin tinggi pajaknya. Jika kebijakan Pembatasan kepemilikan kendaraan ini diterapkan, sudah pasti ada pihak yang dirugikan dan ada yang diuntungkan. Untuk mengurangi kerugian bagi pemilikan kendaraan pribadi, kebijakan ini harus berjalan seiring dengan perbaikan dan penambahan jumlah angkutan umum. Kebijakan ini tidak bertentangan dengan Hak Asasi Manusia. sepanjang kebijakan pembatasan kepemilikan kendaraan ini untuk kenyamanan masyarakat, pilihan individu perlu dibatasi oleh Peraturan

Pemerintah yang sifatnya memaksa (<http://ekonomi.kompasiana.com>, diakses Jumat, 08 Juni 2012).

Pertumbuhan kendaraan di DKI Jakarta memang tidak sebanding dengan perkembangan jalan di DKI Jakarta. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan DKI, setiap hari setidaknya ada lebih dari 1.000 kendaraan bermotor baru turun ke jalan di DKI Jakarta. Hal ini jauh berbeda dengan Singapura yang memiliki banyak peraturan bagi warga yang ingin mempunyai kendaraan pribadi. Manajer Komunikasi *Land Transport Authority* (LTA), Khrisna, menjelaskan, di Singapura banyak aturan yang membuat warganya berpikir terlebih dahulu untuk memiliki kendaraan pribadi. Selain kebijakan pajak yang tinggi bagi kendaraan pribadi, usia kepemilikan kendaraan di Singapura juga dibatasi hanya 10 tahun. "Izin untuk memiliki kendaraan pribadi di Singapura memang tidak mudah. Ada yang namanya *Vehicle Quota System* dan juga *Preferential Additional Registration Fee* (PARF)," kata Khrisna di LTA Gallery, Singapura, Jumat (23/3/2012). *Vehicle Quota System* atau sistem kuota kendaraan ini mengatur pertumbuhan kendaraan di Singapura sejak tahun 1990. Berdasarkan kebijakan ini, jumlah kendaraan baru yang berhak melakukan registrasi izin didasarkan pada data pertumbuhan kendaraan dan jumlah kendaraan yang sudah habis masa berlakunya.

Sementara *Preferential Additional Registration Fee* (PARF) ini sudah dilakukan pada tahun 1975 yang bertujuan mendorong para pemilik kendaraan pribadi untuk membuang atau menyudahi pemakaiannya sebelum masa berlaku 10 tahun habis. Biaya untuk PARF ini hampir sama dengan biaya untuk memiliki kendaraan baru lagi sehingga banyak penduduk Singapura yang memilih untuk menyudahi pemakaian dan kemudian membeli baru. Jadi kendaraan yang di Singapura sebagian besar memang kendaraan baru sehingga keamanan kendaraannya terjamin.

Tidak hanya itu, kebijakan *Electronic Road Pricing* (ERP) juga membuat penduduk Singapura mempertimbangkan keputusannya untuk memiliki kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat. Ditambah lagi, sulitnya mencari lahan parkir sehingga harus parkir di dalam gedung yang tarifnya tidak murah. Harus seperti itu, jika tidak maka kemacetan yang akan terjadi. Dengan banyaknya

aturan itu, juga imbangi dengan pembangunan dan perbaikan transportasi massal tanpa henti dapat menekan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor baru. (<http://megapolitan.kompas.com>, diakses Jumat 08 Juni 2012).

5.2.3 Tingkat Kesadaran Wajib Pajak

Kesadaran Wajib Pajak untuk membayar BBN-KB tentunya menjadi faktor yang mempengaruhi penerimaan BBN-KB di DKI Jakarta. Terutama BBN-KB II atau balik nama dari kendaraan bekas, karena kalau untuk BBN-KB yang baru biaya bea balik namanya sudah termasuk kedalam harga penjualan kendaraan bermotor baru. Jumlah Wajib Pajak BBN-KB di DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.8
Jumlah Wajib Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
di DKI Jakarta
Tahun 2008 – 2011

Tahun	Jumlah Wajib Pajak
2008	901.449
2009	845.605
2010	987.293
2011	951.375

Sumber: Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta

Dari tabel diatas terlihat bahwa jumlah Wajib Pajak dari tahun 2010 ke tahun 2011 menurun. Meskipun pada kenyataannya penerimaan BBN-KB selalu meningkat setiap tahunnya. Menurunnya jumlah Wajib Pajak BBN-KB karena tingkat kesadaran Wajib Pajak yang masih rendah. Rendahnya tingkat kesadaran Wajib Pajak untuk membayar BBN-KB, dalam hal ini BBN-KB II mengakibatkan Wajib Pajak tidak membayarkan BBN-KB II sehingga menimbulkan tunggakan BBN-KB II. Besarnya tunggakan BBN-KB II dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.9
Rekapitulasi Tunggakan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II
di DKI Jakarta
Tahun 2011

Wilayah	Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II		
	KBm	BBN Pokok	BBN Denda
Jakarta Pusat	128	67.030.000	23.000
Jakarta Utara	87	25.895.000	-
Jakarta Barat	178	71.150.000	156.120
Jakarta Selatan	465	394.541.000	17.530.960
Jakarta Timur	228	98.346.700	174.800
Total	1.086	656.962.700	17.884.880

Sumber: Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta

Tidak ada seorangpun di dunia ini yang suka dan rela membayar pajak. Karena dengan membayar pajak artinya mengurangi jumlah uang yang dimilikinya untuk diserahkan kepada pemerintah dan kemudian untuk digunakan oleh pemerintah. Hal ini berlaku secara universal di seluruh dunia. Tetapi di Indonesia ketidakrelaan Wajib Pajak untuk melaksanakan kewajiban perpajakannya semakin besar karena dua hal, yaitu tingginya tingkat korupsi dan administrasi perpajakan yang tidak memadai. Dalam kaitannya dengan pemungutan BBN-KB, khususnya BBN-KB II, berdasarkan wawancara penulis baik dengan fiskus maupun Wajib Pajak terdapat alasan-alasan tertentu yang mempengaruhi Wajib Pajak enggan melakukan kewajiban perpajakannya membayar BBN-KB, yaitu sebagai berikut:

1. Anggapan masyarakat mengenai Nilai Jual kendaraan Bermotor

Terdapat suatu anggapan dimasyarakat bahwa apabila suatu kendaraan bermotor telah dijual berkali-kali berganti nama maka akan mengakibatkan penurunan Nilai Jual Kendaraan Bermotor tersebut. Dengan tidak melakukan balik nama atas suatu pembelian kendaraan bermotor, Wajib Pajak mengharapkan dapat mempertahankan Nilai Jual Kendaraan Bermotor. Hal ini juga dikatakan oleh Teguh Sapto Widodo:

Universitas Indonesia

“Hal yang membuat Wajib Pajak enggan untuk melakukan balik nama karena kalau kendaraan itu di balik nama maka kendaraan tersebut sudah berpindah tangan. sehingga kendaraan tersebut nilai jualnya menjadi rendah, apalagi jika balik namanya dilakukan lebih dari satu kali.” (wawancara dengan Teguh Sapto Widodo, 25 Mei 2012).

2. Rendahnya pengetahuan Wajib Pajak

Masih banyaknya Wajib Pajak yang tidak mengetahui bahwa tarif BBN-KB II adalah sebesar 1% dari Dasar Pengenaan Pajak, yang merupakan Nilai Jual Kendaraan Bermotor. Kodisi ini menimbulkan keengganan Wajib Pajak untuk melakukan balik nama atas kendaraan bermotor nya dengan anggapan bahwa dengan melakukan balik nama Wajib Pajak akan mengeluarkan uang dalam jumlah yang besar untuk membayar BBN-KB

II. Hal ini dipertegas oleh Doddy Umar Said:

“Memang banyak Wajib Pajak yang enggan melakukan balik nama kendaraan, hal ini terjadi karena Wajib Pajak mengira bahwa mereka harus keluar uang banyak untuk melakukan balik nama, padahal tarif untuk balik nama kendaraan bekas hanya 1%. Banyak juga Wajib Pajak yang mengira bahwa BBN-KB II tarif yang 1 % itu dikalikan dengan harga jual kendaraan atau harga yang tertera di kuintansi penjualan, padahal BBN-KB adalah tarif x NJKB. Hal ini yang membuat Wajib Pajak enggan melakukan balik nama sehingga menghambat penerimaan BBN-KB II.” (wawancara dengan Doddy Umar Said, 25 Mei 2012).

3. Kemampuan Wajib Pajak

Setiap Wajib Pajak memiliki karekteristik dan kondisi yang berbeda-beda, termasuk mengenai kondisi kemampuan keuangannya. Tidak semua Wajib Pajak memiliki kemampuan yang sama untuk membayar besarnya pajak yang terutang. Walaupun dengan asumsi bahwa pemilik kendaraan bermotor merupakan Wajib Pajak yang mampu, tidaklah salah. Seseorang yang memiliki kendaraan bermotor dapat dianggap benar-benar memiliki kemampuan keuangan yang lebih hal ini dapat dilihat dari jenis mobil yang dimilikinya. Wajib Pajak tentunya akan lebih memilih menggunakan uangnya untuk kebutuhan hidup lainnya yang harus dipenuhi, misalnya biaya hidup sehari-hari atau biaya sekolah anak-anaknya dari pada harus membayar BBN-KB.

Universitas Indonesia

Hal ini juga dikatakan oleh Suherman sebagai Wajib Pajak BBN-KB di SAMSAT Jakarta Selatan:

“Wajib Pajak malas melakukan baik nama karena mereka harus mengeluarkan uang yang tentunya tidak sedikit untuk mengurus balik nama, sementara masih banyak keperluan lainnya yang lebih penting.” (wawancara dengan Suherman, 25 Mei 2012).

5.2.4 Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor

Faktor lain yang mempengaruhi besar kecilnya penerimaan BBN-KB, terutama BBN-KB II atau kendaraan bermotor bekas adalah penerapan tarif progresif PKB. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah serta Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor, sejak Januari 2011 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memberlakukan tarif progresif PKB untuk kendaraan bermotor pribadi. Hal ini juga diungkapkan oleh Anang Adik Rustiadi:

“Dikaitkan faktor-faktor apa yang membuat BBNKB cenderung naik? Kalau saya melihat yang paling berperan cuma penerapan tarif progresif..... Dengan adanya pengenaan tarif progresif dan tergantung dari kebijakan daerahnya masing-masing. Saya melihat kecenderungan BBNKB akan meningkat, terutama BBN-KB II. Karena pembeli kendaraan bekas akan berusaha membalik nama mereka ketika mereka tidak dapat lagi mengurus pajaknya dengan sistem pinjam KTP.” (wawancara dengan Anang Adik Rustiadi, 15 Mei 2012).

Hal senada juga diungkapkan oleh Edi Sudaryono:

“....., sedangkan faktor yang mempengaruhi penerimaan BBN-KB II adalah dengan diberlakukannya tarif progresif itu sendiri.” (wawancara dengan Edi Sudaryono, 25 Mei 2012).

Tabel 5.10
Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Dampak Tarif
Progresif di DKI Jakarta
Tahun 2011

Kepemilikan	KBM	PKB/BBN
Kepemilikan ke 1	233.112	145.058.268.484
Kepemilikan ke 2	21.419	13.658.670.050
Kepemilikan ke 3	665	2.977.211.100
Kepemilikan ke 4	2.199	2.200.101.300
Total	257.395	163.894.250.934

Sumber : Diskominfo Provinsi DKI Jakarta

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa penerapan tarif progresif membawa dampak yang positif bagi penerimaan BBN-KB di DKI Jakarta. Pada tahun 2011 sejak diterapkannya tarif progresif, penerimaan BBN-KB di DKI Jakarta memberikan kontribusi bagi penerimaan daerah sebesar Rp 163.894.250.934 dan sebanyak 257.398 kendaraan bermotor yang melakukan balik nama kendaraan.

Penerimaan BBN-KB II akibat penerapan tarif progresif PKB terjadi karena banyak Wajib Pajak yang telah menjual kendaraan bermotor menyampaikan pemberitahuan atau laporan kepada pihak Dinas Pelayanan Pajak yang ada di SAMSAT tempat Wajib Pajak terdaftar untuk menyatakan bahwa kendaraan yang dimilikinya tersebut telah dijual. Dengan dasar laporan dan pernyataan Wajib Pajak tersebut petugas Dinas Pelayanan Pajak melakukan pemblokiran terhadap nomor polisi kendaraan yang telah dijual. Sehingga pemilik kendaraan yang baru tidak dapat mengurus pajak kendaraan dengan sistem pinjam KTP, maka pemilik kendaraan yang baru wajib melakukan balik nama. Jadi dengan diberlakukannya penerapan tarif progresif PKB sejak Januari 2011 memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan penerimaan BBN-KB II atau kendaraan bermotor bekas.

BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya maka penulis dapat menarik simpulan sebagai berikut:

1. Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Bekas Di DKI Jakarta

Sejak awal Januari 2011 Pemprov DKI Jakarta menerapkan tarif progresif PKB sebagaimana tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Sejak diterapkannya tarif progresif PKB di DKI Jakarta, penerimaan BBN-KB Bekas di DKI Jakarta mengalami peningkatan yang signifikan, hal ini karena banyak Wajib Pajak yang melaporkan kendaraan yang telah dijual sehingga nomor polisi kendaraan yang telah dijual diblokir dan pembeli kendaraan bekas tidak dapat mengurus pajak kendaraan dengan sistem pinjam KTP, sehingga pembeli kendaraan bekas wajib melakukan balik nama kendaraan. Sebagai dampak positif diterapkannya tarif progresif PKB di DKI Jakarta penerimaan BBN-KB bekas di DKI Jakarta menjadi meningkat.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

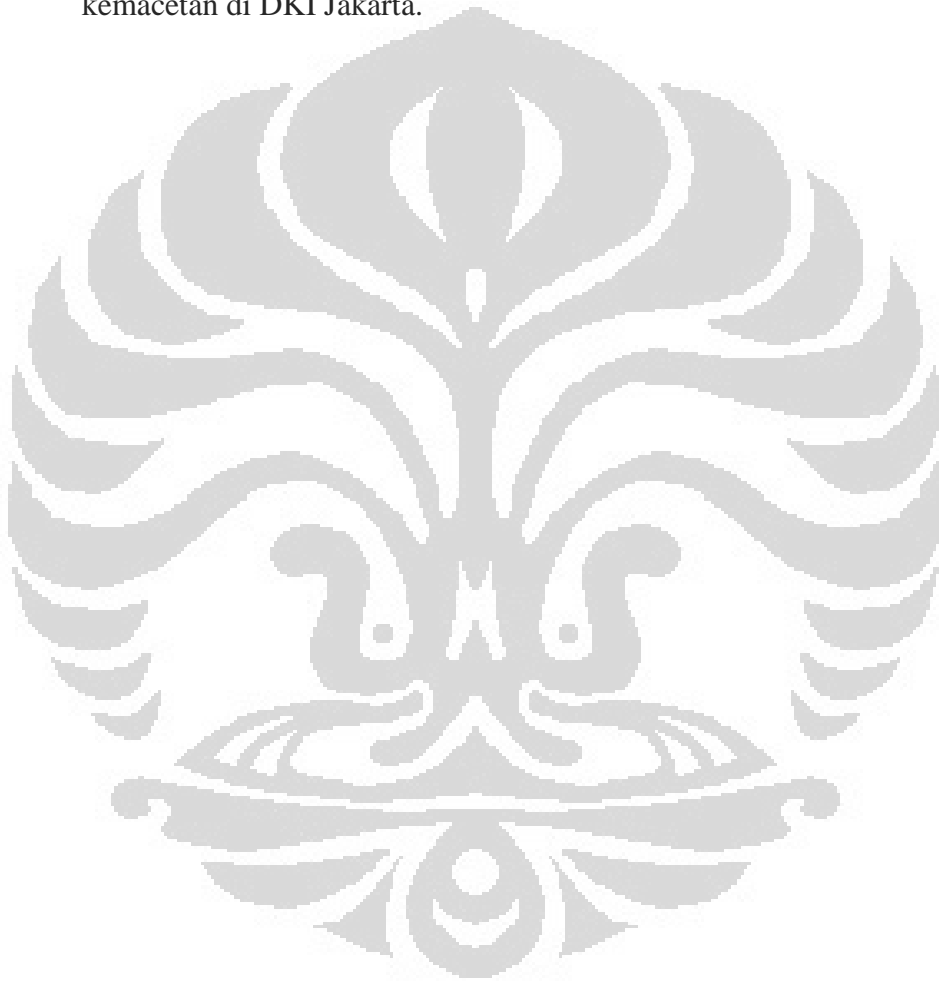
- a. Hukum Pajak
- b. Tingkat Pertumbuhan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Baru di DKI Jakarta
- c. Tingkat kesadaran Wajib Pajak
- d. Penerapan Tarif Progresif Pajak Kendaraan Bermotor

6.2 Saran

1. Agar penerapan tarif progresif Pajak Kendaraan Bermotor atas nama dan/atau alamat yang sama dapat sepenuhnya diterapkan, Pemprov DKI Jakarta harus membenahi sistem informasi data kepemilikan kendaraan

bermotor dengan memanfaatkan e-KTP. Untuk itu Pemprov DKI harus segera menyelesaikan pembuatan e-KTP.

2. Pemprov DKI Jakarta sebaiknya mengeluarkan suatu kebijakan yang dapat mengendalikan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Dapat dilakukan dengan membuat beberapa alternatif kebijakan diantaranya pembatasan usia kendaraan bermotor, pengendalian produksi kendaraan bermotor baru, zero growth, guna mengurangi volume kemacetan di DKI Jakarta.



DAFTAR REFERENSI

Buku:

- Bahl, Roy W., & Linn, Johannes F. *Urban Public Finance In Developing Countries*. New York: Oxford University press. 1992.
- Bambang P dan Lina M. Jannah. *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada. 2005.
- Bird, Richard M. *Taxation in Developing Countries Fourth Edition*. Baltimore and London: The John Hopkins University Press. 2000.
- Brotodiharjo, R. Santoso. *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*. Bandung: Refika Aditama. 2003.
- Creswell, John W. *Research Design: Qualitative and Quantitative Approach*. London: SAGE Publication. 1994.
- Davey, Kenneth. *Pembiayaan Pemerintah Daerah*. Jakarta: UI Press. 1988.
- Devas, Nick, Brian Binder, Anne Booth, Kenneth Davey, Roy Kelly. *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*. Jakarta: UI Press. 1989.
- Hancock, J.S. *Tax Reform In Indonesia*. Gajah Mada University Press. 2003.
- Irawan, Prasetya, *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: Departement Ilmu Administrasi FISIP UI. 2006.
- Judisseno, Rimsky K. *Pajak & Strategi Bisnis Suatu Tinjauan Tentang Kepastian Hukum Dan Penerapan Akuntansi Di Indonesia*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama. 2005.
- Kurniawan, Panca & Agus Purwanto. *Pajak Daerah dan retribusi daerah di Indonesia*. Malang: Bayumedia Publishing. 2004..
- Lasmana, Eko. *Sistem Perpajakan di Indonesia*. Jakarta: Prima Kampus Grafika. 1992.
- Mardiasmo. *Perpajakan*. Yogyakarta: Andi. 2011.
- Marsyahrul, Tony. *Pengantar Perpajakan*. Jakarta: Grasindo. 2005.
- Nurjaman, Arsjad, Dkk. *Keuangan negara*. Jakarta: Penerbit Intermedia. 1992.**
- Nurmantu, Safri. *Pengantar Perpajakan*. Jakarta: Granit. 2003.

- Pandiangan, Liberti. *Modernisasi & Reformasi Pelayanan Perpajakan Berdasarkan UU Terbaru*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo. 2008.
- Rosdiana, Haula dan Rasin Tarigan. *Perpajakan Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2005.
- Salomo, Roy V. dan M. Ikhsan. *Keuangan Daerah di Indonesia*. Jakarta: STIA LAN Press. 2002.
- Samudra, Azhari A. *Perpajakan di Indonesia: Keuangan Pajak dan Retribusi*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama. 2005.
- Sidik, M. *Keuangan Daerah*. Jakarta: Karunia. 2005.
- Siregar, Muchtarudin. *Beberapa masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Lembaga penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesi. 1990.
- Soelarno, Slamet. *Seri Pengetahuan Pendapatan Daerah (Administrasi Pendapatan Daerah Dalam terapan)*. Jakarta: STIA LAN Press. 1999.
- Soemitro, Rochmat. *Dasar-Dasar Hukum Pajak dan Pajak Pendapatan*. Bandung: Eresco NV. 1983.
- Suandy, Erly. *Hukum Pajak*. Jakarta: Salemba Empat. 2002.
- Supriatna Tjahya. *Sistem Administrasi Pemerintahan Daerah*. Jakarta: Bumi Aksara. 1996.
- Uppal, J.S. *Tax Reform In Indonesia*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press. 2003.
- Waluyo. *Perpajakan Indonesia*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat. 2005.
- William J. Schultz & Haris Lowell. *American Public Finance*. New Jersey: Prentice Hall Inc. 1965.
- Yani, A. *Hubungan Keuangan Pusat dan Daerah (Edisi Revisi)*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada. 2004.

Karya Ilmiah:

- Krisnhu Hananta Rachansa. “*Pengawasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor II Atas Kendaraan Plat Nomor B Di Jadedabek*”. Skripsi, Depok: FISIP Universitas Indonesia. 2009.
- Nadia Sukma Nauli Nasution. “*Analisis Koordinasi Pemungutan BBNKB Bekas (BBN II) Di Propinsi DKI Jakarta Dalam Mendukung Optimalisasi*”.

Penerimaan Pajak Daerah". Skripsi, Depok: FISIP Universitas Indonesia. 2007.

Santika Widyadhani. "*Analisis Formulasi Kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor Progresif Di Provinsi DKI Jakarta*". Skripsi, Depok: FISIP Universitas Indonesia. 2011.

Sitohang, M. Arifin. "*Persepsi Wajib Pajak Terhadap Penerapan Prinsip Pajak Daerah Pada Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) Di Kota Depok*". Skripsi, DEPOK: FISIP - Universitas Indonesia. 2007.

Peraturan Perundang-Undangan:

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

_____, Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor.

_____, Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

Lain-Lain:

<http://ekonomi.kompasiana.com>, diakses Jumat, 08 Juni 2012.

<http://megapolitan.kompas.com>, diakses Jumat 08 Juni 2012.

<http://m.koran-jakarta.com>, diakses Kamis 01 Maret 2012.

<http://mobil.otomotifnet.com>, diakses Senin, 26 Maret 2012.

<http://spektrumdunia.blogspot.com>, diakses Jumat, 08 Juni 2012.

www.indopos.co.id, diakses Jumat 02 Maret 2012.

www.jakarta.go.id, diakses Selasa, 06 Maret 2012.

www.jakarta.okezone.com, diakses 27 Februari 2012.

www.today.co.id, diakses Jumat, 08 Juni 2012.

www.us.oto.detik.com, diakses 27 Februari 2012.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Pheni Yurida
Tempat/Tanggal Lahir : Jakarta / 11 Oktober 1987
Alamat : Jl. Malaka Baru 2 No 14 Rt 07/11
Pondok Kopi - Jakarta Timur 13460
Nomor Handphone : 0856-97440144
e-mail : pheni.yurida@yahoo.com

Pendidikan Formal:

SD : SDK Paulus Jakarta
SMP : SMPN 199 Jakarta
SMA : SMAN 12 Jakarta
D-III : D-III Perpajakan, Universitas Padjadjaran, Bandung

