

BAB III
GAMBARAN UMUM PEMUNGUTAN PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR

A. Sekilas Tentang Kendaraan Bermotor yang Digunakan di Area Bandar Udara

PT (Persero) Angkasa Pura II merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang pengelolaan jasa kebandar udaraan dan pelayanan lalu lintas udara. Aktivitinya meliputi jasa penunjang bandara (non-aeronautika). Pada awalnya PT (Persero) Angkasa Pura II bernama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang didirikan tanggal 13 Agustus 1984 untuk mengelola dan mengusahakan pelabuhan udara jakarta cengkareng (kini bernama bandara internasional jakarta Soekarno-Hatta) dan bandara Halim Perdanakusuma tanggal 19 mei 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II dan selanjutnya tanggal 2 januari 1993, resmi menjadi Persero sesuai akta notaries Muhani Salim, SH No.3 tahun 1993 menjadi PT (Persero) Angkasa Pura II. Saat ini PT (Persero) Angkasa Pura II mengelola sepuluh bandara utama di kawasan barat indonesia, yaitu bandara internasional jakarta Soekarno-Hatta (Jakarta), bandara Halim Perdanakusuma (Jakarta), bandara Polonia (Medan), bandara Supadio (Pontianak), bandara internasional Minangkabau (Ketaping) dulunya bandara Tabing, bandara internasional Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), bandara Husein Sastranegara (Bandung), bandara Sultan Iskandarmuda (BandaAceh) dan bandara Kijang (Tanjung Pinang), serta melayani jasa penerbangan untuk wilayah udara (Flight Information Region/FIR) Jakarta.

Pelayanan lalu lintas udara atau jasa aeronautika adalah salah satu aktivitas bisnis utama dari PT (Persero) Angkasa Pura II. Jasa aeronautika meliputi :

- Penyedia peralatan *flight procedure design/airspace management* (FPDAM) yang membantu penerbang dalam proses tinggal landas maupun pendaratan di bandara
- Penyedia peralatan *facilty design aeronautical mapping* (FDAM) untuk membuat peta navigasi udara yang dibutuhkan oleh petugas air traffic services (ATS) dalam menentukan posisi pesawat dan rute penerbangan
- Penyedia jasa penggunaan *simulation model* (SIMMOD) dalam rangka proses penghitungan kapasitas udara, ruang parkir pesawat dan landas pacu bandara

Sedangkan penyediaan jasa *non aeronautical* meliputi jasa penyediaan dan perbaikan infrastruktur bandara yang berupa pelayanan kepada para pengguna jasa bandara dengan upaya peningkatan perbaikan mutu pelayanan dan kenyamanan bagi para pengguna jasa bandara, berikut adalah jasa non aeronautical yang disediakan oleh PT (Persero) Angkasa Pura II :

- Jasa pelayanan pengamanan bandara, sebagai penyelenggara jasa ke bandarudaraan, keamanan merupakan kebutuhan mutlak demi terselenggaranya keselamatan dan keamanan pelayanan penerbangan. Upaya yang dilakukan antara lain dengan pemenuhan fasilitas keamanan yang berstandar nasional dan internasional.
- Pelayanan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadaman kebakaran (PKP-PK), hal ini dimaksudkan untuk menjamin keselamatan

penerbangan, Semakin besar dan canggih pesawat yang beroperasi di suatu bandara, maka penyediaan fasilitas PKP-PK, baik jumlah dan kualitasnya pun harus mengikuti. Selain fasilitas, personnel PKP-PK juga harus terlatih dan ahli dalam menanggulangi keadaan gawat darurat penerbangan. Untuk menjamin tingkat *response time*, fasilitas dan personil PKP-PK secara berkala diuji melalui program simulasi latihan penanggulangan gawat darurat (PGD) penerbangan, yang melibatkan seluruh instansi terkait, baik di lingkungan bandara maupun di luar bandara

Dalam rangka menunjang operasionalnya, PT (Persero) Angkasa Pura II didukung oleh beberapa perusahaan pendukung seperti PT. Gapura Angkasa. PT Gapura Angkasa merupakan perusahaan patungan antara PT (Persero) Garuda Indonesia, PT (Persero) Angkasa Pura I dan PT (Persero) Angkasa Pura II dengan persentase kepemilikan saham masing-masing sebesar 37,50%, 31,25% dan 31,25%. Pembentukan PT Gapura Angkasa didasarkan atas Surat Menteri Negara Pendayagunaan BUMN Nomor: S-362/M-PBUMN/1998 tanggal 7 Oktober 1998 perihal kepemilikan saham pada PT Gapura Angkasa. Dalam surat tersebut dinyatakan bahwa hubungan antara PT (Persero) Garuda Indonesia dan PT Gapura Angkasa diharapkan menjadi hubungan usaha yang murni bisnis (*strictly business alike*). PT. Gapura Angkasa sendiri adalah perusahaan yang bergerak di Jasa penanganan pesawat yang berada di area bandar udara (*ground handling*) atas pesawat-pesawat milik PT (Persero) Garuda Indonesia dilaksanakan oleh PT Gapura Angkasa. Jasa *ground handling* ini dimaksudkan sebagai pelayanan

pesawat saat di darat seperti naik turunnya penumpang, barang bawaan penumpang serta penurunan cargo yang ada di dalam pesawat. Dalam rangka pemenuhan fungsi tersebut PT. Garuda Angkasa memerlukan kendaraan operasional yang mendukung kelancaran fungsi tersebut. Berikut adalah kendaraan yang dibutuhkan dalam rangka pemenuhan jasa *ground handling*:

1. *Baggage Towing Tractor*, merupakan kendaraan yang digunakan untuk mengangkut bagasi penumpang menuju tempat pengambilan bagasi.
2. *Air Craft Towing Tractor*, merupakan kendaraan yang digunakan untuk mendorong pesawat. Kendaraan ini mempunyai ukuran yang disesuaikan dengan badan pesawat, terdapat dua ukuran yakni *Narrow Body* dan *Wide Body*
3. *Air Condition Unit Truck*, merupakan kendaraan yang digunakan dalam rangka penyelenggaraan *Air Conditioner/AC*.
4. *Air Starter Unit (ASU)*, kendaraan yang digunakan apabila pesawat tidak dapat menstart secara mandiri, maka akan dibantu dengan ASU
5. *Belt Container Loader*, kendaraan ini digunakan untuk menaikkan barang bawaan atau bagasi penumpang ke dalam pesawat.
6. *Cargo Transporter loader*, kendaraan ini digunakan untuk mengangkut cargo ke dalam pesawat.
7. *Apron Bus*, kendaraan ini untuk mengangkut penumpang pesawat dari tempat pemberhentian pesawat menuju ke bandara.

8. *Lavatory Service Truck*, kendaraan yang digunakan untuk mengangkut air kotoran dalam pesawat.
9. *Water Service Truck*, kendaraan yang digunakan untuk mengangkut air ke pesawat.
10. *Fuel Unit Truck*, kendaraan yang digunakan untuk mengangkut bahan bakar untuk pesawat.
11. *Passenger Boarding Stair*, kendaraan yang digunakan untuk memfasilitasi tangga yang diperuntukkan naik dan turunnya penumpang pesawat.

Kendaraan tersebut digunakan untuk menunjang operasional pelayanan penumpang pesawat di darat *Ground Support Equipment (GSE)*. Kendaraan-kendaraan tersebut hanya digunakan di area *apron* (daerah untuk naik turun penumpang dan parkir pesawat) saja, namun untuk apron bus, lavatory service truck, water service truck juga digunakan diluar area Bandar udara.sehubungan dengan hal kegunaannya yang mengharuskannya ke luar daerah Bandar udara.

B. Latar Belakang Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Indonesia

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 obyek atas kendaraan bermotor yang ada, diambil alih oleh Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor. Dasar hukum yang melandasi diberlakukannya Ordonansi Pajak

Kendaraan Bermotor adalah Staatsblad 1934 NO. 718 sebagaimana telah ditambah dan diubah dengan Staatsblad 1935 N. 551, Stbl. 1939 NO. 603, Stbl. 1940 No. 226 dan Stbl. 1949 No. 8, Lembaran 1959 No. 101.

Pajak kendaraan bermotor adalah pajak pusat yang diserahkan kepada daerah (Peraturan Pemerintah No. 3 tahun 1957). Di DKI JAKARTA sebagaimana disebutkan dalam penjelasan atas Peraturan Daerah DKI Jakarta tentang Pajak Kendaraan Bermotor bahwa pemungutan semula merupakan penggabungan dari Pajak Rumah Tangga dasar 3 dan 4 (Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934), yang kemudian dinamakan Setoran Wajib Pemeliharaan dan Pembangunan Prasarana Peraturan Daerah tanggal 17 September 1966 (Lembaran Daerah tahun 1967 Nomor 10). Terakhir kemudian diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 2 tahun 1986. kemudian melalui Peraturan Daerah tahun 1987 dinyatakan tidak berlaku lagi, karena telah diundangkannya Peraturan Daerah No. 16 tahun 1991 tanggal 23 Desember 1991 sebagai pengganti peraturan tersebut.

Pengenaan pajak dalam Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934, didasarkan pada berat bersih (*Net Weight*) kendaraan yang dalam ordonansi ini disebut berat kosong. Yang dimaksud dengan berat kendaraan adalah berat kendaraan itu lengkap dengan segala peralatannya, sebagaimana siap untuk digunakan. Sedangkan berat total yang diizinkan adalah berat kosong ditambah dengan berat muatan sebagaimana diizinkan oleh peraturan lalu-lintas, oleh karena mempertimbangkan beberapa hal, maka dasar pengenaan pajak di Jakarta ditentukan atas jenis, fungsi, isi silinder, tahun pembuatan, dan nilai jual.

Berdasarkan dasar pengenaan pajak tersebut kita dapat mengetahui latar belakang apa saja yang digunakan dalam rangka memungut pajak kendaraan bermotor. Pemungutan pajak kendaraan bermotor pada saat ini merupakan penggabungan atas pemungutan pajak kendaraan bermotor berdasarkan Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934 dan Pajak Rumah Tangga Dasar III dan IV berdasarkan Ordonansi Pajak Rumah Tangga 1908. Dalam rangka memnuhi sumber-sumber pembiayaan pemerintahan dan pembangunan daerah, pajak kendaraan bermotor diserahkan sebagai pajak daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 tahun 1956 tentang perimbangan keuangan antara negara dengan daerah-daerah yang berhak mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di masing-masing daerah yang diaur melalui Peraturan Daerah. Dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari segala jenis yang beroperasi di jalan-jalan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta, sudah saatnya Pemerintah Daerah mulai memperhitungkan faktor kerusakan jalan dan faktor efisiensi transportasi sebagai unsur ekonomi dalam menghitung dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor. Atas dasar itulah yang melatarbelakangi dipungutnya pajak kendaraan bermotor yakni dalam rangka peningkatan penerimaan daerah dan dalam rangka menutup eksternalitas negatif atas penggunaan kendaraan bermotor yang digunakan pada jalan-jalan umum. Apabila kita telaah lebih dalam latar belakang pemungutan pajak kendaraan bermotor adalah telah termaktub dalam dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor itu sendiri.

C. Mekanisme Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor.

Menurut PP No 65 tahun 2001 Objek pajak kendaraan bermotor adalah kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Termasuk dalam objek pajak kendaraan bermotor adalah kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor yang digunakan di semua jenis jalan darat, antara lain, di kawasan bandara, pelabuhan laut, perkebunan, kehutanan, pertanian, pertambangan, industri, perdagangan dan sara olahraga dan rekreasi. Pada pajak kendaraan bermotor, subjek pajak adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor. Sementara itu yang menjadi wajib pajak adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor. Jika wajib pajak berupa badan , kewajiban perpajakna diwakili oleh pengurus atau kuasa badn tersebut. Dengan demikian, pada pajak kendaraan bermotor subjek pajak sama dengan wajib pajak, yaitu orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor.

Dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dihitung sebagai perkalian dari dua unsur pokok, yaitu :

- a. Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB), yaitu nilai jual kendaraan bermotor yang diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor sebagaimana tercantum dalam tabel nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku, dan
- b. Bobot, yang mencerminkan secara relative kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor

NJKB diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor. Harga pasaran umum adalah harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data, antara lain agen tunggal pemegang merk dan asosiasi penjual kendaraan bermotor. Jika harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor tidak diketahui, maka NJKB ditentukan berdasarkan faktor-faktor berikut ini:

- a. isi silinder, yaitu isi ruangan yang berbentuk bulat torak pada mesin kendaraan bermotor yang ikut menentukan besarnya kekuatan mesin dan atau satuan darya.
- b. Penggunaan kendaraan bermotor
- c. Jenis kendaraan bermotor
- d. Merk kendaraan bermotor
- e. Tahun pembuatan kendaraan bermotor
- f. Berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan, serta
- g. Dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.

Faktor-faktor di atas tidak harus semuanya digunakan dalam menghitung NJKB. Faktor di atas disesuaikan dengan kondisi daerah yang memberlakukan pajak kendaraan bermotor tersebut. Bobot yang mencerminkan secara relative kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor dihitung berdasarkan faktor-faktor di bawah ini.

- a. tekanan gandar, yang dibedakan atas jumlah sumbu/as, roda, dan berat kendaraan bermotor.

- b. Jenis bahan bakar kendaraan bermotor, yang dibedakan antara lain atas solar, bensin, gas listrik, atau tenaga surya
- c. Jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor, yang dibedakan antara lain atas jenis mesin yang 2 tak atau 4 tak, dan ciri-ciri mesin yang 1.000 cc atau 2.000 cc.

Bobot dinyatakan sebagai koefisien tertentu. Koefisien sama dengan satu berarti kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan oleh kendaraan bermotor tersebut dianggap masih dalam batas toleransi koefisien lebih besar dari satu berarti kendaraan bermotor tersebut berpengaruh buruk terhadap kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan. Dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor yang meliputi NJKB dan bobot ditetapkan dengan keputusan gubernur berdasarkan tabel yang ditetapkan oleh menteri dalam negeri. Tarif pajak kendaraan bermotor berlaku sama pada setiap provinsi yang memungut pajak kendaraan bermotor. Tarif pajak kendaraan bermotor ditetapkan dengan peraturan daerah provinsi. Sesuai PP no 65 tahun 2001 pasal 5 tarif PKB dibagi menjadi tiga kelompok sesuai dengan jenis penguasaan kendaraan bermotor, yaitu sebesar :

- a. 1,5% (satu koma lima persen) untuk kendaraan bermotor bukan umum
- b. 1% (satu persen) untuk kendaraan bermotor umum, yaitu kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran, dan
- c. 0,5% (nol koma lima persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Besarnya pokok pajak kendaraan bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tariff pajak dengan dasar pengenaan pajak. Secara umum, perhitungan pajak kendaraan bermotor adalah sesuai dengan rumus berikut :

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

Pajak yang terutang merupakan pajak kendaraan bermotor yang harus dibayar oleh wajib pajak pada suatu saat, dalam masa pajak, atau dalam tahun pajak menurut ketentuan peraturan daerah tentang pajak kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi setempat. Saat pajak terutang dalam masa pajak terjadi pada saat pendaftaran kendaraan bermotor. Pada pajak kendaraan bermotor terutang dikenakan untuk masa ajak dua belas bulan berturut-turut dihitung mulai saat pendaftaran kendaraan bermotor. Pemungutan pajak kendaraan bermotor merupakan satu kesatuan dengan pengurusan administrasi kendaraan bermotor lainnya. Pajak kendaraan bermotor dibayar sekaligus di muka untuk masa pajak dua belas bulan ke depan. Kewajiban pajak yang berakhir sebelum dua belas bulan karena sesuatu hal, besarnya pajak yang terutang dihitung berdasarkan jumlah bulan berjalan. Hal ini berarti pajak kendaraan bermotor yang karena suatu dan lain hal masa pajaknya tidak sampai dua belas bulan, dapat dilakukan restitusi. Pengertian suatu dan lain hal antara lain kendaraan bermotor didaftarkan di daerah lain (mutasi daerah tempat pendaftaran kendaraan bermotor) atau kendaraan bermotor yang rusak dan tidak dapat digunakan lagi karena *force majeure*.

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

Besarnya pajak kendaraan bermotor dihitung berdasarkan SPOPD/SPPKB/SPPKB Pengesahan dan dituangkan ke dalam nota perhitungan pajak yang berfungsi sebagai Surat Setoran Pajak Daerah (SSPD), kemudian ditetapkan besarnya pajak terutang dengan Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD). Pajak kendaraan bermotor wajib dilunasi sekaligus di muka untuk masa 12 bulan dan sebagai tanda pelunasan pemilik kendaraan bermotor memperoleh SKPD. Prosedur penyelesaian PKB diawali dengan pengajuan permohonan yang dilengkapi dengan persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan di loket-loket yang ada di SAMSAT. Dari pengajuan tersebut petugas menetapkan besarnya pajak yang terutang. Besarnya pajak yang terutang diberitahukan melalui SSPD

kemudian perhitungan pada SSPD dihitung ulang kebenarannya, apabila perhitungan pajak yang terutang benar maka pemilik kendaraan bermotor dapat segera melunasi pajak yang terutang sebagai tanda pelunasan pemilik kendaraan bermotor mendapatkan SKPD khusus untuk pemilik kendaraan bermotor yang mendaftarkan mobil baru atau melakukan perubahan bentuk, perubahan warna, perubahan nomor kendaraan bermotor, penggantian nama dan penggantian mesin harus melakukan cek fisik terlebih dahulu. Hasil cek fisik akan digunakan dalam menetapkan pajak. Pembayaran PKB dilakukan setiap tahun sedangkan perpanjangan STNK dilakukan setiap 5 tahun sekali. Wajib pajak yang melakukan pembayaran pajak diberikan tanda bukti pelunasan/pembayaran pajak dan *penning*. *Penning* harus ditempelkan pada tanda nomor kendaraan sebelah depan dan belakang. Bentuk isi, kualitas dan ukuran tanda pelunasan pajak dan *penning* ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

Wajib pajak yang terlambat melakukan pembayaran pajak akan dikenakan sanksi, yaitu

- a. keterlambatan pembayaran pajak yang melampaui saat jatuh tempo yang ditetapkan dalam SKPD dikenakan sanksi administrasi berupa denda sebesar 25% dari pokok pajak, dan
- b. keterlambatan pembayaran pajak sebagaimana ditetapkan dalam SKPD yang melampaui lima belas hari setelah jatuh tempo dikenakan sanksi administrasi sebesar dua persen sebulan dihitung dari pajak yang kurang atau terlambat dibayar untuk jangka waktu paling lama 24 bulan dihitung sejak saat terutangnya pajak.

Jika pajak yang terutang tidak dilunasi setelah jatuh tempo pembayaran, gubernur atau pejabat yang ditunjuk akan melakukan tindakan penagihan pajak. Penagihan pajak dilakukan terhadap pajak terutang dalam SKPD, SKPDKB, SKPDKBT, STPD, Surat Keputusan Pembetulan, Surat Keputusan Keberatan, dan Putusan Banding yang menyebabkan jumlah pajak yang harus dibayar bertambah. Penagihan pajak dilakukan dengan terlebih dahulu memberikan surat teguran atau surat peringatan atau surat lain yang sejenis sebagai awal tindakan penagihan pajak, surat teguran tersebut dikeluarkan tujuh hari sejak saat jatuh tempo pembayaran pajak dan dikeluarkan oleh pejabat yang ditunjuk oleh gubernur. Dalam jangka waktu 7 hari sejak surat teguran atau surat peringatan atau surat lain yang sejenis diterima, wajib pajak harus melunasi pajak yang terutang. Jika tidak maka dalam jangka waktu yang ditentukan dalam surat teguran akan ditagih dengan Surat Paksa. Tindakan penagihan pajak dengan Surat Paksa dapat dilanjutkan dengan tindakan penyitaan, pelelangan, pencegahan, penyanderaan jika wajib pajak tetap tidak mau melunasi utang pajaknya sebagaimana mestinya. Terakhir apabila dilakukan penyitaan dan pelelangan barang milik wajib pajak yang disita, pemerintah kabupaten/kota diberi hak mendahului untuk tagihan pajak atau barang-barang milik wajib pajak atau penanggung pajak. Ketentuan hak mendahului meliputi pokok pajak, sanksi administrasi berupa kenaikan, bunga, denda, dan biaya penagihan pajak. Adanya ketentuan tentang hak mendahului ini untuk memberikan jaminan kepada daerah pelunasan utang pajak daerah bila pada saat yang bersamaan wajib pajak memiliki utang pajak dan juga

utang/kewajiban kepada pihak ketiga, sementara wajib pajak tidak mampu melunasi semua utangnya sehingga dinyatakan pailit. Selain itu, dalam kondisi tertentu gubernur dapat melakukan penagihan pajak tanpa menunggu batas waktu pembayaran yang ditetapkan oleh gubernur berakhir. Hal ini dikenal dengan penagihan pajak seketika dan sekaligus. Wajib pajak PKB yang tidak puas atas penetapan pajak yang dilakukan oleh gubernur dapat mengajukan keberatan hanya kepada gubernur atau pejabat yang ditunjuk. Keberatan yang diajukan adalah terhadap materi atau isi dari ketetapan dengan membuat perhitungan jumlah yang seharusnya dibayar menurut perhitungan wajib pajak. Keberatan dilakukan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan daerah tentang PKB. Atas pengajuan keberatan tidak menunda kewajiban wajib pajak untuk membayar PKB dan pelaksanaan penagihan PKB sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini dimaksudkan agar wajib pajak tidak menghindari kewajiban membayar pajak yang telah ditetapkan dengan dalih mengajukan keberatan, sehingga dapat dicegah terganggunya penerimaan daerah. Atas keberatan diajukan maka oleh pihak dinas pendapatan daerah dilakukan pemeriksaan dalam jangka waktu tertentu dan setelah itu akan dikeluarkan keputusan atas pengajuan keberatan tersebut. Gubernur atau pejabat yang ditunjuk dalam jangka waktu paling lama dua belas bulan sejak tanggal surat keberatan diterima harus memberikan keputusan atas keberatan yang diajukan. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum kepada wajib pajak maupun fiskus dan dalam rangka tertib administrasi. Apabila pengajuan keberatan diterima sebagian atau seluruhnya, kelebihan

pembayaran pajak (bila ada) dikembalikan kepada wajib pajak dengan ditambah imbalan bunga sebesar dua persen sebulan untuk jangka waktu paling lama 24 bulan. Keputusan keberatan yang diterbitkan oleh gubernur disampaikan kepada wajib pajak untuk dilaksanakan. Walaupun demikian, tidak menutup kemungkinan keputusan keberatan tersebut tidak memuaskan wajib pajak. Dalam hal demikian, wajib pajak PKB diberikan hak untuk melakukan perlawanan secara hukum untuk memperoleh penetapan pajak yang sesuai dengan harapannya. Wajib pajak PKB dapat mengajukan permohonan banding kepada pengadilan pajak terhadap keputusan mengenai keberatannya yang ditetapkan oleh gubernur atau pejabat yang ditunjuk. Permohonan banding diajukan secara tertulis dalam bahasa Indonesia dengan alasan yang jelas dalam jangka waktu tiga bulan sejak keputusan diterima dan dilampiri salinan dari surat keputusan keberatan tersebut. Pengajuan permohonan banding juga tidak menunda kewajiban membayar pajak dan pelaksanaan penagihan pajak. Apabila pengajuan banding diterima sebagian atau seluruhnya, kelebihan pembayaran pajak (bila ada) dikembalikan kepada wajib pajak dengan ditambah imbalan bunga sebesar 2% setiap bulannya untuk jangka waktu paling lama 24 bulan.

BAB IV

ANALISIS PENETAPAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR ATAS KENDARAAN BERMOTOR YANG DIGUNAKAN DI AREA BANDAR UDARA DALAM RANGKA PENINGKATAN PENERIMAAN DAERAH.

Pendapatan daerah yang bersumber dari pajak kendaraan bermotor tidak dapat diingkari sebagai salah satu sumber pendapatan daerah yang potensial. Dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun merupakan sasaran empuk bagi pemerintah daerah untuk menggali terus potensi pajak kendaraan bermotor dalam rangka peningkatan penerimaan daerah. Pengenaan pajak kendaraan bermotor adalah didasarkan dari tariff PKB dikalikan dengan dasar pengenaan pajaknya (DPP), tarif pajak kendaraan bermotor berbeda-beda tergantung dengan jenis penguasaan dari kendaraan bermotor itu sendiri. 1,5% (satu koma lima persen) untuk kendaraan bermotor bukan umum, 1% (satu persen) untuk kendaraan bermotor umum seperti kendaraan angkutan umum, 0,5% (nol koma lima persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat. Pengenaan yang berbeda itu dikarenakan pendekatan yang digunakan di Indonesia menganut pendekatan *benefit received* untuk menetapkan besarnya biaya atas jalan raya, sehingga atas kendaraan yang bukan kendaraan umum dikenakan tarif yang lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan umum yang penting peranannya dalam melancarkan arus barang dan penumpang diberikan keringanan pajak. Dari tarif tersebut kemudian dikalikan dengan dasar pengenaan pajaknya, unsur dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor adalah dari nilai jual kendaraan bermotor

(NJKB) berdasarkan harga pasaran umum, seperti yang dikatakan oleh kepala bagian administrasi pendapatan dan investasi daerah yang menyatakan bahwa “... nilai jual kendaraan bermotor ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum pada saat minggu pertama di bulan desember”⁴⁹

Harga pasaran umum adalah harga rata-rata pasaran untuk mobil sejenis dengan spesifikasi dan merk yang serupa yang diperoleh dari agen-agen tunggal pemegang merk dan asosiasi-asosiasi penjual kendaraan bermotor. Sedangkan untuk bobot kendaraan bermotor seringkali dikaitkan dengan eksternalitas negatif yang disebabkan oleh efek penggunaan dari kendaraan bermotor itu sendiri dan sering dinyatakan dengan suatu besaran koefisien yang menandakan efek dari kendaraan itu bagi kerusakan jalan dan pencemaran udara bagi lingkungan. Untuk dasar pengenaan pajak ini menggunakan pendekatan *the cost of service*, yaitu besarnya pajak sebanding dengan biaya yang ditimbulkan oleh pemakai jalan. Kendaraan seperti truk dan bus dalam hal ini mempunyai eksternalitas negatif yang lebih tinggi karena menyumbang kerusakan bagi jalan dan pencemaran udara yang mempunyai efek lebih besar terhadap lingkungan, sehingga menyebabkan biaya pemeliharaan lingkungan dan jalan yang ditimbulkan akan lebih besar lagi. Dalam hal ini Indonesia menganut sistem pendekatan campuran antara pendekatan *benefit received* dan pendekatan *the cost of service*, dimana diharapkan terjadi sinergi yang menguntungkan antara dua pendekatan tersebut, karena atas pengenaan pajak kendaraan bermotor adalah didasarkan pada fungsi

⁴⁹ Hasil wawancara dengan Bpk Rizari, kepala bagian administrasi pendapatan dan investasi daerah DEPDAGRI, yang dilakukan pada tanggal 21 mei pukul 13.00 bertempat di gedung DEPDAGRI lt 3, Jl. Medan Merdeka , Jakarta pusat.

budgetair dan fungsi *regulerend*, yang dimaksudkan agar terpenuhinya segala macam tujuan pemungutan pajak kendaraan bermotor untuk mengisi kas daerah sebanyak mungkin, tapi tidak juga melupakan fungsi mengatur atau kontrol bagi lingkungan dan pengembangan jalan untuk kedepannya.

A. Analisis penetapan Pajak Kendaraan Bermotor atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara.

Kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara meliputi dua klasifikasi. (1) Kendaraan yang digunakan untuk operasional perusahaan yang digunakan di dalam dan di luar area Bandar udara, (2) kendaraan usaha yang digunakan khusus di area apron (area tempat naik turunnya penumpang, parkir pesawat). Hal tersebut dikemukakan oleh informan yang menyatakan sebagai berikut, bahwa "...area di bandara itu dibagi dua sisi, yakni ada sisi udara dan sisi darat, sisi darat itu sisi diluar area bandara, sedangkan sisi udara itu sisi didalam area bandara seperti area apron, *teksi way*, dan area tinggal landas pesawat"⁵⁰

Dari pernyataan tersebut jelas bahwa terdapat dua pengelompokkan jalan di area Bandar udara yakni sisi darat dan sisi udara, sisi darat adalah sisi luar area Bandar udara seperti area parkir kendaraan dan area dimana calon penumpang pesawat dan orang umum menunggu pesawatnya tiba. Sedangkan area udara adalah area dalam bandara dimana hanya orang-orang tertentu saja dan kendaraan tertentu seperti teknisi pesawat dan kendaraan teknis yang diperlukan dalam rangka operasional pesawat saja. Sisi udara adalah area terbatas yang tidak boleh dimasuki oleh sembarang orang dan area ini sifatnya sengaja dibuat tertutup untuk

⁵⁰ Hasil wawancara dengan Bpk Zukron, Staf bagian operasi bandara PT (Persero) Angkasa Pura, yang dilakukan pada 14 May 2008 pukul 10.00 bertempat di gedung Angkasa Pura Lt II, Jl. Angkasa kemayoran Jakarta utara.

menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan. Untuk memasuki kawasan ini dibutuhkan pass masuk agar bisa melalui area tersebut.

“...pass masuk ini berupa semacam ID card dan stiker yang dikeluarkan oleh angkasa pura yang bertuliskan area bagian mana yang boleh diakses oleh orang-orang dan kendaraan tertentu mba. Di dalam stiker itu tertulis A,B,X. stiker atau id ini juga nggak boleh sembarangan orang yang punya mba...”⁵¹.

Atas pernyataan itu dikatakan bahwa akses masuk area Bandar udara seperti area apron (area naik turunnya penumpang pesawat, parkir pesawat), teksi way (area pesawat sebelum tinggal landas) dan landasan itu adalah area terbatas akses, dimana tidak semua orang atau kendaraan boleh masuk area tersebut. Untuk akses pun dibatasi oleh kepemilikan id card dan stiker masuk yang hanya dimiliki oleh orang-orang dan kendaraan tertentu saja. Untuk kepemilikan ID card dan stiker bertuliskan area mana saja yang boleh diakses berdasarkan tugas dan kewenangan yang dimiliki, stiker yang bertuliskan A hanya diperbolehkan untuk mengakses area apron saja, stiker atau ID card yang bertuliskan B hanya diperbolehkan untuk mengakses sisi darat saja, sedangkan stiker atau ID Card yang bertuliskan X dapat mengakses area mana saja di sekitar bandara. Penggunaan stiker atau ID card ini dimaksudkan untuk membatasi akses, sehingga orang yang tidak mempunyai kepentingan untuk berada di dalam area udara tidak diperkenankan untuk memasuki area tersebut atas pernyataan tersebut diperkuat oleh staff bagian operasi bandara PT (Persero) Angkasa Pura yang menyatakan sebagai berikut

⁵¹ Hasil wawancara dengan pak Zukron, Staf bagian operasi bandara PT (Persero) Angkasa Pura, yang dilakukan pada 14 May 2008 pukul 10.00 bertempat di gedung Angkasa Pura Lt II, Jl. Angkasa kemayoran Jakarta utara.

“...jadi angkasa pura itu punya kendaraan operasional mba, tapi Cuma sebatas kendaraan yang biasa aja dan kebanyakan memang biasa lewat jalan umum mba jadi ya kendaraan itu punya STNK, kalau untuk kendaraan yang digunakan di area apron sih mungkin bisa ditanyakan ke perusahaan penyedia jasa itu ya mba ”⁵².

PT (Persero) Angkasa Pura sebagai perusahaan yang bergerak di bidang lalu lintas udara memiliki dua definisi atas kendaraan. Terdapat kendaraan yang digunakan khusus di area Bandar udara saja dan tidak boleh digunakan di luar area Bandar udara dan ada kendaraan yang bisa digunakan di jalan umum dalam rangka operasional penerbangan. Khusus untuk kendaraan operasional yang digunakan di dalam area apron, masing-masing maskapai penerbangan menggunakan perusahaan penyedia jasa sehubungan hal-hal yang penumpang butuhkan. Perusahaan penyedia jasa ini dilengkapi dengan kendaraannya masing-masing yang mendukung operasionalnya dalam hal pelayanan penumpang pesawat yang mereka tumpangi. PT (Persero) Angkasa pura disini hanya sebagai fasilitator lalu lintas udara (*air traffic service*) saja, sedangkan untuk masalah operasional teknis itu dipegang oleh masing-masing maskapai.

Atas dua perlakuan kendaraan ini dapat kita ketahui bahwa terdapat kriteria kendaraan yang melalui jalan umum sudah mempunyai STNK dan mempunyai nomor polisi yang melengkapinya jika kendaraan tersebut melalui jalan umum. STNK dan nomor polisi merupakan suatu alat identifikasi bagi pihak kepolisian untuk suatu kendaraan bermotor, dimana yang menjadi dasar ketika setiap orang yang mempunyai kendaraan bermotor harus mempunyai STNK

⁵² Hasil wawancara dengan pak Zukron, Staf bagian operasi bandara PT (Persero) Angkasa Pura, yang dilakukan pada 14 May 2008 pukul 10.00 bertempat di gedung Angkasa Pura Lt II, Jl. Angkasa kemayoran Jakarta utara.

adalah apabila atas penggunaan kendaraan bermotor tersebut apakah melewati jalan umum atau tidak. Hal ini sejalan dengan pernyataan dari pihak DITLANTAS Polda sebagai berikut, bahwa "...polisi hanya bisa melakukan registrasi kalau kendaraan itu menggunakan jalan umum saja, kalau tidak melewati jalan umum ya tidak ada kewajiban buat registrasi ”⁵³.

Atas pernyataan tersebut membuktikan bahwa pihak kepolisian tidak mempunyai hak untuk “menyisir” kendaraan yang dimiliki oleh masing-masing wajib pajak karena pihak kepolisian hanya diwajibkan untuk melakukan registrasi kendaraan bermotornya apabila kendaraan bermotor tersebut menggunakan fasilitas jalan umum. Hal ini sesuai dengan bunyi Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 yang menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan, sedangkan definisi dari jalan itu sendiri masih menurut Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum; untuk kendaraan bermotor yang hanya beroperasi di lingkungan khusus seperti Bandar udara yang area nya benar-benar terbatas dan atas kendaraan tersebut dan tidak menggunakan atau melewati jalan umum maka atas kepemilikan kendaraan bermotor tersebut adalah tidak ada kewajiban untuk mendaftarkannya/melakukan registrasi atas kendaraan bermotor tersebut. Jika tidak ada nomor polisi maka atas kepemilikan kendaraan tersebut pihak kepolisian tidak mempunyai data-data yang terkait dengan kendaraan yang digunakan di area Bandar udara tersebut saja. Kendaraan tersebut hanya terdaftar sebagai inventarisir aktiva tetap dari masing-masing perusahaan penyedia jasa *ground*

⁵³ Hasil wawancara dengan Pak Indarto KASUBDIT DITLANTAS POLDA METRO JAYA yang dilakukan pada tanggal 14 May 2008 pukul 16.30 di kantor SAMSAT lantai 2, Jl. Gatot Subroto Jakarta

handling (penyedia pelayanan pesawat saat di darat). PT (Persero) Angkasa Pura sebagai perusahaan penyedia jasa lalu lintas penerbangan tidak menyediakan jasa *ground handling*, sehingga untuk jasa *ground handling* ada beberapa perusahaan seperti PT Gapura Angkasa, PT JAS, Koperasi AP-1, NATRA, PTN. Untuk penyediaan kendaraan yang mendukung operasional seperti kebutuhan akan pengurusan bagasi penumpang, kargo pesawat, konsumsi, kebersihan, ataupun bahan bakar didukung oleh perusahaan-perusahaan tersebut. Salah satu maskapai yang menggunakan jasa *ground handling* tersebut adalah PT. Garuda Indonesia yang mempercayakannya kepada PT. Gapura Angkasa. PT Gapura Angkasa sebagai penyedia jasa *ground handling*, berikut adalah pernyataan informan mengenai PT. Gapura Angkasa.

“...Kalau dulu sih kendaraan-kendaraan bandara ini gak punya plat kendaraan atau nomor polisi, tapi sekarang sih sudah pakai. Menggunakan plat nomor ini juga karena semua kendaraan yang beroperasi di area bandara itu kan bahan bakarnya menggunakan bahan bakar industri, maka untuk menurunkan *cost* untuk membeli BBM sekarang dilengkapi nomor polisi, supaya kendaraan itu bisa isi BBM di luar area bandara atau di SPBU umum saja. Kendaraan berikutnya itu kendaraan yang digunakan untuk usaha ini juga dibagi dua ada yang *motorized* dan ada yang non *motorized*. Kendaraan itu jenisnya banyak ada *towing tractor* yang fungsinya untuk menarik dan mendorong pesawat, *baggage towing tractor* kendaraan itu dipakai untuk mengangkut barang bawaan penumpang, *pallet dolling*, *A/C truck* kendaraan yang digunakan untuk supply air AC di pesawat, ada *water service truck* untuk supply air bersih ke pesawat, *lavatory truck* kendaraan yang digunakan untuk menguras tanki air kotor di pesawat, *passenger boarding stair* itu kendaraan untuk tangga pesawat, forklift untuk mengangkut barang penumpang atau cargo yang berat untuk dinaikkan ke dalam pesawat, *high lift loader* juga sama, *belt conveyor loader*, bus apron, *ambulift* dulu untuk ambulance

sekarang untuk catering dalam pesawat, dan yang terakhir *fuel service truck* untuk mengangkut bahan bakar pesawat”⁵⁴.

PT. Gapura Angkasa adalah perusahaan penyedia jasa *ground handling* (penanganan saat pesawat ada di darat), dari pernyataan diatas bahwa dalam teknis operasional bandara PT. Gapura Angkasa adalah merupakan perusahaan yang mempunyai andil dalam penyedia kendaraan bermotor yang mendukung *ground handling* biasa disebut (*Ground Support Equipment*). PT. Gapura Angkasa sebagai pemilik dari GSE tersebut mempunyai kewajiban untuk melakukan pemeriksaan atas pemenuhan kewajiban perpajakan dari setiap objek GSE. Dalam pernyataan tersebut dijelaskan juga bahwa pada awalnya semua kendaraan bermotor yang dimiliki oleh PT. Gapura Angkasa adalah tidak dikenakan pajak. Namun sekarang atas kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor PT. Gapura Angkasa adalah sudah dikenakan pajak untuk kendaraan yang melewati jalan umum, pengenaan pajak atas kendaraan ini juga karena adanya aspek ekonomis yang menuntut agar atas kendaraan bermotor tersebut dapat menggunakan jalan umum agar dapat menggunakan BBM yang tidak dikenakan BBM tarif industri, sehingga atas kepemilikan STNK diharapkan mobil operasional dapat keluar area Bandar udara secara bebas untuk mengisi BBM di SPBU umum. PT. Gapura Angkasa sebagai pemilik kendaraan juga berpatokan bahwa atas pengenaan pajak kendaraan bermotor hanya akan dikenakan apabila kendaraan tersebut melewati jalan umum. Padahal berdasarkan PP 65 tahun 2001

⁵⁴ Hasil wawancara dengan pak Panji kepala bagian Internal Service tanggal 4 juni 2008 pukul 09.00 bertempat di kantor Management PT. Gapura Angkasa, cengkareng

dikatakan bahwa semua kendaraan yang melewati semua jenis jalan darat adalah merupakan objek pajak kendaraan bermotor.

Selama ini atas kendaraan yang digunakan hanya di area apron saja adalah hanya dikenakan pajak sekali saja yakni pada saat membayar bea masuk atau pajak import saja dan setiap tahunnya PT. Garuda Angkasa dikenakan biaya operasional untuk stiker pass agar tetap bisa beroperasi di area-area yang dibutuhkan dalam menunjang teknis operasional, pihak yang mengeluarkan stiker pass itu adalah Departemen Perhubungan dan di bayarkan ke PT. (Persero) Garuda Pura. Jika terdapat kendaraan yang tidak mempunyai stiker pass, maka pihak Departemen Perhubungan akan menangkap kendaraan tersebut. Pihak Departemen Perhubungan adalah pihak yang mengawasi akan ketentuan akses dan uji laik teknis pesawat, seperti uji daya dorong, uji kebisingan dll adalah sepenuhnya menjadi tanggung jawab *Air Monitoring Control* (AMC). Seperti dikatakan oleh kepala bagian internal service PT. Garuda ANgkasa yang menyatakan bahwa.

“...selama ini kendaraan yang hanya digunakan di area apron tidak dikenakan pajak, kami hanya membayar stiker platform ke PT (Persero) Garuda Pura sebagai pengelola bandara,, tapi pihak yang mengeluarkan departemen perhubungan”⁵⁵.

Atas kendaraan yang digunakan di area apron ini tidak mempunyai nomor polisi dan STNK sehingga atas kendaraan tersebut adalah memang tidak terdaftar di kepolisian. Untuk membedakan masing-masing kendaraan digunakan nomor asset yang dikeluarkan oleh PT. Garuda Angkasa berdasarkan catatan inventarisir

⁵⁵ Hasil wawancara dengan Bpk Panji, kepala bagian Internal Services pada tanggal 4 Juni 2008 pukul 09.00 di kantor management PT. Garuda Angkasa, cengkareng

perusahaan tersebut. Pihak PT. Gapura Angkasa sendiri menganggap stiker pass platform sebagai STNK, seperti hal senada yang dikatakan oleh kepala bagian internal services PT. Gapura Angkasa beberapa saat yang lalu, bahwa "...stiker platform itu adalah STNK kami"⁵⁶.

Hal ini sejalan dengan pernyataan yang diberikan oleh aparat Dipenda yang menyatakan sebagai berikut :

"...tapi juga tidak semua kendaraan yang digunakan di lokasi area bandara itu tidak dikenakan pajak kendaraan bermotor, tapi juga ada kendaraan pengangkut yang melewati jalan umum itu dikenakan pajak kendaraan bermotor dan mempunyai plat nomor polisi, tapi sekarang filosofinya sudah berubah bukan lagi dari dasar penggunaan jalan umum, tapi didasarkan atas fungsi kepemilikan dari objek kendaraan bermotor itu, dan dengan catatan kendaraan itu didaftarkan, karena syarat dipungutnya pajak kendaraan bermotor itu kan kalau didaftarkan, bukti didaftarkannya itu kan kalo mendapatkan nomor polisi dan STNK. Karena unsur STNK itu kan membayar pajak. Seharusnya atas dasar kepemilikan itu semua kendaraan bermotor seharusnya dikenakan pajak kendaraan bermotor, kecuali kendaraan yang dijadikan objek pengecualian pengenaan pajak kendaraan bermotor"⁵⁷.

Menurut aparat Dipenda tersebut menyatakan bahwa penggunaan jalan umum sudah tidak bisa lagi dijadikan patokan lagi atas pengenaan pajak kendaraan bermotor, karena hal itu sudah dinilai kurang relevan dengan fenomena yang terjadi saat ini atas kepemilikan dan kepenguasaan kendaraan bermotor ini seharusnya wajib pajak sanggup membayar pajak kendaraan bermotor yang mereka miliki, hal ini sejalan dengan teori *ability to pay principle* dimana

⁵⁶ Hasil wawancara dengan Bpk Panji, kepala bagian Internal Services pada tanggal 4 Juni 2008 pukul 09.00 di kantor management PT. Gapura Angkasa, cengkareng

⁵⁷ Hasil wawancara dengan Bpk Nazmi Pelaksana Harian Kepala Harian Kepala Unit SAMSAT yang dilaksanakan pada tanggal 5 May 2008 pukul 15:51 yang bertempat di lt 3 kantor SAMSAT di Jl. Gatot Subroto, Jakarta

pengenaan pajak atas prinsip ini didasarkan atas yang pertama kemampuan yang dimiliki pada suatu saat atau *property tax*. Setiap wajib pajak mempunyai sesuatu yang diakibatkan dengan kemampuan yang untuk memilikinya bertambah, maka wajib dikenakan pajak. Yang kedua tambahan kemampuan yang didapat selama jangka waktu tertentu yang disebut *income tax*, dan yang terakhir kemampuan yang benar-benar dipakai untuk membeli barang dan jasa untuk pemenuhan hidupnya atau biasa disebut *expenditure tax*. Jelaslah disini bahwa dengan kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor maka terdapat kemampuan kepemilikan/*property tax* yang dapat berupa pajak kendaraan bermotor di Indonesia, sehingga kemampuan kita untuk mengonsumsi suatu barang atau membelanjakan uang kita terhadap suatu barang pun bertambah, hal tersebut disebabkan karena tingkat penghasilan kita meningkat yang berkaitan dengan *income tax*. Konsep ini akan terus berulang sebagai suatu siklus yang sejatinya dijadikan dasar pengenaan pajak (*tax base*) ataupun latar belakang kenapa dipungutnya pajak kendaraan bermotor walaupun kendaraan tersebut jelas-jelas secara faktual tidak menggunakan atau merugikan fasilitas apapun dari pemerintah. Pembayaran pajak juga dapat dijadikan sebagai wujud bakti kita sebagai bagian dari warga negara atau penduduk suatu daerah dimana diwajibkan untuk tunduk dan patuh kepada pemerintah yang berkuasa, karena pemerintah mengemban tugas untuk melindungi segenap warganya. Selain itu penduduk merupakan salah satu unsur dari suatu negara, maka penduduk wajib berbakti kepada negara, wajib membayar pajak, sebagai rasa bakti kepada negara dan memang karena sifat pajak itu sendiri adalah tidak dapat kita nikmati

kontrapretasinya secara langsung. Namun hal ini bertentangan dengan pernyataan Kasubdit Pajak dan Retribusi Daerah Depkeu yang menyatakan bahwa "...secara yuridis memang objek pajak, tapisaya tidak setuju jika dikenakan"⁵⁸.

Menurut PP 65 tahun 2001 yang menyatakan bahwa objek pajak kendaraan bermotor adalah atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor yang digunakan di semua jenis jalan darat. Menurut bunyi PP tersebut menekankan atas kepemilikan dan penguasaan di semua jenis jalan darat adalah merupakan objek pajak PKB, maka atas kendaraan yang digunakan di area terbatas seperti area Bandar udara pun seharusnya dikenakan pajak kendaraan bermotor dan juga atas kendaraan bermotor itu juga tidak tercakup dalam pengecualian objek pajak kendaraan bermotor yang dimiliki oleh instansi pemerintah pusat maupun daerah, kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik ataupun atas subjek pajak lain yang diatur dengan peraturan daerah. Atas dasar peraturan tersebut maka pajak kendaraan bermotor yang digunakan di area terbatas seperti area Bandar udara adalah murni objek pajak yang harus dipungut secara yuridis, namun atas dasar penggunaan jalan umum itu tidak dimungkinkan pemungutan pajak kendaraan bermotor tersebut, masih merupakan pernyataan dari Kasubdit Pajak Daerah dan Retribusi daerah menyatakan bahwa.

"...tujuannya apa? Apakah road user charge atau property tax? saya pikir lebih memungkinkan dengan tujuan penggunaan jalan

⁵⁸ Hasil wawancara dengan Bpk Lisbon Sirait Kasubdit Pajak dan Retribusi Daerah pada tanggal 7 Mei tahun 2008 pukul 08.00 yang bertempat di Lt 3 Gedung C Departemen Keuangan, Jl. Lapangan Banteng Jakarta Pusat.

umum atau road user charge,, selain karena biaya pemungutan pajak kendaraan bermotor di bandara juga mahal”⁵⁹.

Berdasarkan pernyataan tersebut menyatakan bahwa pengenaan pajak kendaraan bermotor atas suatu kendaraan bermotor itu lebih tepatnya didasarkan atas kadar kendaraan tersebut melintasi suatu jalan (*Road User Tax*), selain informan berpendapat bahwa sulit rasanya meregistrasi ataupun mengontrol kepemilikan kendaraan bermotor jika penggunaannya hanya terbatas di area khusus saja, akan sulit melakukan registrasi kepemilikan kendaraan bermotor tersebut. Pastilah untuk menyelenggarakan proses pendaftaran dan pendataan dengan teknik menjemput bola seperti itu akan menyebabkan tingginya biaya pemungutan yang harus dikeluarkan oleh pemerintah daerah untuk pemungutan pajak kendaraan bermotor itu saja. Sejalan dengan hal tersebut menurut Kasubdit administrasi pendapatan dan investasi daerah menyatakan bahwa.

“...objek pajak kendaraan bermotor di area Bandar udara itu ada berapa sih, sepertinya tidak sebanding dengan biaya pemungutannya, jika seandainya dipungut bisa-bisa biaya pemungutannya lebih tinggi, pajak itu kan tidak boleh dipungut jika biaya pemungutannya lebih tinggi”⁶⁰.

Berdasarkan pernyataan tersebut objek pajak kendaraan bermotor di area Bandar udara dinilai tidak sepadan dengan *cost* penagihan yang akan dikeluarkan jika seandainya atas objek kendaraan bermotor tersebut benar-benar dijadikan objek pajak daerah. Sedangkan menurut data yang dikeluarkan oleh PT (Persero)

⁵⁹ Hasil wawancara dengan Bpk Lisbon Sirait Kasubdit Pajak dan Retribusi Daerah pada tanggal 7 mei tahun 2008 pukul 08.00 yang bertempat di Lt 3 Gedung C Departemen keuangan, Jl. Lapangan Banteng Jakarta Pusat.

⁶⁰ Hasil wawancara dengan Bpk Hani Kasubdit administrasi pendapatan dan investasi daerah yang dilakukan pada tanggal 21 may 2008 pukul 13.00 bertempat di gedung DEPDAGRI Lt 3, Jl. Medan merdeka Jakarta pusat.

Angkasa Pura II berikut adalah total *ground support Equipment* (GSE) yang digunakan untuk bandara Soekarno Hatta. Berdasarkan tabel 1.2 kita dapat mengetahui jumlah objek pajak kendaraan bermotor yang potensial untuk dipajaki. Apakah atas pemajakan yang dilakukan dapat mengoptimalkan penerimaan daerah yang bersumber dari pajak kendaraan bermotor, karena dasar dipungutnya suatu pajak adalah jika biaya pemungutannya tidak lebih besar dari pada pajak yang akan dipungut sesuai dengan yang dikatakan pada bab 2 dimana ciri pajak daerah adalah ongkos pemungutannya tidak boleh lebih besar daripada pajak yang akan dipungut. Sedangkan dari pihak PT. Gapura Angkasa sendiri menyikapi kondisi yang menghadapkan mereka akan dipungutnya pajak kendaraan bermotor terhadap kendaraan bermotor mereka tanpa ada pengecualian, adalah dengan menyerahkan sepenuhnya pada pihak pemerintah daerah sebagai pembuat peraturan sendiri, berikut adalah pernyataan dari pihak PT. Gapura Angkasa berkaitan dengan wacana ini.

“...kalau kami sih tidak keberatan, asal ada peraturan yang benar-benar tentang masalah ini, tapi ya jangan terlalu besar karena biaya operasional yang akan kita bayarkan mulai tahun ini untuk uji laik kendaraan kan juga besar”⁶¹.

Atas pernyataan ini pemerintah daerah yang khususnya aparat dinas pendapatan daerahnya sendiri diharapkan untuk menciptakan peraturan yang mengikat dan mengatur secara jelas mengenai pemungutan pajak kendaraan bermotor ini, jika atas kendaraan bermotor yang digunakan di area khusus seperti Bandar udara juga merupakan objek pajak yang harus dipungut ataupun tidak dipungut.

⁶¹ Hasil wawancara dengan Bpk Panji kepala bagian Internal Service PT. Gapura Angkasa pada tanggal 4 Juni Pukul 09.00 bertempat di PT. Gapura Angkasa Management Office Cengkareng

Tabel IV.1
 PERHITUNGAN KEBUTUHAN PERALATAN GSE MOTORIZED DI
 BANDARA PT (PERSERO) ANGKASA PURA II

No	Bandara	Jenis Alat	Kode	Alat Tersedia				
				PT. Gapura Angkasa	PT. JAS	PTN	Kop AP-I	PT. SRB
1	Soekarno -Hatta	Aircraft towing tractor narrow body	ATT (N/B)	10	1	1	1	
		Aircraft towing tractor wide body	ATT (W/B)	7	1	2	2	
		Air Starter Unit	ASU	10	3	1		
		Aircondition Truck	AUT	7		2		
		Bagage Towing Tractor	BTT	64	14	1		
		Belt Conveyor loader	BCL	12	5			
		Cargo Transpotter Loader	CTL	8	1			2
		Forklift cargo	FLT	7	3			1
		Ground Power Unit	GPU	10		3		5
		High Lift Loader	HLL	18	5			
		Main Deck Loader	MDL	3	1			
		Pax Boarding Stair	PBS	15	4	1		
		Lavatory Service Truck	LST	5	2	1		
		Water Service Truck	WST	6	2	1		
		Minibus		1	8			4
		Fuel Unit Truck		1				
JUMLAH				184	50	13	15	-

Data : PT (Persero) Angkasa Pura II (data diolah peneliti)

B. Analisis Perlakuan Pajak Kendaraan Bermotor yang digunakan di area Bandar udara.

Atas pengenaan pajak kendaraan bermotor dikenakan tarif umum sebesar 1,5 % untuk kendaraan bukan umum atau kendaraan yang dimiliki oleh orang pribadi, 1% untuk kendaraan bermotor umum, yaitu kendaraan seperti angkutan umum yang atas penggunaan jasanya dipungut bayaran, dan 0,5 % untuk kendaraan bermotor yang merupakan alat-alat berat dan alat-alat besar. Pajak kendaraan bermotor adalah pajak atas dasar kepemilikan dan penguasaan kendaraan bermotor, atas definisi tersebut maka pada dasarnya setiap orang yang mempunyai kendaraan bermotor adalah dijadikan objek pajak kendaraan bermotor. Tidak ada pengelompokan yang mengatur tentang kepemilikan kendaraan bermotor yang tidak melalui jalan umum atau jalan khusus. Dengan adanya ketentuan yang mengatur mengenai kendaraan bermotor tersebut, maka praktis semua kendaraan bermotor adalah merupakan objek pajak kendaraan bermotor kecuali kendaraan bermotor yang termasuk kedalam pengecualian objek pajak kendaraan bermotor. Termasuk juga kendaraan bermotor yang digunakan hanya di area khusus seperti area Bandar udara saja.

Untuk menerapkan definisi kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor yang didasarkan kepada *ability to pay principle* agaknya lebih sulit jika dihadapkan dengan fakta yang ada di lapangan. Untuk menerapkan definisi tersebut diperlukan kerjasama dari berbagai macam pihak seperti pihak Kepolisian, Jasa Raharja, dan Dinas Pendapatan Daerah sesuai dengan Instruksi Bersama (INBERS) dimana pemungutan pajak kendaraan bermotor adalah wujud

peran serta dari ketiga instansi tersebut. Selama ini pajak kendaraan bermotor dipungut karena kendaraan bermotor yang dimiliki oleh seseorang didaftarkan sebagai kendaraan bermotor yang terdaftar di Kepolisian melalui cek fisik mesin kendaraan bermotor untuk mendapatkan STNK. STNK sendiri digunakan sebagai alat identifikasi dan bukti bahwa atas kendaraan bermotor tersebut telah didaftarkan di Kepolisian (Registrasi). Sebenarnya wajib pajak mendaftarkan kendaraan bermotornya dikarenakan STNK itu sendiri, yang jika tidak diperoleh akan menyebabkan kendaraan bermotor tersebut tidak dapat melalui jalan umum. Jika seseorang memiliki STNK maka secara otomatis atas kendaraan bermotor tersebut juga membayar pajak kendaraan bermotor, hal ini dilakukan dalam rangka kemudahan administratif dalam pemungutan pajak kendaraan bermotor. Dari uraian diatas peneliti menarik kesimpulan, bahwa atas kepemilikan STNK didasarkan kepada efek memaksa dari kepolisian yang mengatur dalam penggunaan kendaraan bermotor itu sendiri, yang dimaksud dengan efek memaksa sendiri adalah ketika kendaraan tersebut memasuki jalan umum dan kendaraan bermotor tersebut dalam posisi tidak mempunyai STNK, maka pihak kepolisian berhak untuk menangkap dan menindaklanjutinya ke dalam wilayah kepolisian yang lebih dalam lagi. Seperti yang dikatakan oleh pihak Dinas Pendapatan Daerah di Kantor SAMSAT yang menyatakan sebagai berikut.

“...Pajak kendaraan bermotor itu dikenakan atas kepemilikan kendaraan bermotor yang didaftarkan di kepolisian”⁶².

⁶² Hasil wawancara dengan Bpk Nazmi Pelaksana Harian Kepala Unit SAMSAT pada tanggal 5 may 2008 pukul 15.51 yang bertempat di Kantor SAMSAT Lt 3 Jl. Gatot Soebroto Jakarta Pusat.

Dari pernyataan tersebut kita dapat menyimpulkan bahwa adanya atau dipungutnya pajak kendaraan bermotor adalah jika atas kepemilikan kendaraan bermotor tersebut didaftarkan ke kepolisian melalui kantor SAMSAT (Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap), jika tidak didaftarkan maka tidak ada sarana bagi pihak Dinas Pendapatan Daerah untuk mengecek kepemilikan/kepenguasaan kendaraan bermotor tersebut, oleh karena itu penting sekali proses registrasi dan identifikasi yang dilakukan oleh pihak Kepolisian bagian registrasi dan identifikasi seperti yang diungkapkan oleh informan sebagai berikut, bahwa "...cara memaksa orang untuk mendaftarkan kendaraannya ketika melewati jalan umum harus memiliki STNK, jika tidak memiliki maka ketentuan tilang berlaku"⁶³. Efek memaksa disini berupa surat tilang yang menandakan bahwa atas keberadaan kendaraan bermotor yang dijalankan di jalan umum adalah tidak mempunyai kelengkapan surat-surat yang disyaratkan dalam penggunaan kendaraan bermotor di jalan raya umum.

Filosofis yang sudah berubah saat ini sejalan dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang semakin hari meningkat dengan sangat signifikan, dapat ditangkap oleh Dinas Pendapatan Daerah sebagai potensi pajak yang sangat mewakili dari sisi penerimaan daerah. Dari sisi kepemilikan jelas atas semua kepemilikan kendaraan bermotor adalah merupakan objek pajak, akan tetapi akan sulit sekali menjalankan fungsi ini, karena dituntut peran serta aktif dari DIPENDA, Kepolisian, dan Jasa Raharja untuk mendata kepemilikan kendaraan

⁶³Hasil wawancara dengan Bpk Nazmi Pelaksana Harian Kepala Unit SAMSAT pada tanggal 5 May 2008 pukul 15.51 yang bertempat di Kantor SAMSAT Lt 3 Jl. Gatot Soebroto Jakarta Pusat.

bermotor yang tidak melalui jalan umum. Hal ini seperti yang terjadi pada penggunaan kendaraan bermotor yang digunakan di area khusus seperti area Bandar udara yang dimiliki oleh PT. Gapura Angkasa sebagai pengelola kendaraan bermotor tersebut dan atas kendaraan bermotor itu seharusnya dikenakan pajak kendaraan bermotor, karena selain digunakan dalam rangka kegiatan usahanya dan digunakan untuk memperoleh keuntungan sehingga atas penggunaan yang digunakan untuk kepentingan komersial itu perlu dikenakan pajak kendaraan bermotor, selain itu diperlukan kerjasama antara DIPENDA, KEPOLISIAN, Jasa Raharja untuk menjemput bola dan mengadakan proses penagihan terhadap penggunaan kendaraan bermotor yang dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor. Secara teknis tidak terlalu sulit untuk mengadakan pemungutan pajak kendaraan bermotor terhadap kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara, karena atas kepemilikan jelas penanggung jawabnya adalah PT. Gapura Angkasa dan dalam rangka pemungutan tersebut tidak ada kesulitan yang cukup signifikan, sesuai dengan pernyataan pihak pengelola PT. Gapura Angkasa yang menyatakan bahwa pihak PT. Gapura Angkasa memiliki data yang jelas mengenai kendaraan bermotor yang dimiliki dan mengidentifikasikannya dengan penomoran asset atau inventory, seperti yang dinyatakan informan sebagai berikut "...kami menamakan kendaraannya pakai nomor inventori yang dikeluarkan Gapura, jadi semacam nomor asset seperti itu"⁶⁴. Sesuai dengan pernyataan diatas sebenarnya tidak sulit untuk menginventarisir kendaraan bermotor yang dimiliki oleh pihak pengelola

⁶⁴ Hasil wawancara dengan Bpk Panji Kepala Bagian Internal Service PT. Gapura Angkasa pada tanggal 4 Juni pukul 09.00 yang bertempat di kantor management PT. Gapura Angkasa di Cengkareng.

kendaraan yang menyediakan jasa *ground handling*, karena mereka sebenarnya sudah melengkapi data mereka sendiri dengan selalu menginventarisir semua kendaraan bermotor yang mereka gunakan dalam rangka kegiatan usaha mereka. Selama ini pihak Departemen Keuangan tidak memungut pajak kendaraan bermotor atas kendaraan yang digunakan di area Bandar udara seperti dikemukakan oleh pihak Departemen Keuangan, bahwa "...sulit untuk mendaftarkan dan mendata kendaraan bermotor tersebut, karena termasuk faktor produksi⁶⁵. Sejalan dengan fakta yang ada dilapangan, maka oleh sebab itu gugurlah pendapat yang menyatakan bahwa ongkos pemungutan lebih besar dari pada objek pajak kendaraan bermotor yang dijadikan objek penerimaan daerah. Selain itu pihak DIPENDA juga dapat mengetahui jumlah kepemilikan kendaraan bermotor yang dimiliki oleh pihak PT. Gapura Angkasa dengan melakukan kerjasama dengan pihak Bea & Cukai mengenai proses impor yang terjadi atas kendaraan bermotor tersebut.

Berikut adalah gambaran pemungutan pajak kendaraan bermotor yang untuk saat ini perlakuan pajak kendaraan bermotor adalah sebagai berikut :

Pajak Kendaraan Bermotor yang harus dibayarkan pada mobil Daihatsu taruna tahun 2005

Asumsi nilai bobot 1

DPP = NJKB x Bobot

= 90.000.000 x 1

DPP = 90.000.000

⁶⁵ Hasil wawancara dengan Bpk Lisbon Sirait pada tanggal 21 May 2008 Pukul 08.00 yang bertempat di Gedung C Lt 3 Lapangan Banteng Jakarta Pusat

$$\begin{aligned}
 \text{Pajak yang terutang} &= \text{Tarif} \times \text{DPP} \\
 &= 1,5\% \times 90.000.000 \\
 &= \mathbf{1.350.000}
 \end{aligned}$$

Jadi nilai total yang harus dibayar untuk mobil Daihatsu taruna tahun 2005 adalah sebesar Rp. 1.350.000,-

Proses penghitungan diatas adalah proses penghitungan pajak kendaraan bermotor yang biasa diterapkan pada kendaraan bermotor pada umumnya. Namun bagaimana sebaiknya perlakuan atas pemungutan pajak kendaraan bermotor jika atas kendaraan bermotor yang digunakan hanya di lingkungan Bandar udara tersebut dikenakan pajak kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Departemen Keuangan diperoleh keterangan bahwa, "...akan tidak adil kalau pajak kendaraan bermotor yang digunakan di area bandara itu dikenakan tarif yang sama"⁶⁶:

Pernyataan tersebut dikarenakan bahwa atas kendaran bermotor yang digunakan hanya di area Bandar udara saja dan tidak melalui jalan umum, pengenaan pajak kendaraan bermotor atas kendaraan bermotor yang digunakan hanya di area Bandar udara saja secara nyata tidak menyumbang kontribusi terhadap eksternalitas negatif dari penggunaan kendaraan bermotor tersebut, karena atas penggunaannya tidak berdampak kepada kadar relatif kendaraan bermotor tersebut dalam menyebabkan kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan yang tidak berdampak secara luas dan merugikan kepentingan masyarakat daerah di sekitarnya dan pemerintah daerah sendiri. Oleh karena itu

⁶⁶ Hasil wawancara dengan Bpk Lisbon Sirait pada tanggal 21 May 2008 Pukul 08.00 yang bertempat di Gedung C Lt 3 Lapangan Banteng Jakarta Pusat

untuk bobot dari kendaraan tersebut sebaiknya disesuaikan dengan kontribusi negatif yang disumbangkan kepada kerusakan jalan dan kerusakan lingkungan dari kendaraan bermotor. Begitu juga dengan tariff kendaraan bermotor tersebut, sebagian besar kendaraan bermotor yang digunakan dalam area Bandar udara merupakan alat-alat besar yang digunakan untuk mengangkut peralatan pesawat dan bagasi penumpang, tarif umum yang seharusnya dikenakan terhadap kendaraan alat-alat berat adalah dikenakan dengan tariff 0,5 % dikalikan dengan DPP untuk proses penghitungannya sebagai berikut :

Contoh :

Atas kepemilikan Forklift yang dimiliki oleh perusahaan konstruksi dengan nilai Rp. 300.000.000,- besar pajak yang harus dibayarkan adalah sebagai berikut:

Asumsi bobot adalah 1,3

$$\begin{aligned} \text{DPP} &= \text{NJKB} \times \text{Bobot} \\ &= 300.000.000 \times 1,3 \\ &= 390.000.000,- \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{PKB} &= \text{Tarif} \times \text{DPP} \\ &= 0,5 \% \times 390.000.000,- \\ &= 1.950.000,- \end{aligned}$$

Jadi pajak kendaraan bermotor yang seharusnya dibayar adalah Rp 1.950.000,-

Untuk kendaraan bermotor alat-alat berat yang digunakan khusus di area Bandar udara seharusnya dikenakan bobot kurang dari bobot yang biasanya diterapkan pada kendaraan bermotor alat-alat berat yang sejenis karena perbedaan kontribusi terhadap kadar relatif kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan.

Dengan asumsi variabel dari bobot itu sendiri adalah atas kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan, maka jika atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara saja tidak menyumbang kontribusi negatif terhadap kerusakan jalan maka sebaiknya atas dua variabel tersebut hanya dikenakan 1 variabel saja yakni pencemaran lingkungan. Misalnya atas bobot kendaraan alat berat dengan asumsi bobotnya adalah 1 maka menjadi 0,5 ataupun asumsi 1,3 menjadi 0,65, hanya terjadi perubahan bobot saja dan tarif yang digunakan tetap sama. Hal ini didasarkan bahwa tarif dibuat sama untuk menghindari pelarian objek pajak dan pergeseran potensi daerah dimana akan dipilih tarifnya yang lebih rendah⁶⁷.

Akan tetapi atas pemungutan pajak kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara seperti dijelaskan dengan paparan singkat diatas bahwa jika dikenakan ketika atas kendaraan bermotor tersebut diimpor adalah kurang tepat, karena pihak kepolisian tidak akan memberikan nomor identifikasi dan registrasi karena dalam aturan yang mereka anut, nomor polisi hanya akan dikeluarkan oleh pihak kepolisian jika kendaraan bermotor tersebut melalui jalan umum sesuai dengan ketentuan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 dimana kepolisian tidak dapat mendaftarkan kendaraan bermotor yang tidak digunakan di jalan umum. Jika dipungut pun akan tidak mungkin karena dasar registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor adalah menjadi satu kesatuan didalam pemungutan pajak kendaraan bermotor, jika suatu kendaraan bermotor terdaftar di kepolisian maka atas kendaraan tersebut adalah sudah dikenakan pajak kendaraan bermotor.

⁶⁷ Hasil wawancara dengan Bpk Lisbon Sirait pada tanggal 21 May 2008 Pukul 08.00 yang bertempat di Gedung C Lt 3 Lapangan Banteng Jakarta Pusat

Atas kepemilikan dan penguasaan kendaraan bermotor yang hanya beroperasi di area khusus seperti area Bandar udara seperti yang sudah dikemukakan di atas adalah tidak dapat dipungut Pajak Kendaraan Bermotor, akan tetapi jika dikaitkan dengan latar belakang dipungutnya Pajak Kendaraan Bermotor, dimana yang melandasinya adalah untuk menutup eksternalitas yang terjadi akibat penggunaan kendaraan bermotor yang dapat kita lihat dari bobot yang dapat kita uraikan menjadi dua faktor yakni faktor pengrusakan jalan dan pencemaran udara yang tercermin pada dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, maka atas penggunaan kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara untuk kriteria pertama yakni pengrusakan jalan adalah sudah jelas tidak dapat memenuhi kriteria ini, karena penggunaan kendaraan bermotor yang hanya digunakan di area Bandar udara adalah tidak menggunakan jalan umum yang disediakan oleh pemerintah, sehingga tidak menimbulkan kerusakan fisik bagi jalan umum. Namun untuk faktor kedua yakni kriteria pencemaran udara, maka atas penggunaan kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara adalah berpotensi untuk dapat dikenakan pajak. Dasar pencemaran udara tersebut dapat didasarkan dari jenis bahan bakar kendaraan bermotor yang digunakan dan berdasarkan jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor, yang dibedakan antara lain atas jenis mesin yang 2 tak atau 4 tak, dan ciri-ciri mesin yang 1000 cc atau 2000cc yang dapat dijadikan indikator tingkat pencemaran udara yang timbul akibat penggunaan kendaraan bermotor tersebut. Atas dasar hal tersebut perlu dibuat alternatif kebijakan untuk memungut suatu pajak lingkungan atas eksternalitas negatif seperti pencemaran udara yang

masih tetap muncul atas penggunaan kendaraan bermotor yang digunakan di area khusus seperti Bandar udara sekalipun, sehingga pihak pemerintah daerah tetap tidak kehilangan potensi pajak dari penggunaan Pajak Kendaraan Bermotor di area khusus seperti area Bandar udara.

