

## BAB II

### KERANGKA PEMIKIRAN & METODE PENELITIAN

#### A. Tinjauan Pustaka.

Dalam penelitian ini, peneliti melihat hasil penelitian terdahulu mengenai Pajak Kendaraan bermotor. Berikut adalah uraian perbandingan antara penelitian yang dilakukan oleh peneliti dan penelitian terdahulu.

<b>Peneliti</b>	Maharani Ramsisari	Tiska Febrianti Kawaii
<b>Judul</b>	Kajian Hasil Penerimaan Pajak Kendaraan bermotor (Studi Tentang Pembangunan Jalan) di DKI Jakarta	Penetapan Pajak Kendaraan Bermotor atas Kendaraan Bermotor Yang Digunakan di Area Bandar Udara Dalam Rangka Peningkatan Penerimaan Daerah.
<b>Tujuan Penelitian</b>	Dengan tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang meningkat secara pesat saat ini masalah transportasi yang dihadapi oleh DKI Jakarta semakin kompleks dari segi kualitas dan kuantitas. Masalah transportasi ini	Penetapan Pajak Kendaraan Bermotor yang didasarkan atas kepemilikan dan penguasaan kendaraan bermotor yang digunakan di semua jenis jalan darat, selama ini menimbulkan banyak kerancuan di lapangan dalam menerapkan undang-undang ini, peneliti

	<p>disebabkan karena ketidakseimbangan penambahan kendaraan dan perkembangan jalan setiap tahunnya. Pajak kendaraan bermotor adalah <i>Earmarked Tax</i> dimana pemungutan pajak kendaraan bermotor adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran tertentu yang sudah spesifik yang digunakan untuk memelihara jalan-jalan. <i>Earmarked taxes dan road user taxation</i> merupakan konsep dasar yang melatarbelakangi diberlakukannya pajak kendaraan bermotor dimana prinsip <i>road user taxation</i> adalah menekankan pada biaya</p>	<p>menemukan fakta di lapangan bahwa atas kepemilikan kendaraan bermotor yang digunakan di area khusus seperti area Bandar udara. Padahal konsep pemungutan pajak kendaraan bermotor pada awalnya didasarkan pada konsep <i>Road User Taxation</i> dan <i>Earmarked Tax</i> yang sudah tidak diterapkan lagi saat ini. Untuk itulah tujuan dari penelitian skripsi ini Untuk mengetahui penetapan Pajak Kendaraan Bermotor atas kendaraan Bermotor yang digunakan di area khusus seperti di area Bandar udara dan bagaimana perlakuan perpajakan yang sesuai atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara.</p>
--	--	---

	<p>pengrusakan jalan, sedangkan <i>earmarked taxes</i> lebih menitikbertkan pada proses pengalokasiannya. Jadi menurut peneliti terdapat korelasi antara pendapatan yang diperoleh dari pajak kendaraan bermotor dan pembiayaan pembangunan jalanan. Tujuan dari penelitian ini adalah bagaimana mengimplementasi <i>earmarked tax</i> pada pajak kendaraan bermotor dan alternatif kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu-lintas dengan cara pengalokasian hasil pajak kendaraan bermotor kepada pembangunan jalan-jalan umum,</p>	
--	---	--

	sehingga terjadi pengurangan kemacetan di DKI Jakarta. kendaraan bermotor.	
<b>Metode Penelitian</b>	Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan cara pengumpulan data melalui menginterview ( <i>in depth interview</i> ) orang-orang yang berkompeten dalam bidang pemungutan pajak kendaraan bermotor.	Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan cara pengumpulan data dengan mewawancarai orang-orang yang berkompeten dalam bidang pemungutan pajak kendaraan bermotor.
<b>Hasil Penelitian</b>	Dalam skripsi ini dibahas bagaimana perkembangan jalan di DKI Jakarta dikaitkan dengan pajak kendaraan bermotor yang telah wajib pajak bayar saat ini sudah tidak	Dalam skripsi ini dibahas bagaimana perbedaan antara peraturan perundangan dan implementasi atas peraturan perundangan tersebut di lapangan. Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor

	<p>dilaksanakan lagi, tapi secara teoritis masih terdapat hubungan antara pembangunan jalan yang didapat dari alokasi pajak kendaraan bermotor. Alternatif lain yang dapat digunakan untuk mengatasi masalah lalu-lintas yang disebabkan karena ketidakseimbangan jumlah kendaraan bermotor dengan jumlah jalan di DKI Jakarta adalah dengan mengaplikasikan biaya <i>congesti</i>. Dimana hasil pemungutan pajak yang didapatkan dari biaya <i>congesti</i> yang dipungut ketika kita melewati suatu jalan tertentu adalah khusus dialokasikan</p>	<p>didasarkan atas INBERS (instruksi bersama) yang dikeluarkan oleh pemerintah, dimana pajak kendaraan bermotor dipungut dengan dasar kesepakatan 3 instansi seperti jasa raharja, kepolisian dan DIPENDA. Oleh karena itulah untuk mengeluarkan suatu kebijakan pemungutan pajak kendaraan bermotor perlu koordinasi yang optimal dari ketiga instansi tersebut, jika tidak terjadi sinergi maka tidak akan terjadi pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor. Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor atas Kendaraan Bermotor yang digunakan di area Bandar udara menurut ketentuan yang dikeluarkan oleh DIPENDA adalah dikenakan Pajak Kendaraan</p>
--	---	--

	<p>dengan tujuan spesifik dalam rangka pengembangan jalan di kota Jakarta. Alternatif ini dijadikan suatu cara untuk mengawasi dan membatasi penggunaan</p>	<p>Bermotor, sedangkan menurut ketentuan Kepolisian atas kendaraan bermotor yang hanya beroperasi di area khusus saja, adalah tidak ada kewajiban untuk mendaftarkannya di kepolisian. Sedangkan pihak DIPENDA dapat memungut Pajak Kendaraan Bermotor adalah jika atas kepemilikan kendaraan bermotor tersebut terdaftar di kepolisian. Oleh karena itulah atas penetapan Pajak Kendaraan Bermotor yang digunakan di area Bandar udara adalah tidak dapat dipungut Pajak Kendaraan Bermotor.</p>
--	---	---

Sumber : Dari Berbagai Sumber (Data Diolah Peneliti)

Dari penelitian ini penulis mengetahui apa latar belakang dipungutnya pajak kendaraan bermotor dan bagaimana mekanisme pemungutan pajak kendaraan bermotor saat ini. Bagaimana fungsi pemungutan pajak kendaraan

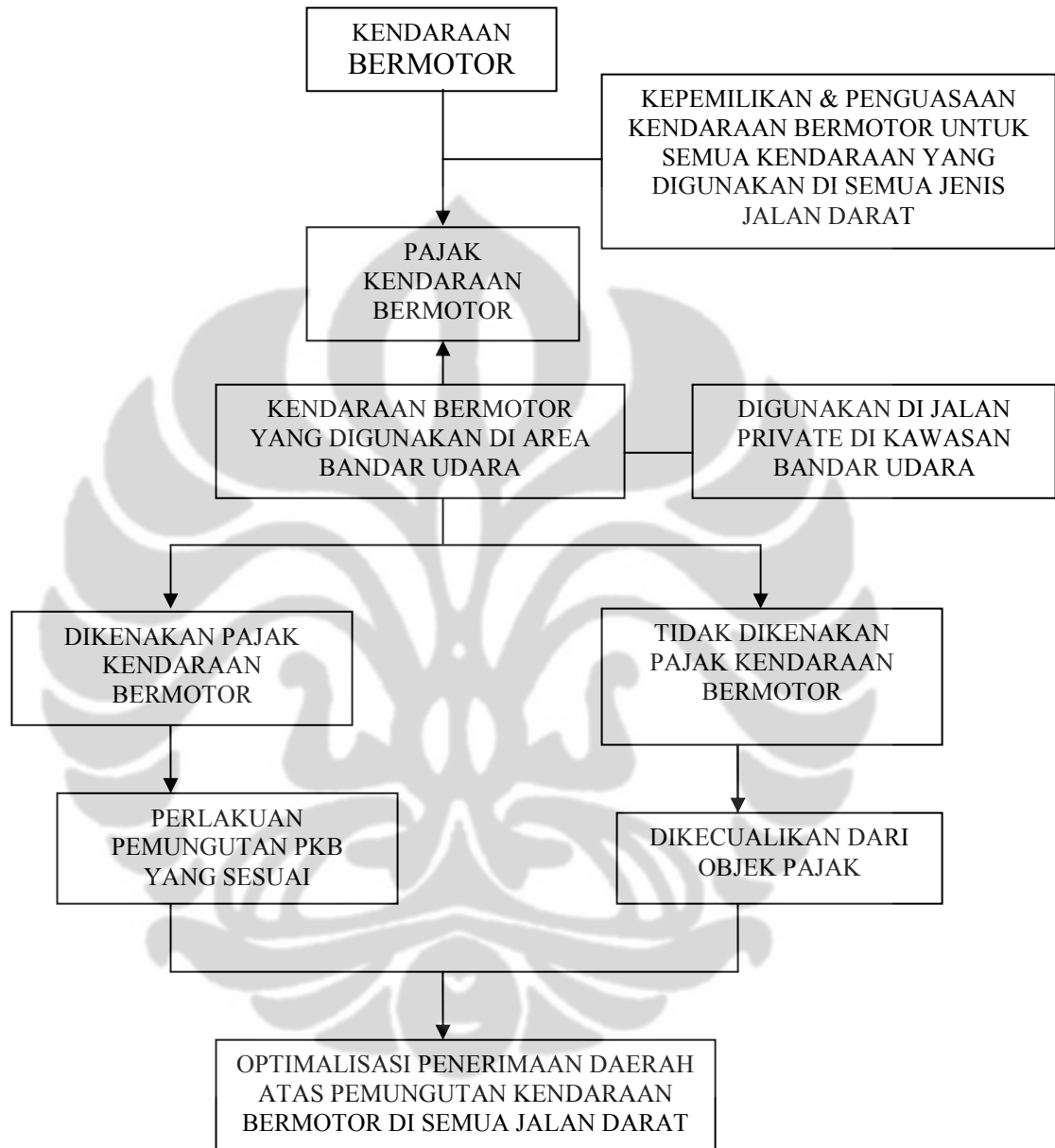
bermotor dikaitkan dengan pembangunan infrastruktur yang secara langsung dapat kita nikmati (*earmarked tax*), jadi seharusnya terdapat keterkaitan antara pembangunan sarana publik dengan pajak kendaraan bermotor yang kita bayarkan, namun sekarang aplikasinya berkembang dengan pemungutan pajak kendaraan bermotor yang tidak berefek langsung kepada pembayar pajak dan aplikasi dari *earmarked tax* sendiri tidak dapat diterapkan di Indonesia. penulis disini mencoba mengetahui bagaimana pengenaan pajak kendaraan bermotor yang tidak menggunakan sarana dan fasilitas jalan umum.

### **B. Kerangka Pemikiran**

Pada bagian ini berisi mengenai kerangka pemikiran penulis yang merupakan konsep-konsep dan pemahaman penulis akan permasalahan dan fenomena yang terjadi seputar pajak kendaraan bermotor. Pada bagian ini penulis akan menuliskan mengenai skema pemikiran penulis akan alternatif kemungkinan yang akan timbul jika pajak atas kendaraan bermotor yang digunakan di area bandara dijadikan sebagai objek pajak ataupun tidak dijadikan sebagai objek pajak kendaraan bermotor berdasarkan dari berbagai teori yang dikumpulkan oleh penulis, maka diperoleh beberapa konsep yang digunakan untuk menggambarkan suatu fenomena yang penulis pikir perlu untuk dijadikan dasar oleh penulis untuk melakukan penulisan agar penulisan skripsi ini mempunyai dasar pemikiran yang benar dan tidak melenceng dari kerangka pemikiran awal ini. Berikut adalah kerangka pemikiran yang penulis jabarkan dalam suatu bagan.

Gambar I.1

## Kerangka Pemikiran



Sumber : dari berbagai sumber (Diolah oleh Peneliti)

Berdasarkan bagan I.1 penulis menyimpulkan bahwa atas penggunaan kendaraan bermotor yang kita pergunakan sehari-hari dan kita gunakan di semua jenis jalan darat, maka atas semua penggunaan itu dikenakan pajak atas kendaraan



bermotor. Pajak kendaraan bermotor dipungut berdasarkan spesifikasi tertentu (*Earmarked Tax*) untuk pembiayaan jalan-jalan umum yang dibangun oleh pemerintah<sup>11</sup>. Namun saat ini Indonesia tidak menganut konsep *earmarked tax*.

Berdasarkan bagan I.1 terdapat perlakuan khusus bilamana terhadap kendaraan bermotor yang digunakan di kawasan terbatas misalnya di area Bandar udara yang selama ini tidak dikenakan pajak. Atas dasar itulah peneliti ingin mengetahui sebab mengapa kendaraan yang digunakan di area Bandar udara tidak dikenakan pajak, apakah karena kendaraan yang digunakan di area Bandar udara hanya digunakan di kawasan terbatas yang bersifat *private* dan jalan yang dilalui kendaraan tersebut adalah bukan dibangun oleh pemerintah daerah, padahal seperti dikatakan diatas bahwa objek pajak kendaraan bermotor adalah semua kendaraan yang digunakan di semua jenis jalan darat. Peneliti disini ingin mengetahui apa yang menjadikan dasar dibuatnya kebijakan tersebut. Jika dipungut bagaimana perlakuan perpajakannya, apakah akan ada perlakuan tarif baru atas kendaraan yang digunakan di kawasan terbatas tersebut mendapat perlakuan khusus dengan tarif tersendiri atau atas penggunaan kendaraan bermotor yang digunakan di kawasan khusus tersebut tetap akan diperlakukan sama dengan kendaraan bermotor yang melalui jalan-jalan umum dengan menggunakan tarif yang sama dengan yang sekarang digunakan atas kendaraan bermotor yang digunakan di jalan umum. Dan jika tidak dipungut bagaimana perlakuannya yang sesuai agar tidak terjadi *grey area* dalam penentuan objek pajaknya dengan cara memasukkan objek kendaraan bermotor yang digunakan di

---

<sup>11</sup> Haula Rosdiana & Rasin Tarigan, *Perpajakan Teori dan Aplikasi*, Jakarta:PT RajaGrafindo Persada, 2005, hal 92

area Bandar udara sebagai yang dikecualikan dari objek pajak dengan ini diharapkan adanya kepastian hukum yang mengikat, sehingga tidak ada lagi kebingungan dalam penentuan objek pajak atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara

## **C. Kerangka Teori**

### **C.1 Konsep Pajak Daerah**

Dalam era otonomi daerah sekarang ini daerah diberikan kewenangan yang lebih besar untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Tujuannya antara lain adalah untuk lebih mendekatkan pelayanan pemerintah kepada masyarakat, memudahkan masyarakat untuk memantau dan mengontrol penggunaan dana yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), selain untuk menciptakan persaingan yang sehat antar daerah dan mendorong timbulnya inovasi. Sejalan dengan kewenangan tersebut pemerintah daerah diharapkan lebih mampu menggali sumber-sumber keuangan khususnya untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan pemerintahan dan pembangunan di daerah nya melalui Pendapatan Asli Daerah (PAD). Kebijakan perimbangan keuangan antara pusat dengan daerah dilakukan dengan mengikuti pembagian wewenang (*money follows function*). Hal ini berarti bahwa hubungan keuangan pusat dan daerah perlu diberikan pengaturan sedemikian rupa, sehingga kebutuhan pengeluaran yang akan menjadi tanggung jawab daerah dapat dibiayai dari sumber-sumber penerimaan yang ada<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Anggito Abimanyu, *Evaluasi UU No 34 tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, Jakarta : Pusat Kajian Ekonomi & Keuangan BAPEKKI, 2005, hal 29.

Menurut Edwin Robert Anderson Seligman, dalam *essay on taxation* (New York, 1925) sebagaimana dikutip oleh Brotodiharjo menyatakan bahwa “*Tax is a compulsory contribution from the person, to the government to defray the expenses incurred in the common interest of all, without reference to special benefit conferred*”<sup>13</sup>. Kata “*the person*” menunjukkan bahwa pajak dibayar ditanggung oleh orang baik orang pribadi maupun badan. Kata *government* menunjukkan bahwa pajak dibayarkan kepada pemerintah dalam berbagai bentuknya. Jadi, pajak tersebut bisa dibayar atau dipungut oleh pemerintah pusat, pemerintah daerah atau pemerintahan yang bersifat internasional (misalnya kerja sama regional, internasional atau organisasi internasional)<sup>14</sup>.

Berdasarkan definisi pajak secara umum sebenarnya definisi pajak daerah tidak begitu jauh berbeda, berikut adalah definisi pajak daerah

“...pajak daerah adalah pungutan wajib yang dilakukan kepada orang pribadi atau badan yang dilakukan oleh pemerintah daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah”<sup>15</sup>

Ruang lingkup pajak daerah terbatas pada objek yang belum dikenakan pajak pusat<sup>16</sup>. Pajak sifatnya dapat dipaksakan bahkan dalam memungut pajak fiskus juga mendapat wewenang dari undang-undang untuk mengadakan tindakan memaksa wajib pajak dalam bentuk penyitaan harta tetap. Bahkan dalam sejarah hukum pajak di Indonesia dikenal adanya lembaga sandera (*Gijzeling*), yakni

<sup>13</sup> Edwin RA Seligman sebagaimana dikutip oleh R Santoso Brotodiharjo, *Pengantar Ilmu hukum Pajak*, Bandung:PT Eresco, 1986, hal 3

<sup>14</sup> Haula Rosdiana dan Rasin Tarigan, *op. cit*, hal 44

<sup>15</sup> Mardiasmo, *Perpajakan*, Jogjakarta: Andi, 2006, hal 98-99

<sup>16</sup> Sony Devano dan Siti Kurnia, *Perpajakan Konsep, Teori, dan Isu*, Jakarta:Kencana, 2006, hal 41

wajib pajak yang pada dasarnya mampu membayar pajak, akan tetapi selalu menghindar dengan berbagai dalih untuk tidak membayar pajak, maka fiskus dapat menyandera wajib pajak yang bersangkutan dengan memasukkannya ke dalam kurungan<sup>17</sup>. Dengan peraturan perpajakan, maka keabsahan yuridis hukum pajak sebagai hukum publik mempunyai kekuatan memaksa dari pemerintah kepada wajib pajak. Pelaksanaan dari peraturan pajak tersebut telah memberi kekuatan untuk mengharap warga negara mematuhi peraturan yang ada<sup>18</sup>.

Menurut pendapat Bird, pajak daerah mempunyai karakteristik<sup>19</sup> sebagai berikut :

- A “trully local” tax might be defined as one of that is :*
- a. Assessed by a local government.*
  - b. At rates dedicated by that government*
  - c. Collected by that government, and*
  - d. Whoose proceeds accrue to that government*

Berdasarkan kriteria tersebut, pajak daerah dipungut oleh pemerintah daerah dan dipungut oleh pemerintah daerah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kepentingan daerah sebagai sumber pendapatan daerah.

Antara pajak umum dan pajak daerah (terutama yang mengenai asas-asas hukumnya), dapat dikatakan tidak ada perbedaannya yang prinsip<sup>20</sup>. Lapangan pajak daerah ialah lapangan yang belum digali oleh negara. Ketentuan seperti itu maksudnya ialah untuk mencegah pemungutan pajak ganda yang akibatnya sangat memberatkan para wajib pajak. Dalam hal suatu pungutan pajak oleh daerah akan

<sup>17</sup> Safri Nurmantu, *Pengantar Perpajakan*, Jakarta : Granit, 2003, hal 19

<sup>18</sup> Salamun AT, *Pajak, Citra & bebannya*, Jakarta : PT Bina Rena Pariwisata, 1990, hal 19

<sup>19</sup> Richard M.Bird, *Threading the Fiscal Labyrinth:Some Fiscal issues in Fiscal Decentralization, Tax Policy in real world*, ed. Joel Slemrod, Melbourne:Cambridge University Press, 1999, hal 147

<sup>20</sup> R Santoso Brotodiharjo, *op.cit*, hal 104

merupakan suatu pajak ganda, maka daerah hanya dapat memungut tambahan (atau opsen) saja atas pajak yang dipungut oleh negara itu<sup>21</sup>. Sistem perpajakan daerah sebenarnya merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sistem perpajakan yang berlaku secara nasional<sup>22</sup>.

Pajak daerah memiliki ciri-ciri yang tidak jauh berbeda dengan pajak pusat, dimana dengan ciri tersebut kita dapat mengetahui alasan dipungutnya pajak tersebut dan apa yang mendasari dipungutnya pajak tersebut. dari 3 poin ciri-ciri umum pajak daerah ini kita dapat merefleksikannya sebagai suatu sistem dasar pemungutan pajak daerah di Indonesia. Adapun ciri-ciri yang dimaksud khususnya yang terjadi di banyak negara berkembang sebagai berikut<sup>23</sup>:

- a. Pajak daerah secara ekonomis dapat dipungut, ini berarti perbandingan antara penerimaan pajak harus lebih besar dibandingkan dengan ongkos pemungutannya. Akan menjadi sangat rancu apabila ongkos pemungutan pajak daerah lebih tinggi daripada penerimaan pajaknya, hal ini akan menyebabkan kerugian bagi pemerintah daerah dalam proses pemungutannya “lebih besar pasak daripada tiang”
- b. Relatif stabil, artinya penerimaan pajaknya tidak berfluktuasi terlalu besar, kadang-kadang meningkat secara drastis dan ada kalanya menurun secara tajam.
- c. Tax basenya harus merupakan perpaduan antara prinsip keuntungan (*benefit*) dan kemampuan untuk membayar (*ability to pay*).

Devas menyatakan bahwa pajak daerah yang dilaksanakan dapat dinilai dengan ukuran-ukuran sebagai *op.cit* ai berikut<sup>24</sup>:

---

<sup>21</sup> *Ibid* hal 104

<sup>22</sup> Roy V Salomo, *Keuangan Daerah di Indonesia*, Jakarta : STIA LAN Press, 2002, hal

<sup>23</sup> Anggito Abimanyu, *op. cit*, hal 32-33

<sup>24</sup> Nick Devas, *Keuangan Pemerintah daerah di Indonesia*, Jakarta: UI Press, 1989, hal 61

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

Dalam pemungutan pajak terdapat justifikasi (pembenaran atau dasar), sehingga fiskus berwenang untuk memungut pajak. Untuk mendapatkan justifikasi pemungutan pajak suatu negara menyebabkan fiskus negara yang bersangkutan merasa punya wewenang untuk memungut pajak dari penduduk wilayahnya. Dengan kata lain apakah yang menjadi dasar bagi fiskus suatu negara sehingga fiskus tersebut berani mengambil dengan paksa harta atau penghasilan penduduknya. Untuk mendapatkan justifikasi pemungutan pajak maka dalam

hukum pajak telah timbul beberapa teori yang termasuk dalam asas pemungutan pajak menurut falsafah hukum, yakni <sup>25</sup>:

1. Teori Asuransi, dimana kewajiban negara adalah melindungi warga negaranya dari segala bentuk ancaman yang akan membuat keselamatan dan keamanan jiwa dan harta bendanya terenggut. Teori ini menekankan pada rakyat sebagai pihak yang dilindungi harus memberikan iuran atau pembayaran kepada negara. Berdasarkan teori asuransi ini fiskus berwenang, berhak memungut pajak dari penduduknya, karena negara dianggap sama dengan perusahaan asuransi yang memberi perlindungan kepada rakyatnya.
2. Teori Kepentingan, menekankan pada keadilan dan keabsahan pemungutan pajak berdasarkan kepada besar kecilnya kepentingan masyarakat dalam suatu negara. Bahwa penetapan beban pajak yang harus dibayar oleh rakyat berdasarkan pada tingkat kepentingan rakyat kepada negaranya termasuk masalah kepentingan akan perlindungan atas jiwa beserta harta bendanya. Sehingga negara berhak memungut penduduknya karena penduduk negara tersebut mempunyai kepentingan kepada negara.
3. Teori Bakti, dimana penduduk harus tunduk, patuh kepada negara, karena negara dalam kenyataannya sejak dahulu sudah ada, dan diakui eksistensinya baik oleh penduduk maupun oleh negara lain. Penganut teori ini menganjurkan menganjurkan untuk membayar pajak kepada negara dengan tidak mempermasalahkan apa yang menjadi basic atau dasar bagi negaranya untuk memungut pajak pada penduduknya. Penganut teori bakti menganjurkan untuk membayar pajak kepada negara dengan tidak bertanya-tanya lagi apa yang menjadi dasar bagi negara untuk memungut pajak. Karena organisasi atau lembaga yakni negara telah ada sebagai suatu kenyataan, maka penduduknya wajib secara mutlak membayar pajak, wajib berbakti kepada negara.
4. Teori Gaya Pikul, teori ini didasarkan pada kemampuan dan kekuatan setiap pribadi masyarakatnya untuk membayar pajak dan menghidupi diri sendiri beserta kemampuan untuk memikul beban kehidupan lainnya., dan bukan pada besar kecilnya kepentingan tiap-tiap penduduk.
5. Teori Gaya Beli, teori ini memandang fungsi pemungutan pajak sebagai suatu cara memanfaatkan gaya beli dari masyarakat untuk kepentingan negara dalam menjalankan fungsi pemerintahan dan menyalurkannya kembali ke masyarakat dalam

---

<sup>25</sup> Safri Nurmantu, *op. cit*, hal 76-78

bentuk pemberian fasilitas social, ekonomi, pertahanan dan keamanan, dengan maksud memberikan rasa adil, aman, dan sejahtera bagi masyarakat. Negara dapat memanfaatkan kekuatan dan kemampuan beli (daya beli) masyarakat untuk kepentingan negara yang pada akhirnya akan dikembalikan atau disalurkan kembali pada masyarakat, untuk kesejahteraan masyarakat

Pemungutan pajak sendiri pada mulanya diwarnai dengan bentuk penindasan dan kesewenangan hanya untuk kesenangan penguasa semata. Namun hal tersebut lambat laun berubah dan masyarakat pun kian mengerti dan membuat orang lebih menghargai hak asasi manusia. Menurut Smith seorang filsuf yang dianggap sebagai bapak aliran ekonomi klasik berpendapat bahwa, pemungutan pajak hendaknya didasarkan atas empat azas yakni *equity*, *certainty*, *convenience* dan *economy*. *Equity* mengandung arti bahwa keadaan yang sama atau orang yang berada dalam keadaan yang sama harus dikenakan pajak yang sama, tekanan pajak di antara subjek pajak masing-masing hendaknya dilakukan seimbang dengan kemampuannya, yaitu seimbang dengan penghasilan yang dinikmatinya di bawah perlindungan negara. Dasar yang dijadikan pengenaan pajak bagi pembayar pajak sehingga setiap pembayar pajak diperlukan sama adalah *ability to pay* yang diukur dari konsumsi dan produksi seseorang. Alat untuk menguji *ability to pay* seseorang itu adalah<sup>26</sup>:

- Kemampuan seseorang untuk membayar pajak dilihat dari pengeluaran yang dilakukan. Dengan pengeluaran yang dilakukan, maka akan dianggap mampu untuk membayar pajak. Tentu pengenaan pajaknya pun adalah relative sesuai dengan besaran pengeluaran seseorang (*Expenditure*)
- Kekayaan yang dimiliki seseorang akan menunjukkan kemampuan dia membayar pajak (*Property*)

---

<sup>26</sup> Sony Devano dan Siti Kurnia, *op. cit*, hal 57



- Harta kekayaan yang dapat menghasilkan penghasilan yang dimiliki seseorang, maka akan dianggap mampu untuk membayar pajak (*Product*)

Faktor yang melatarbelakangi dibuatnya teori *Ability To Pay Principle* adalah jumlah beban pajak dipikul oleh individu sesuai dengan kemampuannya untuk memikul beban pajak itu, dengan memperhatikan semua sifat-sifat yang melekat pada individu, sehingga kerugian yang timbul sebagai akibat pengenaan pajak akan menjadi sama<sup>27</sup>.

## C.2 Konsep Pajak Kendaraan Bermotor.

Sebagai sumber pendapatan asli daerah yang bersumber dari pajak daerah yang paling diandalkan, Pengenaan PKB tidak mutlak ada pada seluruh daerah provinsi di Indonesia. Hal ini berkaitan dengan kewenangan yang diberikan kepada pemerintah provinsi untuk mengenakan atau tidak mengenakan suatu jenis pajak provinsi. Untuk dapat dipungut pada suatu daerah provinsi pemerintah daerah harus terlebih dahulu menerbitkan Peraturan Daerah tentang PKB yang akan menjadi landasan hukum operasional dalam teknis pelaksanaan pengenaan dan pemungutan PKB di daerah provinsi yang bersangkutan. Pemerintah provinsi diberi kebebasan untuk menetapkan apakah PKB ditetapkan dalam satu peraturan daerah atau ditetapkan dalam dua peraturan daerah yang terpisah<sup>28</sup>.

Objek pajak daerah hasilnya lebih kecil jika dibandingkan dengan objek pajak pusat yang menguasai lahan pajak yang tentunya lebih subur<sup>29</sup>. Perbedaan yang dilakukan antara pajak pusat dan daerah adalah untuk menentukan kewenangan pemungutan pajak dan menghindari adanya pajak berganda. Alasan

---

<sup>27</sup> *Ibid*, hal 58.

<sup>28</sup> Marihot P Siahaan, *op.cit*, hal 138

<sup>29</sup> Nick Devas, *op. cit*, hal 86

pemajakan kendaraan bermotor adalah karena dampak negatif yang muncul akibat penggunaan kendaraan bermotor seperti faktor kerusakan jalan dan faktor efisiensi transportasi sebagai unsur ekonomi dalam menghitung dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dijadikan sebagai dasar pemungutan pajak kendaraan bermotor. Sebenarnya pemungutan pajak kendaraan bermotor adalah sebagai timbal balik bagi pemerintah daerah sebagai akibat dari penggunaan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah daerah, yakni jalan umum. Pajak kendaraan bermotor dikenakan atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Termasuk dalam objek PKB 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 sarana olahraga dan rekreasi. Pengertian kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor meliputi kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor yang terdaftar di daerah provinsi yang bersangkutan; kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor di daerah provinsi selama jangka waktu tertentu, misalnya 90 hari berturut-turut termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar<sup>30</sup>. Sedangkan yang tidak termasuk objek pajak, yaitu kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh pihak sebagai berikut<sup>31</sup>:

- ❖ Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor milik BUMN dan BUMD tidak dikecualikan sebagai objek PKB
- ❖ Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik.

---

<sup>30</sup> Marihot P Siahaan, *op. cit.* hal 140

<sup>31</sup> *Ibid*, hal 141

Ketentuan tentang pengecualian pengenaan PKB bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada keputusan menteri keuangan.

- ❖ Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh subjek pajak lainnya yang diatur dengan peraturan daerah.

Secara teoritis besarnya pokok pajak kendaraan bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif pajak dengan dasar pengenaan pajak. Secara umum, perhitungan PKB adalah sesuai dengan rumus tarif pajak dikalikan dengan dasar pengenaan pajak, dimana pengenaan pajaknya berasal dari nilai jual kendaraan bermotor berdasarkan harga pasaran umum dikalikan dengan bobot yang dinyatakan dengan 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<sup>32</sup>, hal ini terkait dengan fungsi pajak sebagai alat untuk menentukan politik perkonomian, pajak memiliki kegunaan dan manfaat pokok dalam eningkatkan kesejahteraan umum, suatu nergara tidak akan mungkin menghendaki merosotnya kehidupan ekonomi masyarakatnya. Umumnya dikenal dengan dua macam fungsi pajak, yakni:

1. Fungsi Budgetair, yaitu fungsi pajak sebagai alat untuk mengisi kas Negara yang digunakan untuk membiayai kegiatan pemerintahan dan pembangunan.
2. Fungsi Regulasi sebagai alat mengatur untuk mencapai tujuan, misalnya : pemungutan pajak kendaraan bermotor sebagai faktor

---

<sup>32</sup> *Ibid*, hal 144

efisiensi transportasi sebagai unsur ekonomi, dalam hal ini fungsi regulerend mengatur agar penggunaan kendaraan bermotor dibatasi penggunaan dalam hal mengatur eksternalitas negatif yang mungkin timbul dari penggunaan kendaraan bermotor<sup>33</sup>.

Menurut Schultz dasar pengenaan pajak terhadap kendaraan bermotor dapat ditentukan sebagai berikut <sup>34</sup>:

- a. *Gross Weight/Net Weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor)
- b. *Horse Power* (kekuatan mesin)
- c. *Ownership* (kepemilikan)
- d. *Seat Capacity* (kapasitas tempat duduk)
- e. *Type* (jenis kendaraan)

Dasar pengenaan pajak terhadap *gross weight/net weight* disebabkan karena semakin berat suatu kendaraan maka semakin besar pula kerusakan yang ditimbulkannya di jalan raya. Sedangkan kriteria *horse power* disebabkan semakin besar *cylinder capacity* suatu kendaraan, maka semakin besar pajaknya. *Ownership* berhubungan dengan kepemilikan kendaraan tersebut apakah milik pribadi atau badan dan dibedakan menjadi dua jenis yaitu kendaraan umum dan kendaraan motor pribadi. *Seat capacity* berkaitan dengan sedikit atau banyaknya tempat duduk di kendaraan tersebut, besarnya pajak ikut diperhitungkan. Selain mengenai pengenaan pajak terhadap beberapa criteria kendaraan bermotor, pemerintah dapat pula memeungut biaya lain oleh karena akibat-akibat yang

---

<sup>33</sup> Anggito Abimanyu, *op.cit* hal 33

<sup>34</sup> William J. Schultz & Haris Lowell, *American Public Finance*, New Jersey: Prentice Hall Inc., 1965, hal. 331.

ditimbulkan oleh kendaraan bermotor. Dalam uraian berikutnya, dikenal pula apa yang disebut dengan *spillover cost*. *Spillover cost* adalah ongkos-ongkos yang disebabkan oleh penambahan dalam jumlah pemakai yang menambah jumlah kemacetan di jalan raya, penambahan dalam pencemaran udara serta akibat-akibat yang mengurangi keindahan, kebisingan dan pemandangan yang kotor<sup>35</sup>.

Pajak kendaraan bermotor adalah pajak yang sifatnya Objektif. Pajak objektif dimulai dengan objeknya seperti keadaan, peristiwa, perbuatan, dan lain-lain baru kemudian dicari orangnya yang harus membayar pajaknya atau subjek pembayar pajaknya. Atas pajak kendaraan bermotor kewajiban pajak objektifnya ditentukan ketika adanya kepemilikan dan atau penguasaan atas kendaraan bermotor terjadi dan atas pembayaran pajak kendaraan bermotornya yang ditanggung oleh pemilik kendaran bermotor tersebut. Berdasarkan penggolongan serta jenis-jenis pajak, jika berdasarkan kriteria pembayar pajak, maka pajak atas kendaraan bermotor adalah merupakan pajak tidak langsung karena beban pajak yang dipikul seseorang atau badan (*tax burden*) dapat dilimpahkan (*tax shifting*) kepada pihak lain baik *forward shifting* (pajak dilimpahkan kepada konsumen) ataupun *backward shifting* (pajak dilimpahkan ke harga pokok pajak)<sup>36</sup>. Pada pajak tidak langsung juga tidak diperhatikan pula kondisi wajib pajak, seperti besarnya penghasilan dan jumlah tanggungan yang dapat mengurangi jumlah pajak yang harus dibayar.

---

<sup>35</sup> *Ibid*, hal 146

<sup>36</sup> Sony Devano dan Siti Kurnia, *op.cit* Hal 44-45

Sifat pungutan pajak atas kendaraan bermotor adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran tertentu yang sudah spesifik (*earmarked tax*) dan hasil pemungutan pajak atas kendaraan bermotor, misalnya digunakan untuk memelihara jalan-jalan. Oleh karena itulah, jenis pungutan pajak ini mempunyai beberapa kelebihan khususnya masalah transparansi dan akuntabilitas penggunaannya<sup>37</sup>. Hanya saja konsep *earmarked tax* tidak diaplikasikan di Indonesia dikarenakan Indonesia menganut sistem *general pot* dimana penerimaan yang bersumber dari pajak dikumpulkan menjadi satu tanpa membedakan jenis pajaknya. *Earmarked Tax* dan *Road User Taxation* merupakan konsep dasar yang melatarbelakangi di berlakukannya Pajak kendaraan Bermotor. Dimana prinsip *Road User Taxation* adalah menekankan pada biaya pengrusakan jalan, sedangkan *Earmarked Tax* lebih menitikberatkan pada proses pengalokasiannya. Pengaplikasian kedua konsep tersebut dapat terlihat dari pendekatan yang digunakan untuk mengetahui DPP PKB yang tercermin dari bobot kendaraan bermotor. Pendekatan yang dipakai yaitu, pendekatan *the cost of service* yang artinya besarnya pajak sebanding dengan biaya yang ditimbulkan oleh pemakai jalan. Maksudnya adalah pajak yang dikenakan untuk setiap kendaraan bermotor tergantung pada beratnya kendaraan tersebut berjalan di jalan raya<sup>38</sup>. Pembiayaan jalan raya harus dibebankan kepada semua pemakai jalan raya dengan mengenakan pajak jalan dan pajak kendaraan bermotor dan pungutan-pungutan lainnya sedemikian rupa, sehingga pembiayaan jalan raya tersebut dapat ditutupi. Untuk mencapai keserasian antara besarnya

---

<sup>37</sup> Haula Rosdiana dan Rasin Tarigan, *op. cit.* Hal 92

<sup>38</sup> Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi & Manajemen Pengangkutan*, Jakarta : LPFE UI, 1981, hal 53

biaya jalan raya dan besarnya pajak yang dikenakan kepada pemakai jalan raya, terdapat dua pendekatan dalam menetapkan besarnya pembebanan biaya jalan raya kepada pemakai jalan, yakni<sup>39</sup> :

- a. Pendekatan *benefits received*. Pemakai jalan atau pemilik kendaraan bermotor dikenakan pajak sebanding dengan manfaat yang diterima. Pendekatan ini dipakai untuk kebijaksanaan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi. Kendaraan komersial yang penting peranannya dalam melancarkan arus barang dan penumpang diberikan keringanan pajak. Sedangkan kendaraan sedan mewah yang pemiliknya sangat mampu membayar, dikenakan pajak tinggi.
- b. 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 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.

Pendekatan *the cost of service* kurang memperhatikan keadaan daya beli dan kemampuan masyarakat, sehingga kurang sejalan dengan kebijakan untuk merangsang pertumbuhan golongan ekonomi lemah, sedangkan pendekatan *benefits received* lebih cenderung bersifat diskriminatif terhadap jenis kendaraan bermotor. Namun diatas semua hal itu dua pendekatan ini banyak digunakan dan merupakan dasar dari pengenaan pajak kendaraan bermotor<sup>40</sup>.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **D.1 Pendekatan Penelitian.**

Adapun pendekatan penelitian ini adalah bersifat kualitatif yang akan didukung oleh data primer yang didapat dari wawancara dengan pihak-pihak

---

<sup>39</sup> Azhari A Samudra, *op.cit*, hal 143

<sup>40</sup> *Ibid*, hal 144

DINPENDA DKI JAKARTA dan data sekunder berasal dari buku-buku, literatur dan peraturan perundangan. Pendekatan kualitatif menurut Creswell, pengertian penelitian kualitatif adalah :

*“...This study is defined as an inquiry process of understanding a social or human problem, based on building a complex, holistic picture, formed with words, reporting detailed views of information, and conducted in a natural setting”<sup>41</sup>*

Proses penelitian kualitatif dimulai dengan menyusun asumsi dasar dan aturan berpikir yang akan digunakan dalam penelitian. Asumsi dan aturan berpikir tersebut selanjutnya diterapkan secara sistematis dalam pengumpulan dan pengolahan data untuk memberikan penjelasan dan argumentasi. Dalam penelitian kualitatif informasi yang dikumpulkan dan diolah harus tetap obyektif dan tidak dipengaruhi oleh pendapat peneliti sendiri<sup>42</sup>, sehingga tidak terjadi bias yang dapat mengganggu kenetralan penelitian.

Adapun beberapa ciri/karakteristik pokok penelitian kualitatif yang perlu dipahami, yang akan semakin memperjelas perbedaannya dengan penelitian kuantitatif. Karakteristik tersebut ada 6 (enam) yakni<sup>43</sup> :

1. Melandaskan pemahaman akan realitas/gejala social berdasar konteksnya
2. Menekankan pada kajian kasus, dalam upaya memahami gejala secara utuh (*holistic approach*). Subjek yang diteliti dianggap unik dan khas.

---

<sup>41</sup> John W. Creswell, *Research Designs : Quantitative & Qualitative Approaches*, New Delhi : SAGE Publication, 1994, Hal 161.

<sup>42</sup> [www.progripteck.ristek.go.id/webrur/kategori htm](http://www.progripteck.ristek.go.id/webrur/kategori.htm) 2004. di download tgl 5 february 2008 jam 13.51

<sup>43</sup> Ronny Kountur, *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Thesis*, Jakarta:PPM, 2007,hal 45



3. Menuntut integritas peneliti mengingat peneliti adalah instrument pokok penelitian. Integritas ini menyangkut isu : (a) ada tidaknya keberpihakan/bias peneliti (b) akurasi data, terkait dengan pentingnya peneliti melakukan klarifikasi data (*cross checking data*)
4. Membangun teori dari bawah (*grounded theory*), dengan metode perbandingan.
5. Menjelaskan dan memahami gejala dengan penekanan pada proses dan jalinan peristiwa, bahwa satu peristiwa dijelaskan dengan peristiwa lainnya, salah satunya melalui kronologi peristiwa.
6. Mengintepretasi data adalah menerjemahkan data dengan memaknainya secara signifikan dan koheren dengan merujuk pada cara pandang subjek yang dikaji.

## **D.2 Jenis Penelitian**

Penelitian ini berdasarkan manfaat penelitiannya bersifat penelitian murni yang diperuntukkan murni untuk ilmu pengetahuan dan seringkali dikatakan merupakan kebutuhan intelektual bagi penelitian selanjutnya yang bertujuan untuk mengembangkan teori atau menemukan teori baru dan baru dapat dilihat dalam jangka waktu yang panjang<sup>44</sup>. Menurut tujuan penelitiannya bersifat analitis deskriptif, penelitian deskriptif adalah penelitian tentang fenomena yang terjadi pada masa sekarang. Prosesnya berupa pengumpulan dan penyusunan data, serta

---

<sup>44</sup> \_\_\_\_, Metode Penelitian Sosial, Jakarta: Fisip UI, 2001, hal 37

analisis dan penafsiran data tersebut. Penelitian deskriptif dapat bersifat komparatif dengan membandingkan persamaan dan perbedaan fenomena tertentu; analitis kualitatif untuk menjelaskan fenomena dengan aturan berpikir ilmiah yang diterapkan secara sistematis tanpa menggunakan model kuantitatif; atau normatif dengan mengadakan klasifikasi, penilaian standar norma, hubungan dan kedudukan suatu unsur dengan unsur lain<sup>45</sup>. Penelitiannya menurut dimensi waktunya bersifat *cross sectional*, dengan hanya mengambil satu bagian dari gejala pada satu waktu tertentu saja dan tidak bersifat kontinu sehingga penelitian ini tidak dapat meliputi perubahan sosial secara luas dan menyeluruh. Jenis penelitian deskripsi ini dilakukan terhadap satu variable. Sekurang-kurang satu variable yang diteliti dengan mencoba menguraikannya serinci mungkin sesuai dengan masalah penelitian yang diinginkan<sup>46</sup>.

### **D.3 Metode Pengumpulan Data.**

Dalam penelitian ini terdapat 2 teknik pengumpulan data, yaitu :

a. Studi Kepustakaan.

Dalam hal ini penulis membaca buku-buku, literatur dan peraturan perundangan yang menunjang penelitian dan untuk menganalisis permasalahan yang terjadi di lapangan sehingga akan memperluas wawasan penulis dalam melihat masalah ini dalam sudut pandang yang baru. Data yang didapat dari pengumpulan data melalui studi pustaka atau studi literatur

---

<sup>45</sup> *LoC. cit*

<sup>46</sup> Ronny Kountur, *op.cit*, hal 54.

merupakan data sekunder yang didasarkan dari hasil penelitian orang lain yang dibuat untuk maksud yang berbeda<sup>47</sup>.

b. Pengumpulan data di lapangan (*Field Research*)

Teknik pengumpulan data di lapangan yang berasal dari wawancara dengan pihak terkait ini merupakan data primer yang dikumpulkan peneliti langsung dari sumber utamanya. Dalam hal ini pihak yang terkait dan bisa dimintai informasi mengenai masalah pelaksanaan pemungutan pajak kendaraan bermotor adalah pihak-pihak yang penulis sebutkan di bawah ini. Informasi didapatkan dalam bentuk wawancara kepada pihak-pihak yang berkaitan secara langsung ataupun tidak langsung dengan proses pelaksanaan pemungutan pajak kendaraan bermotor. Wawancara ini digunakan untuk mengetahui hal-hal dari responden secara lebih mendalam serta jumlah responden sedikit<sup>48</sup>.

#### **E. HIPOTESIS KERJA**

Hipotesis kerja merupakan jawaban sementara akan penulis mengenai pokok permasalahan dari penelitian ini. Penulis dalam hal ini ingin mengetahui aspek perpajakan dari kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara. Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah bahwa atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor, karena sudah memenuhi syarat untuk memenuhi unsur pemajakannya, maka kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara dapat dijadikan sebagai objek pajak kendaraan bermotor.

---

<sup>47</sup> *Ibid* hal 180-181

<sup>48</sup> Riduan, *Metode & Teknik Menyusun Tesis*. Bandung: Alfabeta, 2004, hal 103

## F. INFORMAN/NARASUMBER

Informan adalah pemberi informasi dalam penelitian kualitatif. Informan ini harus dipandang mengetahui seluk beluk permasalahan secara mendalam dan yang bersedia memberikan informasi-informasi yang diperlukan penulis dalam melakukan penelitian. Dalam penelitian ini informan yang akan dimintai keterangan adalah sebagai berikut :

1. Direktur Administrasi Pendapatan dan Investasi Daerah Departemen Dalam Negeri, merupakan salah satu instansi yang berperan dalam membuat kebijakan mengenai pajak kendaraan daerah
2. Direktur Pajak dan Retribusi Daerah Departemen Keuangan, merupakan perwakilan dari pemerintah pusat yang mengurus pemerintah daerah yang membuat kebijakan dan yang mengalokasikan dana yang didapat dari penerimaan pajak dan retribusi daerah
3. Kepala Unit Pelaksana Harian PKB/BBN-KB SAMSAT, selaku pelaksana teknis pemungutan PKB/BBN-KB untuk di kantor bersama SAMSAT.
4. Ditlantas Polda, pihak kepolisian sebagai pelaksana harian kepengurusan dan pendaftaran kendaraan bermotor
5. Kabag. Registrasi dan identifikasi Polda Metro Jaya, merupakan pihak kepolisian yang melakukan teknis registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

6. Pengelola PT. (Persero) Angkasa Pura , sebagai pihak pengelola bandara

7. Pengelola PT.Gapura Angkasa, sebagai pihak penyedia service yang berkaitan dengan kegiatan operasional Bandar udara.

Penelitian dengan menggunakan teknik pengumpulan data melalui pengamatan di lapangan (*Field Research*) dilakukan dengan cara penulis mengamati langsung dan berinteraksi secara langsung dalam lingkungan alami subjek penelitiannya pada periode waktu tertentu dengan cara wawancara (*in depth interview*), dimana penulis akan membuat catatan berdasarkan pernyataan yang dilontarkan oleh informan di lokasi wawancara.

#### **G. PROSES PENELITIAN**

Peneliti mengawali penelitian ini , dimulai dari keingintahuan peneliti untuk menindaklanjuti permasalahan tersebut. Peneliti mengadakan diskusi dengan pejabat daerah yang dianggap kompeten adalah masalah pajak daerah, yaitu petugas Dinas Pendapatan Daerah, kepolisian dan pihak pengelola usaha jasa kebandar udaraan kemudian dijadikan gatekeepers oleh peneliti dalam penelitiannya, maka peneliti juga melakukan wawancara mendalam dengan para aparat-aparat daerah yang dianggap relevan dan kompeten dengan pokok permasalahan penelitian dalam proses pengumpulan data, Peneliti berperan sebagai peneliti total dimana peneliti memiliki keterikatan personal yang sangat kecil dan berperan sebagai pengamat pasif yang tidak mempengaruhi jalannya aktivitas di site dengan legitimasi mengikuti prosedur perizinan dari akses utama

untuk memasuki site penelitian guna memperoleh data-data yang diperlukan, kemudian data-data tersebut, baik dari hasil wawancara maupun dari literatur-literatur yang peneliti baca, diolah sedemikian rupa sehingga memperoleh hasil penelitian yang dapat berguna bagi ilmu perpajakan

#### **H. SITE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini penulis ingin mengetahui mengenai aspek pemajakan atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara. Untuk mendukung penelitian tersebut peneliti turun ke lapangan untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam rangka proses pencarian jawaban penelitian. Atas dasar itulah peneliti mengunjungi berbagai lokasi penelitian agar peneliti dapat mengetahui dengan pasti kondisi lapangan secara pasti untuk itulah penelitian dilakukan di beberapa lokasi sebagai berikut :

1. PT ANGKASA PURA yang berlokasi di Cengkareng dan Kemayoran
2. PT. Gapura Angkasa yang berlokasi di Cengkareng.
3. Kantor SAMSAT yang berlokasi di JL. Gatot Soebroto Jakarta.

#### **I. KETERBATASAN PENELITIAN**

Penelitian ini memiliki keterbatasan berupa jangka waktu yang membatasi penulis untuk mendapatkan sampel data penyedia jasa *ground handling* yang hanya bersumber dari PT. Gapura Angkasa. Yang menjadi alasan penulis untuk memilih PT. Gapura Angkasa adalah karena PT. Gapura Angkasa adalah salah satu perusahaan penyedia jasa *ground handling* terbesar, sehingga diharapkan dapat dijadikan sampel yang mewakili penelitian.