

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah.**

Pajak kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sangat potensial. Dalam hal ini pemerintah daerah yaitu Dinas Pendapatan Daerah (DIPENDA) sangat berkepentingan untuk memperhatikan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang meningkat dengan pesat di masing-masing daerah. Sejalan dengan hal tersebut pemerintah daerah melihat peluang yang besar untuk menjadikan semua kendaraan bermotor yang dimiliki oleh wajib pajak untuk dijadikan sebagai objek pajak kendaraan bermotor, hal tersebut berkaitan dengan pengembangan dan perluasan dari fungsi budgetair yang menuntut pemerintah daerah untuk terus-menerus menggali sumber-sumber yang dimiliki dan dinilai berpotensi dalam menghasilkan pendapatan bagi daerah.

Pajak kendaraan bermotor dipungut atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor sekaligus menjadi objek pajak, dan subjek pajaknya yakni orang pribadi atau badan selaku pemilik kendaraan bermotor. Berdasarkan PP No. 65 tahun 2001 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah definisi kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-lat berat dan alat-alat besar yang

digerakkan<sup>1</sup>. 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, alat-alat berat dan alat-alat besar seperti; *tracktor, wheel loader, log loader, skyder, shovel, motor grader, excavator, back hoe, vibrator, compactor, scraper* serta jenis kendaraan darat lainnya seperti kereta gandeng<sup>2</sup>.

Berdasarkan objek pajak kendaraan bermotor seperti yang dikatakan diatas bahwa semua jenis kendaraan-kendaraan yang digunakan di semua jenis jalan darat seharusnya dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor. Dalam hal ini peneliti akan memfokuskan penelitian mengenai kendaraan bermotor yang beroperasi khusus di lingkungan Bandar udara yang merupakan salah satu sumber pendapatan daerah untuk mendukung penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan, dan pembinaan kemasyarakatan di daerah. Dalam pengenaan pajak kendaraan bermotor didasarkan dengan memperhitungkan kerusakan jalan dan faktor efisiensi transportasi sebagai unsur ekonomi dalam menghitung dasar

---

<sup>1</sup>Peraturan Pemerintah RI No. 65 tahun 2001 dan No. 66 tahun 2001 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Pasal 1 angka 2

<sup>2</sup> MARIHOT P. SIAHAAN, *Pajak Daerah & Retribusi Daerah*, Jakarta : PT RajaGrafindo Perkasa 2006, hal 140

pengenaan pajak kendaraan bermotor<sup>3</sup>. Dari dasar pengenaan ini kita dapat mengetahui alasan dipungutnya pajak kendaraan bermotor yaitu untuk menutup eksternalitas negatif yang timbul dari penggunaan kendaraan bermotor, seperti dampak lingkungan dan kerusakan jalan yang disebabkan karena penggunaan kendaraan bermotor. Pajak kendaraan bermotor yang dipungut adalah sebagai konsekuensi yang harus kita bayar sebagai akibat penggunaan kendaraan bermotor yang mengakibatkan ketidakseimbangan ekologi dan kerusakan jalan yang ditimbulkan. Pemungutan Pajak kendaraan bermotor yang diperoleh pemerintah daerah diantaranya dipergunakan untuk membiayai sarana jalan umum yang rusak akibat penggunaan kendaraan bermotor, jadi secara umum tujuan dipungutnya pajak kendaraan bermotor adalah untuk pengadaan fasilitas sarana dan prasarana pembangunan jalan umum yang dilakukan oleh pemerintah daerah.

Kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara adalah kendaraan yang digunakan dalam rangka operasionalisasi Bandar udara, kendaraan-kendaraan tersebut ada yang digunakan khusus di area Bandar udara dan ada juga yang digunakan di luar area Bandar udara. Atas kepemilikan kendaraan bermotor yang digunakan tidak hanya di area Bandar udara namun juga digunakan di luar area Bandar udara adalah sudah dikenakan pemungutan atas pajak kendaraan bermotor dan mempunyai kelengkapan STNK sebagai alat identifikasi dan registrasi dari kendaraan tersebut dikarenakan kendaraan bermotor tersebut menggunakan fasilitas jalan umum, dan untuk kendaraan

---

<sup>3</sup> Perda No. 9 tahun 1994 tentang Pajak Kendaraan Bermotor di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

bermotor yang digunakan hanya di area khusus yang digunakan di area dalam Bandar udara seperti kendaraan angkut bagasi, kendaraan penarik pesawat yang secara nyata-nyata tidak mempunyai nomor polisi dan tidak dipungut pajak kendaraan bermotor padahal pemungutan pajak kendaraan bermotor didasarkan atas konsep kepemilikan kendaraan bermotor. Namun jika atas kepemilikan kendaraan bermotor yang hanya digunakan di area Bandar udara dipungut pajak kendaraan bermotor, adalah tidak sesuai dengan latar belakang pemungutan pajak kendaraan bermotor dimana pajak kendaraan bermotor dipungut untuk menutup eksternalitas negatif yang timbul akibat penggunaan kendaraan bermotor di jalan, sedangkan kendaraan bermotor yang hanya digunakan di area Bandar udara adalah tidak menggunakan jalan umum yang disediakan oleh pemerintah daerah dan hanya melewati area khusus yang pembangunan jalannya diselenggarakan dan dikuasai atas nama PT (Persero) Angkasa Pura (*private*). Hal ini menimbulkan kerancuan di lapangan dalam penentuan objek pajak kendaraan bermotor mana saja yang dapat dikenakan atau dipungut pajak kendaraan bermotor.

Pemerintah daerah dalam melaksanakan tugas pemerintahan dan pembangunan membutuhkan sumber penerimaan yang dapat dijadikan tumpuan dalam pembiayaan masing-masing daerah. Sejak diberlakukannya otonomi daerah pemerintah daerah dituntut untuk lebih kreatif dalam menciptakan sumber-sumber yang dapat dijadikan penerimaan bagi masing-masing daerah. Penerimaan tersebut didasarkan pada potensi yang dimiliki oleh masing-masing daerah.

Menurut Mathur dalam bukunya yang berjudul *Decentralization and Local Politics* mengatakan bahwa:

*“..Decentralization soon began to be seen as an alternative system of governance where a ‘people centered’ approach to resolving local problems is followed to ensure economics and social justice. The entire process would be for locating people at the centre of power so that they become the basic engine of the development process”<sup>4</sup>*

Desentralisasi dipandang sebagai sistem pemerintahan alternatif dimana pusat dari segala kebijakan dan pengambilan keputusan atas suatu masalah dalam rangka kesejahteraan ekonomi dan sosial dilakukan sepenuhnya oleh orang lokal atau orang daerah sendiri, sehingga orang lokal atau orang daerah bertanggung jawab sepenuhnya akan masalah yang dihadapi oleh daerahnya sendiri dalam rangka pembangunan daerahnya. Belajar dari realitas tersebut dan keinginan untuk memperbaiki tata pemerintahan yang berpihak kepada kesejahteraan rakyat, isu desentralisasi mengemuka dan terus menguat pada masa reformasi, seperti yang dinyatakan Chalid dalam bukunya yang berjudul *Keuangan Daerah Investasi dan Desentralisasi* :

*“...Pengalaman sistem pemerintahan sentralistis yang menempatkan pemerintahan daerah pada posisi subordinat pemerintahan pusat telah memberikan pelajaran yang berharga, berupa ketimpangan pembangunan, beban anggaran yang terlalu berat dan kualitas pelayanan publik yang buruk”<sup>5</sup>*

Konsepsi umum otonomi daerah menurut Undang-Undang No. 32 tahun 2004 adalah kewenangan yang dimiliki oleh suatu daerah untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai dengan peraturan. Sebagai daerah yang otonom suatu

<sup>4</sup> Mathur, *Decentralization & Local Politics*, India : SAGE Publication, 1999, hal 48

<sup>5</sup> Pheni Chalid, *Keuangan Daerah Investasi dan Desentralisasi*, Jakarta : Kemitraan, 2005, hal 2

daerah dituntut untuk dapat membiayai pengeluaran rumah tangganya sendiri. Dengan keistimewaan potensi dan kompleksitas individu dengan perbedaan tingkat ekonomi sosial dan budaya masing-masing daerah, daerah harus dapat memenuhi anggaran rumah tangganya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Dalam hal ini salah satu upaya pemerintah daerah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum dalam rangka membiayai anggaran rumah tangganya untuk pelaksanaan pembangunan adalah melalui pendapatan daerah yang bersumber dari Pendapatan Asli Daerah. Pendapatan Asli Daerah bersumber dari<sup>6</sup> :

- Hasil Pajak Daerah
- Hasil Retribusi Daerah
- Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan
- Lain-lain PAD yang sah
  - Hasil Penjualan Kekayaan Daerah yang tidak dipisahkan
  - Jasa Giro
  - Pendapatan Bunga
  - Keuntungan Selisih Nilai Tukar Rupiah terhadap Mata Uang Asing
  - Komisi, Potongan, ataupun bentuk lain sebagai akibat dari penjualan dan/atau pengadaan barang dan/atau jasa oleh daerah.

---

<sup>6</sup> Azhari A Samudra, *Perpajakan di Indonesia*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1995, hal 52

Dari berbagai sumber pendapatan asli daerah tersebut hasil yang daerah dapatkan dari pajak daerah patut dipertimbangkan. Pajak daerah mempunyai peran yang sangat besar dalam membiayai pelaksanaan pembangunan daerah. Pajak daerah yang dipungut oleh pemerintah daerah diharapkan dapat menutup pembiayaan anggaran rumah tangganya dalam rangka pelaksanaan pembangunan. Berdasarkan pasal 23A Undang-Undang Dasar 45 pajak ditempatkan sebagai salah satu bentuk peran serta masyarakat untuk dapat ikut serta dalam pembiayaan negara, sehingga masyarakat diwajibkan untuk memenuhi kewajibannya tersebut dengan benar dan sesuai dengan Undang-Undang. Sebagai salah satu sumber penerimaan negara dari sektor masyarakatnya sendiri, pajak merupakan bentuk khusus dari pendapatan negara/daerah berdasarkan hukum publik. Pajak pada mulanya hanya kecil perannya, yaitu sebagai alat pembiayaan luar biasa bagi pengeluaran khusus dan insidental yang lambat laun berkembang menjadi bentuk terpenting pendapatan negara bersamaan berkembangnya penyediaan kolektif oleh negara<sup>7</sup>. Pajak sendiri merupakan suatu gejala sosial dan hanya terdapat dalam suatu masyarakat. Tanpa adanya masyarakat, tidak mungkin ada suatu pajak<sup>8</sup>. Pajak dipungut berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang menentukan orang-orang tertentu harus menyerahkan sebagian penguasaan adalah sumber daya kepada pemerintah. Ketentuan perundang-undangan tersebut memuat kriteria yang dijadikan dasar untuk melakukan pemungutan pajak tersebut<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> C Goedhart sebagaimana dikutip M Bakhrun Efendi, *Kebijakan Perpajakan di Indonesia*, Jogjakarta:Alinea Pustaka, 2006, hal 16

<sup>8</sup> Rochmat Soemitro, *Asas dan Dasar Perpajakan I*, Bandung : PT Eresco, 1986, hal 1

<sup>9</sup> R Mansury, *Kebijakan Perpajakan*, Jakarta:UI Press, 2000, hal 7

Dalam rangka peningkatan penerimaan daerah yang bersumber dari pendapatan asli daerah yakni pajak daerah yang dipergunakan sebaik-baiknya untuk membiayai pengeluaran rumah tangga dan pelaksanaan pembangunan, maka diperlukan peningkatan pelayanan, kinerja pemungutan yang diperbaiki, penambahan jenis pajak (ekstensifikasi), serta memberikan kewenangan dan keleluasan bagi pemerintah daerah untuk menggali terus potensi yang dimiliki oleh masing-masing daerah.

Berdasarkan UU no 18 tahun 1997, jo UU no 34 tahun 2000 ditetapkan sebelas jenis pajak daerah, yaitu empat jenis pajak provinsi dan tujuh jenis pajak kabupaten/kota.

1. Pajak Provinsi terdiri dari :
  - a. Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di atas air
  - b. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air
  - c. Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor; dan
  - d. Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.
2. Pajak Kabupaten/ kota terdiri dari :
  - a. Pajak Hotel
  - b. Pajak Restoran
  - c. Pajak Hiburan
  - d. Pajak Reklame
  - e. Pajak Penerangan Jalan
  - f. Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C, dan

## g. Pajak Parkir

Pengenaan pajak Provinsi ataupun kabupaten/kota ini tidak bersifat mutlak, namun disesuaikan dengan potensi yang ada pada masing-masing daerah, karena tidak semua daerah di Indonesia mempunyai potensi penerimaan yang sama dalam tiap jenis pajak. Hal ini berkaitan dengan kewenangan yang diberikan kepada pemerintah kabupaten atau kota untuk mengenakan atau tidak mengenakan suatu jenis pajak kabupaten/kota.

Tabel I.1

**TABEL TARGET RALISASI PENDAPATAN DAERAH  
PROVINSI DKI JAKARTA  
TAHUN 2007**

No	Jenis Pajak	Rencana	Realisasi	%	Kontribusi
		1	2	( 2:1 )	( 2:Σ2 )
1	PKB	2,500,000,000,000	2,368,877,005,505	94.76	33.11
2	BBN-KB	2,650,000,000,000	2,215,253,938,300	83.59	30.96
3	PBB-KB	950,000,000,000	601,594,384,400	63.33	8.41
4	Pajak Hotel	600,000,000,000	526,602,001,997	87.77	7.36
5	Pajak Restoran	600,000,000,000	491,730,628,422	81.96	6.87
6	Pajak Hiburan	200,000,000,000	188,229,471,248	94.11	2.63
7	Pajak Reklame	279,270,000,000	257,921,669,811	92.36	3.60
8	PPJ	375,000,000,000	346,826,639,475	92.49	4.85
9	PABT	80,000,000,000	58,842,930,908	73.55	0.82
10	Pajak Parkir	100,000,000,000	98,930,407,415	98.93	1.38
	TOTAL	8,334,270,000,000	7,154,809,077,481	85.85	

Sumber: DIPENDA DKI JAKARTA (data diolah peneliti)

Berdasarkan tabel 1.1 dapat dilihat rencana penerimaan daerah yang didapat dari Pajak Kendaraan Bermotor Pada tahun 2007 yang berasal dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Rp. 2.500.000.000.000 dan terealisasi sebesar Rp. 2.368.877.005.505,- dengan tingkat realisasi sebesar 94,76 % dan kontribusinya terhadap penerimaan daerah dari sektor pajak daerah sebesar 33,11 %. Dari tabel diatas kita dapat melihat kontribusi PKB bagi penerimaan daerah yang dapat dikatakan sebagai salah satu yang paling dapat diandalkan dan yang mempunyai nominal yang paling besar. Padahal dari total penerimaan PKB yang diterima oleh daerah masih banyak objek yang belum dikenakan pemajakan atas kendaraan bermotor yang dimilikinya. Karena dasar pemungutan PKB adalah tidak saja wewenang Pemerintah Daerah saja namun didasari oleh banyak kepentingan seperti pihak Kepolisian dan Pihak Departemen keuangan dengan pembagian fungsi yang sesuai dengan kapasitas masing-masing sehingga tidak terjadi tumpang tindih antar departemen. Setiap fungsi yang dijalankan oleh masing-masing departemen diharapkan dapat menjadi kontrol bagi masing-masing fungsi yang dijalankan, sehingga untuk memajaki suatu objek pajak kendaraan bermotor diperlukan kerjasama oleh berbagai macam pihak dari berbagai macam instansi untuk penetapan objek pajak kendaraan bermotor yang dapat dipajaki. Sistem administrasi pemungutan pajak kendaraan bermotor yang saat ini dilakukan dalam kantor bersama SAMSAT, secara terus menerus disesuaikan dengan perkembangan keadaan yang dapat menjangkau seluruh objek pajak. Hal ini tentunya didasarkan pada pertimbangan bahwa pemungutan pajak kendaraan bermoto dikaitkan dengan STNK, Tanda Nomor Kendaraan (TNKB) dan

sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan (SWDKLLJ) oleh karena itulah diperlukan koordinasi dari masing-masing pihak agar terjadi suatu konsensus dan kesamaan pandangan akan suatu objek pajak kendaraan bermotor yang akan dipajaki<sup>10</sup>.

Pihak pemilik kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara sendiri sebagai pihak wajib pajak berpendapat bahwa atas pemungutan kendaraan bermotor yang berada di area Bandar udara terdapat ketidakjelasan atas implementasi PP No 65 tahun 2001 mengenai objek pajak kendaraan bermotor, sehingga pihak pemilik kendaraan bermotor yang digunakan dalam area Bandar udara pun meminta kejelasan dengan ditetapkannya suatu peraturan yang mengatur secara jelas mengenai perlakuan pemajakan kendaraan bermotor yang digunakan secara jelas di area Bandar udara. Atas dasar itulah penulis ingin mengetahui perlakuan perpajakan daerah (PKB) terhadap kendaraan bermotor yang digunakan pada kawasan tertentu seperti bandar udara dan apakah atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara dapat dijadikan sebagai objek pajak kendaraan bermotor. Karena pentingnya isu ini untuk disampaikan, sehingga mendorong penulis untuk membahas mengenai **“PENETAPAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR (PKB) ATAS KENDARAAN YANG DIGUNAKAN PADA AREA BANDAR UDARA DALAM RANGKA PENINGKATAN PENERIMAAN DAERAH ”**

---

<sup>10</sup> Sebagaimana dikutip dari Thesis Pipin Napitupulu (Program Pascasarjana FISIP UI), dengan judul *Analisis Pelaksanaan Administrasi Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor (Studi Kasus di Samsat Prop DKI Jakarta)*, 2003

## **B. Pokok Permasalahan.**

Pemungutan pajak kendaraan bermotor adalah didasarkan atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor, latar belakang kenapa objek dari pajak kendaraan bermotor didasarkan kepemilikan adalah karena, pajak dipungut berdasarkan kemampuan wajib pajak dalam rangka kepemilikan objek kendaraan bermotor. Pengkajian konsep kepemilikan Pajak Kendaraan Bermotor tidak terlepas dari kemampuan yang dimiliki wajib pajak pada suatu saat yang disebut kekayaan, karena kepemilikan atas kendaraan bermotor adalah suatu dasar dimana wajib pajak mempunyai kemampuan lebih dalam memiliki kendaraan bermotor. Atas dasar itulah seharusnya atas semua kepemilikan kendaraan bermotor adalah dipungut Pajak Kendaraan Bermotor. Namun fakta yang ada di lapangan adalah atas kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara adalah tidak dikenakan pajak kendaraan bermotor dengan alasan karena kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara hanya digunakan di area khusus di sekitar Bandar udara saja dan tidak melalui jalan-jalan umum lain.

Berdasarkan latar belakang yang penulis paparkan di atas, maka penulis akan membahas mengenai pokok permasalahan berikut :

1. Apakah atas kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara dapat dijadikan objek Pajak Kendaraan Bermotor ?
2. Bagaimana perlakuan Pajak Kendaraan Bermotor yang sesuai berdasarkan konsep kepemilikan atas Kendaraan Bermotor yang digunakan di area bandar Udara ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui kemungkinan kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara dapat dijadikan objek Pajak Kendaraan Bermotor.
2. Mengetahui perlakuan atas Pajak Kendaraan Bermotor yang sesuai terhadap kendaraan yang digunakan di area bandar udara.

### **D. Signifikansi Penelitian.**

1. Signifikansi Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat melengkapi wawasan bagi para akademisi dalam pendalaman teori di bidang perpajakan, terutama pajak daerah dan khususnya Pajak Kendaraan Bermotor.

2. Signifikansi Praktis.

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang berguna bagi Dinas Pendapatan Daerah mengenai ekstensifikasi objek kendaraan bermotor yang belum dijadikan objek pajak kendaraan bermotor.

### **E. Sistematika Penulisan**

#### **Bab I : PENDAHULUAN.**

Bab ini berisi mengenai latar belakang mengapa penulis tertarik untuk mengambil permasalahan ini sebagai judul utama, tujuan penulisan dan manfaat apa saja yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini dan harapan penulis agar skripsi ini berguna bagi siapa saja yang membacanya.

**Bab II : KERANGKA PEMIKIRAN DAN METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi mengenai teori-teori yang digunakan penulis dalam menunjang penulisan skripsi ini serta metode dan pendekatan penelitian yang digunakan dalam rangka penulisan skripsi ini.

**Bab III : GAMBARAN UMUM PEMUNGUTAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR**

Bab ini berisi mengenai gambaran secara umum mengenai kendaraan bermotor yang digunakan di area Bandar udara dan gambaran mekanisme pemungutan pajak kendaraan bermotor

**Bab IV: ANALISIS PEMUNGUTAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR ATAS KENDARAAN YANG DIGUNAKAN DI LINGKUNGAN BANDAR UDARA DALAM RANGKA PENINGKATAN PENERIMAAN DAERAH.**

Bab ini berisi pembahasan analisis pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor terhadap kendaraan yang digunakan di lingkungan bandar udara apakah atas kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor dan bagaimana perlakuannya yang sesuai jika dikenakan atau tidak dikenakan.

**Bab V : SIMPULAN DAN REKOMENDASI.**

Bab ini memuat jawaban atas permasalahan yang telah penulis sebutkan pada bab I dan memuat saran yang penulis ajukan pada pemerintah daerah dalam rangka perbaikan sistem dan prosedur yang

mengacu pada simpulan dan temuan-temuan lapangan yang ditemukan oleh penulis selama penelitian dilaksanakan.

