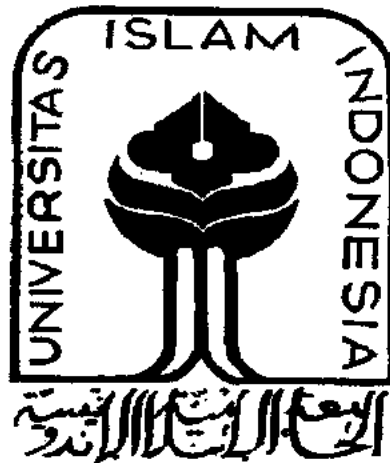


**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
REALISASI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR
KABUPATEN SLEMAN TAHUN 1991-2000**



SKRIPSI

Oleh :

RETNO SRIKANDI

No. Mhs : 97 313 035

No. NIRM : 970051011301220035

**FAKULTAS EKONOMI
JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2002**

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI

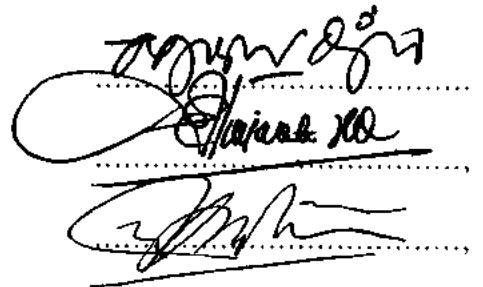
SKRIPSI BERJUDUL:

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI REALISASI PENERIMAAN
PKB KABUPATEN SLEMAN TAHUN 1991-2000

Disusun Oleh: RETNO SRIKANDI
Nomor Mahasiswa: 97313035

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan LULUS
pada tanggal 15 Juli 2002

Pembimbing Skripsi : DRS. AGUS WIDARJONO, MA
Penguji I : DRS. NURFERIYANTO, M.SI
Penguji II : DRS. ACHMAD TOHIRIN, MA



Mengetahui
Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Islam Indonesia



Drs. H. Suwarsono, MA

LEMBAR PENGESAHAN

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
REALISASI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR
DI KABUPATEN SLEMAN TAHUN 1991-2000**

Oleh :

RETNO SRIKANDI

No. Mhs : 97 313 035

No. NIRM : 970051011301220035

Yogyakarta, 10 Juni 2000

**Telah Disetujui Dan Disahkan Oleh
Dosen Pembimbing Skripsi**



Drs. Agus Widarjono, MA

HALAMAN PERSEMBAHAN

Kupersembahkan Kepada:

Bapak, Mama dan Kakakku Tercinta,

Serta Orang Yang Ku Sayang

MOTTO

"Kami perintahkan kepada manusia untuk berbakti kepada orang tuanya," Bersyukurlah kamu kepada-Ku dan kepada kedua orang tuamu."

Qs. Luqman : 14

"Barang siapa yang menunjukkan seseorang pada kebaikan, maka baginya akan mendapat ganjaran kebaikan."

Hadis Rasulullah Saw

"...Allah meninggikan orang yang beriman diantara kamu dan orang yang diberi Ilmu pengetahuan beberapa derajat....."

Qs. Mujadilah : 11

"Kutiup dengan langkah Do`a yang tumpah dalam serambi waktu Sujud langitku memanjang bertahun-tahun, kesepian yang terkaji kuruki dengan kepasrahan aku bertaruh dalam Do`amu merebahkan nasib dalam kemesraan abadi."

KATA PENGANTAR

Assalamu`alaikum Wr .Wb.

Alhamdulillah, Segala Puja dan Puji Syukur Bagi Allah SWT yang telah memberikan begitu banyak berkah nikmat serta hidayah-nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Kabupaten Sleman”.

Skripsi ini disusun guna memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Jurusan Ekonomi Pembangunan Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.

Penulis menyadari di dalam penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. untuk itu penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar- besarnya kepada :

- 1. Dekan Fakultas Ekonomi Drs. Suwarsono, MA**
- 2. Bapak Drs. Agus Widarjono, MA Selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk membimbing serta masukan dan kesabaran yang telah diberikan selama masa bimbingan.**
- 3. Bapak Daroji, yang telah memberikan ijin penelitian dan data-data Pendapatan Daerah di Kabupaten Sleman.**
- 4. Bapak, mama dan kakakku tercinta yang telah memberikan dorongan dalam menyelesaikan skripsi.**

5. Thank`s to “*Liebe* “yang selalu setia menemani dan dorongannya selama ini.
6. Teman- temanku seperjuangan khususnya EP 97 .
7. Thank`s to “Heru, Ino, Dina, Ibu Summringah 1, Ibu Summringah 2, atas dorongan dan do`anya selama ini.
8. Dan terima kasih kepada semua pihak yang tidak dapat isebutkan satu persatu yang telah membantu di dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, penulis menyadari sepenuhnya bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu untuk mendekati kesempurnaan, saran dan kritik sangat diharapkan. penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Wassalammu`alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 10 Juni 2002

Penulis

DAFTAR ISI

	Hal
Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Halaman Persembahan	iii
Halaman Motto	iv
Kata Pengantar	v
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel	x
Daftar Gambar	xi

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	7
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Manfaat Penelitian.....	9
1.5 Metode Penelitian.....	9
1.5.1. Daerah Penelitian.....	9
1.5.2. Jenis Data.....	9
1.5.3. Sumber Data.....	9
1.5.4. Data yang Diperlukan.....	10
1.6 Analisis Data.....	10
1.6.1. Uji Statistik.....	11
1.6.1.1. Pengujian Hipotesa t-test.....	11
1.6.1.2. Pengujian Hipotesa f-test.....	12
1.7 Sistematika Penulisan.....	14

BAB II GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN

2.1	Pertumbuhan Penduduk	16
2.2	Pertumbuhan Ekonomi	17
2.3	Struktur Organisasi Kantor Dipenda Sleman	18
2.3.1.	Bagian Tata Usaha	19
2.3.2.	Bagian Dinas Pajak	19
2.3.3.	Sub Dinas Pendapatan	20
2.3.4.	Sub Dinas Pengawasan dan Pembinaan	20
2.3.5.	Sub Dinas Perencanaan dan Pengembangan	21
2.3.6.	Cabang Dinas	21
2.4	Tinjauan Khusus Obyek	23
2.4.1.	Pajak Kendaraan Bermotor	24
2.4.1.1.	Dasar Perhitungan dan Tarif Pajak	26
2.4.1.2.	Surat Pendaftaran dan Pembayaran	26
2.4.1.3.	Keberatan dan Banding	27
2.4.1.4.	Ketentuan Pidana	27
2.4.2.	Kelengkapan Dokumen Untuk Pendaftaran	28
2.4.2.1.	Persyaratan Untuk Semua Jenis Kendaraan	28
2.4.2.2.	Persyaratan Berdasarkan Jenis Kendaraan	29

BAB III. LANDASAN TEORI DAN HIPOTESIS

3.1	Pengertian Pajak	31
3.2	Fungsi Pajak	33
3.3	Prinsip Pajak Dan Pajak Yang Ideal	34
3.4	Pajak Menurut Golongannya	36
3.4.1.	Pengertian Pajak Daerah	37
3.4.2.	Jenis-jenis Pajak Daerah	40
3.4.3.	Fungsi Pajak Daerah	41
3.4.4.	Tarif	41
3.5	Peraturan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor	42
3.5.1.	Peraturan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor	42
3.5.2.	Subjek Pajak dan Objek Pajak Kendaraan Bermotor	44
3.5.3.	Subjek Pajak Kendaraan Bermotor	44
3.5.4.	Objek Pajak Kendaraan Bermotor	45
3.5.5.	Administrasi Pajak Kendaraan Bermotor	45
3.5.6.	Pendapatan Asli Daerah	46

3.6 Variabel-Variabel Yang Mempengaruhi Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor	48
3.6.1. Pendapatan Domestik Regional Bruto(PDRB) Perkapita Riil	48
3.6.2. Jumlah Kendaraan (Sepeda Motor dan Mobil)	49
3.6.3. Otonomi Daerah.....	51
3.6.4. Konsep Elastisitas	52
3.7 Hipotesa.....	53

BAB IV. DATA DAN HASIL ANALISIS

4.1 Deskripsi Data	55
4.2 Analisa Regresi	58
4.2.1. Koefisien Determinan.....	59
4.2.2. Uji Hipotesa	59
4.3 Analisa Elastisitas	65
4.3.1. Elastisitas L_{X_1} (PDRB Perkapita Riil).....	65
4.3.2. Elastisitas L_{X_2} (Jumlah Kendaraan)	65
4.4 Analisa Ekonomi.....	66
4.4.1. Untuk Hasil Parameter β_1	66
4.4.2. Untuk Hasil Parameter β_2	66
4.4.3. Untuk Hasil Parameter β_3	67
4.5 Pengujian Asumsi Klasik	67
4.5.1. Pengujian Autokorelasi.....	67
4.5.2. Pengujian Multikolenearitas	69
4.5.3. Pegujian Heteroskedastisitas.....	70

BAB V. KESIMPULAN DAN IMPLIKASI

5.1 Kesimpulan	72
5.2 Implikasi.....	73

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Hal
1.1 Penerimaan PKB Daerah Tingkat II Kabupaten Sleman Tahun 1999/2000.....	6
2.1 Pertumbuhan Penduduk Berdasarkan Sensus Penduduk Tahun 1990/2000.....	17
2.2 PDRB Kabupaten Sleman Tahun 1995-1999	17
2.3 Realisasi Penerimaan Pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Sleman Tahun 1996/97-98/99.....	18
4.1 Data Penerimaan PKB Kabupaten Sleman Tahun 1999-2000.....	56
4.2 Data Penerimaan Pendapatan Riil Kabupaten Sleman Tahun 1991-2000	57
4.3 Data Jumlah Kendaraan Kabupaten Sleman Tahun 1991-2000	57
4.4 Hasil Analisa Regresi.....	58
4.5 Koefisien Variabel Independen Dengan Uji T.....	60
4.10 Pengujian Multikolinearitas.....	69

DAFTAR GAMBAR

	Hal
4.6. Uji T Pada Variabel Independen PDRB Perkapita Riil Terhadap Dependen Realisasi Penerimaan PKB	61
4.7. Uji T Pada Variabel Independen Jumlah Kendaraan Terhadap Variabel Dependen PKB	62
4.8. Uji T Pada Variabel Independen Dummy Terhadap Variabel Dependen PKB	63
4.9. Uji F Pada Variabel Independen Terhadap Realisasi Penerimaan PKB	64
4.11. Pengujian Autokorelasi	68
4.12. Koefisien Variabel Independen Dengan Uji T-test	71

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Manusia telah mengenal pengangkutan beberapa abad yang lalu, walaupun sangat sederhana. Cara yang paling sederhana saat itu adalah dengan menggunakan gerobak yang ditarik dengan sapi atau bahkan kerbau. Yang saat ini mungkin masih banyak kita temui, seperti sado (andong atau dokar) dan pedati. Semakin lama, seiring dengan berkembangnya pola pikir manusia, banyak diciptakan penemuan-penemuan baru yang beberapa tahun kemudian menjadi tahap motorisasi.

Tahap motorisasi ini ditandai dengan bertambahnya ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan bermotor, seperti bis, sedan, truk, sepeda motor dan lain sebagainya. Kemampuan pengangkutan telah dapat ditingkatkan dengan semakin berkembangnya jumlah kendaraan bermotor. Pembangunan jalan raya diperluas dan dibangun serta dibuka daerah baru yang sebelumnya tidak dapat dijangkau. Kendaraan bermotor dan jalan raya merupakan suatu korelasi kuat dan saling ketergantungan antara satu dengan yang lainnya. Di mana angkutan kendaraan bermotor merupakan sarana sedangkan jalan raya adalah angkutannya.¹

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan, dan biasanya digunakan oleh orang. Sedangkan yang dimaksud dengan jalan raya adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam

¹ Mucharudin Siregar, beberapa masalah ekonomi dan manajemen pengangkutan, Jakarta, LPFE, VI, 1981, Hal. 38

bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan hewan dan manusia.²

Seiring dengan adanya motorisasi, semakin lama orang jadi berpikir untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas jaringan jalan raya. Maka diadakan pengaspalan jalan ataupun aspal beton, pelebaran jalan, pembuatan jalan layang dan jalan bebas hambatan, perbaikan jembatan serta penambahan sarana dan prasarana jalan, yang tentunya membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Hal ini yang kemudian menimbulkan beberapa masalah yang harus diselesaikan oleh pemerintah, terutama yang menyangkut dengan pembiayaan sarana dan prasarana tadi. Masalah yang timbul seperti, berapa biaya yang harus dikeluarkan untuk pembiayaan dan pemeliharaan jalan termasuk jaringan-jaringan jalan juga jembatan dan trotoar.

Karena jalan raya merupakan *public goods* (barang publik) yang tidak murni sifatnya, maka pemerintah berhak memungut biaya atas pemakaian jalan tersebut. Hal ini disebabkan bahwa jalan raya tersebut memberikan manfaat langsung dan dapat dirasakan oleh pemakai jalan. Selain permasalahan di atas, masih banyak masalah yang timbul dalam pembiayaan sarana dan prasarana jalan raya yang menyangkut pungutan terhadap pengguna jalan seperti, apakah biaya itu seimbang dengan pungutan, jika dilakukan pungutan pajak atas pemilik kendaraan bermotor? Apakah pungutan pajak telah dilakukan, bagaimana cara pengalokasian yang terbaik agar terjadi keseimbangan antara pajak yang diterima dengan panjang jalan dan jumlah kendaraan bermotor?

² Republik Indonesia, UU NO. 3 th 1965, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan, Bogor. 1974, Hal. 4

Definisi pajak menurut Suparmoko dalam bukunya *Keuangan Negara (dalam teori dan praktek)* adalah pembayaran iuran oleh rakyat kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dengan tanpa balas jasa yang secara langsung dapat ditunjukkan. Misalnya: pajak kendaraan bermotor, pajak penjualan, dan lain sebagainya.³

Pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah disebut pajak daerah. Pajak daerah adalah pungutan daerah menurut peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk pembiayaan rumah tangganya sebagai badan hukum publik.⁴ Potensi pajak daerah sangat mendukung kehidupan ekonomi. Pajak daerah secara garis besar terdiri dari pajak asli daerah dan pajak negara yang telah diserahkan kepada daerah, yang pelaksanaannya didasarkan atas per-undang-undangan yang berlaku. Sebagaimana pajak Daerah Tingkat I, dasar pemungutan pajak Daerah Tingkat II antara lain adalah UU No.11 Drt tahun 1959 tentang peraturan umum pajak-pajak daerah, pajak bangsa asing dan pajak radio dan UU No.5 tahun 1994 tentang pokok- pokok pemerintahan di daerah, serta UU No. 18 tahun 1997 tentang pajak daerah dan retribusi daerah.

Sumber penerimaan daerah dapat berasal dari lima sumber utama yaitu:

1. Pendapatan Asli Daerah
2. Bagi hasil pajak dan non pajak
3. Sumbangan atau bantuan pembangunan

³ Suparmoko, *Keuangan Negara (dalam teori dan praktek)*, BPFE, Yogyakarta, 1992, hal. 94

⁴ Azhari A. Samudra. *Perpajakan di Indonesia (Keuangan, Pajak dan Retribusi Daerah)*, PT Gramedia, Jakarta, 1995, hal.61

4. Penerimaan atau bantuan pembangunan
5. Sisa lebih perhitungan anggaran tahun sebelumnya dapat ditambah sebagai perencanaan pemerintahan daerah

Pendapatan Asli Daerah adalah penerimaan daerah yang terdiri :

1. Pajak daerah
2. Retribusi daerah
3. Laba perhitungan daerah (BUMD)
4. Penerimaan dari dinas-dinas
5. Penerimaan lain-lain

Untuk pajak kendaraan bermotor sendiri adalah pajak pusat yang diserahkan pada daerah. Karena kendaraan bermotor telah berkembang pesat sehingga peranannya ikut menentukan kemajuan ekonomi dan perkembangan sosial suatu daerah, pemerintah mengeluarkan peraturan perundangan mengenai wajib pajak bagi pemilik kendaraan bermotor. Pajak kendaran bermotor diundangkan pertama kali pada tahun 1934, dimana jenis pajak untuk kendaraan bermotor lahir pada saat diadakannya pajak rumah tangga pada tahun 1908. Ada empat dasar pengenaan pajak dari pajak rumah tangga, dua diantaranya adalah mengenai jumlah macam sepeda motor serta dan jumlah macam mobil.⁵ Akan tetapi sejak ordonansi pajak kendaraan bermotor pada tahun 1934 diundangkan, maka hampir semua objek atas kendaraan bermotor yang ada, diambil alih oleh ordonansi pajak kendaraan bermotor. Dasar hukum yang melandasi diberlakukannya ordonansi pajak kendaraan bermotor

⁵ Ibid, hal. 55

Staasblad 1934 No. 718, sebagaimana telah ditambahkan dan diubah dengan Stbl 1935 No. 351, Stbl 1939 No. 603, Stbl 1940 No. 226 dan Stbl 1949 No. 376, peraturan pengganti UU (perpu) 1959 No. 8, Lembaran Negara 1959 NO. 101.

Pajak kendaran bermotor adalah pajak pusat yang diserahkan kepada daerah (peraturan pemerintahan no. 3 tahun 1957) di Kabupaten Sleman sebagaimana disebutkan dalam penjelasan atas peraturan daerah tentang pajak kendaraan bermotor bahwa pungutan pajak atas kendaran bermotor semula merupakan pengabungan dari pajak rumah tangga dasar 3 dan 4 (ordonansi pajak rumah tangga tahun 1908) dan pajak kendaran bermotor tahun 1934 (ordonansi pajak kendaran bermotor tahun 1934), yang kemudian dinamakan setoran wajib pemeliharaan dan pembangunan prasarana Daerah (SWP3D) yang untuk pertamakali diatur dengan peraturan daerah tanggal 17 september 1966 lembaga daerah tahun 1967 No. 10. Terakhir kemudian diubah dengan peraturan daerah No. 2 tahun 1986 kemudian melalui peraturan daerah tahun 1987 No. 11, telah diundangkan peraturan daerah tersebut, dimana nama SWP3D diubah dan menjadi pajak kendaraan bermotor. Peraturan daerah No. 11 tahun 1987 dinyatakan tidak berlaku lagi, karena telah diundangkannya peraturan daerah No. 16 tahun 1991 tanggal 23 desember tahun 1991 sebagai pengganti peraturan tersebut.

Besarnya Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Kabupaten Sleman tahun 1999/2000 dapat dilihat dari tabel 1.1

Tabel 1.1
Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Daerah Tingkat II
Kabupaten Sleman Tahun 1999/2000

Pos Pajak Daerah	Jumlah anggaran setelah perubahan	Jumlah yang diterima (BRUTO)	Lebih kurang Dari anggaran
PKB	9.426.460.300,00	3.244.320.690,00	6.182.139.610,00
Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	3.847.220.367,00	2.797.728.000,00	1.049.492.367,00
Pajak Kendaraan Di atas air	-	-	-
Pajak Lainnya	-	-	-
Tunggakan Pajak	141.178.225,00	32.745.580,00	1.084.326.450,00
Denda Pajak	-	-	-
Total	13.414.858.892,00	6.074.794.270,00	8.315.958.427,00

Sumber : Dipenda Dati II Kab. Sleman

Pajak Kendaraan Bermotor di Kabupaten Sleman merupakan penyumbang pendapatan daerah dan merupakan persentase yang cukup besar atau uang yang masuk, penerimaannya setiap tahun cenderung mengalami peningkatan, dimana Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor nomor dua dari pajak kendaraan bermotor. Dalam pelaksanaannya bagian terbesar dari PKB berasal dari banyaknya jumlah kendaraan bermotor. Hal tersebut menarik untuk diteliti, sebenarnya faktor-faktor apa yang mempengaruhi kenaikan pertumbuhan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor tersebut.

Kebijakan Pemerintah (Otonomi Daerah) adalah Peraturan pemerintah No. 44 Tahun 1993 pasal 179, tentang perubahan pengesahan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang semula disahkan lima tahun sekali menjadi satu tahun sekali. Sebagai contoh

pada tahun 1997 otonomi daerah masuk di kabupaten sleman tetapi baru diuji coba pada Dipenda dan mulai diberlakukan pada tahun 1998 di Kabupaten Sleman.

1.2 PERUMUSAN MASALAH

Dalam upaya untuk meningkatkan penerimaan dari pajak kendaraan bermotor maka dapat ditempuh dengan berbagai cara, diantaranya adalah meningkatkan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan tersebut. Berdasarkan pengamatan di atas, maka saya memilih beberapa faktor yang dapat mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor dengan beberapa masalah yang dirumuskan sebagai berikut:

- 1.2.1 Seberapa besar pengaruh pendapatan perkapita riil dapat mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Sleman.
- 1.2.2 Seberapa besar pengaruh jumlah kendaraan (sepeda motor dan mobil) dapat mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Sleman.
- 1.2.3 Seberapa besar pengaruh variabel dummy (otonomi daerah) dapat mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Sleman.

Dengan memperhatikan faktor-faktor dalam menganalisis permasalahan ini, maka perlu memperhatikan beberapa variabel-variabel yang mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor, diantaranya adalah:

- a. Pendapatan perkapita riil di Kabupaten Sleman.
- b. Jumlah kendaraan (sepeda motor dan mobil) di Kabupaten Sleman.
- c. Variabel dummy (otonomi daerah) di Kabupaten Sleman. Berdasarkan atas pemikiran dan keadaan tersebut, maka penulis mengambil judul:

“Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Sleman, tahun 1991-2000”

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan penelitian untuk melihat tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan penerimaan pajak kendaraan bermotor, yaitu sebagai berikut:

- 1.3.1 Untuk mengetahui faktor-faktor apakah (Pendapatan perkapita riil, Jumlah kendaraan, dan Variabel dummy) yang dapat mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor, khususnya di Dati II Kabupaten Sleman.
- 1.3.2 Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh faktor-faktor tersebut (Pendapatan perkapita riil, Jumlah Kendaraan, dan Variabel dummy) terhadap realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Sleman.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Manfaat penelitian dalam hal ini sebagai berikut:

1.4.1 Bagi peneliti, sebagai wujud penerapan ilmu-ilmu yang selama ini telah didapatkan dibangku kuliah yang digunakan sebagai syarat untuk menyelesaikan jenjang pendidikan Strata 1 (S1)

1.4.2 Bagi aparat pemerintah sebagai pemberi masukan dalam usaha meningkatkan pendapatan asli daerah, terutama untuk penerimaan pajak kendaraan bermotor dan untuk menentukan suatu langkah kebijaksanaan.

1.5 METODE PENELITIAN

1.5.1 Daerah penelitian

Penelitian dilakukan di Kabupten Sleman

1.5.2 Jenis data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah merupakan data sekunder.

Data sekunder adalah data yang berasal dari sumber kedua yaitu pustaka-pustaka yang ada dalam laporan. Dalam hal ini berasal dari lembaga yang berkaitan dengan tujuan penelitian.

1.5.3 Sumber data

- a. Bappeda Propinsi DIY
- b. Bps Propinsi DIY
- c. Polda DIY
- d. Instansi-intansi terkait lainnya

1.5.4 Data yang diperlukan

- a. Pendapatan perkapita riil di Kabupaten Sleman.
- b. Jumlah kendaraan (sepeda motor dan mobil) di Kabupaten Sleman.

1.6 ANALISIS DATA

Alat analisis yang digunakan adalah regresi. Dimana analisis regresi adalah ketergantungan satu variabel, variabel tak bebas, pada satu atau lebih variabel lain, variabel yang menjelaskan. Dimana tujuan dari analisis ini adalah untuk menaksir dan atau meramalkan nilai rata-rata hitung (mean) atau nilai rata-rata variabel tak bebas atas dasar nilai tetap (fixed) variabel yang menjelaskan yang diketahui antara lain:

1. Model Dasar

$$Y = f(X_1, X_2, D)$$

Di mana :

Y = Realisasi Penerimaan PKB (Rp)

X₁ = Pendapatan Perkapita riil (Rp)

X₂ = Jumlah Kendaraan (Sepeda Motor dan Mobil)

D = Variabel Dummy (Otonomi Daerah)

2. Model Persamaan

Persamaan yang digunakan persamaan regresi dalam bentuk non linier dengan terlebih dahulu mentrasformasikan persamaan tersebut dalam bentuk log alasannya karena :

1. Untuk memperbaiki hasil regresi.
2. Untuk memperbaiki hasil parameter koefisien regresi.

3. Untuk mengetahui pendeteksian hasil regresi apakah terkena multikolinearitas atau heteroskedastisitas.

Dimana persamaan model log sebagai berikut:

$$Ly = \beta_0 + \beta_1 LX_1 + \beta_2 LX_2 + \beta_3 D$$

Dengan ketentuan β_0 adalah konstanta, β_1 , β_2 , adalah koefisien elastisitas dari masing-masing variabel yang mempengaruhi jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor, dan β_3 adalah koefisien intersep dari diferensial yang menyatakan berapa banyak nilai unsur intersep dari kategori yang mendapat nilai 1 berbeda dari koefisien intersep dari kategori dasar.⁶

1.6.1 Uji statistik

1.6.1.1 Pengujian hipotesis t-test

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel-variabel independen terhadap variabel dependen secara individu.

Langkahnya adalah sebagai berikut:

$$H_0: \beta_n = 0, n = 1, 2, 3, 4$$

$$H_a: \beta_n \neq 0, n = 1, 2, 3, 4$$

Kemudian menentukan daerah kritis dengan menggunakan uji satu sisi dengan ditentukan terlebih dahulu signifikan level, sehingga diperoleh nilai t_{tabel} .

Dengan pengujian satu sisi positif maka H_0 ditolak jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ berarti variabel independen mempengaruhi variabel dependen secara individu.

⁶ Damodar Gujarati, *Ekonometrika Dasar*, Erlangga, Jakarta, 1995, Hal. 267

Sebaliknya apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ berarti variabel independen tidak mempengaruhi besarnya variabel dependen.

1.6.1.2 Pengujian hipotesa dengan F-test

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen secara signifikan atau tidak.

Langkah- langkah yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut:

1. $H_0: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$

$H_a: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 \neq 0$

2. Penentuan daerah kritis dengan menggunakan uji satu sisi dengan ditentukan terlebih dahulu signifikansi level, sehingga didapatkan nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka H_0 ditolak. H_0 ditolak berarti variabel-variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependennya secara bersama-sama tidak mempengaruhi variabel dependennya.

3. Pengujian R dan R^2

Pengujian R ini dimaksudkan untuk mengukur derajat keeratan hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen. Semakin besar R maka semakin baik hubungan variabel tersebut. R memiliki nilai antara -1 ($-1 < R < 1$). Demikian juga dengan R^2 atau koefisien determinasi yaitu mengukur seberapa besar variabel independen yang digunakan dalam penelitian mampu menjelaskan variabel dependen R^2 ini nilainya antara 0 sampai 1 ($0 < R^2 < 1$).

4. Pengujian asumsi klasik

Pengujian ini dimaksudkan untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi, multikolinearitas dan heteroskedastisitas dalam hasil estimasi, karena apabila terjadi penyimpangan terhadap asumsi klasik tersebut uji t dan uji f yang dilakukan menjadi tidak valid dan secara statistik dapat mengacaukan kesimpulan yang diperoleh.

Meliputi:

a. Uji autokorelasi

Istilah Autokorelasi dapat didefinisikan sebagai korelasi antar anggota serangkaian observasi yang diurutkan menurut waktu. Salah satu asumsi linear klasik adalah tidak terjadinya autokorelasi dalam kesalahan pengganggu atau gangguan U_i .

Dengan menggunakan : $E(U_i:U_j) = 0 \quad i \neq j$

Untuk mengetahui ada tidaknya autokorelasi dapat dilakukan dengan uji

Durbin Watson sebagai berikut:

$$d = \frac{\sum_{t=2}^{t=N} (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=1}^{t=N} e_t^2}$$

b. Uji multikolinearitas

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah ada hubungan sempurna atau beberapa variabel penjelas dalam model regresi yang digunakan. Dalam menguji variabel penjelas yang mana berhubungan

dengan variabel penjelas lainnya, maka digunakan cara meregresi tiap-tiap variabel penjelas atas sisa variabel penjelas lainnya.

Berdasarkan teori yang diajukan Klein yang disebut "*Klein's rule of thumb*" menyatakan bahwa multikolinearitas tidak usah dirisaukan apabila nilai R kuadrat regresi model awal lebih besar dari pada nilai R kuadrat regresi antar variabel penjelas, maka setelah dilakukan penjelas (R^2_{ij}) lebih kecil dari pada $R^2_{ij} < R^2_{LY LX_1, LX_2, LX_3, D}$ sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian ini tidak ada multikolinearitas.

c. Uji heteroskedastisitas

Asumsi heteroskedastisitas adalah menghendaki agar varians dari variabel pengganggu U_i adalah konsisten untuk setiap X_i yang artinya $E(U_i^2) = U^2$. Apabila varian U_i itu berbeda maka terjadi heteroskedastisitas dengan kata lain heteroskedastisitas menghendaki agar setiap variabel dependen berpasangan dengan beberapa nilai variabel independen yang mempunyai distribusi dan varian yang sama.

1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah pemahaman, pengujian hasil penelitian-penelitian maka dalam sistematika sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan berisi latar belakang masalah, perumusan masalah, manfaat dan tujuan penelitian, metode penelitian, analisis data, dan sistematika penulisan.

Bab II Gambaran Umum Obyek Penelitian berisi mengenai keadaan geografis, perkembangan pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi, struktur organisasi dinas pendapatan, dan tinjauan khusus obyek penelitian.

Bab III Landasan Teori dan Hipotesis berisi tentang pengertian pajak, fungsi pajak, prinsip pajak dan pajak yang ideal, pajak menurut golongannya, peraturan pemungutan pajak kendaraan bermotor, variabel-variabel yang mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan hipotesa.

Bab IV Analisis dan Pembahasan berisi pengujian data dengan komputer, dimana untuk mengetahui hubungan masing-masing variabel maupun secara keseluruhan. Termasuk juga hipotesis perhitungannya, koefisien elastisitas maupun pengujian asumsi klasik.

Bab V Kesimpulan dan Implikasi Kebijakan berupa penutup yang berisi kesimpulan dan implikasi kebijakan.

BAB II

GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN

Kabupaten Sleman merupakan satu kabupaten dari empat kabupaten yang berada di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Kabupaten Sleman terletak pada ketinggian 100-2500 m di atas permukaan air laut dan dibatasi oleh empat Daerah Tingkat II, yaitu:

- a. Sebelah Utara : Kabupaten Boyolali Propinsi Jawa Tengah,
- b. Sebelah Timur : Kabupaten Klaten Propinsi Jawa Tengah,
- c. Sebelah Selatan : Kabupaten Bantul dan Kodya Yogya,
- d. Sebelah Barat : Kabupaten Kulon Progo Propinsi Jawa Tengah dan Kabupten Magelang Propinsi Jawa tengah

Sedangkan letak koordinatnya adalah 100 29 30"- 107 15 03" BT dan 7 47 03"- 7 34 51" LS.

2.1 Pertumbuhan Penduduk

Laju pertumbuhan penduduk di Kabupaten Sleman sangat tinggi. Dimana luas wilayah Kabupaten Sleman 574.82 km dihuni oleh 1.479 jiwa dengan kepadatan penduduk mencapai 3.069 jiwa. Adapun pertumbuhan penduduk berdasarkan sensus penduduk tahun 1990/2000 Perdaerah Tingkat II sebagai berikut:

Tabel 2.1
Pertumbuhan Penduduk Berdasarkan Sensus Penduduk
Tahun 1990/2000 Perdaerah Tingkat II

No	Daerah Tk II	Tahun 1990(%)	Tahun 2000(%)
1.	Sleman	26,79	28,89
2.	Bantul	23,92	25,02
3.	Gunung Kidul	22,35	21,48
4.	Yogyakarta	14,16	12,73
5.	Kulon Progo	12,78	11,88

Sumber : BPS Propinsi DIY

Pertumbuhan penduduk di Daerah Tingkat II Sleman dan Bantul berada di atas rata-rata penduduk Gunung Kidul dan Yogyakarta. Dengan kepadatan penduduk yang tinggi akan menimbulkan masalah perumahan, kesehatan, pendidikan, dan sebagainya, maka untuk mengatasinya pemerintah harus berupaya antara lain: Dengan Transmigrasi, Keluarga Berencana, Peningkatan Pendidikan, dan Kesehatan.

2.2 Pertumbuhan Ekonomi

Untuk memiliki pertumbuhan ekonomi suatu daerah, bisa dilakukan dengan melihat perkembangan Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB).

Tabel 2.2
PDRB Kabupaten Sleman Th 1995–1999
(Atas Dasar Harga Berlaku)

Tahun	PDRB	Penduduk	Perkapita
1995	1.611.580	808.200	1.335.484
1996	1.842.510	813.200	1.445.704
1997	2.088.776	818.000	1.497.443
1998	2.691.729	848.424	1.378.089
1999	3.175.312	863.560	1.404.658

Sumber : BPS Propinsi DIY

Sedang PAD yang merupakan sumber penerimaan asli daerah bersumber dari sumbangan atau bantuan. Rata-rata kontribusi PAD adalah 17 % pertahun dari total

penerimaan daerah. Dalam PAD persentase terbesar berasal dari pajak daerah dengan rata-rata 6,7 % pertahun dari total PAD, sedang laba BUMD memberikan persentase yang relatif masih kecil yaitu 2,7 % pertahun. Hal ini dapat dilihat pada tabel 2.3

Tabel 2.3
Realisasi Penerimaan Pemerintah Daerah Tingkat II Kab. Sleman
Menurut Jenis Penerimaan (dalam %) Tahun Anggaran 1996/97-1998/99

Jenis Penerimaan	Th.1996/97	Th. 1997/98	Th. 1998/99
Penerimaan Daerah	72.017.911	85.569.920	99.158.593
1. Sisa Lebih Perhitungan Anggaran Th Lalu	840.086	726.213	472.278
2. PAD	10.583.958	14.825.140	14.786.415
a. Pjk Daerah	4.904.288	7.124.600	7.229.183
b. Retribusi Daerah	2.523.970	3.843.690	3.466.830
c. Laba BUMD	570.969	673.000	883.220
d. Penerimaan Dinas	2.099.324	2.577.850	2.136.077
e. Lainnya	485.407	606.000	1.071.106
3. Bagi Hasil Pajak	6.851.368	7.484.279	7.797.262
a. Hasil Pajak	6.715.213	7.222.877	7.578.314
b. Bukan Hasil Pjk	136.155	261.402	218,948
4. Bagian Sumbangan dan Bantuan	53.318.021	62.200.930	76.102.638
a. Sumbangan	41.832.759	46.320.833	61.021.579
b. Bantuan	11.485.262	15.880.097	15.081.059
5. Bagian Penerimaan Pembangunan	424.478	297.358	-
a. Pinjaman Pemerintah Daerah	424.478	297.358	-
b. Pinj. Untuk BUMD	-	-	-

Sumber : BPS Propinsi DIY

2.3 Struktur Organisasi Kantor Dinas Pendapatan Kabupaten Sleman

Dengan semakin berkembangnya dan semakin meningkatnya usaha pembangunan daerah yang merupakan satu tugas pemerintah daerah sebagai perwujudan kegiatan pemerintah daerah secara berdaya guna menuju ekonomi yang nyata dan bertanggung jawab, perlu dilakukan usaha-usaha pemupukan dan penggalan sumber-sumber pendapatan daerah.

Untuk itu perlu adanya instansi yang menangani urusan tersebut dan berdasarkan peraturan PerUndang-undangan yang berlaku disebut Dinas Pendapatan Daerah. Dinas adalah unsur pelaksana pemerintah daerah dibidang pendapatan daerah. Strukur Organisasi Pendapatan Daerah terdiri dari :

2.3.1 Bagian Tata Usaha

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas mengurus dan melaksanakan segala usaha dan kegiatan dibidang umum kepegawaian, keuangan, perlengkapan rumah tangga, menyelenggarakan kepustakaan dan penerangan serta tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh kepala dinas terdiri dari:

- a. Sub. Bagian Umum
- b. Sub. Bagian Kepegawaian
- c. Sub. Bagian Keuangan
- d. Sub. Bagian Perlengkapan dan Perbekalan
- e. Sub. Bagian Kepustakaan dan Penerangan

2.3.2 Bagian Dinas Pajak

Sub. Dinas pajak mempunyai tugas melaksanakan segala usaha dan kegiatan penetapan, penagihan, pembukuan, dan laporan serta menyelesaikan sengketa dan doleansi.

Untuk menyelenggarakan tugas-tugas tersebut, Sub. Dinas pajak mempunyai fungsi:

- a. Perencanaan
- b. Penyelenggaraan Pungutan

- c. Penelitian dan Evaluasi
- d. Pembukuan dan Penyusunan Laporan

Sub. Dinas Pajak terdiri dari:

- a. Seksi Pajak
- b. Seksi Pembukuan dan Laporan
- c. Seksi Retribusi
- d. Seksi Penerimaan Dinas
- e. Seksi Sengketa Pajak dan Doleansi

2.3.3 Sub. Dinas Pendapatan

Mempunyai tugas melaksanakan segala usaha dan kegiatan di luar pungutan pajak dan retribusi yang diadakan oleh pemerintah daerah yang menjadi hak wewenang yang meliputi: Penerimaan pusat, penerimaan lain-lain serta sumbangan. Perijinan untuk menyelenggarakan tugas tersebut, Sub dinas pendapatan lain-lain mempunyai fungsi perencanaan, penyelenggaraan pungutan, pelaksana kebijakan, penelitian dan pembukuan.

Sub. Dinas Pendapatan Lain-lain terdiri dari :

- a. Seksi Penerimaan Surat
- b. Seksi Penerimaan lain-lain
- c. Seksi Sumbangan dan Perjanjian

2.3.4 Sub. Dinas Pengawasan dan Pembinaan

Mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dinas, meliputi: Pengawasan keuangan, materil dan personel pembinaan daerah bawahan.

Untuk menyelenggarakan tugas tersebut Sub. Dinas Pengawasan dan Pembinaan mempunyai tugas:

- a. Perencanaan
- b. Pengawasan
- c. Pelaksanaan
- d. Perumusan
- e. Pembuatan Program

Sub. Dinas Pengawasan dan Pembinaan terdiri dari:

- a. Seksi pengawasan dan pembinaan terdiri dari personalia
- b. Seksi pembinaan teknis dan administrasi
- c. Seksi pembinaan daerah bawahan

2.3.5 Sub. Dinas Perencanaan dan Pengembangan

Mempunyai tugas melaksanakan segala usaha dan kegiatan dibidang perencanaan dan pengembangan terdiri dari :

- a. Seksi Penelitian dan Perencanaan
- b. Seksi Dokumentasi dan Statistik
- c. Seksi Hukum dan Perundang-undangan

2.3.6 Cabang Dinas

Cabang dinas mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas pokok dinas pendapatan daerah diwilayah Kotamadya/ Kabupaten Daerah Tingkat II.

Cabang dinas mempunyai tugas:

- a. Pelaksanaan
- b. Penyelenggara perumusan kebijakan
- c. Ketatausahaan
- d. Koordinasi
- e. Penyusunan data

Susunan Organisasi cabang dinas terdiri dari:

- a. Seksi Bagian Tata Usaha yang terdiri dari
 1. Urusan Keuangan
 2. Urusan Perlengkapan dan Perbekalan
- b. Seksi Pembukuan dan Tata Usaha (PTU) terdiri dari :
 1. Sub. Seksi Loker
 2. Sub. Seksi Kartu
 3. Sub. Seksi Arsip
- c. Seksi Penetapan Rencana Penerimaan dan Doleansi terdiri dari:
 1. Sub. Seksi Penetapan
 2. Sub. Seksi Doleansi dan Pemeriksaan setempat
 3. Sub. Seksi Pembukuan Penetapan
- d. Seksi Penagihan
- e. Seksi Tata Usaha Piutang Pajak (TUPP)

f. **Seksi Retribusi dan Pendapatan Lain, terdiri dari :**

1. **Sub. Seksi Retribusi**
2. **Sub. Seksi Pendapatan Lain**

Cabang Dinas meliputi:

- a. **Cabang Dinas Kotamadya Dati I Yogya**
- b. **Cabang Dinas Kabupaten Dati II Sleman**
- c. **Cabang Dinas Kabupaten Dati II Bantul**
- d. **Cabang Dinas Kabupaten Dati II Kulon Progo**
- e. **Cabang Dinas Kabupaten Dati II Gunung Kidul**

2.4. Tinjauan Khusus Obyek Penelitian

Pajak merupakan salah satu sumber penelitian negara yang sangat penting artinya bagi pelaksanaan dan peningkatan pembangunan daerah, oleh karena itu perlu dikelola dengan meningkatkan peran serta masyarakat.

Sumber Pajak Daerah Tingkat II yang potensial yaitu Pajak Kendaraan Bermotor, dengan semakin bertambahnya kendaraan bermotor maka penerimaan pajak kendaraan bermotor akan meningkat pula dan secara tidak langsung akan meningkatkan pendapatan daerah Kabupataen Sleman. Namun demikian peneliti mengingatkan bahwa perlu untuk melihat dampak negatifnya, yaitu polusi dan kecelakaan.

2.4.1 Pajak Kendaraan Bermotor

Daerah hukum-hukum peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 3 tahun 1991 tentang:

Pajak Kendaraan Bermotor peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 2 tahun 1994, meliputi:

Pengertian:

- a. Pajak Kendaraan Bermotor merupakan pungutan daerah atas kepemilikan kendaraan bermotor untuk pembiayaan rumah tangganya, sebagian badan hukum publik pungutan ini berdasarkan pada peraturan perUndang-undangan yang berlaku.
- b. Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu yang biasanya dipergunakan untuk angkutan orang/barang berikut kereta gandeng termasuk kendaraan khusus alat-alat berat atau alat-alat besar yang dipergunakan di darat digerakkan oleh motor dengan bahan bakar bensin, gas atau bahan bakar lainnya, tidak termasuk yang berjalan di atas rel.
- c. Surat Pemberitahuan (SPT) adalah surat yang oleh wajib pajak dipergunakan untuk melaporkan data obyek dan wajib pajak sebagai dasar perhitungan dan pembayaran peraturan perUndang-undangan yang berlaku.
- d. Nota Pajak adalah perhitungan besarnya pajak kendaraan bermotor yang terhutang yang harus dibayar oleh wajib pajak berfungsi sebagai ketetapan pajak.

- e. Surat Tagihan Pajak (STP) adalah surat untuk melakukan tagihan pajak dan atau sanksi berupa bunga dan denda administrasi.

Obyek PKB:

a. Obyek PKB adalah

- Kendaraan Bermotor yang berada di daerah lebih dari 90 hari berturut-turut.
- Pemilik Kendaraan Bermotor wajib melaporkan kendaraan bermotor tersebut kepada Gubernur.

b. Obyek Pajak yang dikecualikan dari PKB adalah

- Kendaraan Bermotor yang dimiliki pemerintah pusat, pemerintah Dati I, pemerintah Dati II, dan dibebaskan adalah kendaraan bermotor yang dimiliki oleh BUMN, BUMD dan kendaraan yang dikomersilkan.
- Kendaraan Bermotor yang dimiliki oleh perwakilan diplomatik, perwakilan PBB serta badan khusus/organisasi internasional dan tenaga ahli asing yang diperbantukan kepada pemerintah RI.
- Kendaraan Bermotor baru yang berada ditangan pabrik atau pedagang kendaraan bermotor dan semata-mata untuk dijual, dipamerkan.
- Ambulan Mobil jenazah dan pemadam kebakaran.
- Kendaraan Bermotor yang disita atau disegel pemerintah.

Subyek PKB:

Yang menjadi subyek pajak adalah orang yang memiliki kendaraan bermotor dan berdomisili di daerah.

2.4.1.1 Dasar Perhitungan dan Tarif Pajak

Untuk menghitung besarnya pajak yang terhutang tarifnya berdasarkan jenis, fungsi, isi syylinder/tenaga kuda (HP), tahun pembuatan dan nilai kendaraan bermotor. Untuk menetapkan besarnya tarif pajak berdasarkan peraturan daerah, sesuai pedoman Keputusan Menteri Dalam Negeri, untuk pemilikan kendaraan bermotor jenis penumpang (sedan, minibus), perorangan, yang pemilikannya lebih dari satu dikenakan tarif pajak progresif sebesar:

1. Pemilikan kendaraan kedua 120%
2. Pemilikan kendaraan ketiga 140%
3. Pemilikan kendaraan keempat dan seterusnya 160% dari tarif pajak.

Contoh Perhitungan PKB

Seseorang memiliki kendaraan roda dua Honda Gl 100 buatan 1979 maka pajak yang harus dibayar adalah sebagai berikut:

PKB	Rp.	49.800
Premi Administrasi	Rp.	8.000
Biaya Administrasi	Rp.	3.500
Total Pajak	Rp.	61.300

2.4.1.2 Surat Pendaftaran dan Pembayaran

Kewajiban mendaftarkan pajak, yang terhutang. Bagi kendaraan bermotor baru, 14 hari setelah tanggal penyerahan dalam hak milik sampai tanggal berakhirnya masa pajak. Bagi kendaraan bermotor pindah keluar daerah 30 hari sejak tanggal fisik antar daerah.

Apabila kewajiban memasukan SPT tidak dipenuhi tepat pada waktunya, dikenakan tambahan sebesar 25% dari pokok pajak. Kewajiban membayar pajak yang terhutang pada saat mendaftarkan atau selambat-lambatnya pada jatuh tempo pembayaran dilakukan di kas daerah atau tempat lain yang ditentukan Gubernur sesuai dengan aturan pembayaran yang tercantum dalam nota pajak, STP dan STP. Kepada wajib pajak yang telah melunasi PKB (setahun depan) diberikan pening pajak sebagai tanda lunas pajak.

Keterlambatan pembayaran pajak yang telah ditetapkan dalam nota pajak, SKP yang telah melampaui jatuh tempo dikenakan denda sebesar 5% sebulan dari pokok pajak untuk setiap keterlambatan selama-lamanya 12 bulan. Jumlah pajak dan dendanya yang tercantum dalam nota pajak, SKP dapat ditagih sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2.4.1.3 Keberatan dan Banding

Wajib pajak dapat mengajukan keberatan secara tertulis pada Gubernur atas: Ketetapan pajak, paling lambat 90 hari setelah nota pajak, SKP diterima. Pengajuan keberatan tidak menangguhkan pembayaran PKB yang telah ditetapkan.

Gubernur berwenang menolak atau menerima sebagian atau seluruhnya terhadap keberatan tersebut diatas.

2.4.1.4 Ketentuan Pidana

Wajib pajak yang mengisi SPT tidak jelas, tidak benar dan tidak lengkap, sehingga menimbulkan kerugian pada pemerintah daerah diancam dengan

pidana kurungan selama-lamanya 3 bulan atau denda setinggi-tinggi Rp.50.000/bulan.

2.4.2 Kelengkapan Dokumen Untuk Pendaftaran

2.4.2.1 Persyaratan untuk semua jenis kendaraan

Untuk semua jenis pendaftaran dibutuhkan identitas yang jelas bagi pemilik/pemegang kendaraan ialah:

a. Untuk Perorangan

KTP asli atau surat keterangan identitas sah lainnya ditambah 1 lembar foto copy.

b. Untuk Badan Hukum

- Salinan akte pendirian ditambah 1 lembar foto copy
- Keterangan Domisili
- Surat Kuasa bermaterai cukup ditandatangani oleh pimpinan serta dibubuhi cap.

c. Untuk Instansi Pemerintah (termasuk BUMN dan BUMD): surat tugas/ surat kuasa yang bermaterai cukup dari instansi yang bersangkutan.

2.4.2.2 Persyaratan berdasarkan jenis pendaftaran

Sedangkan persyaratan lain tergantung jenis pendaftaran STNKnya. Adapun persyaratan berdasarkan jenis kendaraan adalah sebagai berikut:

a. Pendaftaran Kendaraan Bermotor Baru

- Faktur
- PPUD/CKP (khusus roda 4)
- Chek fisik kendaraan
- Surat keterangan perubahan bentuk (untuk yang mengalami perubahan)
- Surat keterangan angkutan penumpang umum (untuk kendaraan umum)
- Sertifikat uji tipe buku dan tanda lulus uji berkala.

b. Pengesahan STNK setiap tahun

- STNK
- BPKB/ Surat keterangan bagi BPKB yang dijadikan jaminan bank
- Bukti perlunasan PKB/BBNKB, SWDKLLJ tahun sebelumnya dan premi asuransi

c. Pendaftaran Tukar Nama Jual Beli

- Kwintasi pembelian
- STNK
- BPKB
- Chek fisik kendaraan

d. Pendaftaran Hibah atau Warisan

- Surat hibah bermaterai cukup/akte notaris penghibahan
- Surat keterangan kematian dan persetujuan ahli waris/akte notaris/
keputusan pengadilan negeri

e. Pendaftaran Kendaraan Bermotor pindah dari luar daerah

- Surat keterangan pindah sebagai ganti STNK
- BPKB
- Surat keterangan fisik antar daerah
- Cek fisik kendaraan
- Kwintasi pembelian untuk jual beli

BAB III

LANDASAN TEORI DAN HIPOTESIS

3.1 Pengertian Pajak

Pajak merupakan permasalahan negara dan tidak terlepas merupakan permasalahan seluruh rakyat yang hidup dalam suatu negara. Sehingga masalah pajak dapat dikatakan masalah yang penting dari masa ke masa yang memerlukan kerja sama antara pemerintah dan rakyatnya dalam penyelesaiannya untuk mencapai tujuan pembangunan.

Pajak diberikan oleh rakyatnya kepada negaranya bersifat paksaan, hal ini karena menyangkut kebutuhan negara untuk membiayai segala macam pengeluaran negara untuk mencapai kesejahteraan rakyatnya. Di sini pula makna kerja sama diantara keduanya yang memang sangat dibutuhkan.

Masalah pajak adalah masalah masyarakat, negara dan setiap orang yang hidup dalam suatu negara harus berurusan dengan pajak. Oleh karena itu masalah pajak juga merupakan masalah seluruh rakyat dalam negara tersebut. Dengan demikian setiap orang sebagai anggota masyarakat harus mengetahui masalah yang berhubungan dengan pajak baik mengenai asas-asasnya, macam-macam pajak yang berlaku, tata cara pembayaran pajak serta kewajiban dan hak sebagai wajib pajak.

Pengertian atau definisi dari para ahli perpajakan memberikan pengertian yang berbeda-beda namun mempunyai inti dan tujuan yang sama.⁷

1. Prof. Dr. Rochmat Sumitro, SH

Pajak ialah iuran rakyat kepada kas negara (peralihan kekayaan dari sektor partikelir ke sektor pemerintahan) berdasarkan undang-undang (dapat dipaksakan) dengan tidak mendapat jasa timbal (*Tegen Prestate*) yang langsung dapat ditunjukkan dan digunakan untuk membiayai pengeluaran umum (*Publike Utigeven*).

2. Dr. Suparman Soemahadidjaya

Pajak ialah iuran wajib berupa uang/barang yang dipungut oleh pengusaha berdasarkan norma-norma hukum guna menutup biaya produksi barang-barang dan jasa kolektif dalam mencapai kesejahteraan umum.

3. Prof. S.I. Djajaningrat

Pajak ialah kewajiban menyerahkan sebagian dari kekayaan kepada negara disebabkan suatu keadaan, kejadian dan perbuatan yang memberikan kedudukan tertentu, tetapi bukan suatu hukuman, menurut peraturan-peraturan yang ditetapkan pemerintah serta dapat dipaksakan, tetapi tidak ada jasa balik dari negara secara langsung, untuk memelihara kesejahteraan umum.

⁷ S. Munawir, *Perpajakan, Liberty*. Yogyakarta, 1989, Hal. 1

4. R. Santoso Brotodiharji,SH

Pajak ialah iuran kepada negara (dapat dipaksakan) yang terhitung oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjukkan dan gunanya untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubungan dengan tugas negara untuk menyelenggarakan pemerintahan.

Dari definisi yang dikemukakan di atas dapat dilihat bahwa pada prinsipnya pajak mencakup semua jenis kekayaan baik merupakan barang maupun jasa yang harus diserahkan kepada negara untuk kesejahteraan umum.

Sifat pajak yang dikenakan kepada rakyat ini adalah paksaan. Hal ini seperti dikemukakan oleh *Prof. Dr. Rochmat Soemitro, SH*, tercermin dalam bentuk kewajiban wajib pajak untuk membayar kepada pemerintah tidak berdasarkan suatu prestasi langsung yang diberikan kepada wajib pajak oleh pemerintah.

3.2 Fungsi Pajak

Bertitik tolak pada definisi pajak yang diberikan oleh para ahli pajak, memberikan kesan kepada kita bahwa pemerintah memungut pajak terutama untuk memperoleh dana untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran pemerintah sehingga seakan-akan pajak hanya berfungsi sebagai sumber keuangan negara (fungsi budgetair) akan tetapi pajak sebenarnya mempunyai fungsi yang lebih luas untuk mengatur dan melaksanakan kebijakan negara dalam lapangan ekonomi dan sosial.⁸

⁸ Suparmoko, *Keuangan Negara (dalam teori dan praktik)*, Terjemahan Iskandarsyah dan Djamin, Jakarta, UIP, 1979, Hal. 49

Dengan memulai sistem perpajakan pemerintah dapat menghalangi atau dihasilkannya bidang-bidang tertentu yang tidak dikendaki oleh pemerintah dan dapat pula mencegah konsumen mengkonsumsi barang-barang tertentu yang diperkirakan dapat mengganggu kesehatan. Sebaliknya dengan meringankan beban pajak atau menghapus pajak pemerintah dapat memajukan suatu kegiatan tertentu.

3.3 Prinsip Pajak dan Pajak yang Ideal

Adapun prinsip-prinsip yang perlu dipenuhi dalam sistem perpajakan ialah yang mampu berjalan beriringan antara pelaku dan pembuat peraturan dalam perpajakan. Dalam kaitannya dengan sistem ekonomi suatu negara menurut Adam Smith ada beberapa prinsip dalam pengenaan pajak yang baik.

Suatu sistem pajak yang baik haruslah memenuhi beberapa kriteria diantaranya sebagai berikut:⁹

- a. Distribusi dari beban pajak harus adil, setiap orang harus membayar sesuai dengan “Bagiannya yang wajar”.
- b. Pajak haruslah sesedikit mungkin mencampuri keputusan-keputusan ekonomi tersebut, apabila keputusan-keputusan ekonomi tersebut memungkinkan tercapainya sistem ekonomi yang efisien. Beban pajak (*Excess Burden*).
- c. Pajak haruslah mengurangi ketidakefisienan disektor swasta, apabila instrumen pajak dapat melakukannya.

⁹ S. Munawir, *Perpajakan*, Liberty, Yogyakarta, 1989, Hal. 1

- d. Struktur pajak haruslah mampu digunakan di dalam kebijaksanaan fiskal untuk stabilisasi dan pertumbuhan ekonomi.
- e. Sistem pajak harus dimengerti oleh wajib pajak.
- f. Administrasi pajak dan biaya penggunaannya haruslah sedikit mungkin.
- g. Kepastian pajak haruslah jelas, tegas dan pasti bagi setiap wajib pajak.
- h. Dapat dilaksanakan
- i. Dapat diterima.

Untuk penyederhanaan dari uraian di atas bahwa pungutan pajak dalam hubungannya dengan pembuatan peraturan perundang-undangan perpajakan hendaknya berprinsip atas kemampuan membayar pajak dari wajib pajak. Selain itu juga pengenaan pajak harus berprinsip bahwa pengenaan pajak harus memberi manfaat kepada wajib pajak maupun negara. Disamping prinsip yang diperlukan dalam sistem pajak juga asas-asas perpajakan dapat digunakan dalam pemungutannya, sehingga dapat dicapai pajak yang ideal.

Adapun asas-asas pajak yang ideal adalah sebagai berikut:

a. Asas Politik Finansial

Pajak hendaknya menghasilkan jumlah penerimaan yang memadai dan bersifat dinamis.

b. Asas Ekonomis

Pemilihan yang tepat mengenai pajak apakah akan dikenakan pada pendapatan, modal ataukah pengeluaran dari wajib pajak dan melihat dari kemungkinan tentang pergeseran pajak.

c. **Asas Keadilan**

Pajak hendaknya bersifat umum dan mempunyai kesamaan beban.

d. **Asas Kepastian**

Adanya kepastian pajak yang mengenai keluwesan dalam penagihan dan pemungutan, ongkos pemungutan hendaknya diusahakan sekecil-kecilnya.

e. **Asas Yuridis/Asas Hukum**

Adanya kejelasan undang-undang perpajakan dan kata-kata dalam undang-undang tersebut mudah dipahami.

3.4 Pajak Menurut Golongannya

Menurut golongannya pajak dapat dibagi menjadi 2 bagian yaitu:

a. **Pajak Tak Langsung**

Pajak tak langsung adalah pajak yang bebannya boleh dipindah-pindahkan kepada pihak lain. Salah satu jenis pajak tak langsung yang akan menanggung adalah pajak impor. Biasanya pada akhirnya yang akan menanggung beban pajak tersebut adalah para konsumen barang impor. Yang mula-mula membayar pajak adalah perusahaan-perusahaan yang mengimpor barang tersebut. Akan tetapi pada waktu menjual barang impor tersebut, pengimpor akan mempertimbangkan pajak impor yang dibayarnya dalam menentukan harga jualnya. Dengan demikian keuntungannya tidak berkurang. Para pembeli yang akan membayar pajak dalam bentuk harga yang lebih tinggi. Contoh lain dari pajak tak langsung adalah pajak penjualan. Pajak ini biasanya ditambahkan ke harga penjualan yang ditentukan

oleh para pedagang. Oleh sebab itu pajak penjualan berkecenderungan akan mengakibatkan kenaikan harga.

b. Pajak Langsung

Pajak langsung adalah jenis pungutan pemerintahan secara langsung dikumpulkan dari pihak yang wajib membayar pajak. Setiap individu yang bekerja dan perusahaan yang menjalankan kegiatan memperoleh keuntungan, wajib membayar pajak. Pajak yang dipungut dan dikenakan atas pendapatan mereka dinamakan pajak langsung yaitu pajak secara langsung dipungut dari orang yang berkewajiban untuk membayar pajak. Contohnya adalah pajak penghasilan.

3.4.1 Pengertian Pajak Daerah

Yang dimaksud Daerah di sini adalah Daerah yang berhak mengurus rumah tangganya sendiri (daerah otonom) yang dibagi menjadi daerah propinsi dan daerah kabupaten. Untuk dapat membiayai dan memajukan daerah tersebut, antara lain membayar pajak sesuai dengan kebijakan yang mewajibkan tiap-tiap orang untuk membayar pajak sesuai dengan kewajibannya. Pada hakekatnya tidak terdapat perbedaan pengertian yang pokok antara pajak negara dan pajak daerah mengenai prinsip-prinsip umum, hukumnya, misalnya pengertian subyek pajak, obyek pajak. Perbedaan yang ada hanya pada aparat pemungut dan penggunaan pajak.

Pajak Daerah adalah pajak yang dipungut daerah berdasarkan peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk kepentingan pembelanjaan rumah tangga

pemerintah daerah dan sesuai dengan pembagian administrasi daerah, maka pajak daerah dapat digolongkan menjadi 2 macam :

1. Pajak Daerah Tingkat I

2. Pajak Daerah Tingkat II

Ruang lingkup pajak daerah hanya terbatas pada obyek pajak yang belum dikenakan oleh negara (pusat). Sebaliknya negara juga tidak boleh memungut pajak yang telah dipungut oleh daerah. Selain itu terdapat ketentuan bahwa pajak dari daerah yang lebih rendah tingkatannya tidak boleh memasuki obyek pajak di daerah yang lebih tinggi tingkatannya dan tarif pajak daerah ditentukan dalam peraturan pajak masing-masing atau ditentukan tersendiri oleh pemerintah.

Di dalam Pasal 2 Undang-undang Nomor II Darurat tahun 1957 tentang peraturan umum pajak daerah, yang dimaksud pajak daerah ialah pungutan daerah menurut peraturan pajak yang telah ditetapkan oleh daerah untuk pembiayaan rumah tangganya sebagai badan hukum publik.

Dari pengertian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa pengertian tentang pajak daerah ialah:

- a. Suatu pungutan oleh pemerintah daerah
- b. Berdasarkan suatu peraturan perundang-undangan
- c. Untuk pembiayaan pengeluaran umum pemerintah daerah
- d. Pemerintah daerah tidak secara langsung memberikan balasjasa kepada pribadi

Sejak Indonesia Merdeka pertama kali ditetapkan sebuah sistem yang mengatur keuangan daerah adalah dengan ditetapkannya Undang-undang Nomor 32 tahun 1956 tentang perimbangan keuangan secara garis besar Undang-undang ini menetapkan 4 aturan pokok yaitu:

1. Sumber pendapatan asli daerah terdiri dari : pajak daerah, retribusi daerah dan hasil perusahaan daerah.
2. Daerah memperoleh bagi hasil dari penerimaan pajak pusat tertentu seperti bea masuk, bea keluar, bea cukai dan sebagainya.
3. Beberapa pajak pusat diserahkan sebagai pajak daerah seperti pajak rumah tangga, pajak kendaraan bermotor, pajak verponding dan sebagainya.
4. Daerah dalam hal-hal tertentu dapat diberikan subsidi sumbangan dan ganjaran.

Setelah ditetapkannya Undang-undang Nomor 32 Tahun 1956 maka diadakanlah Undang-undang yang khusus mengatur tentang pajak daerah yaitu dengan ditetapkannya Undang-undang Nomor 11 Darurat Tahun 1957 tentang peraturan umum pajak daerah. Undang-undang Nomor 11 Dru 1957 adalah Undang-undang Darurat Nomor 11 Tahun 1957 setelah disahkan menjadi undang-undang.

Pada tahun 1965 ditetapkanlah Undang-undang tentang pemerintah daerah di mana dalam pasal 56 undang-undang nomor 18 tahun 1965 tersebut dikehendaki adanya suatu undang-undang yang memuat ketentuan-ketentuan pokok (peraturan umum) tentang pajak dan retribusi daerah, demikian pula

dengan undang-undang yang lebih baru tentang pemerintahan daerah yaitu undang-undang nomor 5 tahun 1974 terutama dalam pasal 58 yang menghendaki pula adanya undang-undang yang lebih baru tentang pajak dan retribusi daerah. Undang-undang nomor 11 Drt tahun 1957 tentang peraturan umum pajak daerah masih berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang nomor 15 tahun 1974.

3.4.2 Jenis-Jenis Pajak Daerah

Mengenai jenis pajak daerah dalam hal ini digolongkan menjadi 2 yaitu:

1. Pajak yang memang dari semula sudah merupakan pajak daerah (asli).
2. Pajak negara yang diserahkan kepada daerah.

Salah satu masalah yang menonjol mengenai sistem pajak yang ada sekarang ini menyangkut jenis pajak daerah yang terlalu banyak. Hal ini akan berakibat:

- a. Terjadinya kesimpangsiuran serta sifat yang ragu-ragu oleh wajib pajak atau jenis pajak yang banyak sekali dan pada akhirnya wajib pajak akan sulit mengetahui apakah pungutan pajak sah/tidak.
- b. Terjadi tumpang tindih beberapa jenis pajak yang dikenakan pada obyek pajak yang sama dengan dasar yang berlainan, tingkat pemerintah yang berbeda-beda dalam pengelolaan pajak.
- c. Karena banyaknya jenis pajak maka untuk tagihan yang sifatnya kecil-kecil dan dilakukan secara berulang maka akan menimbulkan sifat wajib pajak untuk enggan membayar.

- d. Kesulitan dalam menerapkan sistem pajak yang betul-betul progresif. Untuk itu perlu dilakukan penyederhanaan sistem pajak daerah agar baik dan dapat diterima serta memudahkan upaya pemberantasan pajak atau pungutan pajak yang tidak resmi

3.4.3 Fungsi Pajak Daerah

Fungsi pajak daerah ialah untuk menutup pengeluaran pemerintah daerah dalam artian mengisi kas daerah atau dengan kata lain fungsi dari pajak daerah adalah "*Budgetair*" akan tetapi perkembangan suatu daerah dalam segala bidang telah menjadikan pajak sebagai tujuan untuk mengatur, fungsi ini disebut "*Regularend*".

3.4.4 Tarif

Tarif yang berlaku dalam pemungutan pajak ada beberapa macam:

- a. Tarif Proporsional (sebanding) ialah tarif persentase pajak sebanding dengan perkembangan jumlah yang dikenakan sebagai dasar pajak.
- b. Tarif Progresif ialah bentuk tarif dimana semakin besar jumlah pajak, semakin meningkat persentase pajaknya.
- c. Tarif Regresif ialah tarif pajak yang dikenakan dengan persentase menurun apabila jumlah yang dikenakan pajak semakin besar.
- d. Tarif Tetap ialah tarif pajak yang besarnya tetap dan tidak tergantung pada nilai obyek pajak.

Selain yang tersebut diatas dalam pajak tertentu kita mengenal adanya tarif kuantitatif, yaitu tarif yang persentasenya sudah ditentukan besarnya dan dikalikan dengan nilai jual obyek pajak.

3.5 Peraturan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak kendaraan bermotor merupakan pajak daerah yaitu pajak yang dipungut oleh Pemerintah Daerah Tingkat II. Oleh karena itu setiap Pemerintah Daerah Tingkat II membuat peraturan-peraturan sendiri untuk mengatur pajak kendaraan bermotor didaerahnya, yang telah berkali-kali mengalami perubahan-perubahan dan penyesuaian-penyesuaian agar dapat mengikuti pajak perkembangan daerah dan negara pada umumnya.

Pajak menurut sifatnya dibedakan menjadi dua yaitu:

- a. Pajak Subyektif yaitu Pajak yang sifatnya pribadi, yang memperhatikan keadaan pribadi wajib pajak (pendapatan keluarga, pengeluaran, kekayaan).
- b. Pajak Obyektif yaitu Pajak yang sifatnya kebendaan, yaitu pajak yang tidak memperhatikan keadaan wajib pajak yang dikenakan adalah obyeknya bendanya.

3.5.1 Peraturan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor

Sebelum berlakunya peraturan daerah Kabupaten Sleman tentang pajak kendaraan bermotor, terdapat peraturan-peraturan lain, antara lain.¹⁰

¹⁰ Pemerintah Daerah Propinsi DIY. Peraturan daerah Propinsi DIY No.3 tahun 1968 tentang PKB

- a. Peraturan pajak rumah tangga atau dasar ke 3 (tiga) sepeda motor dan atas dasar ke 4 (otomobil) berdasarkan ordonantie pajak rumah tangga 1908 (Stbl 1908 No.13) sebagaimana telah diubah dan ditambah Jis Undang-undang No. 32 tahun 1956 dan peraturan pemerintah No. 3 tahun 1957 Jo peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 6 tahun 1910.
- b. Peraturan PKB berdasarkan ordonantie PKB 1934 (Stbl 1934, N0.7118) sebagaimana telah diubah dan ditambah Jis Undang-undang N0.32 tahun 1956 dan peraturan pemerintah No.3 tahun1957 Jo peraturan daerah Kabupaten Sleman tahun1960.

Kesulitan-kesulitan yang dihadapi mengenai peraturan-peraturan tersebut adalah sering terjadi kesalahpahaman pada saat pemungutan, juga tarif yang berlaku adalah tarif yang jumlahnya telah ditentukan dalam peraturan yang bersangkutan. Apabila harga kendaraan bermotor berubah dalam keadaan tertentu, maka pajak kendaraan bermotor harus diubah sesuai dengan tarif tersebut. Untuk menghindari kesulitan-kesulitan tersebut, maka dikeluarkanlah peraturan daerah.

Dengan mulai berlakunya peraturan daerah Kabupaten Sleman, maka baik peraturan pajak rumah tangga atas dasar sepeda motor dan atas dasar otomobil tidak dipakai lagi. Adapun peraturan daerah Kabupaten Sleman yang mulai berlaku sejak dicabutnya peraturan lama, juga mengalami berbagai perubahan serta penyempurnaan.

Peraturan-peraturan tersebut adalah:

- a. Peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 3 tahun 1968
- b. Peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 4 tahun 1984
- c. Peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 1 tahun 1988
- d. Peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 3 tahun 1991

Dengan adanya peraturan-peraturan daerah tersebut, maka kesulitan-kesulitan yang semula timbul dapat diatasi.

3.5.2 Subyek pajak dan Obyek pajak kendaraan bermotor

Pajak kendaraan bermotor merupakan pajak daerah, yaitu pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah tingkat II. Oleh karena itu setiap pemerintah daerah tingkat II membuat peraturan-peraturan sendiri untuk mengatur pajak kendaraan bermotor didaerahnya. Pemerintah daerah tingkat II juga telah menetapkan peraturan untuk mengatur pajak kendaraan bermotor di daerahnya, yang telah berkali-kali mengalami perubahan-perubahan dan penyesuaian-penyesuaian agar dapat mengikuti perkembangan daerah dan negara pada umumnya.

3.5.3 Subyek pajak kendaraan bermotor

Dalam peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 3 tahun 1991 tentang pajak kendaraan bermotor, subyek pajak disebut dengan wajib pajak. Wajib pajak untuk pajak kendaraan bermotor adalah orang atau badan yang memiliki kendaraan bermotor dan berdomisili di daerah. Jadi wajib pajak inilah yang bertanggung jawab atas kewajiban pembayaran pajak terutang.

3.5.4 Obyek pajak kendaraan bermotor

Yang dimaksud dengan obyek pajak adalah sasaran pengenaan pajak atau apa yang dikenakan pajak. Dalam peraturan daerah Kabupaten Sleman No. 3 tahun 1991 disebutkan obyek pajak kendaraan bermotor adalah kendaraan bermotor yang berada didaerah. Termasuk disini adalah kendaraan bermotor yang berada di daerah lebih dari 90 hari berturut-turut.

Yang dimaksud dengan kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu yang biasanya untuk angkutan orang/barang berikut kereta gandengan termasuk kendaraan khusus alat-alat berat atau alat-alat besar yang digunakan didaerah dan digerakkan oleh motor dengan bahan bakar bensin, gas, atau bahan bakar lainnya tidak termasuk yang berjalan diatas rel.

Yang dimaksud kereta gandengan adalah kereta atau gerobak yang tersedia untuk ditarik dengan kendaraan bermotor dan dianggap untuk memindahkan atau mengangkut barang-barang besar (banyak) atau yang digunakan proyek-proyek pembangunan, pabrik-pabrik, tanah pertanian, dan lain-lain. Untuk tarif yang dikenakan pajak kendaraan bermotor adalah tarif tetap dan tidak tergantung pada nilai obyek pajak.

3.5.5 Administrasi pajak kendaraan bermotor

Banyak hal yang harus dibenahi dalam kaitannya dengan administrasi pajak daerah seperti: komputerisasi tatausaha, penggunaan tenaga menengah untuk uji taksiran nilai dan menegakkan peraturan pajak. Dimana sasaran pemasukan

pajak didasarkan pada potensi pajak daerah, bukan pada hasil pajak sebelumnya. Untuk itu tidak saja memperhitungkan biaya langsung tata usaha pajak, akan tetapi seluruhnya bagian ekonomi termasuk biaya wajib pajak.

Hal yang biasa dilakukan untuk mengatasi masalah di atas yaitu, antara lain:

1. Dengan melakukan suatu upaya untuk meningkatkan produktifitas pegawai dan menurunkan kerugian akibat korupsi.
2. Penyederhanaan sistem pajak daerah.

3.5.6 Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan asli daerah sumber pendapatan murni daerah. Untuk kemandirian daerah tingkat II dibidang pendanaan, dalam arti mampu membiayai, mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri, maka pemerintah daerah tingkat II meningkatkan kemampuannya agar semakin dapat mengusahakan penggalian sumber pendapatan asli daerahnya sendiri sesuai dengan keadaan dan potensi perekonomian yang ada didaerah masing-masing.

Pendapatan asli daerah merupakan suatu pendapatan yang menunjukkan kemampuan suatu daerah dalam menghimpun sumber-sumber dana untuk membiayai kegiatan baik rutin maupun pembangunan. Jadi pengertian dari pendapatan asli daerah dikatakan sebagai pendapatan rutin dari usaha-usah pemerintah daerah dalam memanfaatkan potensi-potensi sumber keuangan darahnya untuk membiayai tugas dan tanggung jawabnya.

Sumber pendapatan asli daerah yang tercantum dalam Undang-undang No. 5 tahun 1974 tentang pokok pemerintahan di daerah (pasal 55) terdiri dari:

1. Pajak Daerah

Pungutan daerah berdasarkan peraturan yang ditetapkan oleh daerah untuk pembiayaan rumah tangganya sebagai badan hukum publik tanpa memberikan prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk.

2. Retribusi Daerah

Pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena memperoleh jasa pekerjaan, usaha atau milik daerah bagi yang berkepentingan atau karena jasa yang diberikan oleh daerah.

3. Hasil Perusahaan Daerah

Penerimaan yang berasal dari perusahaan yang dimiliki pemerintah daerah dengan prinsip pengelolaan berdasarkan ekonomi perusahaan (*profit motive*) dan sebagian keuntungan wajib setor ke kas daerah.

4. Lain-lain Usaha Daerah

Penerimaan yang merupakan hasil dari usaha-usaha daerah selain tersebut di atas seperti penerimaan dari dinas-dinas daerah dan penerimaan dari persewaan tanah rumah, gedung, kendaraan milik pemerintah daerah.

Kebijakan keuangan daerah yang terus diupayakan pemanfaatannya secara garis besar mencakup komponen utama sebagai berikut:

1. Kebijakan di bidang penerimaan, yaitu untuk mendorong kemampuan daerah sebesar-besarnya dalam membiayai urusan rumah tangganya sendiri.

2. Kebijakan dalam pengeluaran yang berorientasi pada prinsip desentralisasi dalam perencanaan, dalam memilih kegiatan dan proyeksi daerah serta pelaksanaannya.
3. Peningkatan kemampuan organisasi pemerintahan daerah, termasuk kemampuan personil, manajemen dan struktur organisasi.

Pendapatan Asli Daerah sangat diperlukan untuk lebih memperlancar dan meningkatkan pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan di daerah tingkat II, maka dari itu tiap-tiap daerah selalu mengharapkan adanya peningkatan pendapatan asli daerah yang berarti juga dapat lebih meningkatkan pembangunannya.

3.6 Variabel-variabel Yang Mempengaruhi Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

3.6.1 Pendapatan Perkapita Riil (PDRB) Produk Domestik Regional Bruto

Angka PDRB perkapita dapat dipakai untuk mengukur kenaikan tingkat pendapatan masyarakat.

Penyebab kenaikan itu ada dua faktor:

1. Kenaikan yang betul-betul dapat menaikkan daya beli penduduk atau bisa disebut kenaikan riil.
2. Kenaikan yang disebabkan karena adanya inflasi, kenaikan ini tidak menaikkan daya beli penduduk dan kenaikan seperti ini merupakan kenaikan semu.

Produk domestik regional bruto dengan faktor inflasi merupakan PDRB atas harga konstan (pendapatan perkapita riil), sedangkan PDRB tanpa faktor inflasi merupakan PDRB atas dasar harga yang berlaku (pendapatan perkapita nominal). Indikator lain yang bisa dijadikan bahan pertimbangan untuk menilai tingkat kemakmuran rakyat adalah PDRB perkapita. PDRB perkapita Kabupaten Sleman tahun 2000 mencapai Rp 1.451.772 lebih tinggi dibanding tahun sebelumnya tahun 1999 yang mencapai Rp 1.404.658.

Hal ini membuktikan bahwa kemakmuran penduduk Kabupaten Sleman semakin meningkat. Asumsinya adalah semakin meningkatnya PDRB perkapita riil, daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor semakin meningkat, hal ini menyebabkan pajak kendaraan bermotor yang dibayar masyarakat juga akan semakin meningkat.

3.6.2 Jumlah Kendaraan (Sepeda Motor dan Mobil)

Memiliki kendaraan pribadi merupakan impian setiap orang. Hal ini disebabkan karena dengan memiliki kendaraan pribadi orang mendapatkan beberapa kelebihan dibandingkan jika ia menggunakan kendaraan umum. Dengan mempunyai kendaraan pribadi, maka dengan bebas kapan saja dapat menentukan kapan hendak berpergian kendaraan dapat dipakai kemana saja tanpa harus mengikuti rute yang sudah ada serta hemat waktu karena tidak harus menunggu datangnya kendaraan umum. Dengan melihat kelebihan tadi, maka setiap orang semakin berkeinginan untuk membeli kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor. Bertambahnya kendaraan pribadi akan

meningkatkan pendapatan asli daerah. Asumsinya adalah semakin bertambahnya jumlah sepeda motor yang terjual, maka penerimaan terhadap pajak kendaraan bermotornya semakin meningkat.

Kendaraan bermotor (mobil) menurut Departemen perindustrian dibagi menjadi dua bagian besar, yaitu kendaraan niaga (commercial car) dan kendaraan penumpang (passenger car).¹¹ Untuk kendaraan niaga dibagi menjadi lima kategori :

1. Kategori I : Massa total sampai dengan 2,5 ton.
2. Kategori II : Massa total 2,5 – 9 ton.
3. Kategori III : Massa total 9- 24 ton.
4. Kategori IV : Massa total lebih dari 24 ton.

Sedangkan kendaraan penumpang dibagi menurut kelas cc-nya saja, yaitu:

1. Kelas sampai 1000 cc
2. Kelas sampai 1000-1500 cc
3. Kelas sampai 1500-2000 cc
4. Kelas diatas 2000 cc

¹¹ Surat Keputusan Mentrei Perindustrian RI, No.34/M/SK/87

Jika berdasarkan Undang-undang lalu lintas yang berhubungan dengan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR), kendaraan bermotor dibagi menjadi tiga kategori:¹²

1. Kendaraan penumpang
2. Kendaraan bis
3. Kendaraan truk

Untuk memiliki kendaraan bermotor seseorang harus mempunyai uang untuk membelinya, serta harus mendapatkan kepemilikan pada kepolisian dan sebagai buktinya diberikan bukti pendaftaran. Bukti ini berbentuk buku yang biasa kita kenal sebagai Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB). Selanjutnya kendaraan ini dikenai pajak yang harus dibayar oleh pemiliknya. Bukti pembyaran pajak ini dibubuhkan pada Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK). Asumsinya semakin bertambah jumlah mobil yang terjual, maka penerimaan terhadap pajak kendaraan bermotornya semakin meningkat.

3.6.3 Otonomi Daerah

Otonomi Daerah yang dipergunakan sebagai variabel dummy adalah peraturan pemerintah No. 44 tahun 1993 pasal 179, tentang perubahan pengesahan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang semula disatukan lima tahun sekali, dengan diberlakukannya peraturan pemerintah tersebut berubah menjadi satu tahun sekali. Asumsinya dengan diberlakukannya peraturan pemerintah tersebut Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor semakin meningkat.

¹² UU Lalu Lintas, No. 3 Tahun 1965

3.6.4 Konsep Elastisitas

Salah satu karakteristik penting dari kurva atau fungsi permintaan pasar adalah “Derajat Kepekaan” jumlah permintaan terhadap perubahan salah satu faktor yang mempengaruhinya. Ukuran derajat kepekaan ini disebut elastisitas.¹³

Ada beberapa macam konsep elastisitas yang berhubungan dengan permintaan.

1. Elastisitas Harga

Yaitu persentase perubahan jumlah yang diminta yang disebabkan oleh perubahan harga barang tersebut dengan 1% atau secara umum:

$$E_h = \frac{\% \text{ Perubahan Jumlah yang diminta}}{\% \text{ Perubahan Harga barang yang diminta}}$$

Bila $E_h > 1$ dikatakan bahwa permintaan elastis

Bila $E_h < 1$ dikatakan bahwa permintaan inelastis

Bila $E_h = 1$ disebut elastis tunggal (unitary elastis)

2. Elastisitas Silang

Yaitu persentase perubahan jumlah yang diminta akan suatu barang yang diakibatkan oleh perubahan harga lain (yang memiliki hubungan) dengan 1%, atau secara umum:

$$E_s = \frac{\% \text{ Perubahan permintaan akan barang X}}{\% \text{ Perubahan permintaan akan barang Y}}$$

¹³ *Buduono Ekonomi Mikro, Edisi 2, Badan Penerbit Fakultas Ekonomi Yogya, hal. 31.*

Bila hubungan antara x dan y adalah substitusi biasanya E_s adalah (+). Kenaikan barang y, berakibat berkurangnya permintaan barang y dan bertambahnya permintaan barang x. Bila hubungan antara x dan y adalah komplementer, besarnya E_s adalah (-).

3. Elastisitas Pendapatan

Yaitu persentase perubahan permintaan akan suatu barang yang diakibatkan oleh kenaikan pendapatan riil konsumen dengan 1% atau secara umum:

$$E_p = \frac{\% \text{ Perubahan permintaan atas barang X}}{\% \text{ Perubahan pendapatan riil}}$$

Untuk barang normal E_p (+) dan untuk barang inferior E_p (-). Barang-barang kebutuhan pokok biasanya mempunyai $E_p < 1$, sedangkan barang-barang yang tidak pokok (barang mewah) $E_p > 1$.

3.7 HIPOTESA

Dengan menggunakan metode regresi kita berusaha menemukan bentuk atau pola hubungan antara variabel dependen dengan satu atau lebih variabel independen. Dengan mengetahui pola hubungan atau bentuk hubungan yang dimaksud, kita dapat melaksanakan peramalan bagi variabel dependen apabila variabel independen mengambil alih nilai tertentu.

Menurut F.N Kerlinger, hipotesa adalah kesimpulan sementara/preposisi tentatif tentang hubungan antara dua variabel/lebih. Sedangkan Winarno Surakhmad mengatakan bahwa hipotesa adalah suatu jawaban yang dianggap besar kemungkinan untuk menjadi jawaban yang benar.

Berdasarkan pada pokok permasalahan dan kerangka pemikiran diatas, maka dapat dirumuskan beberapa hipotesa sebagai berikut:

H₁: Bahwa pendapatan perkapita riil berpengaruh secara nyata dan positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

H₂: Bahwa jumlah kendaraan (sepeda motor dan mobil) berpengaruh secara nyata dan positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

H₃: Bahwa variabel dummy (otonomi daerah) berpengaruh secara nyata dan positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

BAB IV

DATA DAN HASIL ANALISIS

4.1 DESKRIPSI DATA

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber, antara lain adalah buku-buku yang diterbitkan oleh Biro Pusat Statistik, Kantor Dinas Pendapatan Daerah (DIPENDA) Kabupaten Sleman, dan Samsat Sleman.

Data-data berikut ini merupakan data yang digunakan dan selanjutnya pengujian dilakukan dengan data yang telah diharmonisasikan. Penelitian ini secara khusus merupakan penelitian terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor, berdasarkan penelitian ini maka diasumsikan mempengaruhi realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Data-data yang termasuk variabel dependen (terikat) adalah realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor di kabupaten Sleman, dalam satuan rupiah. Data ini diperoleh dari laporan target dan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor, kurun waktu tahun 1991 sampai 2000, ditunjukkan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4.1
Data Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor
Di Kabupaten Sleman Tahun 1991- 2000

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)
1991	1.202.040.000.00	5.751.224.865.00
1992	2.209.141.630.00	6.953.264.865.00
1993	3.081.660.000.00	9.516.893.115.00
1994	3.135.050.000.00	3.712.414.610.00
1995	4.136.010.000.00	4.839.260.450.00
1996	5.418.170.000.00	6.721.704.480.00
1997	5.909.260.000.00	6.641.921.990.00
1998	7.139.340.000.00	7.383.176.495.00
1999	8.073.750.000.00	7.664.254.615.00
2000	9.426.460.000.00	3.244.320.690.00

Sumber : DIPENDA SLEMAN

Data variabel independen (bebas) yang pertama adalah pendapatan perkapita Riil yang merupakan PDRB. Data ini diperoleh dari BPS DIY, dalam kurun waktu 1991-2000. Angka PDRB perkapita dapat dipakai untuk mengukur kenaikan tingkat pendapatan masyarakat. Pengertian PDRB itu sendiri dapat dilihat dari tiga sisi, yaitu produksi, pendapatan dan pengeluaran. Dalam tabel berikut ini akan memuat PDRB Perkapita Riil. Jika kita melihat pertumbuhan pendapatan perkapita riil maka setiap tahunnya mengalami kenaikan.

Tabel 4.2
Data Penerimaan Pendapatan Riil
Di Kabupaten Sleman Tahun 1991-2000

Tahun	Pendapatan Perkapita Riil (Rp)
1991	2.934.200.00
1992	3.154.560.00
1993	1.138.614.00
1994	1.234.722.00
1995	1.335.484.00
1996	1.445.704.00
1997	1.497.443.00
1998	1.378.089.00
1999	1.404.658.00
2000	1.451.772.00

Sumber : BPS DIY

Data variabel independen (bebas) yang kedua adalah jumlah kendaraan (sepeda motor dan mobil) di Kabupaten Sleman, dalam satuan unit. Data ini diperoleh dari Samsat Sleman, kurun waktu 1991-2000.

Tabel berikut ini menunjukkan perkembangan jumlah kendaraan (sepeda motor dan mobil) setiap tahunnya.

Tabel 4.3
Data Jumlah Kendaraan (sepeda motor dan mobil)
Di Kabupaten Sleman Tahun 1991-2000

Tahun	Jumlah Kendaraan (sepeda motor dan mobil)
1991	41246.00
1992	42455.00
1993	49385.00
1994	55436.00
1995	127653.0
1996	141572.0
1997	164281.0
1998	168680.0
1999	175260.0
2000	192798.0

Sumber : Samsat Sleman

4.1.1 Kebijakan Pemerintah (Otonomi Daerah)

Otonomi Daerah yang dipergunakan sebagai variabel Dummy adalah Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 pasal 179, tentang perubahan pengesahan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang semula disahkan lima tahun sekali menjadi satu tahun sekali.

Asumsinya dengan diberlakukannya peraturan pemerintah tersebut realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor semakin meningkat.

4.2 ANALISA REGRESI

Untuk membuktikan asumsi-asumsi yang telah disajikan pada bab sebelumnya maka dilakukan pengujian dengan alat penguji regresi. Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel-variabel dalam mempengaruhi pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Sleman.

Setelah dibandingkan model linear atau model non linear yang dipakai dengan melihat tingkat signifikansinya dan nilai R squared dari kedua model tersebut maka model linear dinilai lebih baik dan digunakan sebagai model analisa regresi.

Tabel 4.4
Tabel Hasil Analisa Regresi

Variabel	Keterangan	Koefisien
β	Konstanta	-2.367
LX_1	PDRB	0.405
LX_2	Kendaraan	0.435
D	Otonomi Daerah	0.367

Sumber : Data diolah

Di mana :

$$Y = \beta_0 + \beta_1 LX_1 + \beta_2 LX_2 + \beta_3 D$$

$$R \text{ squared} = 0.94$$

$$\text{Adjusted Rsquared} = 0.91$$

$$\text{Durbin Watson} = 2.32$$

$$F\text{-Statistic} = 33.4$$

Adapun Hasil Regresinya adalah

$$Ly = \beta_0 + LX_1 + LX_2 + D$$

4.2.1 Koefisien Determinan

Dalam pemilihan model linear, tepat karena menjelaskan hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen yang ditunjukkan oleh R squared sebesar 0.94. R squared 0.94 mempunyai arti bahwa 94% dari total variasi realisasi pajak kendaraan bermotor, dijelaskan oleh variabel-variabel independennya, yaitu PDRB perkapita, Jumlah kendaraan (motor dan mobil), Otonomi daerah dan sisanya sebesar 6% dijelaskan oleh faktor-faktor lain.

4.2.2 Uji Hipotesa

Uji t satu sisi terhadap variabel-variabel penjelas secara individu

Dari pengujian diatas, dapat kita peroleh t hitung dari masing-masing variabel penjelas. Berdasarkan hasil diatas yang berpengaruh positif dan signifikan adalah X_1 , X_2 dan D.

Tabel 4.5
Pengujian Koefisien Variabel Independen dengan Uji t

Variabel	t_{hitung}	t_{tabel}	α	Kesimpulan
LX1	2.562	1.895	0.05	Signifikan
LX2	2.330	1.895	0.05	Signifikan
D	2.128	1.895	0.05	Signifikan

Sumber : Data diolah

Pengujian “t” satu sisi untuk masing-masing variabel penjelas dilakukan antara lain:

$$t\text{-tabel} = t \alpha \text{ df } (n-k)$$

Dimana :

α = Level of significant

N = Jumlah Data

K = Koefisien Variabel

Uji t terhadap LX_1 yaitu PDRB Perkapita Riil

Untuk X_1 : $t_{hitung} = 2.562$

$$df = 7 \quad \alpha = 0.05$$

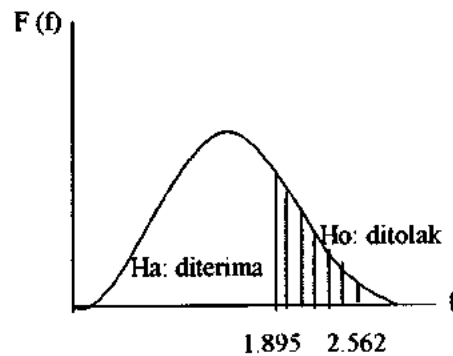
$$t_{tabel} = 1.895$$

$$t_{hitung} > t_{tabel}$$

$H_0: \beta_1 = 0$ Dimana variabel perkapita riil tidak mempengaruhi secara individual terhadap besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

$H_a: \beta_1 > 0$ Dimana variabel PDRB perkapita riil mempengaruhi secara positif terhadap besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Gambar 4.6 Uji t pada variabel independen PDRB perkapita riil terhadap dependen realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor



Karena $t_{hitung} = 2.562 > t_{tabel} = 1.895$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima, parameter β_1 signifikan berdasarkan uji t pada derajat signifikansi 0.05. Berarti PDRB perkapita riil akan mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Uji t terhadap LX_2 yaitu jumlah kendaraan

Untuk $X_2 = t_{hitung} = 2.330$

$df = 7 \quad \alpha = 0.05$

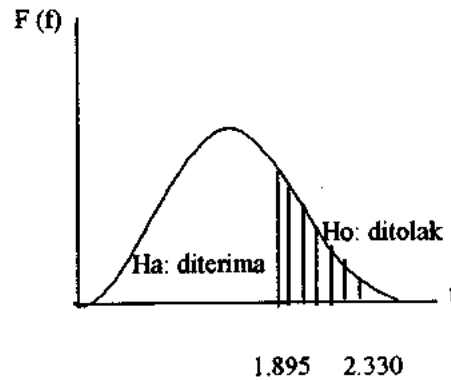
$t_{tabel} = 1.895$

$t_{hitung} > t_{tabel}$

$H_0: \beta_2 = 0$ Dimana variabel jumlah kendaraan tidak mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

$H_a: \beta_2 > 0$ Dimana variabel jumlah kendaraan mempengaruhi secara positif besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Gambar 4.7 Uji t pada variabel independen jumlah kendaraan terhadap variabel dependen realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.



Karena $t_{hitung} = 2.330 < t_{tabel} = 1.895$ maka H_0 diterima, dan H_a ditolak parameter β_2 tidak signifikan berdasarkan uji t pada derajat signifikansi 0.05. Berarti jumlah kendaraan tidak akan mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Uji t terhadap LX_3 yaitu Dummy

Untuk $X_3 = t_{hitung} = 2.128$

$df = 7 \quad \alpha = 0.05$

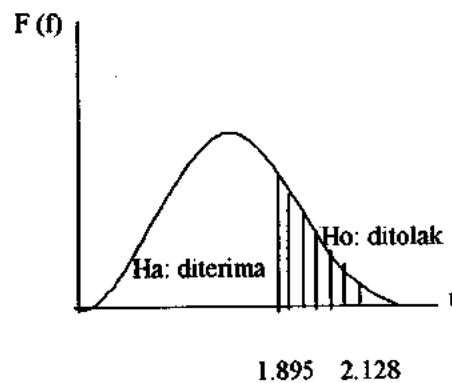
$t_{tabel} = 1.895$

$t_{hitung} > t_{tabel}$

$H_0: \beta_3 = 0$ Dimana variabel dummy tidak mempengaruhi secara individual terhadap besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

$H_a: \beta_3 > 0$ Dimana variabel dummy mempengaruhi secara positif terhadap besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Gambar 4.8 Uji t pada variabel independen dummy terhadap variabel dependen realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor



Karena $t_{hitung} = 2.128 > t_{tabel} = 1.895$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima parameter β_3 signifikan berdasarkan uji t pada derajat signifikansi 0.05. Berarti dummy mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

4.2.3 Uji f pada variabel yang digunakan

Pengujian dimaksudkan untuk mengetahui apakah variabel independen secara serempak mempengaruhi variabel dependen secara signifikan atau tidak. Dari hasil estimasi di atas diperoleh nilai f-hitung dengan rumus:

$$F_{hitung} = \frac{SSR/(K-1)}{SSE/(N-K)}$$

Dimana:

$H_0 : \beta_1 : \beta_2 : \beta_3 = 0$ Secara bersama-sama variabel PDRB perkapita riil, Jumlah kendaraan, Dummy tidak mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

$H_a : \beta_1 : \beta_2 : \beta_3 \neq 0$ Secara bersama-sama variabel PDRB perkapita riil, Jumlah kendaraan, dan Dummy mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Uji Statistik:

$$n-k = 10 - 3 = 7$$

$$k-1 = 3 - 1 = 2$$

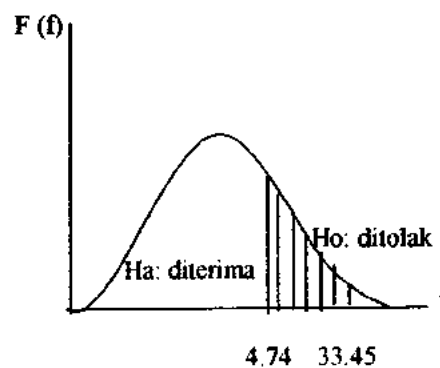
$$\alpha = 0.05$$

$$f\text{-hitung} = 33.45$$

$$f\text{-tabel} = f_{\alpha} \text{ df}(k-1, n-k)$$

$$f\text{-tabel} = 4.74$$

Gambar 4.9 Uji f pada variabel-variabel independen terhadap dependen realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.



Karena $f\text{-hitung} = 33.45 > f\text{-tabel} = 4.74$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Berarti dari hasil hipotesa tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa PDRB perkapita riil, Jumlah kendaraan, dan Dummy secara bersama-sama dapat mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

4.3 ANALISIS ELASTISITAS

Dalam analisis regresi menggunakan model non linear, yang berarti koefisien regresinya adalah nilai elastisitas.

Persamaan Hasil Regresi :

Sebelum otonomi daerah : $Ly = \beta_0 + \beta_1 LX_1 + \beta_2 LX_2$

$$Ly = -2.36723320 + 0.4056289LX_1 + 0.4351987LX_2$$

Sesudah otonomi daerah : $Ly = (\beta_0 + \beta_3) + \beta_1 LX_1 + \beta_2 LX_2$

$$Ly = -2.28315044 + 0.4056289LX_1 + 0.4351987LX_2$$

Arti angka-angka elastisitas diatas adalah:

4.3.1 Elastisitas LX_1 (PDRB perkapita riil)

Nilai koefisien elastisitas PDRB perkapita riil (LX_1) adalah 0,40 artinya setiap ada peningkatan PDRB perkapita riil sebesar 1% dengan anggapan *ceteris paribus*, maka akan meningkatkan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar 0,40% dari persentase PDRB perkapita riil.

4.3.2 Elastisitas LX_2 (Jumlah kendaraan)

Nilai koefisien elastisitas jumlah kendaraan bermotor (LX_2) sebesar 0,43 artinya setiap ada peningkatan jumlah kendaraan sebesar 1% dengan anggapan

ceteris paribus, maka akan meningkatkan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar 0,43% dari persentase jumlah kendaraan.

4.4 ANALISIS EKONOMI

4.4.1 Untuk hasil parameter β_1

Merupakan koefisien dari PDRB perkapita riil parameternya positif. Hal ini berarti bahwa pajak kendaraan bermotor akan bertambah jika koefisien yang mempengaruhinya meningkat. Adanya peningkatan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor yang disebabkan oleh kenaikan PDRB perkapita riil adalah karena dengan bertambahnya pendapatan perkapita masyarakat, maka keinginan untuk membeli kebutuhan selain kebutuhan pokok semakin meningkat termasuk kendaraan bermotor. Dengan demikian realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor semakin bertambah.

4.4.2 Untuk hasil parameter β_2

Merupakan koefisien dari jumlah kendaraan parameternya positif. Hal ini berarti bahwa pajak kendaraan bermotor akan bertambah jika koefisien yang mempengaruhinya meningkat. Adanya peningkatan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor yang disebabkan oleh kenaikan jumlah kendaraan karena dengan bertambahnya jumlah kendaraan dimasyarakat, maka keinginan masyarakat untuk membeli kendaraan semakin besar sehingga realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor semakin besar.

4.4.3 Untuk hasil parameter β_3

Merupakan koefisien dari dummy (otonomi daerah) parameternya positif. Hal ini berarti bahwa pajak kendaraan bermotor akan bertambah jika koefisien yang mempengaruhinya meningkat. Dalam hal ini bukan peningkatan kebijakan pemerintah akan tetapi sejak diberlakukannya kebijakan pemerintah tersebut realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor semakin meningkat.

4.5 PENGUJIAN ASUMSI KLASIK

Pengujian ini dimaksudkan untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi, multikolinientas, heteroskedastisitas dalam hasil estimasi karena apabila terjadi penyimpangan terhadap asumsi klasik tersebut, uji t dan uji f yang dilakukan menjadi tidak valid dan secara statistik dapat menjelaskan kesimpulan yang diperoleh.

4.5.1 Pengujian Autokorelasi

Istilah Autokorelasi dapat didefinisikan sebagai korelasi antar anggota serangkaian observasi yang diurutkan menurut waktu. Salah satu asumsi linear klasik adalah tidak terjadinya autokorelasi dalam kesalahan pengganggu/gangguan U_i .

Dengan menggunakan : $E(U_i, U_j) = 0 \quad i \neq j$

Untuk mengetahui ada tidaknya autokorelasi dapat dilakukan dengan uji Durbin Watson sebagai berikut:

$$d = \frac{\sum_{t=2}^{t=N} (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=1}^{t=N} e_t^2}$$

Berdasarkan perhitungan komputer diperoleh hasil bahwa nilai DW statistik adalah sebesar pada $\alpha = 5\%$

Nilai tabel Dw untuk $d_l = (0, 05, 3 : 10) = 0.525$

Nilai tabel Dw untuk $d_u = (0, 05, 3 : 10) = 2.016$

H_0 = tidak ada autokorelasi positif

H_a = tidak ada autokorelasi negatif

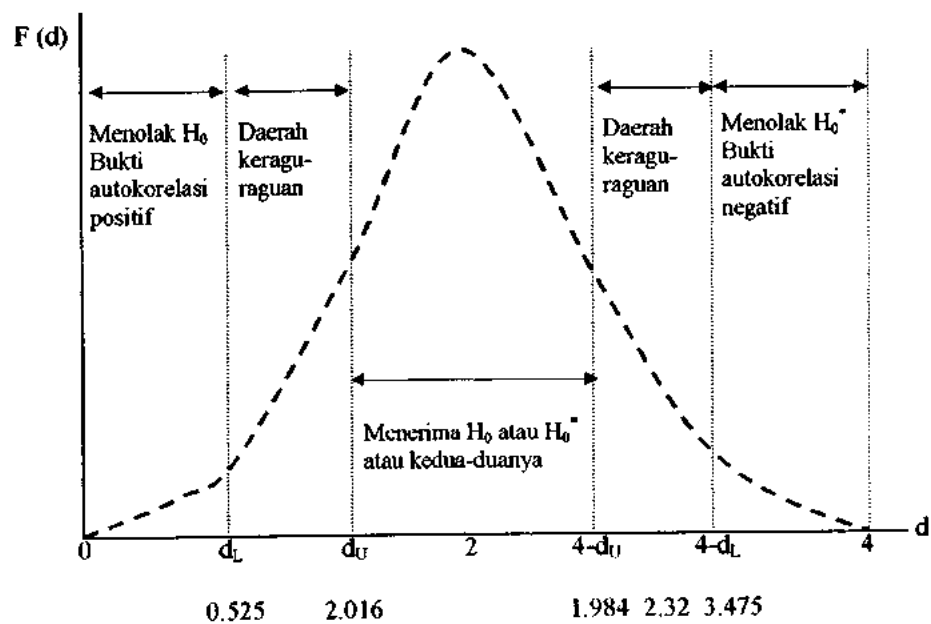
Dimana:

H_0 dan H_a didaerah H_0 ditolak jika $d < d_l$ dan $d > 4-d_l$

H_0 dan H_a berada didaerah H_0 diterima jika $d > d_u$ dan $d < 4-d_u$

H_0 dan H_a berada didaerah ketidakpastian jika $d_l \leq d \leq d_u$ dan $4-d_u \leq d \leq 4-d_l$

Gambar 4.10 Pengujian Autokorelasi



Maka dari hasil perhitungan yang diperoleh setelah meregresikan data yang data seperti dalam lampiran diperoleh kesimpulan bahwa dalam analisa tidak terjadi autokorelasi, melihat nilai Dw yang diperoleh sebesar 2,32 berarti terletak antara $d > d_l$ dan $d < 4-d_l$ dengan kata lain $Dw > 0.525$ dan $Dw 2.32 < 3.475$ dan terletak didaerah H_0 dan H_a diterima berarti kita dapat menarik kesimpulan tidak ada autokorelasi positif maupun negatif.

4.5.2 Pengujian Multikolinearitas

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah ada hubungan sempurna antara semua / beberapa variabel penjelas dalam model regresi yang digunakan. Dalam menguji variabel penjelas yang mana berhubungan dengan variabel penjelas lainnya maka dipergunakan cara meregresi tiap-tiap variabel atas sisa variabel penjelas lainnya.

Setelah dilakukan analisis regresi diantara variabel-variabel bebasnya dengan bantuan komputer sesuai dengan uji klein yang dipakai dalam penelitian ini maka dapat diperoleh nilai-nilai tersebut:

Tabel 4.11 Pengujian Multikolinearitas

Variabel Penjelas	Korelasi	Kesimpulan
$L_{X_1} - L_{X_2}$	0.7693	Tidak ada multikolinientas
$L_{X_1} - D$	0.3679	Tidak ada multikolinientas
$L_{X_2} - D$	0.6378	Tidak ada multikolinientas

Sumber: Data diolah

Sedangkan hasil koefisien determinan majemuk adalah sebagai berikut :

Jadi berdasarkan teori yang diajukan Klein yang disebut *Kleins Rule of Thumb*, Menyatakan bahwa multikolinearitas tidak usah dirisaukan apabila nilai R^2 regresi model awal besar dari pada nilai R^2 regresi antar variabel penjelas, maka setelah dilakukan pengujian dengan bantuan komputer besarnya R^2 antar variabel penjelas (R^2_{ij}) < dari pada R^2 (koefisien determinan majemuk) / dengan kata lain $R^2_{ij} < R^2$ Ly Lx1 Lx2 Lx3D, sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian ini tidak ada multikolinearitas.

4.5.3 Pengujian Heteroskedastisitas

Asumsi Heteroskedastisitas adalah menghendaki agar variansi dari variabel pengganggu U_i adalah konsisten untuk setiap X_i yang artinya $t(U_i^2) = U^2$. Apabila varian U_i itu berbeda maka terjadi heteroskedastisitas dengan kata lain heteroskedastisitas menghendaki agar setiap variabel dependen berpasangan dengan beberapa nilai variabel independen yang mempunyai distribusi dan varian yang sama.

Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dengan menggunakan pengujian Glejser. Dalam pengujian ini setelah mendapatkan residual E_i dan regresi berganda, Glejser menyarankan untuk meregresi nilai absolut residual dari model yang diestimasi terhadap variabel-variabel penjelas.

Setelah dilakukan pengujian dengan bantuan komputer seperti yang tertera dalam lampiran dengan menggunakan α sebesar 0,05 kemudian dicari nilai df dengan cara mengurangi jumlah data dengan jumlah parameter ($df = n - k = 10 - 3 = 7$), kemudian

diperoleh nilai t-tabel sebesar 1.895. Nilai t-hitung masing-masing variabel dari hasil pengujian dibandingkan dengan t-tabel, maka kita dapat mengetahui apakah ada heteroskedastisitas atau tidak. Apabila t-hitung > t-tabel maka terdapat heteroskedastisitas, dan sebaliknya jika t-hitung < t-tabel maka tidak terdapat heteroskedastisitas.

Tabel dibawah ini menunjukkan pengujian terhadap ada tidaknya heteroskedastisitas.

**Tabel 4.12 Pengujian koefisien variabel independen dengan t-test
untuk $\alpha = 0.05$**

Variabel Penjelas	T-test	Kesimpulan
Lx1	-1.5515212	Tidak ada Heteroskedastisitas
Lx2	-1.1185879	Tidak ada Heteroskedastisitas
D	-1.3483346	Tidak ada Heteroskedastisitas

Sumber : Data diolah

Karena t-hitung < t-tabel pada seluruh variabel Lx1, Lx2, Lx3 D yaitu PDRB perkapita riil, Jumlah kendaraan dan Dummy terhadap realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor berarti tidak terjadi heteroskedastisitas.

BAB V

KESIMPULAN DAN IMPLIKASI

Berikut ini adalah kesimpulan dan implikasi yang diambil berdasarkan analisis yang telah dilakukan.

5.1 Kesimpulan

1. Desentralisasi Daerah khususnya desentralisasi dibidang keuangan semakin tertumpu pada pendapatan asli daerah. Pendapatan Asli Daerah berasal dari berbagai sektor, yaitu: Pajak daerah, Retribusi daerah, Bagian laba BUMD, Penerimaan dari dinas-dinas dan penerimaan lain-lain, Pajak daerah merupakan sumber pendapatan asli daerah yang dapat diandalkan terutama dari penerimaan pajak kendaraan bermotor. Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di kabupaten Sleman dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, untuk lebih meningkatkan lagi perlu diupayakan penyempurnaan baik dari cara pemungutannya maupun peningkatan kesadaran wajib pajak dalam membayar pajak sehingga persentase penerimaan pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah dapat ditingkatkan.
2. Penggunaan Alat Analisis Non Linear adalah tepat, hal ini karena dapat dilihat dari besarnya R-squared yang diperoleh adalah sebesar 0.94, menunjukkan bahwa variasi dari penerimaan pajak kendaraan bermotor dipengaruhi oleh variasi dari variabel-variabel independennya yaitu: PDRB perkapita riil, Jumlah kendaraan (motor dan mobil), dan dummy sebesar 94% dan sisanya sebesar 6% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain.

3. Untuk f-test sebesar 33.45, yang ternyata lebih besar dari nilai f-tabel sebesar 4.74 menunjukkan secara bersama-sama variabel independennya yaitu: PDRB perkapita riil, Jumlah kendaraan (motor dan mobil), dan dummy mempengaruhi besarnya realisasi pajak kendaraan bermotor.
4. Dari kedua hipotesis yang digunakan sebagai pedoman penelitian ini tentang pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen ternyata terdapat tiga variabel independen yang signifikan yaitu: PDRB perkapita riil, Jumlah kendaraan, dan dummy. Hal ini dapat dilihat dari perbandingan antara t-hitung dan t-tabel.
5. Untuk hasil uji asumsi klasik dalam penelitian ini tidak diketemukan adanya penyimpangan-penyimpangan yang terdiri dari: Autokorelasi, Multikolinearitas, Heteroskedastisitas. Dengan demikian data serta kesimpulan dari penerimaan ini dapat dikatakan valid secara statistik.

5.2 Implikasi

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka penulis dapat memberikan implikasi yang dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan yang berhubungan dengan peningkatan kualitas maupun kuantitas penerimaan pajak kendaraan bermotor.

1. Dengan adanya peningkatan PDRB perkapita riil masyarakat akan meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Hal ini berarti dengan meningkatnya pendapatan masyarakat, maka kesadaran masyarakat untuk membayar pajak semakin tinggi, maka pemerintah daerah dalam hal ini sebagai pemungut pajak

hendaknya juga berusaha untuk meningkatkan kinerja pemungutan pajak kendaraan bermotor.

2. Dengan adanya kebijakan pemerintah, dalam hal ini tentang tata cara pemungutan pajak kendaraan bermotor. Hal ini berpengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Perubahan pembayaran STNK dari lima tahun sekali menjadi satu tahun sekali akan memudahkan masyarakat untuk membayar pajak kendaraan bermotor karena dengan demikian dana yang terkumpul dari masyarakat dan pajak kendaraan bermotor menjadi semakin terkontrol.

Selain itu peningkatan penerimaan dari sektor pajak dapat dilakukan antara lain dengan:

- a. Meningkatkan efektifitas pendapatan pajak, misalnya dengan memberikan intensif bagi cara petugas pemungutan pajak.
- b. Efisiensi pemungutan dan administrasi pajak serta perbaikan pengawasan terhadap petugas pemungutan dalam rangka mengurangi kebocoran.

Peningkatan penerimaan dari sektor non pajak, dapat dilakukan dengan cara meningkatkan koordinasi dengan instansi terkait untuk memecahkan masalah dalam upaya untuk meningkatkan kesadaran pajak, sehingga diharapkan dapat memacu peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor dengan tidak memberatkan bagi masyarakat, demi kelancaran kesejahteraan masyarakat Kabupaten Sleman.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, *Peraturan Pemerintah Kabupaten Sleman* : Peraturan Daerah Kabupaten Sleman No. 3 tahun 1968
- Anonim, *Peraturan Pemerintah Kabupaten Sleman* : Peraturan Daerah Kabupaten Sleman No. 4 tahun 1984
- Anonim, *Peraturan Pemerintah Kabupaten Sleman* : Peraturan Daerah Kabupaten Sleman No. 1 tahun 1988
- Anonim, *Peraturan Pemerintah Kabupaten Sleman* : Peraturan Daerah Kabupaten Sleman No. 3 tahun 1991
- Anonim, *Surat Keputusan Menteri Perindustrian RI*, No. 34/M/SK/1987
- Anonim, *UU Lalu Lintas*, No. 3 tahun 1965
- Azhari A. Samudra, *Perpajakan di Indonesia (keuangan, pajak dan retribusi daerah)*, PT Gramedia, Jakarta, 1995
- Damodar Gujarati, *Ekonometrika Dasar*, Erlangga, Jakarta, 1995
- Mucharudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Jakarta, LPFE, UI, 1981
- Pemerintah Daerah Propinsi DIY, *Peraturan Daerah Propinsi DIY No. 3 tahun 1968, Tentang PKB*
- Republik Indonesia, *Ordonansi Pajak Rumah Tangga 1908*, Perpu no.129, Lembaran Negara RI, tahun 1959
- Republik Indonesia, UU NO. 5 tahun 1974, *Tentang pokok-pokok pemerintahan di daerah*, Ghalia, Jakarta, 1974
- Republik Indonesia, UU NO. 3 tahun 1965, *Tentang lalu lintas dan angkutan*, Bogor , Poloteria, 1974
- S. Munawir, *Perpajakan*, Liberty, Yogya, tahun 1989, hal. 1
- Suparmoko, *Keuangan Negara (dalam teori dan praktek)*, BPFE, Yogyakarta, 1992, hal. 94

LAMPIRAN

DATA REGRESI

DATA PERSIAPAN ANALISIS REGRESI

obs	Y	X1	X2	DM
1991	1202.040	293420.0	41246.00	0.000000
1992	2209.140	315456.0	42455.00	0.000000
1993	3081.660	1138614.	49385.00	0.000000
1994	3135.050	1234722.	55436.00	0.000000
1995	4136.010	1335484.	127653.0	0.000000
1996	5418.170	1445704.	141572.0	0.000000
1997	5909.260	1497443.	164281.0	0.000000
1998	7139.340	1378089.	168680.0	1.000000
1999	8073.750	1404658.	175260.0	1.000000
2000	9426.460	1451772.	192798.0	1.000000

Keterangan :

- Y : Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor
(Milyar Rupiah)
X1 : Pendapatan Perkapita Riil (Juta Rupiah)
X2 : Jumlah Mobil dan motor (unit)
Dm : Otonomi Daerah (0: Sebelum, 1: sesudah)

ANALISIS REGRESI BERGANDA

LS // Dependent Variable is LNY
 Date: 5-03-2002 / Time: 8:36
 SMPL range: 1991 - 2000
 Number of observations: 10

VARIABLE	COEFFICIENT	STD. ERROR	T-STAT.	2-TAIL SIG.
C	-2.3672320	1.5199989	-1.5573906	0.1704
LNx1	0.4056289	0.1582638	2.5629921	0.0427
LNx2	0.4351987	0.1867524	2.3303509	0.0586
DM	0.3676766	0.1727107	2.1288591	0.0773

R-squared	0.943540	Mean of dependent var	8.350606
Adjusted R-squared	0.915310	S.D. of dependent var	0.641399
S.E. of regression	0.186657	Sum of squared resid	0.209046
Log likelihood	5.149554	F-statistic	33.42326
Durbin-Watson stat	2.320139	Prob(F-statistic)	0.000385

Coefficient Covariance Matrix

C, C	2.310397	C, LNx1	-0.094626
C, LNx2	-0.090020	C, DM	0.118125
LNx1, LNx1	0.025047	LNx1, LNx2	-0.022068
LNx1, DM	0.006824	LNx2, LNx2	0.034876
LNx2, DM	-0.019264	DM, DM	0.029829

Residual Plot

obs	RESIDUAL	ACTUAL	FITTED
1991	-0.27259	7.09178	7.36437
1992	0.29404	7.70036	7.40631
1993	0.04046	8.03322	7.99276
1994	-0.02553	8.05040	8.07593
1995	-0.14326	8.32749	8.47075
1996	0.04956	8.59751	8.54795
1997	0.05731	8.68428	8.62696
1998	-0.09907	8.87338	8.97245
1999	-0.00047	8.99637	8.99685
2000	0.09954	9.15128	9.05173

**DATA PERSIAPAN ANALISIS REGRESI
SETELAH DILOGKAN**

obs	LN1	LN2	LN3	DM
1991	7.091775	12.58936	10.62731	0.000000
1992	7.700358	12.66177	10.65620	0.000000
1993	8.033224	13.94532	10.80740	0.000000
1994	8.050401	14.02636	10.92298	0.000000
1995	8.327487	14.10480	11.75707	0.000000
1996	8.597513	14.18411	11.86056	0.000000
1997	8.684276	14.21927	12.00933	0.000000
1998	8.873376	14.13621	12.03576	1.000000
1999	8.996373	14.15530	12.07403	1.000000
2000	9.151276	14.18830	12.16940	1.000000

PENGUJIAN MULTIKOLINEARITAS

UJI MULTIKOLINIERITAS

Date: 5-26-2002 / Time: 7:07

YPL range: 1991 - 2000

Number of observations: 10

Variable	Mean	S.D.	Maximum	Minimum
LNK1	13.821080	0.6355574	14.219270	12.589360
LNK2	11.492005	0.6502765	12.169400	10.627310
DM	0.3000000	0.4830459	1.0000000	0.0000000

	Covariance	Correlation
LNK1, LNK1	0.3635399	1.0000000
LNK1, LNK2	0.2861776	0.7693788
LNK1, DM	0.1016567	0.3679175
LNK2, LNK2	0.3805736	1.0000000
LNK2, DM	0.1803169	0.6378338
DM, DM	0.2100000	1.0000000

PENGUJIAN HETEROSKEDASTISITAS

UJI HETEROSKEDASTISITAS

LS // Dependent Variable is LUK
 Date: 5-03-2002 / Time: 8:38
 SMPL range: 1991 - 2000
 Number of observations: 10

VARIABLE	COEFFICIENT	STD. ERROR	T-STAT.	2-TAIL SIG.
C	32.481100	24.759076	1.3118866	0.2260
LNK1	-2.7767534	1.7896973	-1.5515212	0.1594
R-squared	0.231303	Mean of dependent var		-5.896632
Adjusted R-squared	0.135216	S.D. of dependent var		3.669456
S.E. of regression	3.412366	Sum of squared resid		93.15394
Log likelihood	-25.34773	F-statistic		2.407218
Durbin-Watson stat	2.666958	Prob(F-statistic)		0.159376

Coefficient Covariance Matrix

C, C	613.0119	C, LNK1	-44.26915
LNK1, LNK1	3.203016		

Residual Plot				obs	RESIDUAL	ACTUAL	FITTED
:	*	:		1991	-0.12311	-2.59956	-2.47645
:	*	:		1992	0.22948	-2.44805	-2.67753
:	*	:		1993	-0.17309	-6.41471	-6.24162
:	*	:		1994	-0.86907	-7.33570	-6.46663
:		*		1995	2.79826	-3.88620	-6.68446
:	*	:		1996	0.89552	-6.00914	-6.90467
:	*	:		1997	1.28391	-5.71840	-7.00231
:		*		1998	2.14781	-4.62386	-6.77167
*	:	:		1999	-8.49165	-15.3163	-6.82469
:	*	:		2000	2.30195	-4.61435	-6.91630

LS // Dependent Variable is LUK
 Date: 5-03-2002 / Time: 8:38
 SMPL range: 1991 - 2000
 Number of observations: 10

VARIABLE	COEFFICIENT	STD. ERROR	T-STAT.	2-TAIL SIG.
C	17.952336	21.351299	0.8408077	0.4249
LNX2	-2.0752661	1.8552552	-1.1185879	0.2958
R-squared	0.135251	Mean of dependent var		-5.896632
Adjusted R-squared	0.027157	S.D. of dependent var		3.669456
S.E. of regression	3.619287	Sum of squared resid		104.7939
Log likelihood	-25.93644	F-statistic		1.251239
Durbin-Watson stat	2.647638	Prob(F-statistic)		0.295776

Coefficient Covariance Matrix

C,C	455.8780	C,LNX2	-39.55516
LNX2,LNX2	3.441972		

Residual Plot

obs	RESIDUAL	ACTUAL	FITTED
1991	1.50260	-2.59956	-4.10216
1992	1.71407	-2.44805	-4.16212
1993	-1.93881	-6.41471	-4.47590
1994	-2.61994	-7.33570	-4.71576
1995	2.56051	-3.88620	-6.44671
1996	0.65235	-6.00914	-6.66149
1997	1.25183	-5.71840	-6.97023
1998	2.40121	-4.62386	-7.02507
1999	-8.21186	-15.3163	-7.10448
2000	2.68806	-4.61435	-7.30240

LS // Dependent Variable is LUK
 Date: 5-03-2002 / Time: 8:39
 SMPL range: 1991 - 2000
 Number of observations: 10

VARIABLE	COEFFICIENT	STD. ERROR	T-STAT.	2-TAIL SIG.
C	-4.9159671	1.3278905	-3.7020876	0.0060
DM	-3.2688825	2.4243853	-1.3483346	0.2145
R-squared	0.185171	Mean of dependent var		-5.896632
Adjusted R-squared	0.083317	S.D. of dependent var		3.669456
S.E. of regression	3.513268	Sum of squared resid		98.74442
Log likelihood	-25.63913	F-statistic		1.818006
Durbin-Watson stat	2.845704	Prob(F-statistic)		0.214479

Coefficient Covariance Matrix

C, C	1.763293	C, DM	-1.763293
DM, DM	5.877644		

Residual Plot

obs	RESIDUAL	ACTUAL	FITTED
1991	2.31641	-2.59956	-4.91597
1992	2.46792	-2.44805	-4.91597
1993	-1.49874	-6.41471	-4.91597
1994	-2.41974	-7.33570	-4.91597
1995	1.02976	-3.88620	-4.91597
1996	-1.09318	-6.00914	-4.91597
1997	-0.80243	-5.71840	-4.91597
1998	3.56099	-4.62386	-8.18485
1999	-7.13149	-15.3163	-8.18485
2000	3.57050	-4.61435	-8.18485