

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR
DI PROPINSI LAMPUNG TAHUN 1985–2002

SKRIPSI



Disusun oleh:

Nama : Ari Wibowo

No. Mahasiswa : 00313055

FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2004

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI

SKRIPSI BERJUDUL

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK
KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI LAMPUNG 1985 - 2002**

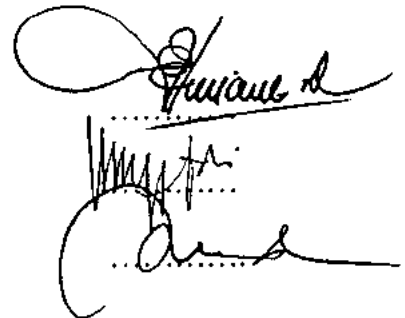
**Disusun Oleh: ARI WIBOWO
Nomor mahasiswa: 00313055**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan **LULUS**
Pada tanggal : 8 November 2004

Penguji/Pembimbing Skripsi : Drs. Nur Feriyanto, M.Si

Penguji I : Drs. Unggul Priyadi, M.Si

Penguji II : Drs. Sahabudin sidiq, MA

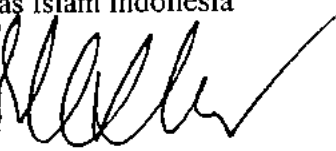


Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Islam Indonesia



Suwarsono, MA



HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR
DI PROPINSI LAMPUNG 1985-2002

Yogyakarta, September 2004

Telah Disetujui dan Diterima Baik oleh

Dosen Pembimbing

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Nur Feriyanto', with a long horizontal flourish underneath.

Drs. Nur Feriyanto, M.Si

Halaman Persembahan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Kupersembahkan Karya Tulis ini kepada

Yang tersayang dan tercinta kedua orang tuaku

Ayahanda Agus Suparlan dan Ibunda Suparmi

Atas segala cinta dan kasih sayang yang tanpa batas, kesabaran, bimbingan, ilmu pengetahuan dan doa tulusnya yang selalu menyertai

Adik-Adikku

Sigit Pamungkas dan Dita Wulansari

Atas segala cinta, kasih sayang, bantuan, dorongan dan doanya

Lehuhirku

Alm. Ibu Sinem

Atas segala doanya, kasih sayang, dan nasehatnya

Motto

“Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.

Sesungguhnya kesulitan itu adalah kemudahan.”

(QS : Alam Marsah : 5-6)

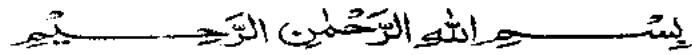
“ Manfaatkanlah lima hal sebelum datang lima hal yang lain ; masa sehatmu sebelum masa sakitmu masa mudamu sebelum datang masa tuamu, masa kayamu sebelum datang miskinmu, masa luangmu sebelum datang sibukmu, masa hidupmu sebelum datang kematianmu”

(Hadist)

....Sesungguhnya disamping kesukaran ada kemudahan, apabila engkau telah selesai (mengerjakan sesuatu pekerjaan) maka bersusah payahlah (mengerjakan yang lain). Dan kepada Tuhanmu, berharaplah

(QS : Al Insyiraah 5-8)

KATA PENGANTAR



Asalamu'alaikum Wr. Wb

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini pada Program Studi Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta. Skripsi ini secara singkat dan sederhana diberi judul **"ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI LAMPUNG 1985-2002"**

Alhamdulillah berkat perkenan-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tanpa halangan yang berarti. Dengan keterbatasan waktu, tenaga dan pikiran, penulis tidak yakin dapat menyelesaikan skripsi ini tanpa bantuan dari berbagai pihak. Karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Drs. Nur Periyanto, M.Si selaku Dosen pembimbing skripsi.
2. Bapak Drs. Agus Widarjono, MA selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan.
3. Mas Ismanto yang telah membantu penulis selama perkuliahan.
4. Segenap Dosen dan karyawan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia.
5. Ibu Jamiin atas doa dan nasihatnya buat penulis.
6. Ibu Wahida selaku Kabid. Perpajakan Dipenda Propinsi Lampung.
7. Bapak Sahrudin selaku pengurus Linmas Propinsi Lampung.
8. Mas Edy atas nasehat dan saran-sarannya.
9. Mbak Desy atas doa dan dukungan morilnya.
10. Mas Budi dan Mbak Tuti atas dorongan semangatnya.

"Titik Putri Anggun Sari" atas cinta dan kasih sayang tulus yang diberikan selama ini (poet' kamulah yang selalu ada dihatiku).

Thank's to :

1. Grand Ceperkoe *BE 8518 AU* kamulah isteri bertamaku, makasih ya dah mau nemenin gua dari sma ampe lulus kuliah..qta kilab coy..:)
 2. Fubu atas pinjaman komputernya..ayo ndri' maju terus, wana selalu menantimu.:)
 3. Taun yang udah ngebantuin ngedit,,jgn tidur terus ya..
 - ♥ Pakpoh No yang selalu naschatin ampi, Pakpoh Min yang nyuruh ampi tuk olahraga, Pakpoh Di yang dah bantuin ngomongin ke bapak....
 - ♥ Mbak Hina Mbak Ayu yang memberi dukungan materiil..he he
 - ♥ *Poetriqu* centil yang slalu ngingetin tuk pulang ke Lampung (kangen ya ma ampi??)...wee..kk(ini tak tulis waktu kamu nagambek gara2 amp' gak bisa nemenin kamu tgl 10 November ini,,jam 6 lewat 10 sore,,kangen ampi ama manjanya kamu poet'..maaf ya poet' klo selama ini ampi sering buat kamu nangis, ini bukan mau ampi kok poet')
- Thank's toex Anyer 10 Maret '*lagu*' yang slalu nememin gua waktu eteb, Naw makasih spokatnya.:),,Tirta sang bapak yang baik,,N'dra silop.:),,LSF crew.:),,Ones si 'gila silop':),,Kukuh tjo (kpn pulang loe? dicari ma mang loe? duit loe kurang..).
4. Bajuri n Onenk yang udah ngebantuin gua...yg awet yaa...
 5. Cukonk sang pahlawan disaat gua lg buntu..ayo coy qta lanjutkan saja pertarungan ini di EQUATOR..:)
 6. Bewe' sang kakak yng selalu ngingetin gua akan kewajiban gua di kota ini..thank's banget dab..(salam buat bapak ibu yo dab)
 7. Anak kost,,reza, yopie, juragan, hendro, pak timbul, basoer, koplo, finsa, daru, aan, andre, pak boni n keluarga, mbak mie ayam, kalian semua adalah teman terbaikk.
 8. Toex anak EP 2000 makasih ya, mudah-mudahan qta tetep kompak.
- Serta semua pihak yang telah ngebantuin penulis selama ini yang gak penulis sebutin atu persatu..makasih banyak ya...:)

Semoga Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan mereka dengan balasan yang lebih baik. Menginsyafi kodrat manusia dengan segala kekurangan dan kelebihan serta memperhatikan keterbatasan ilmu, penulis menyadari akan segala ketidaktepatan dan kesalahan interpretasi dalam penyusunan skripsi ini. Penulis berharap pada akhirnya skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna bagi kita semua.

Wassalamua'alaikum wr.wb.

Yogyakarta, September 2004

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
HALAMAN MOTTO	
HALAMAN PERSEMBAHAN	
KATA PENGANTAR	
DAFTAR ISI.....	i
DAFTAR TABEL.....	ii
DAFTAR GAMBAR.....	iii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	6
1.3. Tujuan Penelitian.....	7
1.4. Manfaat Penelitian.....	7
1.5. Metode Penelitian.....	8
1.5.1. Daerah Penelitian.....	8
1.5.2. Jenis Data.....	8
1.5.3. Sumber Data.....	8
1.5.4. Data-data yang di Perlukan.....	8
1.6. Analisis Data.....	7
1.6.1. Metode Kualitatif.....	9
1.6.2. Metode Kuantitatif.....	9
1.6.2.1. Model Persamaan.....	9
1.6.2.2. Pengujian Hipotesis.....	10
1.7. Hipotesis.....	16
1.8. Sistematika Penulisan.....	17
BAB II TELAAH PUSTAKA.....	18
BAB III GAMBARAN UMUM.....	20

3.1. Tinjauan Umum Propinsi Lampung.....	20
3.1.1. Keadaan Geografis.....	20
3.1.2. Keadaan Penduduk.....	22
3.1.3. Keadaan Ekonomi Propinsi Lampung.....	23
3.2. Tinjauan Khusus Obyek Penelitian.....	25
3.3. Pajak Kendaraan Bermotor.....	26
3.3.1. Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor.....	26
3.3.2. Dasar Hukum Pengenaan Pajak.....	27
3.3.3. Subyek Pajak dan Obyek Pajak Kendaraan Bermotor.....	27
3.3.3.1. Subyek Pajak Kendaraan Bermotor.....	27
3.3.3.2. Obyek Pajak Kendaraan Bermotor.....	27
3.3.3.3. Obyek Pajak yang Dikecualikan dari PKB.....	28
3.3.4. Dasar dan Perhitungan Tarif PKB.....	28
3.3.4.1. Saat Pendaftaran dan Pembayaran PKB.....	29
3.3.5. Denda dan Penagihan PKB.....	29
3.3.5.1. Keberatan dan Banding.....	29
3.3.5.2. Ketentuan Pidana.....	30
3.3.6. Kelengkapan Dokumen untuk Pendaftaran PKB.....	30
3.3.6.1. Persyaratan Untuk Semua Jenis Kendaraan.....	30
3.3.6.2. Persyaratan Berdasarkan Jenis Pendaftaran.....	31
BAB IV LANDASAN TEORI.....	33
4.1. Pengertian Pajak.....	33
4.2. Fungsi Pajak.....	34
4.3. Prinsip Pajak yang Ideal.....	34
4.4. Syarat Pemungutan Pajak.....	35
4.5. Teori yang Mendukung Pemungutan Pajak.....	36
4.6. Hukum Pajak Materiil dan Hukum Pajak Formil.....	38
4.7. Tata Cara Pemungutan Pajak.....	38
4.7.1. Stelsel Pajak.....	38
4.7.2. Asas Pemungutan Pajak.....	39
4.7.3. Sistem Pemungutan Pajak.....	40

4.8. Hambatan Pemungutan Pajak.....	41
4.9. Pengelompokan Pajak.....	42
4.9.1. Menurut Golongannya.....	42
4.9.2. Menurut Sifatnya.....	42
4.9.3. Menurut Lembaga Pemungutnya.....	43
4.10. Pajak Daerah.....	43
4.10.1. Pengertian Pajak Daerah.....	43
4.10.2. Dasar Hukum Pemungutan Pajak Daerah.....	44
4.10.3. Pajak Daerah di Indonesia.....	44
BAB V ANALISIS DATA.....	46
5.1. Deskripsi Data.....	46
5.2. Analisis Data.....	46
5.3. Pengujian Statistik.....	47
5.3.1. Pengujian Secara Parsial.....	48
5.3.1.1. Pengujian terhadap PDRB.....	49
5.3.1.2. Pengujian terhadap JMLPDDK.....	50
5.3.1.3. Pengujian terhadap JMLSM.....	51
5.3.1.4. Pengujian terhadap JMLMBL.....	52
5.3.2. Pengujian Secara Serempak.....	53
5.3.3. Koefisien Determinasi (R^2).....	54
5.4. Pengujian Asumsi Klasik.....	55
5.4.1. Uji Autokorelasi.....	55
5.4.2. Uji Multikolinearitas.....	57
5.4.3. Uji Heteroskedastisitas.....	58
5.5. Interpretasi Hasil.....	59
5.5.1. Pengaruh PDRB terhadap penerimaan PKB.....	59
5.5.2. Pengaruh Jumlah Penduduk terhadap penerimaan PKB.....	60
5.5.3. Pengaruh Jumlah Sepeda Motor terhadap penerimaan PKB.....	60
5.5.4. Pengaruh Jumlah Mobil terhadap penerimaan PKB.....	61
BAB VI KESIMPULAN DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN.....	62

6.1. Kesimpulan.....	62
6.2. Implikasi Kebijakan.....	63

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

Daftar Tabel

Tabel 1. Target dan perkembangan penerimaan PKB.....	5
Tabel 3.1. Wilayah Kabupaten/Kota Propinsi Lampung.....	21
Tabel 3.2. Penduduk Propinsi Lampung Menurut Kabupaten/Kota Tahun 2002.....	22
Tabel 3.3. PDRB Propinsi Lampung atas dasar Harga Konstan 1993 Menurut Lapangan Usaha Tahun 1999-2002.....	23
Tabel 5.1. Nilai <i>t</i> hitung Tiap Variabel Bebas.....	49
Tabel 5.2. Hasil Pengujian Multikolinearitas.....	57

Daftar Gambar

Gambar 1. Kurva Distribusi t.....	11
Gambar 2. Kurva Distribusi F.....	12
Gambar 5.1 Uji Statistik Variabel PDRB.....	50
Gambar 5.2 Uji Statistik Variabel JMLPDDK.....	51
Gambar 5.3 Uji Statistik Variabel JMLSM.....	52
Gambar 5.4 Uji Statistik Variabel JMLMBL.....	53
Gambar 5.5 Kurva Distribusi F-Statistik.....	54
Gambar 5.6 Statistik d Durl in-Watson.....	56

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Bertambahnya jumlah penduduk serta berbagai kebutuhan yang makin beragam banyaknya merupakan sumber pokok permasalahan dalam administrasi pembangunan suatu negara. Adanya peningkatan kegiatan pembangunan berarti pula kegiatan pemerintah semakin bertambah guna mewujudkan fungsi kesejahteraan rakyat. Sebagai konsekuensi dari fungsi tersebut, maka pemerintah mengupayakan sumber daya ekonomi yang ada untuk meningkatkan pendapatan.

Propinsi Lampung sebagai daerah otonom secara aktif melaksanakan pembangunan yang searah dan sesuai dengan potensi yang dimiliki serta kondisi daerahnya sendiri. Dalam rangka mewujudkan keberhasilan itu maka diharapkan pemerintah daerah Lampung tidak lagi mengharapkan bantuan dari Pemerintah Pusat dan dapat mengusahakan keuangan pemerintah daerahnya sendiri, oleh karena itu pemerintah daerah diberikan hak dan wewenang untuk mengurus rumah tangganya sendiri.

Pembangunan daerah diarahkan untuk memacu pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya dalam rangka meningkatkan kesejahteraan rakyat, menggalakkan prakarsa dan peran aktif masyarakat serta meningkatkan pendayagunaan potensi

daerah secara optimal dan terpadu dalam mengisi otonomi daerah yang luas, nyata, dinamis, dan bertanggung jawab.

Upaya untuk mewujudkan tujuan tersebut adalah dengan melaksanakan pembangunan di daerah yang secara terus menerus dan berkesinambungan, yang dijabarkan dalam berbagai program kegiatan yang terencana melalui tahapan-tahapan Repelita Daerah, dan selanjutnya setiap tahun dituangkan kedalam rencana operasional tahunan yang tercermin dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).

Pemerintah daerah Lampung dalam melaksanakan pembangunan juga tidak terlepas dari masalah dalam mencukupi kebutuhan dana untuk pembiayaan pemerintah dan pembangunan. Untuk menanggulangi pembiayaan tersebut maka pemerintah daerah Lampung berusaha menggali sumber-sumber keuangan yang berasal dari Pendapatan Asli Daerah, yang merupakan cermin kemampuan suatu daerah.

Salah satu potensi Pendapatan Asli Daerah adalah pajak. Potensi pajak-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 perundang-undangan yang berlaku. 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

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

Pendapatan Asli daerah adalah penerimaan daerah yang terdiri dari:

1. Pajak Daerah
2. Retribusi Daerah
3. Laba Perhitungan Daerah
4. Penerimaan dari dinas-dinas
5. Penerimaan lain-lain

Untuk Pajak Kendaraan Bermotor sendiri adalah pajak pusat yang diserahkan pada daerah. Karena perkembangan kendaraan bermotor yang sangat pesat dan peranannya ikut menentukan kemajuan ekonomi dan perkembangan sosial suatu daerah, pemerintah mengeluarkan peraturan perundangan mengenai wajib pajak bagi pemilik kendaraan bermotor.

Demikian pula Propinsi Lampung yang merupakan salah satu daerah otonom yang nyata dan bertanggungjawab, sebagai konsekuensinya Pemerintah Daerah dituntut agar memanfaatkan potensi yang ada sesuai dengan kewenangannya dalam rangka mengatur rumah tangganya sendiri sebagai badan hukum publik. Salah satu potensi daerah Lampung yaitu Pajak Kendaraan Bermotor (PKB).

Yang menjadi dasar hukum pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor adalah ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor tahun 1934 sebagaimana telah diubah beberapa kali dan ditambah dengan Undang-undang Nomor 8 Prp Tahun 1959 (Lembaran

Negara Tahun 1959 nomor 101) dimana sejenis pajak untuk kendaraan bermotor lahir pada saat diadakannya pajak rumah tangga tahun 1908. Empat (4) dasar pengenaan pajak dari rumah tangga, dua (2) diantaranya adalah mengenai jumlah macam sepeda motor serta jumlah dan macam mobil. Tetapi sejak ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934 diundangkan, maka hampir semua objek atas kendaraan bermotor yang ada diambil alih oleh ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor.

Didalam Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2002 dijelaskan bahwa Pajak Kendaraan Bermotor adalah salah satu dari berbagai macam pajak daerah yang pemungutannya dilakukan oleh pemerintah daerah Propinsi Lampung, yang dalam pelaksanaan pemungutannya dilakukan secara terpadu melalui sistem yang dikenal dengan nama Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) yang terdiri dari Dipenda, Kepolisian, dan PT. Asuransi Jasa Rahajaya.

Untuk melihat perkembangan target dan realisasi perkembangan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) yang dikelola oleh Dinas Pendapatan Propinsi Lampung dan Kantor Bersama Samsat dari tahun Anggaran 1999–2003 dapat dilihat pada Tabel 1:

Target dan realisasi perkembangan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Propinsi
Lampung Tahun Anggaran 1999–2003

Tahun	TARGET (Rp.)	REALISASI (Rp.)	Perkembangan (%)
1999	25.424.000.000	28.505.142.668	112,12
2000	25.000.000.000	31.108.573.370	124,43
2001	45.000.000.000	42.354.464.276	116,34
2002	53.000.000.000	67.918.210.175	128,15
2003	68.000.000.000	86.967.497.282	127,89

Sumber : Dipenda Propinsi Lampung

Berdasarkan tabel 1, terlihat realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor mengalami peningkatan, walaupun tidak terlalu signifikan. Ini dapat dilihat dari tahun 1999 realisasi Pajak Kendaraan Bermotor sebesar Rp. 28.505.142.668 dengan target sebesar Rp. 25.424.000.000. Kemudian peningkatan realisasi PKB kembali terjadi pada tahun anggaran 2002 dimana pada Tahun Anggaran tersebut realisasi PKB sebesar Rp. 67.918.210.175 dengan perkembangan sebesar 128,15 persen. Demikian pula tahun anggaran 2003, realisasi Pajak Kendaraan Bermotor sebesar Rp 86.967.497.282 dengan perkembangan sebesar 127,89 persen.

Pajak Kendaraan Bermotor di propinsi Lampung merupakan penyumbang pendapatan daerah dan merupakan prosentase yang cukup besar atas uang masuk yang setiap tahunnya mengalami peningkatan.

Oleh karena itu, dengan diberlakukannya otonomi daerah pemerintah daerah mengharapkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dapat memberikan kontribusi yang besar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Karena selama ini diperkirakan bahwa potensi wajib pajak daerah belum digali secara optimal untuk dijadikan sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah Sendiri yang potensial untuk dikembangkan dimasa yang akan datang. Pajak Kendaraan Bermotor itu sendiri adalah merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang dianggap potensial untuk menaikkan pendapatan asli daerah. Berdasarkan hasil uraian diatas maka penulis mengambil sebuah judul dalam penelitian ini adalah "ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI LAMPUNG TAHUN 1985-2002"

1.2. Perumusan Masalah

Dalam upaya untuk meningkatkan penerimaan dari Pajak Kendaraan Bermotor dapat ditempuh dengan berbagai cara diantaranya adalah meningkatkan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak tersebut. Berdasarkan pengamatan diatas penulis memilih beberapa faktor yang dapat mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dengan beberapa masalah dirumuskan sebagai berikut:

1. Berapa besar pengaruh PDRB perkapita riil terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung ?
2. Berapa besar pengaruh jumlah penduduk terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung ?

3. Berapa besar pengaruh jumlah sepeda motor terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung ?
4. Berapa besar pengaruh jumlah mobil terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian adalah untuk melihat tentang faktor yang mempengaruhi pertumbuhan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung.
2. Untuk mengetahui besarnya pengaruh faktor-faktor PDRB perkapita riil, Jumlah Penduduk, Jumlah Sepeda Motor, Jumlah Mobil terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi aparat pemerintah, sebagai usulan dalam usaha peningkatan pendapatan asli daerah terutama untuk penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan untuk menentukan suatu langkah kebijakan.
2. 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) guna mendapatkan gelar

kesarjanaan pada Fakultas Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Universitas Islam Indonesia.

1.5. Metode Penelitian

Sejalan dengan latar belakang masalah, perumusan masalah dan beberapa tujuan penelitian maka dalam penelitian ini akan digunakan studi pustaka dan studi kasus.

1.5.1. Daerah Penelitian

Penelitian dilakukan di Propinsi Lampung

1.5.2. Jenis Data

Data yang dipakai dalam penelitian ini adalah merupakan data sekunder

1.5.3. Sumber Data

- a. Dipenda Propinsi Lampung
- b. BPS Propinsi Lampung
- c. SAMSAT Propinsi Lampung

1.5.4. Data-Data yang di Perlukan

- a. Penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Lampung
- b. PDRB perkapita riil di Propinsi Lampung
- c. Jumlah Penduduk di Propinsi Lampung
- d. Jumlah Sepeda Motor di Propinsi Lampung
- e. Jumlah Mobil di Propinsi Lampung

1.6. Metode Analisis Data

1.6.1. Metode Kualitatif

Metode yang berdasarkan pada analisis variabel-variabel yang tidak dapat diukur atau menggunakan analisa yang sifatnya menguraikan dalam bentuk kalimat.

1.6.2. Metode Kuantitatif

Metode yang menguji dan menilai data yang terkumpul dengan menggunakan rumus-rumus yang diambil dari buku teks yang berhubungan dengan masalah yang dikaji.

1.6.2.1. Model Persamaan

Persamaan yang digunakan regresi persamaan dalam bentuk non linier dikarenakan dalam bentuk ini menunjukkan hasil yang lebih baik dan dikarenakan scatter plot menunjukkan kecenderungan untuk mempergunakan model ini.

$$\text{Log}Y = \beta_0 \text{Log} X_0 + \beta_1 \text{Log} X_1 + \beta_2 \text{Log} X_2 + \beta_3 \text{Log} X_3 + \beta_4 \text{Log} X_4 + E$$

Y = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (dalam juta rupiah)

β_0 = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = Koefisien elastisitas dari masing-masing variabel yang mempengaruhi jumlah penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

- X_1 = PDRB perkapita riil (dalam rupiah)
 X_2 = Jumlah Penduduk (dalam jiwa)
 X_3 = Jumlah Sepeda Motor (dalam unit)
 X_4 = Jumlah Mobil (dalam unit)
 E = Variabel Gangguan

1.6.2.2. Pengujian Hipotesis

Uji Statistik

Pengujian hipotesis statistik, yang meliputi pengujian hipotesis secara serempak (uji F-test statistik), pengujian hipotesis secara individu (uji t-test statisti..) serta pengujian ketetapan perkiraan (R^2).

a. Pengujian Parsial (uji t-test statistik)

Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji T-Test statistik. Tujuan penggunaan uji T-Test statistik adalah untuk menguji parameter secara parsial atau sendiri-sendiri dengan tingkat kepercayaan tertentu.

$H_0: \beta_i \leq 0$, artinya independen variabel secara individu tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen

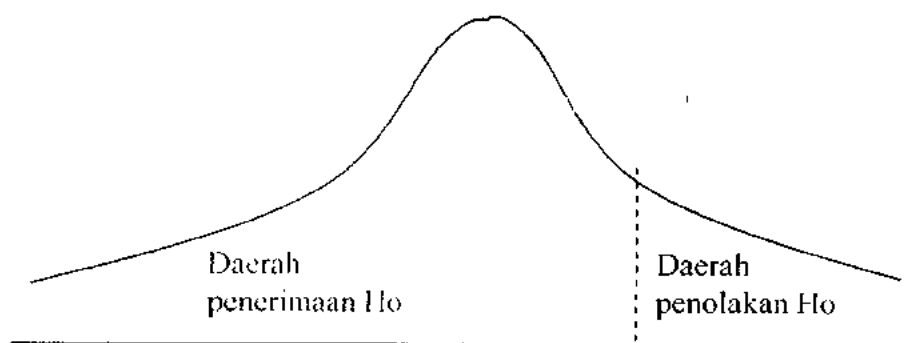
$H_0: \beta_i > 0$, artinya independen variabel secara individu berpengaruh positif signifikan terhadap variabel dependen

Pengambilan keputusan:

- Jika t hitung $<$ t tabel, maka H_0 diterima. Berarti variabel independen tersebut secara individu tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.
- Jika t hitung $>$ t tabel maka H_0 ditolak. Berarti variabel independen tersebut secara individu berpengaruh secara signifikan dan positif terhadap variabel dependen.

Gambar 1

Kurva Distribusi t



b. Pengujian Secara Serempak (Uji F- test statistik)

Uji F-test statistik dilakukan untuk mengetahui proporsi variabel dependen yang dijelaskan oleh variabel independen secara serempak atau gabungan, dilakukan pengujian hipotesa secara serentak dengan menggunakan uji F.

$H_0: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4, :$ artinya independen variabel secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap dependen variabel

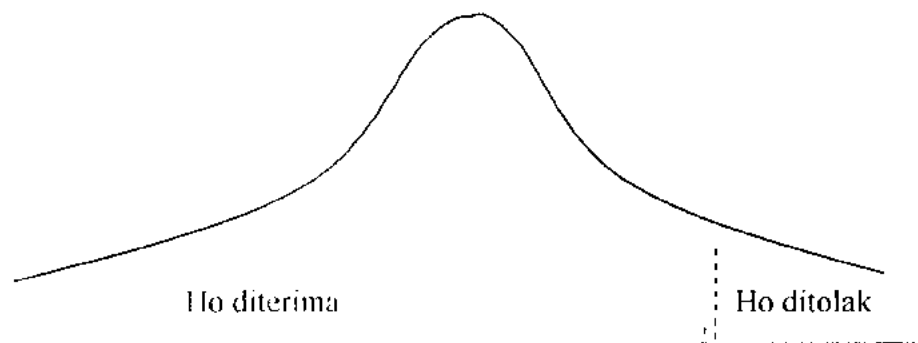
$H_0: \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4, :$ artinya independen variabel secara bersama-sama berpengaruh terhadap dependen variabel.

Pengambilan keputusan :

- Jika $F \text{ hitung} < F \text{ tabel}$, maka H_0 diterima. Berarti variabel independen tersebut secara bersama-sama tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.
- Jika $F \text{ hitung} > F \text{ tabel}$, maka H_0 ditolak. Berarti variabel independen tersebut secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.

Gambar 2

Kurva Distribusi F



c. Koefisien Determinasi (R^2)

R^2 adalah suatu besaran yang lazim dipakai untuk mengukur kebaikan kesesuaian (*goodness of fit*), yaitu bagaimana garis regresi mampu menjelaskan fenomena yang terjadi. R^2 mengukur proporsi (bagian) atau persentase total variasi data (variabel independen) yang dijelaskan oleh model regresi. Semakin tinggi nilai R^2 , maka garis regresi sampel semakin baik. Tingkat ketetapan regresi ditunjukkan oleh besarnya koefisien determinasi R^2 , yang terletak pada $0 < R^2 < 1$.

Uji Asumsi Klasik

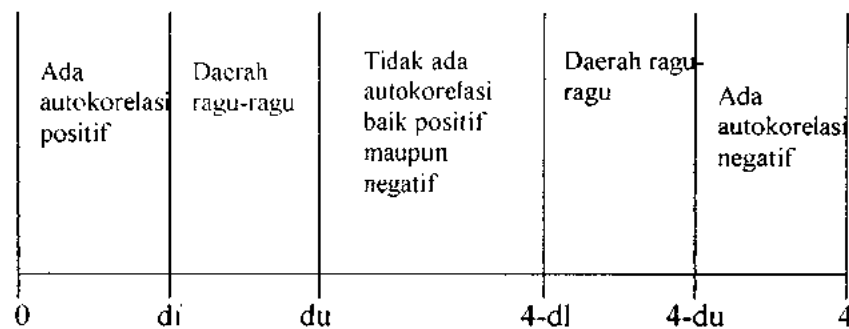
a. Uji Autokorelasi

Autokorelasi merupakan korelasi antara residual satu observasi dengan observasi lain yang disusun menurut urutan waktu (*time series*) maupun menurut urutan ruang atau tempat (*cross section*).

Untuk menguji apakah hasil estimasi suatu model regresi tidak mengandung korelasi serial di antara *disturbance term*-nya, maka digunakan D-W Statistik :

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

- Jika $d < d_l$ atau $d_u > (4 - d_l)$ maka H_0 ditolak, dengan pilihan pada alternatif yang berarti terdapat autokorelasi.
- Jika d terletak antara d_u dan $(4 - d_u)$ maka H_0 diterima yang berarti tidak ada autokorelasi.
- Jika d terletak antara d_l dan d_u atau diantara $(4 - d_u)$ dan $(4 - d_l)$, maka uji DW tidak menghasilkan kesimpulan yang pasti. Untuk nilai-nilai ini tidak dapat (pada suatu tingkat signifikan tertentu) disimpulkan ada tidaknya autokorelasi diantara faktor-faktor gangguan.



b. Uji Heteroskedastisitas

Uji ini digunakan untuk menguji apakah faktor - faktor pengganggu mempunyai varian residual yang sama atau tidak. Ada beberapa metode yang digunakan untuk mendeteksi heteroskedastisitas, salah satunya dengan Uji Park.

Bentuk fungsional yang digunakan oleh park dalam percobaan salah satunya adalah:

$$\ln e_i^2 = \alpha + \beta \ln X_i + v_i$$

Dimana : V_i = unsur kesalahan

Jika β pada regresi tersebut diatas adalah signifikan secara statistik, maka berarti terdapat heteroskedastisitas di dalam data.

c. Uji Multikolinearitas

Tujuan uji multikolinearitas untuk mengetahui ada tidaknya hubungan yang sempurna atau tidak sempurna diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan. Multikolinearitas dapat diketahui dengan melihat korelasi antar variabel independen.

Salah satu metode yang digunakan untuk mengatasi masalah multikolinearitas pada suatu model regresi adalah dengan cara melakukan regresi dependen variabel bebas yang terkandung dalam suatu model regresi yang sedang di uji.

Jika variabel bebas yang baru dimasukkan ke dalam percobaan mengakibatkan perbaikan R^2 tanpa menyebabkan koefisien -koefisien regresi menjadi tidak dapat diterima disebabkan tanda yang salah, maka variabel bebas ini dianggap sebagai variabel bebas yang berguna.

Setelah itu dihitung nilai F, dengan rumus :

$$F = \frac{R^2 / (k-1)}{(1-R^2) / (n-k)}$$

Jika F hitung > F tabel, berarti variabel independent berkorelasi dengan variabel independen lainnya, sehingga terdapat multikolinearitas.

Jika F hitung < F tabel, berarti variabel independen tidak berkorelasi dengan variabel independen lainnya sehingga tidak ada multikolinearitas.

1.7. Hipotesis

Hipotesis yang diuji pada analisa atas variabel-variabel independen yang mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung adalah :

1. Bahwa PDRB perkapita riil berpengaruh secara nyata dan positif terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini berarti semakin besar PDRB perkapita riil, maka penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor semakin meningkat.
2. Bahwa jumlah penduduk berpengaruh secara nyata dan positif terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini berarti semakin besar jumlah penduduk, maka penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor semakin meningkat.
3. Bahwa jumlah sepeda motor berpengaruh secara nyata dan positif terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini berarti semakin tinggi jumlah

sepeda motor, maka penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor semakin meningkat.

4. Bahwa jumlah mobil berpengaruh secara nyata dan negatif terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini berarti semakin tinggi jumlah mobil, maka penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor semakin berkurang.

1.8. Sistematika Penulisan

BAB I. Pendahuluan, menjelaskan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, hipotesa penelitian, sistematika penulisan.

BAB II. Telaah Pustaka, berisikan studi pustaka terhadap penelitian sejenis yang telah dilakukan sebelumnya.

BAB III. Gambaran Umum, tentang objek penelitian, memuat penjelasan mengenai objek penelitian menyangkut sejarah singkat, jumlah penduduk, jumlah kendaraan bermotor, pendapatan penduduk perkapita, dan lain-lain.

BAB IV. Landasan Teori, menjelaskan teori-teori yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini.

BAB V. Analisis Data, menyajikan hasil estimasi data melalui metodologi yang telah dijelaskan.

BAB VI. Kesimpulan dan Saran, memuat kesimpulan dari penelitian dan akan diakhiri dengan daftar pustaka dan lampiran-lampiran yang mendukung penelitian.

BAB II

TELAAH PUSTAKA

Kajian pustaka merupakan ringkasan dari hasil penelitian-penelitian sejenis yang telah dilakukan sebelumnya. Ada beberapa penelitian yang pernah dilakukan mengenai masalah Pajak Kendaraan Bermotor, antara lain :

M. Nu'man Na'iem, dalam skripsi sarjana FE UII mengenai Analisa Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, 2001, dapat disimpulkan bahwa:

- a. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa terdapat kenaikan realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi DIY. Untuk waktu-waktu mendatang memiliki prospek yang baik dan merupakan penyumbang PAD yang sangat potensial.
- b. Dengan adanya peningkatan PDRB perkapita riil masyarakat maka akan meningkatkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Maksudnya dengan meningkatkan pendapatan masyarakat maka kesadaran masyarakat untuk membayar pajak semakin tinggi. Didalam hal ini pemerintah daerah sebagai pemungut pajak kendalanya juga harus berusaha meningkatkan profesionalisme atau kinerja didalam pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor sebagai bentuk pelayanan kepada masyarakat dengan birokrasi yang mudah dan berhati-hati.

- c. Tingkat inflasi juga sangat berpengaruh didalam realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dalam hal ini perlu adanya usaha pemerintah untuk menekankan laju inflasi yang terjadi di DIY dengan kebijakan-kebijakan pemerintah daerah yang dianggap efektif dan efisien.
- d. Jumlah penduduk juga sangat berpengaruh terhadap realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Maksudnya dengan bertambahnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan sarana transportasi juga semakin banyak, dalam hal ini pemerintah harus berusaha untuk mengembangkan fasilitas jalan raya agar tidak terjadi kemacetan.

BAB III

GAMBARAN UMUM

3.1. TINJAUAN UMUM PROPINSI LAMPUNG

3.1.1. Keadaan Geografis

Propinsi Lampung terletak pada 103° 40' sampai 105° 50' Bujur Timur dan 6° 45' Lintang Selatan, dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Di sebelah Utara dengan Propinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu
- Di sebelah Selatan dengan Selat Sunda
- Di sebelah Timur dengan Laut Jawa
- Di sebelah Barat dengan Samudra Indonesia

Propinsi Lampung dengan ibu kota Bandar Lampung, yang merupakan gabungan dari dua kota kembar Tanjungkarang dan Telukbetung memiliki wilayah yang relatif cukup luas, dan menyimpan potensi kelautan. Pelabuhan utamanya bernama Panjang dan Bakauheni serta pelabuhan nelayan seperti Pasar Ikan (Telukbetung), Tarahan dan Kalianda di Teluk Lampung. Sedangkan di Teluk Semangka adalah Kota Agung, dan di Laut Jawa terdapat pula pelabuhan nelayan seperti Labuhan Maringgai dan Ketapan. Disamping itu, Kota Menggala juga dapat dikunjungi kapal-kapal nelayan dengan menyusuri sungai Way Tulang Bawang, adapun di Samudra Indonesia terdapat Pelabuhan Krui. Lapangan terbang utamanya adalah Radin Intan yaitu nama baru dari Branti, 28 km dari ibukota melalui jalan negara menuju

Kotabumi, dan Lapangan terbang AURI terdapat di Menggala yang bernama Astra Ksetra.

Pada tahun 1999 wilayah Propinsi Lampung dimekarkan menjadi 7 kabupaten/kota, kemudian dengan diundangkannya UU No.12 Tahun 1999 dimekarkan lagi menjadi 10 kabupaten/kota. Luas wilayah Propinsi Lampung 3.528.835 Ha, dengan luas masing-masing wilayah kabupaten/kota adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1. Wilayah Kabupaten/Kota Propinsi Lampung

1. Kab. Lampung Barat	495.040 Ha
2. Kab. Tanggamus	335.661 Ha
3. Kab. Lampung Selatan	318.078 Ha
4. Kab. Lampung Timur	433.789 Ha
5. Kab. Lampung Tengah	478.982 Ha
6. Kab. Lampung Utara	272.563 Ha
7. Kab. Way Kanan	392.163 Ha
8. Kab. Tulang Bawang	777.084 Ha
9. Kota Bandar Lampung	19.296 Ha
10. Kota Metro	6.179 Ha

Sumber : BPS Propinsi Lampung 2002

Kawasan bagian barat Propinsi Lampung merupakan daerah pegunungan sebagai rangkaian dari Bukit Barisan. Terdapat tiga buah gunung yang tingginya lebih dari 2000 m dari permukaan laut, yaitu Gunung Pesagi di Kabupaten Lampung Barat dengan ketinggian 2.239 m, Gunung Tanggamus

dengan Tinggi 2.102 m terletak di Kabupaten Tanggamus dan Gunung Tebak dengan Tinggi 2.315 m terletak di Kabupaten Lampung Utara.

3.1.2. Keadaan Penduduk

a. Distribusi penduduk

Berdasarkan hasil Proyeksi Penduduk 2000-2005, jumlah penduduk Lampung tahun 2002 tercatat sebesar 6.787.654 orang. Berikut distribusi jumlah penduduk Propinsi Lampung berdasarkan kabupaten/kota tahun 2002 :

Table 3.2. Penduduk Propinsi Lampung Menurut
Kabupaten/Kota Tahun 2002

Kabupaten	Jumlah Penduduk(dalam jiwa)
Lampung Barat	377.298
Tanggamus	800.910
Lampung Selatan	1.162.708
Lampung Timur	879.863
Lampung Tengah	1.064.330
Lampung Utara	543.020
Way Kanan	358.724
Tulang Bawang	712.671
Bandar Lampung	767.036
Metro	121.094
Jumlah	6.787.654

Sumber : BPS Propinsi Lampung 2002

b. Komposisi umur

Menurut jenis kelamin jumlah penduduk di Propinsi Lampung tahun 2002 terdiri dari 3.504.760 juta penduduk laki-laki dan 3.283.394 juta penduduk perempuan. Menurut kelompok umur penduduk usia muda (0 – 14 tahun) pada tahun 2002 tercatat sebesar 0,32 %. Kelompok usia (15 – 65 tahun) tercatat 0,65 % dan penduduk kelompok usia (65 tahun keatas) sebesar 0,03 %. Besarnya penduduk usia produktif berkaitan erat dengan potensi tenaga kerja. Adanya jumlah penduduk usia produktif yang besar berarti jumlah tenaga kerja yang tersedia juga besar.

3.1.3. Keadaan Ekonomi Propinsi Lampung

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

Tabel 3.3. PDRB Propinsi Lampung atas dasar Harga Konstan 1993 menurut Lapangan Usaha Tahun 1999 - 2002 (Jutaan Rupiah)

No.	Lapangan Pekerjaan	Tahun			
		1999	2000	2001*	2002**
1	PERTANIAN	2.613.954	2.623.104	2.708.911	2.713.032
	a. Tanaman Eahan Makanan	1.100.478	1.099.185	1.156.841	1.138.414
	b. Tanaman Perkebunan	721.185	739.179	744.694	759.589
	c. Peternakan	453.524	471.795	488.716	490.911
	d. Kehutanan	12.809	17.022	22.937	25.136
	e. Perikanan	325.958	295.923	295.723	298.982
2	Pertambangan & Galian	159.037	173.993	179.557	270.346
	a. Minyak dan Gas Bumi	64.038	70.246	70.246	160.932
	b. Pertambangan Tanpa Migas	51	39	39	179
	c. Penggalian	94.948	103.708	109.272	109.235
3	INDUSTRI PENGOLAHAN	958.793	982.271	1.016.569	1.040.422
	a. Industri Migas	–	–	–	–

	b. Industri Tanpa Migas	958.793	982.271	1.016.569	1.040.422
4	LISTRIK, GAS DAN AIR BERSIH	66.577	76.226	87.360	92.638
	a. Listrik	57.648	66.640	77.350	82.365
	b. Gas	-	-	-	-
	c. Air Bersih	8.929	9.586	10.010	10.273
5	BANGUNAN	481.425	526.797	554.693	577.640
6	PERDAGANGAN, HOTEL & RESTORAN	1.084.320	1.102.315	1.114.189	1.040.422
	a. Perdagangan Besar & Eceran	993.740	1.003.647	1.014.003	1.053.423
	b. Hotel	13.231	13.466	13.768	14.550
	c. Restoran	77.349	85.202	86.418	103.819
7	Pengangkutan & Komunikasi	566.051	668.054	710.118	752.554
	a. Pengangkutan	447.809	522.783	534.536	572.962
	1. Angkutan rel	3.309	2.700	3.254	3.204
	2. Angkutan jalan raya	313.396	378.605	392.907	398.414
	3. Angkutan laut, sungai, dan danau	73.156	80.265	77.833	97.458
	4. Angkutan udara	519	563	781	1.046
	5. Jasa penunjang angkutan	57.429	60.650	59.761	72.840
	b. Komunikasi	118.242	145.271	175.582	179.592
8	KEUANGAN, PERSEWAAN DAN JASA PERUSAHAAN	382.387	382.152	388.877	500.595
	a. Bank	36.976	12.494	438	4.842
	b. Lembaga Keuangan Bukan Bank	24.806	42.343	47.012	54.795
	c. Sewa Bangunan	304.928	309.898	323.394	422.579
	d. Jasa Perusahaan	15.677	17.417	18.033	18.379
9	JASA-JASA	625.881	639.342	672.991	697.338
	a. Pemerintahan Umum & Pertahanan	518.756	529.559	558.812	573.531
	b. Swasta	107.125	109.783	114.179	123.807
	1. Sosial kemasyarakatan	66.171	66.606	68.721	73.189
	2. Hiburan dan rekreasi	3.692	3.723	3.751	4.020
	3. Perorangan dan rumah tangga	37.262	39.454	41.707	46.598
	PRODUKSI DOMESTI REGIONAL BRUTO	6.938.425	7.174.254	7.433.265	7.816.357

Sumber: Badan Pusat Statistik Prop. Lampung, 2002

*angka sementara

**angka sangat sementara

PDRB perkapita merupakan indikator yang menunjukkan rata-rata nilai tambah bruto yang diciptakan oleh setiap penduduk selama satu tahun pada daerah/wilayah tertentu. Nilai indikator ini belum secara langsung menggambarkan tingkat kesejahteraan masyarakat karena masih ada indikator lain yang mempengaruhinya yaitu perkembangan jumlah penduduk.

Dari tahun ke tahun terlihat bahwa PDRB perkapita Propinsi Lampung terus mengalami peningkatan, jika pada tahun tahun 1999 PDRB perkapita Propinsi Lampung hanya Rp. 6.938.425,- namun pada tahun 2000 mengalami kenaikan sebesar Rp. 7.174.254,-. Sektor yang paling banyak memberikan kontribusi terhadap PDRB adalah sektor pertanian yaitu sebesar Rp. 2.613.954,- pada tahun 1999 kemudian kembali mengalami kenaikan sebesar Rp. 2.623.104,- pada tahun 2000.

3.2. TINJAUAN KHUSUS OBYEK PENELITIAN

Sumber pajak Daerah Propinsi Lampung yang potensial adalah Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB), dengan semakin bertambahnya jumlah kendaraan bermotor maka penerimaan pajak kendaraan bermotor akan meningkat pula dan secara tidak langsung akan meningkatkan pendapatan daerah Propinsi Lampung. Namun perlu diperhatikan dampak negatif dari peningkatan jumlah kendaraan yang ada di jalan yaitu adanya polusi udara dan kecelakaan lalu lintas.

3.3. PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

3.3.1. Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak Kendaraan Bermotor merupakan pajak yang dikenakan terhadap kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaran beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan disemua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknis berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak.¹

3.3.2. Dasar Hukum Pengenaan Pajak

Dasar hukum yang mendasari diberlakukannya Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor adalah Staatsblad 1934 No.718 sebagaimana telah ditambah dan diubah dengan Staatsblad 1935 No.551, Staatsblad 1939 No.603, Staatsblad 1940 No.226, Staatsblad 1949 No.376, Peraturan pengganti Undang-Undang (Perpu) 1959 No.8 Lembaran Negara 1959 No.101.

Didalam Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2002 dijelaskan bahwa Pajak Kendaraan Bermotor adalah salah satu dari berbagai macam pajak daerah yang pemungutannya dilakukan oleh pemerintah daerah Propinsi Lampung, yang dalam pelaksanaan pemungutannya dilakukan secara terpadu melalui system yang dikenal dengan nama Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap

¹ Kesit Prakosa, Bambang, *Pajak dan Retribusi Daerah*, UII PRESS, Yogyakarta, 2003, hal. 100

(SAMSAT) yang terdiri dari Dipenda, Kepolisian, dan PT. Asuransi Jasa Raharja.

3.3.3. Subyek Pajak dan Obyek Pajak Kendaraan Bermotor

3.3.3.1. Subyek Pajak Kendaraan Bermotor

Menurut ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934, pajak terutang oleh orang yang memegang kendaraan bermotor. Kepala keluarga dianggap sebagai pemegang kendaraan bermotor kepunyaan anggota keluarganya. Jika sebuah kendaraan bermotor bersamaan dipegang oleh lebih dari satu orang, maka pejabat yang ditentukan menunjuk siapa yang akan dianggap sebagai pemegang.²

3.3.3.2. Obyek Pajak Kendaraan Bermotor

Obyek pajak pada PKB adalah kendaraan bermotor yang berada di daerah lebih dari 90 hari berturut-turut. Sedang yang dimaksud Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda dua (2) atau lebih yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu yang biasanya untuk angkutan orang atau alat-alat berat yang digunakan di darat dan digerakkan oleh motor dengan bahan bakar bensin, gas, atau bahan bakar lainnya tidak termasuk yang berjalan diatas rel. untuk tarip yang dikenakan PKB adalah tarip tetap dan tidak tergantung pada nilai obyek pajak.

² Republika Indonesia, *Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor*, 1934, pasal 7

3.3.3.3. Obyek Pajak yang Dikecualikan dari PKB

Dikecualikan sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor oleh :³

- a. Kendaraan bermotor yang dimiliki oleh Pemerintah Pusat, Pemda Propinsi, Pemda Kotamadia/Kabupaten, dan Pemerintah Desa tidak termasuk dibebaskan adalah kendaraan bermotor yang dimiliki oleh BUMN, BUMD, dan kendaraan-kendaraan yang dikomersilkan.
- b. Kendaraan bermotor yang dimiliki oleh perwakilan diplomatik, perwakilan PBB serta badan-badan khusus, badan atau organisasi internasional dan tenaga asing yang diperbantukan kepada pemerintah RI.

3.3.4. Dasar dan Perhitungan Tarif Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

Untuk menghitung besarnya tariff pajak yang terhutang, tarifnya berdasarkan jenis, fungsi, isi cylinder (cc), 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, jenis minibus), perorangan yang pemilikannya lebih dari satu dikenakan tarif pajak progresif sebesar :

- Pemilikan kendaraan ke-2 120% dari tarif pajak
- Pemilikan kendaraan ke-3 140% dari tarif pajak
- Pemilikan kendaraan ke-4 dan seterusnya 150% dari tarif pajak

³ Kesit Prakosa, Bambang. *Pajak dan Retribusi Daerah*, UII PRESS, Yogyakarta, 2003, hal. 101

3.3.4.1. Saat Pendaftaran dan Pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

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

Bila kewajiban memasukkan SPT (Surat Pemberitahuan) tidak dipenuhi tepat pada waktunya, maka dikenakan denda sebesar 25% dari pokok pajak. Kewajiban pembayaran pajak yang terhutang pada saat mendaftarkan atau selambat-lambatnya pada jatuh tempo (pada tanggal bulan tahun yang tertulis tiap tahunnya). Pembayaran dilakukan dikas daerah atau pembayaran yang tercantum dalam nota pajak SKP (Surat Ketetapan Pajak) dan STP (Surat Tagihan Pajak). Kepada wajib pajak yang telah melunasi PKB diberikan pening pajak sebagai tanda lunas pajak.

3.3.5. Denda dan Penagihan PKB

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

3.3.5.1. Keberatan dan Banding

Wajib pajak dapat mengajukan keberatan secara tertulis pada Gubernur atas ketetapan pajak paling lambat 90 hari setelah nota pajak STP diterima.

Pengajuan keberatan tidak menanggulung pembayaran PKB yang telah ditetapkan Gubernur berwenang menolak atau menerima sebagian atau seluruhnya terhadap keberatan diatas.

3.3.5.2. Ketentuan Pidana

Wajib pajak yang mengisi STP tidak jelas, tidak benar dan tidak lengkap, sehingga menimbulkan kerugian Pemerintah Daerah diancam dengan pidana kurungan selama-lamanya 3 bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah).

3.3.6. Kelengkapan Dokumen untuk Pendaftaran PKB

3.3.6.1. Persyaratan Untuk Semua Jenis Kendaraan

Untuk semua jenis pendaftaran diperlukan identitas yang jelas bagi pemilik/pemegang kendaraan bermotor, adalah:

a. Untuk Perorangan

KTP asli atau SIM asli atau Kartu Keluarga (KK) atau Surat keterangan identitas sah lainnya ditambah dua (2) lembar fotocopy.

b. Untuk Badan Hukum

- Salinan akta pendirian ditambah dua lembar fotocopy
- Keterangan domisili
- Surat kuasa bermaterai cukup (Rp. 6000) dan ditanda tangan oleh pemimpin serta dibubuhi cap.

c. Untuk Instansi Pemerintah (termasuk BUMN dan BUMD)

Surat tugas (surat kuasa yang bermaterai cukup dari instansi yang bersangkutan).

3.3.6.2. Persyaratan Berdasarkan Jenis Pendaftaran

Adapun persyaratan berdasar jenis pendaftaran adalah sebagai berikut:

a. Pendaftaran Kendaraan Bermotor Baru

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

b. Pengesahan STNK Setiap Tahun

- KTP/SIM/KK/ ditambah fotocopy 2 lembar
- STNK ditambah fotocopy 2 lembar
- BPKB ditambah fotocopy 2 lembar
- Bukti pelumasan PKB/BBNKB, SWDKLLJ tahun sebelumnya dan premi asuransi

c. Pendaftaran Tukar/Balik Nama Jual Beli

- KTP/SIM/KK
- Kwittansi Jual Beli
- STNK
- BPKB
- Chek fisik kendaraan

d. Pendaftaran Hibah atau Warisan

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

e. Pendaftaran Kendaraan Bermotor Pindah/Mutasi dari Luar Daerah

- KTP/SIM/KK
- Surat keterangan pengganti STNK dan BPKB
- Surat Keterangan fisik antar daerah

BAB IV

LANDASAN TEORI

4.1. Pengertian Pajak

Pajak merupakan iuran wajib yang harus dibayar oleh rakyat kepada negara yang bersifat paksaan, hal ini karena menyangkut kebutuhan negara untuk membiayai segala macam pengeluaran negara untuk mencapai kesejahteraan rakyatnya. Pengertian atau definisi dari para ahli perpajakan memberikan pengertian yang berbeda-beda, tetapi mempunyai inti dan tujuan yang sama. Diantara ahli perpajakan tersebut adalah :

a. R. Santoso Brotodiharjo, S.H.

“Pajak adalah iuran kepada negara (dapat dipaksakan) yang terhutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk dan gunanya untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubungan dengan tugas negara untuk menyelenggarakan pemerintah.”⁴

b. Prof. Dr. Rachmat Soemitro, S.H.

“Pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan UU (dapat dipaksakan) dengan tiada mendapat jasa timbal (tegen prestatie) yang langsung dapat ditunjuk dan digunakan untuk membiayai pengeluaran umum (public uitgaven).”⁵

⁴ R. Santoso Brotodiharjo, S.H, *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, Eresco, Bandung, 1986, hal.6

⁵ Soemitro, Rachmat. *Dasar-dasar Hukum Pajak dan Perpajakan Pendapatan 1994*, PT. Eresco. Jakarta. 1977, hal 22.

4.2. Fungsi Pajak :⁶

Ada dua fungsi pajak, yaitu :

1. Fungsi Penerimaan (Budgetair)

Fungsi penerimaan ini maksudnya adalah pajak berfungsi sebagai sumber dana yang diperuntukkan bagi pembiayaan pengeluaran-pengeluaran pemerintah. Contoh : dimasukkannya pajak dalam APBN sebagai penerimaan dalam negeri.

2. Fungsi Mengatur (Reguler)

Maksud dari fungsi mengatur ini adalah pajak berfungsi sebagai alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijakan-kebijakan di bidang sosial-ekonomi. Contoh : dikenakan pajak yang tinggi terhadap minuman keras, sehingga konsumsi minuman keras dapat ditekan, demikian pula terhadap barang mewah.

4.3. Prinsip Pajak dan Pajak Yang Ideal

Prinsip-prinsip yang perlu dipenuhi dalam sistem perpajakan adalah yang dapat beriringan antara pelaku dan pembuat peraturan dalam perpajakan. Menurut Adam Smith dalam sistem ekonomi suatu negara ada beberapa prinsip dalam pengeluaran pajak yang baik. Prinsip pengeluaran pajak yang baik tersebut haruslah memenuhi beberapa kriteria, yaitu :

1. Distribusi dari beban pajak harus adil, setiap orang harus membayar sesuai dengan bagiannya yang wajar.

⁶ Waluyo dan B. Ilyas, Wirawan, *Perpajakan Indonesia*, Salemba Empat, Jakarta, 1999, hal.2

2. Pajak haruslah sedikit mungkin mencampuri putusan ekonomi tersebut, bila keputusan-keputusan ekonomi tersebut memungkinkan tercapainya sistem ekonomi yang efisien. Beban lebih pajak (*excess burden*) seminimal mungkin.
3. Pajak haruslah mengurangi ketidak efisienan disektor swasta, bila instrumen pajak dapat melakukannya.
4. Sistem pajak harus dimengerti oleh para wajib pajak.
5. Kepastian pajak haruslah jelas, tegas dan pasti bagi setiap wajib pajak.
6. Struktur pajak haruslah mampu digunakan didalam kebijaksanaan fiskal untuk tujuan stabilisasi dan pertumbuhan ekonomi.
7. Administrasi pajak dan biaya pemakaiannya haruslah sedikit mungkin.
8. Pajak haruslah dapat dilaksanakan dan dapat diterima oleh wajib pajak.

Pungutan pajak dalam hubungannya dengan pembuatan peraturan perundang-undangan perpajakan hendaknya berprinsip atas kemampuan membayar pajak dari wajib pajak serta pengenaan pajak harus memberi manfaat kepada wajib pajak maupun negara.

4.4. Syarat Pemungutan Pajak⁷

Pemungutan pajak haruslah memenuhi beberapa syarat sebagai berikut :

1. Pemungutan pajak harus adil (syarat keadilan)

Sesuai dengan tujuan hukum yaitu mencapai keadilan undang-undang dan pelaksanaan pemungutan harus adil. Adil dalam perundang-undangan diantaranya mengenakan pajak secara umum dan merata, serta disesuaikan

⁷ Mardiasmo, *Perpajakan*. Edisi 5, ANDI, Yogyakarta, 1997, hal.2

dengan kemampuan masing-masing. Adil dalam pelaksanaannya yaitu dengan memberikan hak bagi wajib pajak untuk mengajukan keberatan, penundaan dalam pembayaran dan mengajukan banding kepada majelis pertimbangan pajak.

2. Pemungutan pajak harus berdasarkan undang-undang (syarat yuridis)

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

3. Tidak mengganggu perekonomian (syarat ekonomis)

Pemungutan tidak boleh mengganggu kelancaran kegiatan produksi maupun perdagangan, sehingga tidak menimbulkan kelesuan perekonomian masyarakat.

4. Pemungutan pajak harus efisien (syarat financial)

Sesuai dengan fungsi budgetair, biaya pemungutan pajak harus dapat ditekan sehingga lebih rendah dari hasil pemungutannya.

5. Sistem pemungutan pajak harus sederhana

Bertujuan agar memudahkan dan mendorong masyarakat dalam memenuhi kewajiban perpajakannya.

4.5. Teori yang Mendukung Pemungutan Pajak⁸

Teori pemungutan pajak ini muncul untuk mencari dasar konseptual pemungutan pajak bagi negara, sehingga secara teoritis pemungutan pajak yang dilakukan sebuah negara dapat dibenarkan baik dipandang dari sisi yuridis maupun sisi ilmiah. Dengan kata lain bahwa, teori pemungutan pajak berguna

⁸ Kesit Prakosa, Bambang. *Pajak dan Retribusi Daerah*, UII PRESS, Yogyakarta, 2003, hal. 5

untuk memberi dasar menyatakan keadilan kepada hak negara untuk memungut pajak dari rakyatnya.

Berikut ini beberapa teori pemungutan pajak yang pernah ada atau yang masih digunakan sebagai dasar pemungutan pajak sampai sekarang :

1. Teori Asuransi

Pajak diasumsikan sebagai premi asuransi yang harus dibayar oleh masyarakat kepada negara. Kelemahan teori ini, jika rakyat mengalami kerugian seharusnya ada penggantian dari negara, kenyatannya tidak ada.

2. Teori Kepentingan

Pajak dibebankan atas dasar kepentingan bagi masing-masing orang.

3. Teori Daya Pikul

Kesamaan beban pajak untuk setiap orang haruslah sesuai dengan daya pikul masing-masing. Ukuran daya pikul ini dapat berupa penghasilan kekayaan atau pengeluaran seseorang.

4. Teori Bakti

Pajak (kewajiban asli) merupakan bukti tanda bakti seseorang kepada negaranya.

5. Teori Asas Daya Beli

Dasar keadilan pemungutan pajak, pada kepentingan masyarakat, bukan individu atau negara. Keadilan dipandang sebagai efek dari pemungutan pajak.

4.6. Hukum Pajak Materiil dan Hukum Pajak Formil⁹

Ada dua macam hukum pajak yakni:

1. *Hukum pajak materiil*, memuat norma-norma yang menerangkan antara lain keadaan, perbuatan, peristiwa hukum yang dikenai pajak (objek pajak), siapa yang dikenakan pajak (subjek), berapa besar pajak yang dikenakan (tarif), segala sesuatu tentang timbul dan hapusnya hutang pajak, dan hubungan hukum antara pemerintah dan wajib pajak. Contoh: Undang-Undang Pajak Penghasilan.
2. *Hukum pajak formil*, memuat bentuk/tata cara untuk mewujudkan hukum materiil menjadi kenyataan (cara melaksanakan hukum, pajak materiil). Contoh: Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan.

4.7. Tata Cara Pemungutan Pajak¹⁰

4.7.1. Stelsel Pajak

Pemungutan pajak dapat dilakukan berdasarkan 3 stelsel pajak:

- a. Stelsel nyata (*riël stelsel*), pengenaan pajak didasarkan pada objek (penghasilan yang nyata), sehingga pemungutannya baru dapat dilakukan pada akhir tahun pajak yaitu setelah penghasilan yang sesungguhnya diketahui.
- b. Stelsel Anggapan (*fictieve stelsel*), pajak didasarkan pada suatu anggapan yang diatur oleh undang-undang. Misalnya, penghasilan suatu tahun dianggap sama dengan tahun sebelumnya sehingga pada

⁹ Mardiasmo, *Perpajakan*, edisi 5, ANDI, Yogyakarta, 1997, hal. 5

¹⁰ Mardiasmo, *Perpajakan*, Edisi 5, ANDI, Yogyakarta, 1997, hal. 7 - 9

awal tahun pajak sudah dapat ditetapkan besarnya pajak yang terutang untuk tahun pajak berjalan.

- c. Stelsel Campuran, stelsel ini merupakan kombinasi antara stelsel nyata dan stelsel anggapan. Pada awal tahun besarnya pajak dihitung berdasarkan suatu anggapan kemudian pada akhir tahun besarnya pajak disesuaikan dengan keadaan yang sebenarnya. Bila besarnya pajak menurut kenyataan lebih besar dari pajak menurut anggapan maka wajib pajak harus menambah. Sebaliknya jika lebih kecil kelebihannya dapat diminta kembali.

4.7.2. Asas Pemungutan Pajak

Ada 3 asas pemungutan pajak yaitu:

- a. Asas Domisili (asas tempat tinggal)

Negara berhak mengenakan pajak atas seluruh penghasilan wajib pajak yang bertempat tinggal diwilayahnya, baik penghasilan berasal dari dalam maupun dari luar negeri. Asas ini berlaku untuk wajib pajak dalam negeri.

- b. Asas Sumber

Negara berhak mengenakan pajak atas penghasilan yang bersumber diwilayahnya tanpa memperhatikan tempat tinggal wajib pajak.

- c. Asas Kebangsaan

Pengenaan pajak dihubungkan dengan kebangsaan suatu negara, misalnya pajak bangsa asing di Indonesia dikenakan pada setiap orang

yang bukan berkebangsaan Indonesia yang bertempat tinggal di Indonesia. Asas ini berlaku untuk wajib pajak luar negeri.

4.7.3. Sistem Pemungutan Pajak

a. Official Assessment System

Adalah suatu sistem pemungutan yang memberi wewenang kepada pemerintah (fiskus) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang oleh wajib pajak.

Ciri-cirinya:

- 1) Wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang ada pada fiskus.
- 2) Wajib pajak bersifat pasif
- 3) Utang pajak timbul setelah dikeluarkan surat ketetapan pajak oleh fiskus.

b. Self Assessment System

Adalah suatu system pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada wajib pajak untuk menentukan sendiri besarnya pajak yang terutang.

Ciri-cirinya:

- 1) Wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang ada pada wajib pajak sendiri.
- 2) Wajib pajak aktif mulai dari menghitung menyeteror dan melaporkan sendiri pajak yang terutang.
- 3) Fiskus tidak ikut campur dan hanya mengawasi.

c. *With Holding System*

Adalah suatu sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada pihak ketiga (bukan fiskus dan bukan wajib pajak yang bersangkutan) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang oleh wajib pajak. Ciri-cirinya: wewenang menentukan besarnya pajak yang terutang ada pada pihak ketiga, pihak selain fiskus dan wajib pajak.

4.8. Hambatan Pemungutan Pajak

Hambatan terhadap pemungutan pajak dapat dikelompokkan menjadi:

1. Perlawanan Pasif

Masyarakat enggan (pasif) membayar pajak, yang dapat disebabkan antara lain:

- a. Perkembangan intelektual dan moral masyarakat.
- b. Sistem perpajakan yang mungkin sulit dipahami masyarakat.
- c. Sistem kontrol tidak dapat dilakukan dengan baik.

2. Perlawanan Aktif

Perlawanan aktif meliputi semua usaha dan perbuatan yang secara langsung ditujukan kepada fiskus dengan tujuan untuk menghindari pajak.

Bentuknya antara lain:

- a. *Tax avoidance*, usaha meringankan beban pajak dengan tidak melanggar undang-undang.
- b. *Tax evasion*, usaha meringankan beban pajak dengan cara yang melanggar undang-undang (menggelapkan pajak).

4.9. Pengelompokan Pajak¹¹

4.9.1. Menurut Golongannya

a. Pajak Langsung

Adalah pajak yang harus dipikul sendiri oleh wajib pajak dan tidak dapat dibebankan atau dilimpahkan pada orang lain. Contoh : pajak penghasilan, pajak pendapatan, pajak kekayaan, pajak perseroan.

b. Pajak Tidak Langsung

Adalah pajak yang pada akhirnya dapat dibebankan atau dilimpahkan kepada orang lain. Contoh : pajak pertambahan nilai, pajak penjualan, pajak cukai, bea masuk, bea materai.

4.9.2. Menurut Sifatnya

a. Pajak Subjektif

Adalah pajak yang berpangkal atau berdasarkan pada subjeknya dalam arti memperhatikan keadaan diri wajib pajak. Contoh : pajak penghasilan.

b. Pajak Objektif

Adalah pajak yang berpangkal pada objeknya tanpa memperhatikan keadaan diri wajib pajak. Contoh : pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan atas barang mewah.

¹¹ Mardiasmo. *Perpajakan*. Edisi 5, ANDI, Yogyakarta, 1997, hal. 6

4.9.3. Menurut Lembaga Pemungutnya

a. Pajak Pusat/Pajak Negara

Adalah pajak yang dipungut oleh pemerintah pusat dan digunakan untuk membiayai rumah tangga negara. Contoh : pajak penghasilan, pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan atas barang mewah, pajak bumi dan bangunan dan bea materai.

b. Pajak Daerah

Adalah pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah dan digunakan untuk membiayai rumah tangga daerah. Pajak daerah terdiri atas:

- Pajak Propinsi, contoh : Pajak Kendaraan Bermotor, dan Bea Balik

Nama kendaraan Bermotor.

BBNKB adalah pajak yang dipungut oleh daerah atas setiap penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar-menukar, hibah, warisan atau pemasukan ke dalam badan usaha.

- Pajak Kotamadia/Kabupaten, contoh: Pajak Pembangunan I, Pajak

Penyerangan Jalan, dan Pajak Bangsa Asing.

4.10. PAJAK DAERAH

4.10.1. Pengertian Pajak Daerah

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

4.10.2. Dasar Hukum Pemungutan Pajak Daerah¹²

Sampai akhir tahun 1997, pungutan pajak dan retribusi daerah masih menggunakan Undang-Undang Pajak Daerah No. 11 Darurat (Drt) 1957 dan Undang-Undang Retribusi Daerah No. 12 Darurat (Drt) Tahun 1957, untuk menyempurnakan Undang-Undang Pajak Daerah No. 11 Darurat (Drt) 1957 dan Undang-Undang Retribusi Daerah No. 12 Darurat (Drt) tahun 1957 ini, maka pemerintah menyusun Undang-Undang Pajak dan Retribusi Daerah, yaitu :

1. Undang-Undang No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan retribusi Daerah
2. Undang-Undang No. 3 Tahun 2000 yaitu Perubahan Undang-Undang No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

4.10.3. Pajak daerah di Indonesia

Mengenai pajak daerah dibagi menjadi 2 (dua) yaitu:

1. Pajak Propinsi
 - Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)
 - Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB)
 - Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)
2. Pajak Kotamadia/Kabupaten
 - Pajak Hotel dan Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame.
 - Pajak Penerangan Jalan.

¹² Kesit Prakosa, Bambang, *Pajak dan Retribusi Daerah*, UII PRESS, Yogyakarta, 2003, hal 66

- **Pajak Pengambilan dan Pengelolaan Bahan Galian Golongan C.**
- **Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.**

BAB V

ANALISIS DATA

5.1. Deskripsi Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber diantaranya buku-buku yang diterbitkan oleh BPS. Penelitian ini secara khusus merupakan penelitian terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung. Berdasarkan penelitian ini ditentukan variabel-variabel penjelas yang diasumsikan mampu menjelaskan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

5.2. Analisis Data

Langkah pertama dalam pengolahan data adalah melakukan pengujian regresi, dengan bantuan komputer yaitu menggunakan program Eviews 3.0. Melalui pengujian tersebut akan didapat persamaan garis regresi yang tercipta dari rangkaian penelitian, sekaligus menggambarkan tingkat pengaruh data-data yang termasuk dalam variabel bebas terhadap data variabel tidak bebas. Hasil pengujian regresi dari penelitian ini dengan menggunakan program Eviews 3.0 adalah sebagai berikut :

Dependent Variable: LOG(PKB)
 Method: Least Squares
 Date: 09/09/04 Time: 20:11
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-88.52384	22.88375	-3.868415	0.0019
LOG(PDRB)	0.890341	0.184207	4.833383	0.0003
LOG(JMLPDDK)	6.168775	1.780897	3.463859	0.0042
LOG(JMLSM)	2.151305	0.504908	4.260785	0.0009
LOG(JMLMBL)	-2.005219	1.097936	-1.826354	0.0908
R-squared	0.988431	Mean dependent var	22.99777	
Adjusted R-squared	0.984871	S.D. dependent var	1.070852	
S.E. of regression	0.134173	Akaike info criterion	-0.949240	
Sum squared resid	0.234031	Schwarz criterion	-0.101914	
Log likelihood	13.54316	F-statistic	277.6751	
Durbin-Watson stat	1.390998	Prob(F-statistic)	0.000000	

Dari hasil pengujian diatas, maka dapat dihasilkan persamaan garis regresinya :

$$\text{Log(PKB)} = -88,52384 + 0,890341 * \text{Log(PDRB)} + 6,168775 * \text{Log(JMLPDDK)} \\ + 2,151305 * \text{Log(JMLSM)} - 2,005219 * \text{Log(JMLMBL)}$$

Dimana :

- PKB : Pajak Kendaraan Bermotor (dalam juta rupiah)
 PDRB perkapita riil : Produk Domestik Regional Bruto perkapita riil (dalam rupiah)
 JMLPDDK : Jumlah Penduduk (dalam jiwa)
 JMLSM : Jumlah Sepeda Motor (dalam unit)
 JMLMBL : Jumlah Mobil (dalam unit)

5.3. Pengujian Statistik

Untuk menentukan parameter dalam model, metode yang digunakan adalah *Ordinary Least Square* (OLS). Dengan metode ini diharapkan dapat diperoleh penaksir tidak bias linear terbaik (*Best Liner Unbiased Estimator* /

blue), pada dasarnya isi metode tersebut adalah penentuan normal melalui meminimuman jumlah error kuadrat.

5.3.1 Pengujian Secara Parsial

Pengujian secara parsial dilakukan dengan menggunakan uji t statistik satu sisi terhadap masing-masing variabel bebas, dari hasil pengujian regresi didapat nilai t hitung dari masing-masing variabel bebas untuk selanjutnya dibandingkan dengan nilai t tabel. Cara yang dilakukan untuk menentukan nilai t tabel adalah :

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

Dimana:

- α : adalah tingkat signifikansi
- df : adalah derajat bebas
- n : jumlah data
- k : jumlah variabel independen yang digunakan termasuk konstanta
kemudian dicari pada tabel t

Dengan demikian maka dapat ditentukan nilai t tabel yang dipakai dalam penelitian ini, dengan menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0.05 dan derajat bebas (18 - 5) sebesar 13 maka nilai t tabel didapat 1.771.

Apabila nilai t hitung > t tabel, berarti variabel bebas berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat, dan sebaliknya jika t hitung < t tabel, berarti variabel bebas tidak signifikan mempengaruhi variabel terikat.

Dari hasil pengujian regresi didapat t hitung seperti tercantum dalam tabel berikut :

Tabel 5.1
Nilai *t hitung* Tiap Variabel Bebas

Variabel	t-hitung	t - tabel	Keterangan
PDRB	4,833383	1.771	Signifikan Positif
JMLPDDK	3,463859	1.771	Signifikan Positif
JMLSM	4,260785	1.771	Signifikan Positif
JMLMBL	- 1,826354	1.771	Signifikan Negatif

Sumber : Lampiran (data diolah)

5.3.1.1. Pengujian Terhadap PDRB

$$H_0 : b_1 \leq 0$$

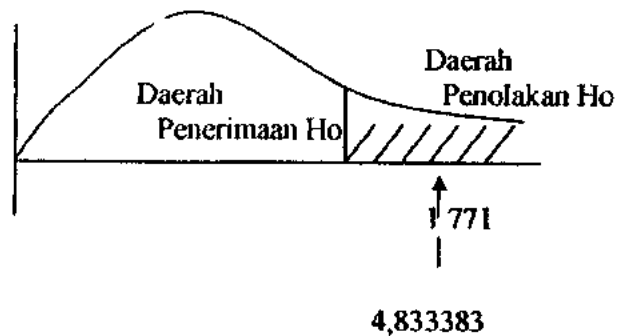
Artinya tidak ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel PDRB perkapita riil terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor.

$$H_a : b_1 > 0$$

Artinya ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel PDRB perkapita riil terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor.

Koefisien regresi variabel PDRB sebesar 0,890341 dan standar error sebesar 0,184207 sedangkan besarnya t hitung adalah 4,833383 dengan $\alpha = 5\%$ dan derajat kebebasan $df = 13$ diperoleh nilai t tabel sebesar 1,771. Karena t hitung $>$ t tabel maka H_0 ditolak secara statistik, berarti bahwa besarnya PDRB

perkapita riil berpengaruh secara positif signifikan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor



Gambar 5.1

Uji t Statistik Variabel PDRB

5.3.1.2. Pengujian Terhadap JMLPDDK

$H_0 : b_2 \leq 0$

Artinya tidak ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel JMLPDDK terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor.

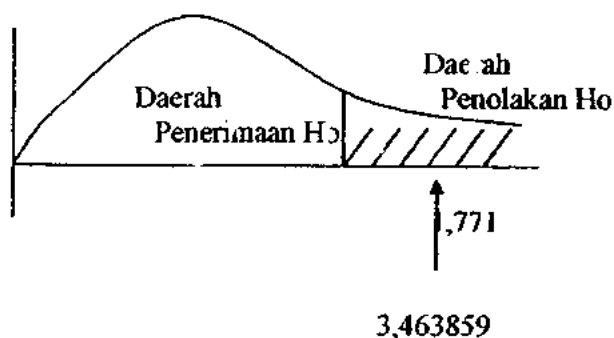
$H_a : b_2 > 0$

Artinya ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel JMLPDDK terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor

Koefisien regresi variabel JMLPDDK sebesar 6,168775 dan standar error sebesar 1,780897 sedangkan besarnya t hitung adalah 3,463859 dengan $\alpha = 5\%$ dan derajat kebebasan $df = 13$ diperoleh nilai t tabel sebesar 1,771.

Karena t hitung $>$ t tabel maka H_0 ditolak secara statistik, berarti bahwa

besarnya JMLPDDK berpengaruh secara positif signifikan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor.



Gambar 5.2

Uji t Statistik Variabel JMLPDDK

5.3.1.3. Pengujian Terhadap JMLSM

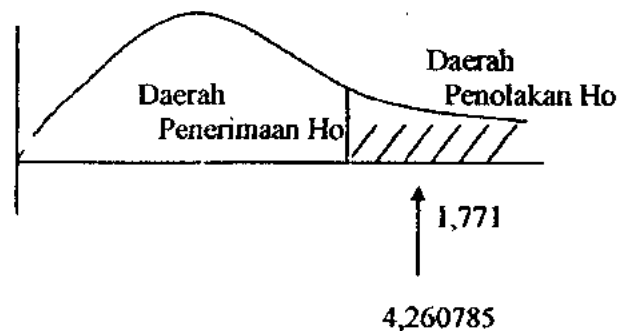
$H_0 : b_3 \leq 0$

Artinya tidak ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel JMLSM terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor.

$H_a : b_3 > 0$

Artinya ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel JMLSM terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor.

Koefisien regresi variabel JMLSM sebesar 2,151305 dan standar error sebesar 0,504908 sedangkan besarnya t hitung adalah 4,260785 dengan $\alpha = 5\%$ dan derajat kebebasan $df = 13$ diperoleh nilai t tabel sebesar 1,771. Karena $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ maka H_0 ditolak secara statistik, berarti bahwa besarnya JMLSM berpengaruh secara positif signifikan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor.



Gambar 5.3

Uji t Statistik Variabel JMLSM

5.3.1.4. Pengujian Terhadap JMLMBL

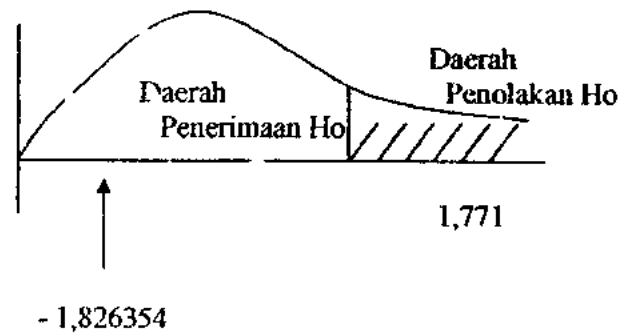
$$H_0 : b_4 \leq 0$$

Artinya tidak ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel JMLMBL terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor.

$$H_a : b_4 > 0$$

Artinya ada pengaruh yang signifikan positif dari variabel JMLMBL terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor.

Koefisien regresi variabel JMLMBL sebesar -2,00549 dan standar error sebesar 1,097936 sedangkan besarnya t hitung adalah - 1,826354 dengan $\alpha = 5\%$ dan derajat kebebasan $df = 13$ diperoleh nilai t tabel sebesar 1,771. Karena $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ maka H_0 diterima secara statistik, berarti bahwa besarnya JMLMBL berpengaruh secara negatif signifikan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor.



Gambar 5.4

Uji t Statistik Variabel JMLMBL

5.3.2. Pengujian Secara Serempak

Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan uji F, yaitu untuk mengetahui apakah ada perbedaan *mean* yang timbul. Dimana perbedaan tersebut hanya secara kebetulan atau karena faktor lain yang benar-benar berarti atau signifikan.

$$H_0 : b_1 = b_2 = b_3 = b_4 = 0$$

Artinya independen variabel secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap dependen variabel.

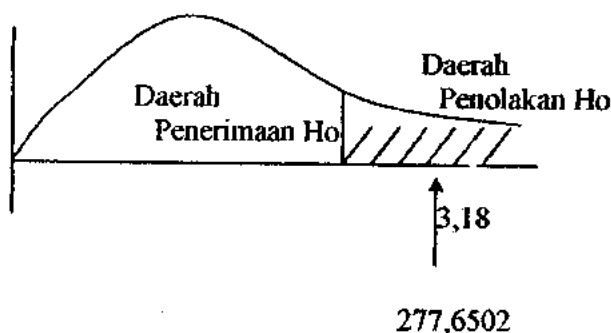
$$H_1 : b_1 \neq b_2 \neq b_3 \neq b_4 \neq 0$$

Artinya independen variabel secara bersama-sama berpengaruh terhadap dependen variabel.

Langkah pengujian secara serempak hampir sama dengan pengujian secara parsial yaitu dengan membandingkan nilai hitung terhadap nilai tabel, dalam hal ini yang digunakan adalah nilai F hitung dibandingkan dengan

nilai F tabel. Adapun cara mencari F tabel adalah dengan mencari derajat bebas *numerator* ($k - 1$) dan derajat bebas *denominator* ($n - k$).

Dengan tingkat signifikansi 0,05 serta derajat bebas *numerator* sebesar 4 dan derajat bebas *denominator* sebesar 13 maka nilai F tabel untuk $F(4;13)$ adalah sebesar 3,18 sedangkan nilai F hitung dari hasil estimasi regresi sebesar 277,6502. Karena nilai F hitung > F tabel maka dapat disimpulkan bahwa secara bersama-sama variabel bebas mempengaruhi variabel terikat.



Gambar 5.5
Kurva Distribusi F-Statistik

5.3.3. Koefisien Determinasi (R^2)

Untuk mengukur ketepatan suatu garis regresi terhadap hasil observasi digunakan analisis koefisien determinasi (R^2). Koefisien determinasi (R^2) menunjukkan besarnya kontribusi dari variabel PDRB, JMLPDDK, JMLSM, dan JMLMBL secara bersama-sama dapat menjelaskan variabel PKB. Dari perhitungan nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,988431 artinya 98,85%

variasi PKB dipengaruhi oleh PDRF, JMLPDDK, JMLSM dan JMLMBL sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model.

5.4. Pengujian Asumsi Klasik

5.4.1. Uji Autokorelasi

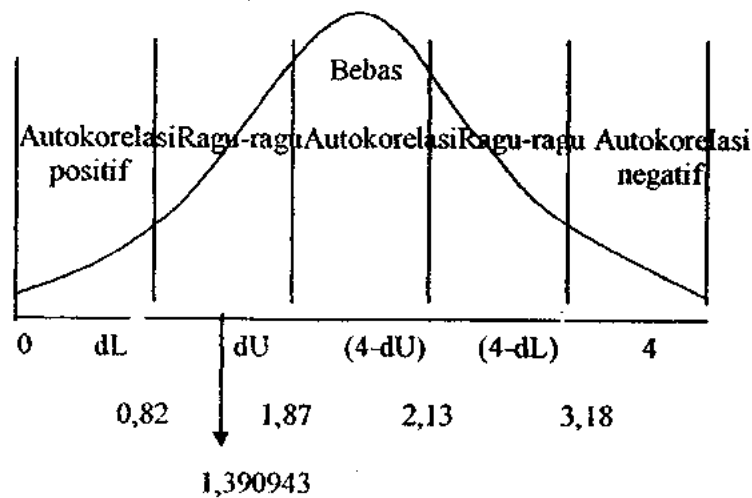
Autokorelasi adalah korelasi (hubungan) yang terjadi diantara anggota-anggota dari serangkaian pengamatan yang tersusun dalam rangkaian waktu seperti pada data runtut waktu atau *time series*, atau yang tersusun dalam rangkaian ruang seperti pada data silang waktu atau *cross section* (Gunawan Sumodiningrat, 1994 :231).

Pengujian yang dilakukan untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi adalah dengan menggunakan pengujian Durbin-Watson, yaitu dengan menempatkan nilai d statistik kedalam daerah pengujian autokorelasi yang disusun setelah mengetahui nilai dL serta dU yang didapat dari tabel Durbin-Watson dengan keterangan sebagai berikut :

- n : adalah jumlah data
- k : adalah jumlah variabel bebas
- dL : adalah batas bawah
- dU : batas atas

Dengan menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0,05 serta $n = 18$ dan $k = 4$ maka didapat :

$$\begin{array}{lll} dL = 0,82 & 4-dU = 2,13 & \text{nilai } d \text{ statistik} = 1,390943 \\ dU = 1,87 & 4-dL = 3,18 & \end{array}$$



Gambar 5.6
Statistik d Durbin-Watson

- Jika d lebih kecil daripada dL atau lebih besar dari $(4-dL)$, maka hipotesis nol ditolak, dengan pilihan pada alternatif yang berarti terdapat autokorelasi.
- Jika terletak antara dU dan $(4-dU)$, maka hipotesis nol diterima, yang berarti tidak ada autokorelasi.
- Jika nilai d terletak antara dL dan dU atau diantara $(4-dU)$ dan $(4-dL)$, maka uji Durbin-Watson tidak menghasilkan kesimpulan yang pasti (*inconclusive*), untuk nilai-nilai ini tidak dapat disimpulkan ada tidaknya autokorelasi diantara faktor-faktor gangguan.

Dari hasil estimasi model regresi diperoleh nilai d statistik sebesar 1,390943 yang berarti terletak pada daerah ragu-ragu, dengan kata lain di dalam data penelitian yang diestimasi ini tidak terdapat autokorelasi dimana batas bawah dari daerah bebas autokorelasi.

5.4.2. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah situasi dimana terdapat korelasi variabel-variabel bebas diantara satu dengan lainnya, dalam hal ini dapat disebut variabel-variabel tersebut tidak *orthogonal*. Variabel yang bersifat *orthogonal* adalah variabel bebas yang nilai korelasi antar sesamanya sama dengan nol.

Langkah pengujian tersebut ditempuh dengan melihat korelasi antar variabel bebas sehingga diketahui r^2 untuk setiap variabel bebas, untuk selanjutnya dibandingkan dengan nilai R^2 pada pengujian persamaan regresi. Jika nilai r^2 lebih kecil dari nilai R^2 maka dalam model regresi tidak terdapat multikolinearitas, seperti tercantum dalam tabel 5.2.

Tabel 5.2
Hasil Pegujian Multikolinearitas

Variabel	r^2	R^2	Keterangan
Pdrb-jmlpddk- jmlsm-jmlmbl	0,931286	0,988431	Tidak ada multikolinearitas
Jmlpddk-pdrb- jmlsm-jmlmbl	0,94049	0,988431	Tidak ada multikolinearitas
Jmlsm-pdrb- jmlpddk-jmlmbl	0,9633818	0,988431	Tidak ada multikolinearitas
Jmlmbl-pdrb- jmlpddk-jmlsm	0,988085	0,988431	Tidak ada multikolinearitas

Sumber : Lampiran (data diolah)

5.4.3. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas adalah dimana seluruh faktor gangguan tidak memiliki varian yang sama atau variannya tidak konstan, asumsi tersebut menyatakan bahwa varian setiap U_i disekitar rerata nol nya tidak tergantung pada nilai variabel bebas.

Salah satu pengujian untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas pada suatu model regresi dilakukan dengan melakukan uji Park, yaitu dengan melakukan regresi e^2_i sebagai *proxy* dari faktor pengganggu yang digunakan selaku variabel terikatnya. Jika β ternyata secara statistik signifikan, maka hal ini menunjukkan kehadiran situasi heteroskedastisitas dalam data yang digunakan. Sebaliknya jika ternyata β tidak signifikan maka dapat disimpulkan bahwa *disturbance term* bersifat homoskedastisitas (Sritua Arief 1993 : 33).

Berikut ini hasil dari Uji Park :

Tabel 5.3

Dependent Variable: LRES12
 Method: Least Squares
 Date: 09/09/04 Time: 20:31
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	175.2179	336.4327	0.520812	0.6113
LOG(PDRB)	1.975002	2.708166	0.729277	0.4788
LOG(JMLPDDK)	-17.20604	26.78236	-0.657161	0.5225
LOG(JMLSM)	1.886273	7.423051	0.254110	0.8034
LOG(JMLMBL)	3.313938	16.14161	0.205304	0.8405
R-squared	0.416781	Mean dependent var		-8.870791
Adjusted R-squared	0.237329	S.D. dependent var		2.258742
S.E. of regression	1.972583	Akaike info criterion		4.426698
Sum squared resid	50.58409	Schwarz criterion		4.674023
Log likelihood	-34.84028	F-statistic		2.322517
Durbin-Watson stat	2.149203	Prob(F-statistic)		0.111474

Hasil uji Park untuk model persamaan regresi yang diteliti adalah Dengan melihat koefisien parameter β , maka tidak ada yang signifikan. Dengan kata lain tidak terdapat heteroskedastisitas didalam model persamaan regresi yang diamati.

5.5. Interpretasi Hasil

Dari hasil analisis regresi diperoleh persamaan sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Log(PKB)} = & -88,52384 + 0,890341 * \text{Log(PDRB)} + 6,168775 * \text{Log(JMLPDOK)} \\ & + 2,151305 * \text{Log(JMLSM)} - 2,005219 * \text{Log(JMLMBL)} \end{aligned}$$

5.5.1. Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto perkapita riil terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Hasil penelitian menyatakan bahwa PDRB perkapita riil memiliki pengaruh yang signifikan positif terhadap Pajak Kendaraan Bermotor terlihat dari besarnya nilai koefisien regresi sebesar 0,890341 yang berarti bila PDRB meningkat sebesar 1% (ceteris paribus), maka akan menaikkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 0,890341 persen. Asumsinya dengan peningkatan Produk Domestik Regional Bruto perkapita riil maka pertumbuhan ekonomi di Propinsi Lampung juga mengalami peningkatan, hal ini menyebabkan daya beli masyarakat juga akan mengalami peningkatan termasuk terhadap pembelian kendaraan bermotor. Dengan naiknya jumlah pembelian kendaraan bermotor maka PKB yang akan diterima sektor ini juga akan mengalami kenaikan.

5.5.2. Pengaruh Jumlah Penduduk terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Hasil penelitian menyatakan bahwa Jumlah Penduduk memiliki pengaruh yang signifikan positif terhadap Pajak Kendaraan Bermotor terlihat dari besarnya nilai koefisien regresi sebesar 6,168775 yang berarti bila Jumlah Penduduk meningkat sebesar 1% (*ceteris paribus*), maka akan menaikkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 6,168775 persen. Asumsinya dengan bertambahnya Jumlah Penduduk maka kebutuhan penduduk akan sarana transportasi juga mengalami kenaikan. Hal ini menyebabkan kenaikan jumlah sarana transportasi guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Dengan bertambahnya sarana transportasi maka penerimaan PKB juga akan mengalami kenaikan.

5.5.3. Pengaruh Jumlah Sepeda Motor terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Hasil penelitian menyatakan bahwa Jumlah Sepeda Motor memiliki pengaruh yang signifikan positif terhadap Pajak Kendaraan Bermotor terlihat dari besarnya nilai koefisien regresi sebesar 2,151305 yang berarti bila Jumlah Sepeda Motor meningkat sebesar 1% (*ceteris paribus*), maka akan menaikkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 2,151305 persen. Asumsinya dengan bertambahnya Jumlah Sepeda Motor, maka para pemilik kendaraan tersebut juga semakin banyak dengan kata lain para wajib pajak dari sektor ini mengalami peningkatan sehingga pembayaran PKB yang diterima pemerintah juga akan naik.

5.5.4 Pengaruh Jumlah Mobil terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jumlah Mobil memiliki pengaruh yang signifikan negatif terlihat dari besarnya koefisien regresi sebesar -2,005219 yang berarti bila Jumlah Mobil meningkat sebesar 1% (*ceteris paribus*), maka akan menurunkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar -2,005219 persen. Hal ini disebabkan karena biaya pembayaran pajak mobil yang sangat tinggi di Propinsi Lampung maka banyak mobil dari Propinsi Lampung yang mutasi ke daerah lain (ke Jakarta dan Palembang).

BAB VI

KESIMPULAN DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN

6.1. KESIMPULAN

1. Terbukti bahwa faktor-faktor independen secara parsial yaitu PDRB Perkapita Riil, Jumlah Penduduk, Jumlah Sepeda Motor, dan Jumlah Mobil mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Lampung.
2. Dengan melihat hasil dari F-test yang lebih besar dari F-tabel maka hal ini menunjukkan bahwa secara bersama-sama variabel independen (PDRB Perkapita Riil, Jumlah Penduduk, Jumlah Sepeda Motor, Jumlah Mobil) mempengaruhi besarnya penerimaan PKB di Propinsi Lampung.
3. Dari keempat hipotesa yang digunakan sebagai pedoman penelitian ini tentang pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen ternyata ketiga variabel independennya signifikan yaitu PDRB Perkapita Riil, Jumlah Penduduk, Jumlah Sepeda Motor berpengaruh positif terhadap variabel dependennya, sedangkan Jumlah Mobil ini berpengaruh negatif terhadap variabel dependennya.
4. Sedangkan hasil pengujian Asumsi Klasik dalam penelitian ini tidak terdapat adanya penyimpangan-penyimpangan yang terdiri dari Uji Autokorelasi, Uji Multikolinieritas, Uji Heteroskedastisitas. Dengan demikian data serta kesimpulan dari penelitian ini dapat dikatakan valid secara statistik.

6.2. IMPLIKASI KEBIJAKAN

1. Dengan adanya peningkatan PDRB Perkapita Riil masyarakat maka dapat menaikkan penerimaan PKB. Maksudnya dengan meningkatnya pendapatan masyarakat maka kesadaran masyarakat untuk membayar pajak semakin tinggi. Maka di dalam hal ini pemerintah daerah Propinsi Lampung sebagai pemungut pajak kenda'anya juga berusaha meningkatkan kinerja di dalam pemungutan PKB sebagai bentuk pelayanan kepada masyarakat dengan birokrasi yang mudah dan tidak berbelit-belit.
2. Dengan bertambahnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan sarana transportasi juga semakin meningkat, maka di dalam hal ini pemerintah daerah Propinsi Lampung diharapkan agar memperhatikan sarana dan prasarana jalan raya yang ada. Dengan adanya sarana jalan yang baik diharapkan kemacetan dapat dihindari.
3. Dengan adanya peningkatan jumlah motor maka penerimaan PKB juga mengalami kenaikan, dalam hal ini diharapkan pemerintah daerah Propinsi Lampung dapat menciptakan suasana yang kondusif di daerah tersebut agar para pengusaha jual beli motor/showroom motor dapat meningkatkan penjualannya.

Daftar Pustaka

- Brotodiharjo, R.S., 1986, *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, Eresco, Bandung.
- Mardiasmo, 1997, *Perpajakan*, Edisi 5, ANDI, Yogyakarta.
- Prakosa, K.B., 2003, *Pajak dan Retribusi Daerah*, UII PRESS, Yogyakarta.
- Republika Indonesia, 1934, pasal 7, *Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor*.
- Soemitro, R, 1997, *Dasar-dasar Hukum Pajak dan Perpajakan i'endapatan 1994*, PT.Erosco.
- Sumodiningrat, G., 1994, *Ekonometrika Pengantar*, BPFE, Yogyakarta.
- Waluyo, *Perpajakan Indonesia*, 1999, Salemba Empat, Jakarta.

Tahun	PKB	PDRB	JMLPDDK	JMLSM	JMLMBL
1985	1.513.726.082	242.884	5.275.413	83.196	38.382
1986	2.150.180.279	260.052	5.416.134	92.610	41.453
1987	2.944.015.356	277.641	5.560.610	103.823	43.684
1988	3.609.542.253	290.945	5.708.939	112.281	48.165
1989	4.454.240.135	306.822	5.861.225	118.400	51.040
1990	5.493.051.239	322.120	6.015.803	124.039	52.777
1991	5.877.827.945	330.486	6.075.138	129.365	54.925
1992	6.469.600.280	362.692	6.135.522	134.947	56.959
1993	7.204.197.040	850.331	6.196.983	80.999	50.625
1994	8.578.624.590	893.108	6.259.550	91.178	54.285
1995	14.376.398.143	967.919	6.323.251	106.935	60.465
1996	16.433.062.505	1.027.250	6.388.117	129.206	67.665
1997	19.028.856.971	1.054.083	6.454.179	163.348	74.181
1998	21.397.054.039	1.034.159	6.521.470	176.739	75.457
1999	28.505.142.668	1.059.646	6.590.022	187.094	85.939
2000	31.108.573.370	1.065.892	6.659.869	201.908	89.151
2001	52.354.464.276	1.091.619	6.720.260	227.629	86.143
2002	67.918.210.175	1.134.620	6.787.654	241.071	88.071

Keterangan :

PKB : Pajak Kendaraan Bermotor (dalam juta rupiah)

PDRB perkapita riil : Produk Domestik Regional Bruto perkapita riil (dalam rupiah)

JMLPDDK : Jumlah Penduduk (dalam jiwa)

JMLSM : Jumlah Sepeda Motor (dalam unit)

JMLMBL : Jumlah Mobil (dalam unit)

Tahun	PKB	PDRB	JMLPDDK	JMLSM	JMLMBL
1985	1.513.726.082	225.813	5.275.413	83.196	38.382
1986	2.150.180.279	241.774	5.416.134	92.610	41.453
1987	2.944.015.356	258.127	5.560.610	103.823	43.684
1988	3.609.542.253	270.496	5.708.939	112.281	48.165
1989	4.454.240.135	285.257	5.861.225	118.400	51.040
1990	5.493.051.239	299.479	6.015.803	124.039	52.777
1991	5.877.827.945	307.257	6.075.138	129.365	54.925
1992	6.469.600.280	337.200	6.135.522	134.947	56.959
1993	7.204.197.040	850.331	6.196.983	80.999	50.625
1994	8.578.624.590	893.108	6.259.550	91.178	54.285
1995	14.376.398.143	967.919	6.323.251	106.935	60.465
1996	16.433.062.505	1.027.250	6.388.117	129.206	67.665
1997	19.028.856.971	1.054.083	6.454.179	163.348	74.181
1998	21.397.054.039	1.034.159	6.521.470	176.739	75.457
1999	28.505.142.668	1.059.646	6.590.022	187.094	85.939
2000	31.108.573.370	1.065.892	6.659.869	201.908	89.151
2001	52.354.464.276	1.091.619	6.720.260	227.629	86.143
2002	67.918.210.175	1.134.620	6.787.654	241.071	88.071

Keterangan :

PKB : Pajak Kendaraan Bermotor (dalam juta rupiah)

PDRB perkapita riil : Produk Domestik Regional Bruto perkapita riil (dalam rupiah)

JMLPDDK : Jumlah Penduduk (dalam jiwa)

JMLSM : Jumlah Sepeda Motor (dalam unit)

JMLMBL : Jumlah Mobil (dalam unit)

Dependent Variable: LOG(PKB)

Method: Least Squares

Date: 09/09/04 Time: 20:11

Sample: 1985 2002

Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-88.52384	22.88375	-3.868415	0.0019
LOG(PDRB)	0.890341	0.184207	4.833383	0.0003
LOG(JMLPDDK)	6.168775	1.780897	3.463859	0.0042
LOG(JMLSM)	2.151305	0.504908	4.260785	0.0009
LOG(JMLMBL)	-2.005219	1.097936	-1.826354	0.0908
R-squared	0.988431	Mean dependent var	22.99777	
Adjusted R-squared	0.984871	S.D. dependent var	1.090852	
S.E. of regression	0.134173	Akaike info criterion	-0.949240	
Sum squared resid	0.234031	Schwarz criterion	-0.701914	
Log likelihood	13.54316	F-statistic	277.6751	
Durbin-Watson stat	1.390998	Prob(F-statistic)	0.000000	

Dependent Variable: LRES12
 Method: Least Squares
 Date: 09/09/04 Time: 20:31
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	175.2179	336.4320	0.520812	0.6113
LOG(PDRB)	1.975002	2.708166	0.729277	0.4788
LOG(JMLPDDK)	-17.20604	26.18236	-0.657161	0.5225
LOG(JMLSM)	1.886273	7.423051	0.254110	0.8034
LOG(JMLMBL)	3.313938	16.14161	0.205304	0.8405
R-squared	0.416781	Mean dependent var	-8.870791	
Adjusted R-squared	0.237329	S.D. dependent var	2.258742	
S.E. of regression	1.972583	Akaike info criterion	4.426698	
Sum squared resid	50.58409	Schwarz criterion	4.674023	
Log likelihood	-34.84028	F-statistic	2.322517	
Durbin-Watson stat	2.149203	Prob(F-statistic)	0.111474	

Dependent Variable: LOG(PDRB)
 Method: Least Squares
 Date: 09/09/04 Time: 20:15
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-21.49640	32.70068	-0.657369	0.5216
LOG(JMLPDDK)	0.796633	2.575077	0.309363	0.7616
LOG(JMLSM)	-2.178431	0.444607	-4.899679	0.0002
LOG(JMLMBL)	4.360063	1.086134	4.014297	0.0013
R-squared	0.931286	Mean dependent var	13.25130	
Adjusted R-squared	0.916561	S.D. dependent var	0.673926	
S.E. of regression	0.194669	Akaike info criterion	-0.241906	
Sum squared resid	0.530542	Schwarz criterion	-0.044045	
Log likelihood	6.177151	F-statistic	63.24754	
Durbin-Watson stat	1.075307	Prob(F-statistic)	0.000000	

Dependent Variable: LOG(JMLPDDK)
 Method: Least Squares
 Date: 09/09/04 Time: 20:18
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	12.77394	0.372051	34.33384	0.0000
LOG(PDRB)	0.008523	0.027550	0.309363	0.7616
LOG(JMLSM)	-0.092793	0.071599	-1.296016	0.2159
LOG(JMLMBL)	0.348864	0.135850	2.568002	0.0223
R-squared	0.940494	Mean dependent var	15.63161	
Adjusted R-squared	0.927742	S.D. dependent var	0.074907	
S.E. of regression	0.020136	Akaike info criterion	-4.779534	
Sum squared resid	0.005676	Schwarz criterion	-4.581674	
Log likelihood	47.01581	F-statistic	73.75618	
Durbin-Watson stat	0.587048	Prob(F-statistic)	0.000000	

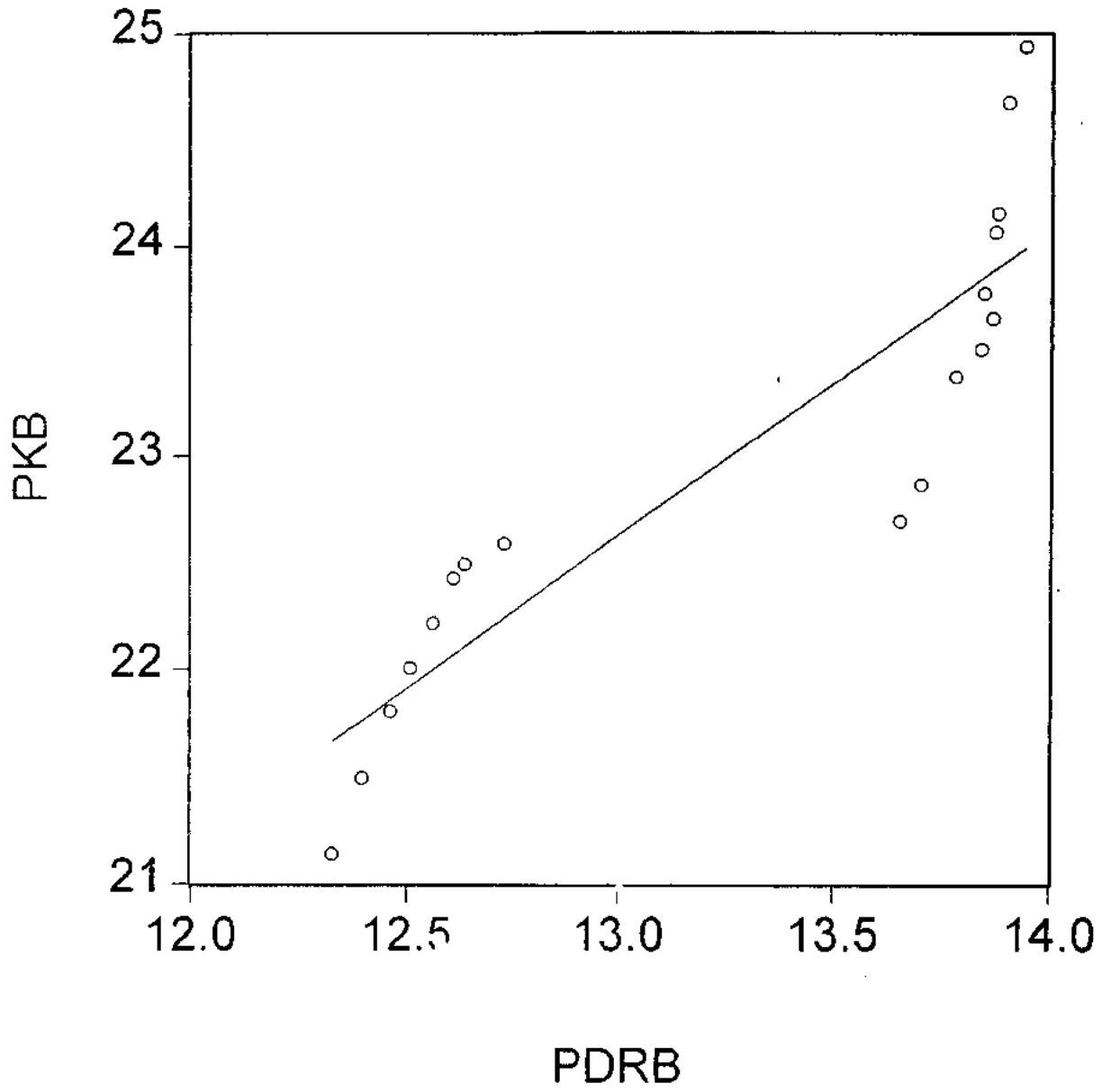
Dependent Variable: LOG(JMLSM)
 Method: Least Squares
 Date: 09/09/04 Time: 20:20
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	11.17586	11.73894	0.952033	0.3572
LOG(PDRB)	-0.289964	0.059178	-4.899679	0.0002
LOG(JMLPDDK)	-1.157432	0.890755	-1.296016	0.2159
LOG(JMLMBL)	2.044876	0.197673	10.34473	0.0000
R-squared	0.963818	Mean dependent var		11.78771
Adjusted R-squared	0.956065	S.D. dependent var		0.338832
S.E. of regression	0.071021	Akaike info criterion		-2.258543
Sum squared resid	0.070616	Schwarz criterion		-2.060682
Log likelihood	24.32688	F-statistic		124.3120
Durbin-Watson stat	1.399901	Prob(F-statistic)		0.000000

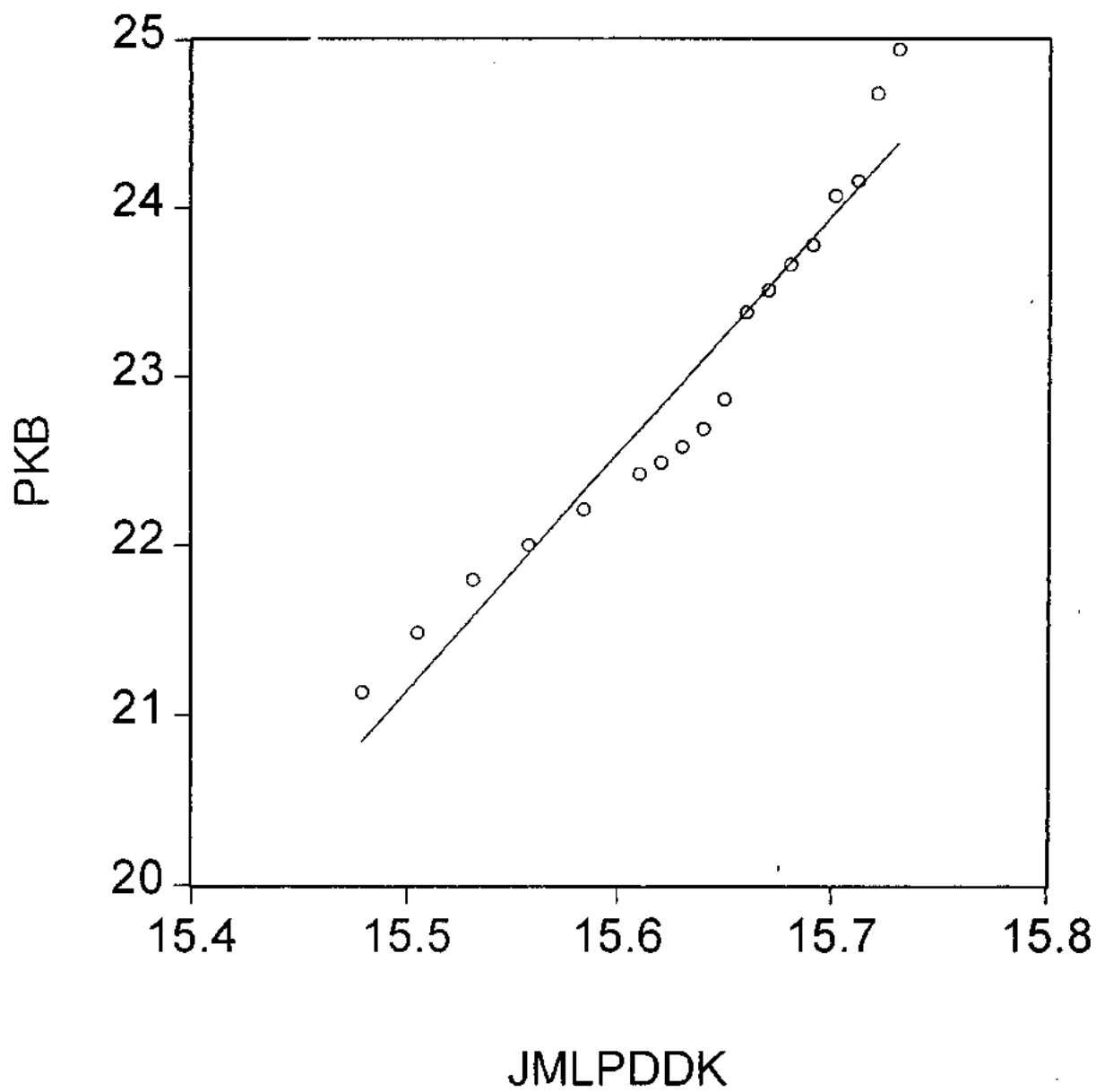
Dependent Variable: LOG(JMLMBL)
 Method: Least Squares
 Date: 09/09/04 Time: 20:24
 Sample: 1985 2002
 Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-10.06870	4.877295	-2.064404	0.0580
LOG(PDRB)	0.122730	0.030573	4.014297	0.0013
LOG(JMLPDDK)	0.917868	0.357425	2.568002	0.0223
LOG(JMLSM)	0.432452	0.041804	10.34473	0.0000
R-squared	0.988085	Mean dependent var		11.00299
Adjusted R-squared	0.985532	S.D. dependent var		0.271530
S.E. of regression	0.032661	Akaike info criterion		-3.812164
Sum squared resid	0.014934	Schwarz criterion		-3.614303
Log likelihood	38.30947	F-statistic		386.9994
Durbin-Watson stat	1.532093	Prob(F-statistic)		0.000000

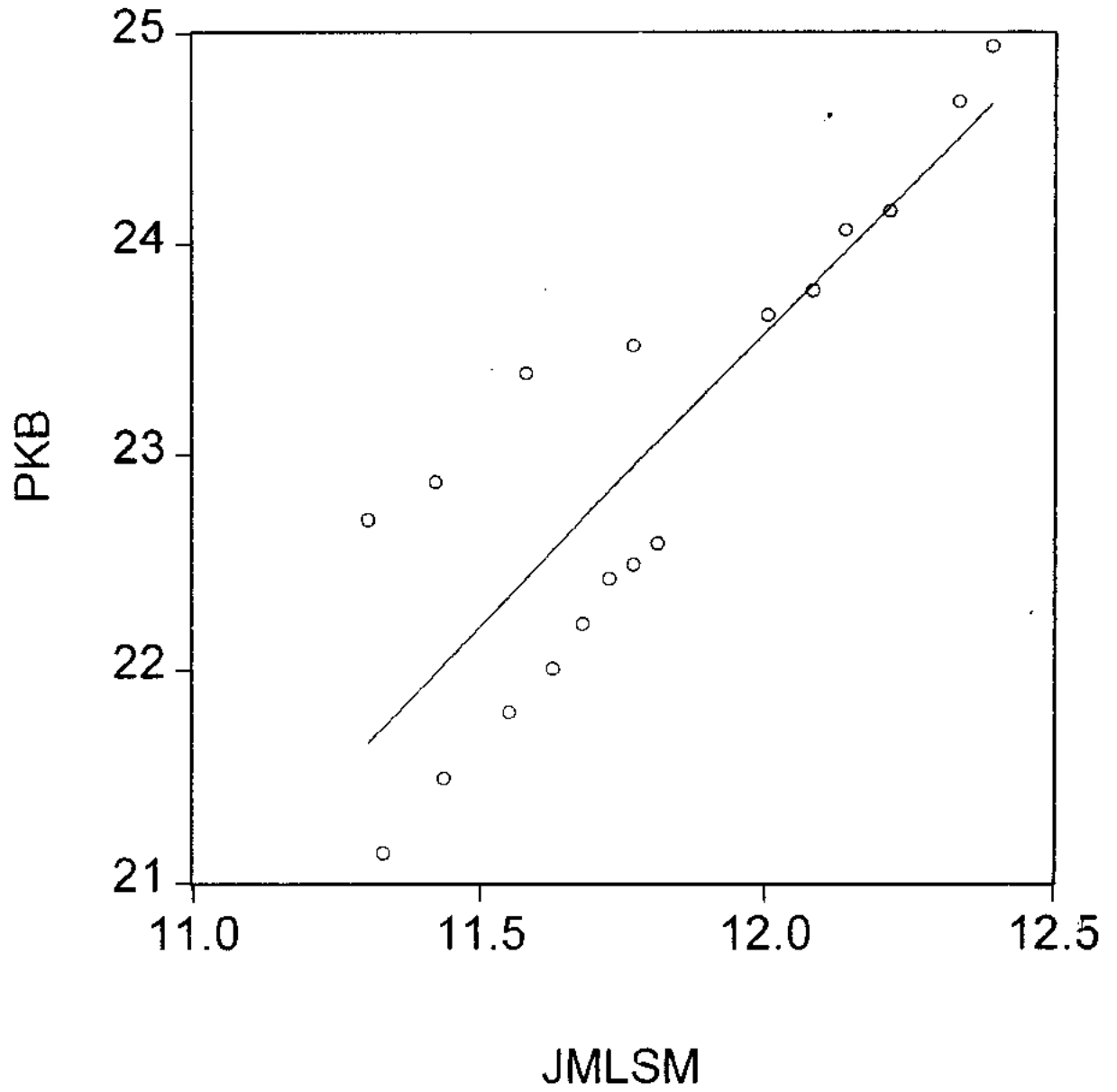
PKB vs. PDRB



PKB vs. JMLPDDK



PKB vs. JMLSM



PKB vs. JMLMBL

