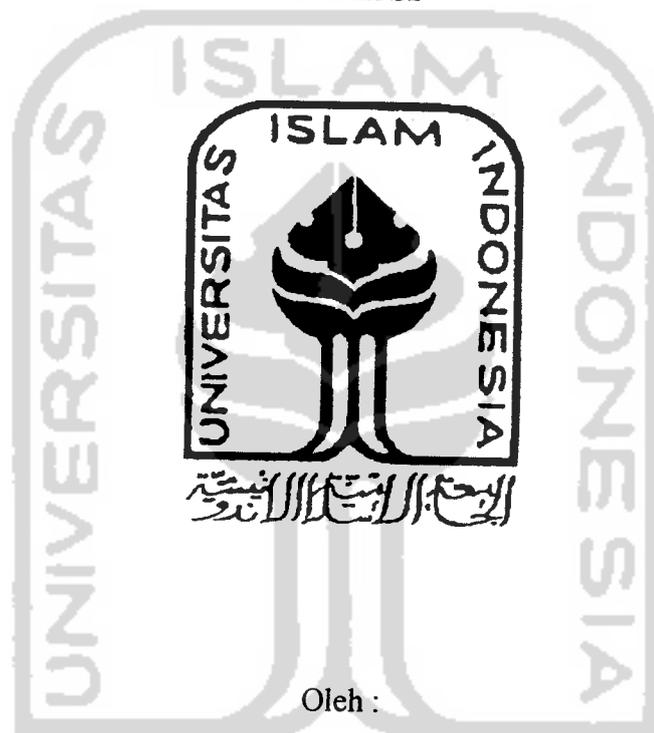


**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN
PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
TAHUN 1990 - 2004**

SKRIPSI



Oleh :

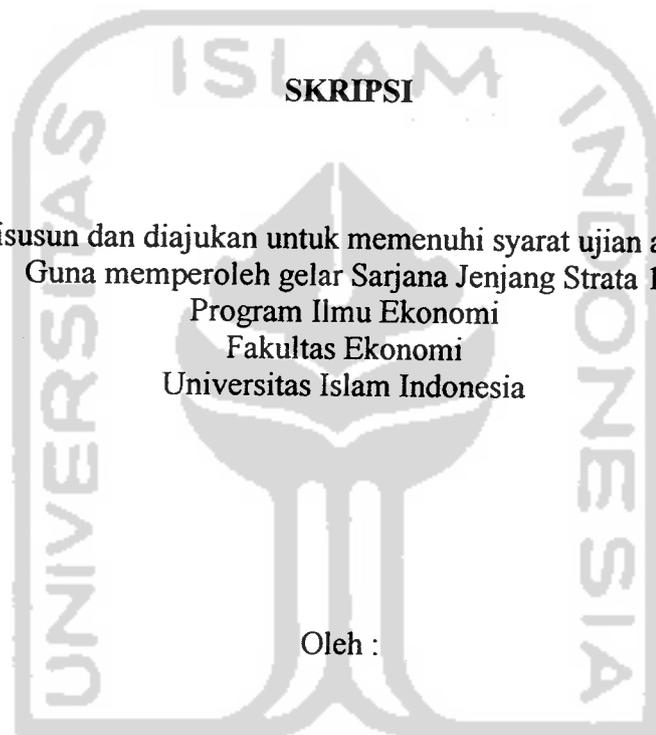
Nama : Nely Rahmawati

Nomor Mahasiswa : 03313076

Program Studi : Ilmu Ekonomi

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS EKONOMI
YOGYAKARTA
2007**

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN
PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
TAHUN 1990 - 2004**



Disusun dan diajukan untuk memenuhi syarat ujian akhir
Guna memperoleh gelar Sarjana Jenjang Strata 1
Program Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi
Universitas Islam Indonesia

Oleh :

Nama : Nely Rahmawati

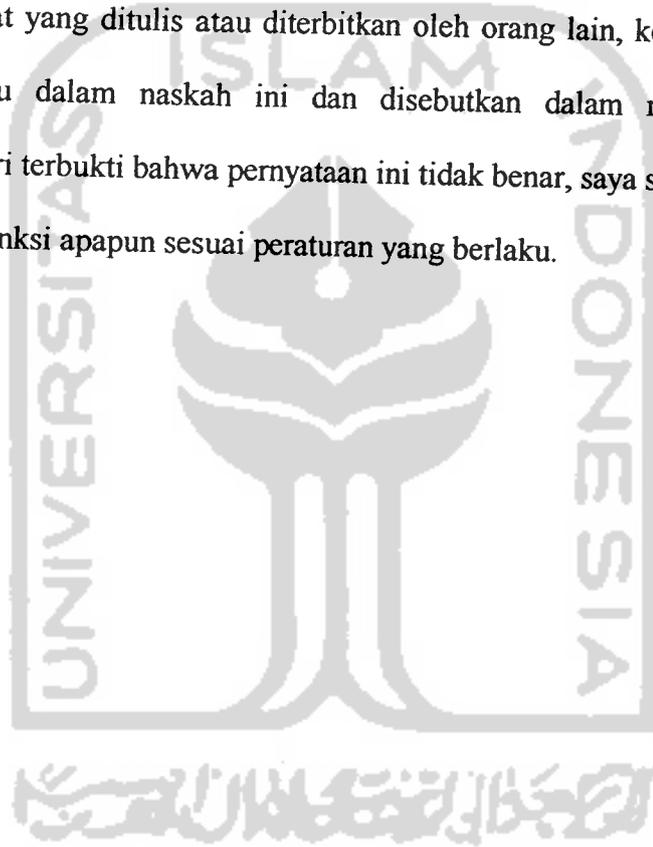
Nomor Mahasiswa : 03313076

Program Studi : Ilmu Ekonomi

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS EKONOMI
YOGYAKARTA
2007**

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan orang lain untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang sepengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam referensi. Apabila kemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar, saya sanggup menerima hukuman / sanksi apapun sesuai peraturan yang berlaku.



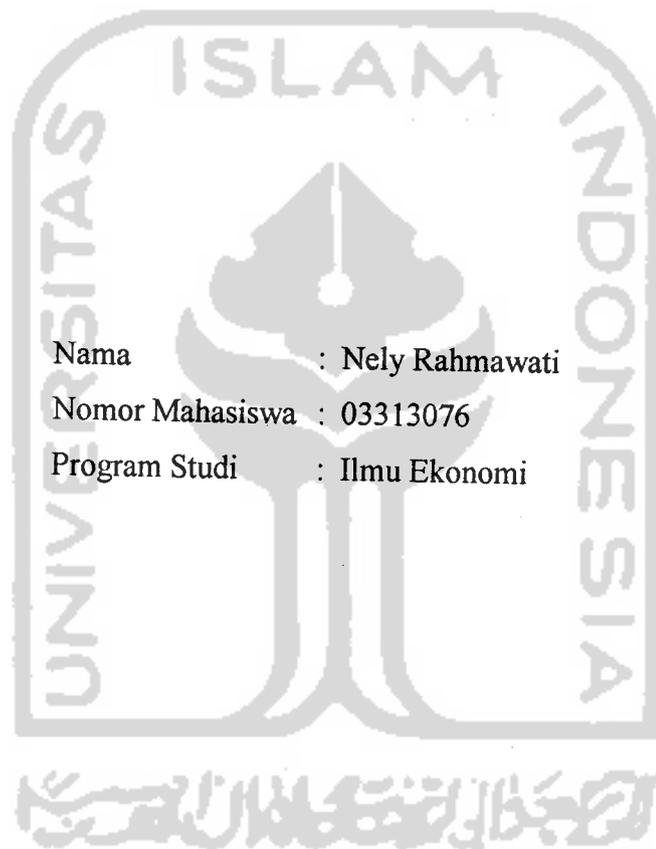
Yogyakarta, Mei 2007

Penulis

Nely Rahmawati

HALAMAN PENGESAHAN

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN
PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
TAHUN 1990 - 2004**



Nama : Nely Rahmawati
Nomor Mahasiswa : 03313076
Program Studi : Ilmu Ekonomi

Yogyakarta, Mei 2007

Telah disetujui dan disahkan oleh
Dosen Pembimbing Skripsi

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Akhsyim Affandi'.

Akhsyim Affandi, Drs. MA.,Ph.D.

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI

SKRIPSI BERJUDUL

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 1990 -2004

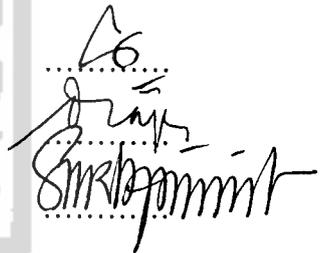
Disusun Oleh: NELY RAHMAWATI
Nomor mahasiswa: 03313076

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan **LULUS**
Pada tanggal : 19 Juni 2007

Penguji/Pembimbing Skripsi : Drs. Akhsyim Afandi, MA, Ph.D

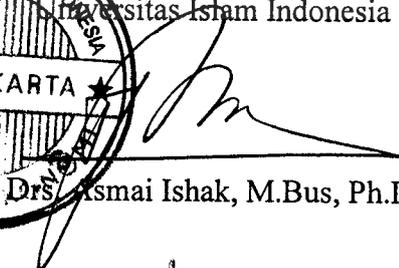
Penguji I : Dra. Diana Wijayanti, M.Si

Penguji II : Dra. Sarasri Mumpuni, M.Si



Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Islam Indonesia


Dr. Asmai Ishak, M. Bus, Ph.D

HALAMAN MOTTO

“ Jadikanlah sabar dan sholat sebagai penolongmu. Dan sesungguhnya yang demikian itu sungguh berat, kecuali bagi orang-orang yang khusyu, yaitu orang-orang yang meyakini bahwa mereka akan menemui Tuhannya dan bahwa mereka akan kembali kepada-Nya “ (Al Qur’an surat Al Baqarah : 45-46).

*“ Do’a itu senjata orang yang beriman dan tiangnya agama serta cahaya langit dan bumi “
(H.R.Hakim & Abu Ya’ala)*

“ Dengan ilmu, kehidupan menjadi mudah. Dengan seni, kehidupan menjadi indah. Dengan agama, kehidupan menjadi terarah dan bermakna “ (H.Mukti Ali)

HALAMAN PERSEMBAHAN



Seiring rasa syukur karya ini kupersembahkan untuk:

- ❖ *Ayahanda dan Ibunda tercinta yang selalu mendo'akan dan membimbingku dengan cinta dan kasih sayang yang tulus.*

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wb

Puji syukur kita panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul“ **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA TAHUN 1990 - 2004**”.

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah sebagai salah satu syarat wajib guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, namun demikian penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat pula bagi berbagai pihak yang ingin memanfaatkannya.

Dalam pembuatan skripsi ini, penulis banyak menemui hambatan, baik dari segi referensinya maupun keterbatasan pengetahuan yang penulis miliki, tetapi akhirnya semua hambatan itu dapat teratasi. Penulis juga menyadari bahwa skripsi ini tidak akan dapat selesai tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan kepada :

1. Bapak Drs. Asma'i Ishak, M.Bus., Ph.D. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia, yang telah memberikan izin dalam penyusunan skripsi ini.
2. Bapak Drs. Akhsyim Affandi, MA.,Ph.D. Selaku dosen pembimbing skripsi yang telah berkenan meluangkan waktu dan memberikan arahan kepada penulis.

3. Bapak Dr. Jaka Sriyana SE, M.Si selaku ketua Jurusan Ilmu Ekonomi, mudah-mudahan dibawah kepemimpinannya bapak jurusan IE tetap maju dan terus berkembang.
4. Bapak Suharto, SE, M.Si selaku Dosen Pembimbing Akademik.
5. Seluruh Staf dan Karyawan BPKD Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, terima kasih atas bantuan dan keramahannya.
6. Seluruh Dosen dan Karyawan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia, yang telah banyak membantu penulis selama menjadi mahasiswa Universitas Islam Indonesia.
7. Ayahanda Sugiyanto dan Ibunda Shofiyatun tercinta terima kasih atas do'a yang tiada hentinya untukku, kasih sayang dan bimbingan yang sangat berharga.
8. Buat mas Akhmad Rusyadi,SE. Thax atas semua bantuan dan kasih sayangnya.
9. Temen-temenku Ilmu Ekonomi'03 Hana, riya, dewi, henti dan semuanya yang tak bisa aku sebutkan satu persatu terimakasih sudah menjadi teman belajar yang baik.
10. Buat anak-anak KKN SL-19,edo,puguh, aank, rora, rori, ana,uki,ani,awal,fajar, mas yudi terimakasih ya atas kerjasamanya...
11. Buat Nita PS, Yesti terimakasih banyak atas semua bantuannya
12. Semua pihak yang turut membantu yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Kritik dan saran tetap penulis perhatikan demi sempurnanya skripsi ini. Dan semoga dapat bermanfaat bagi penulis khususnya dan semua pihak.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, Mei 2007



Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
ABSTRAKSI.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah	6
1.3. Tujuan Penelitian.....	7
1.4. Manfaat Penelitian.....	7
1.5. Sistematika Penulisan	8
BAB II TINJAUAN UMUM SUBYEK PENELITIAN.....	10
2.1. Keadaan Umum Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.....	10

2.1.1.	Keadaan Alam	10
2.1.2.	Keadaan Penduduk	12
2.2.	Tinjauan Ekonomi di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	14
2.2.1.	Laju Pertumbuhan Ekonomi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	14
2.2.2.	Struktur Ekonomi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	15
2.2.3.	Perkembangan PDRB Perkapita di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	19
2.3.	Pendapatan Asli Daerah Propinsi Istimewa Yogyakarta	21
2.3.1.	Pengertian Pendapatan Asli Daerah	21
2.3.2.	Sumber Pendapatan Asli Daerah	21
2.4.	Pajak Kendaraan Bermotor	23
2.4.1.	Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor	23
2.4.2.	Subjek Pajak Kendaraan Bermotor	23
2.4.3.	Objek Pajak Kendaraan Bermotor	24
2.4.4.	Keadaan Pajak Kendaraan Bermotor di DIY.....	25
BAB III	KAJIAN PUSTAKA	27
BAB IV	LANDASAN TEORI DAN HIPOTESIS	32
4.1.	Perpajakan di Indonesia	32
4.2.	Pengelompokan Pajak	33

4.3.	Fungsi Pajak	35
4.4.	Syarat-Syarat Pemungutan Pajak	36
4.5.	Pajak Kendaraan Bermotor	38
4.5.1.	Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor	38
4.5.2.	Dasar Hukum Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor	38
4.5.3.	Dasar Pengenaan Pajak	39
4.5.4.	Tolak Ukur Pengenaan Pajak Daerah	41
4.6.	Teori Pemungutan Pajak	43
4.7.	Definisi PDRB Perkapita	44
4.8.	Definisi Suku Bunga Kredit	45
4.9.	Landasan Teori Pendukung Hipotesis	46
4.10.	Hipotesis Penelitian	48
BAB V	METODE PENELITIAN	50
5.1.	Metode Penelitian	50
5.1.1.	Daerah Penelitian	50
5.1.2.	Sumber Data	50
5.1.3.	Metode Pengumpulan Data	50
5.2.	Metode Analisis Data	51
5.2.1.	Metode Regresi Berganda	51
5.2.2.	Uji Hipotesis	53
BAB VI	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	63
6.1.	Analisis Deskripsi Data	63
6.2.	Analisis Data	63

6.3. Pengujian Hasil Regresi	66
6.4. Uji Hipotesis	67
6.4.1. Pengujian Hipotesis Menggunakan t-Statistik	67
6.4.2. Pengujian Hipotesis dengan F-test	71
6.4.3. Pengujian R^2	72
6.4.4. Pengujian Asumsi Klasik	73
6.5. Interpretasi Analisis Data	76
BAB VII SIMPULAN DAN IMPLIKASI.....	79
7.1. Simpulan.....	79
7.2. Implikasi.....	80
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. : Share Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Pendapatan Asli Daerah di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 1990-2004	5
Tabel 2.1. : Kabupaten Kota, Kecamatan, Kelurahan, dan Desa di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2001	12
Tabel 2.2. : Jumlah Penduduk Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2001	14
Tabel 2.3. : Laju Pertumbuhan Ekonomi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Menurut Lapangan Usaha 2001-2004	15
Tabel 2.4. : Distribusi Persentase PDRB atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 2000-2004	19
Tabel 2.5. : Perkembangan PDRB Per Kapita Tahun 2000-2004	20
Tabel 2.6. : Pertumbuhan Pajak Pajak Kendaraan Bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 1990-2004	26
Tabel 6.1. : Hasil Regresi Pajak Kendaraan Bermotor	66
Tabel 6.2. : Uji Hipotesis Menggunakan t Statistik	71
Tabel 6.3. : Uji Multikolinieritas dengan Menggunakan Uji Korelasi	75
Tabel 6.4. : White Heteroskedasticity Test	76

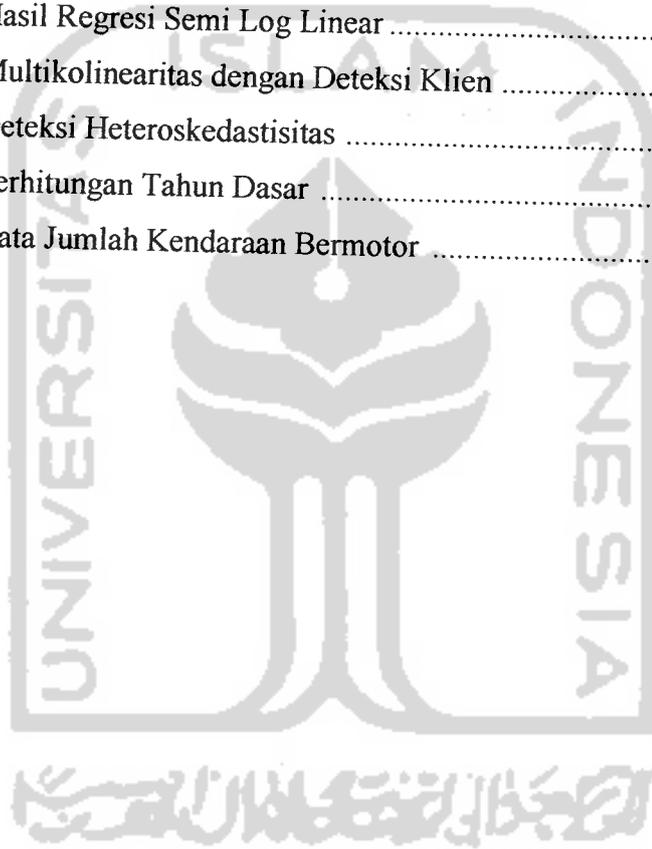
DAFTAR GAMBAR

Gambar 5.1. : Kurva Uji t β_1	56
Gambar 5.2. : Kurva Uji t β_2	56
Gambar 5.3. : Kurva Uji t β_3	57
Gambar 5.4. : Kurva Uji F	58
Gambar 6.1. : Kurva Uji t Terhadap Parameter PDRB Per Kapita	68
Gambar 6.2. : Kurva Uji t Terhadap Parameter Jumlah Penduduk	69
Gambar 6.3. : Kurva Uji t Terhadap Parameter Suku Bunga Kredit	71
Gambar 6.4. : Kurva Uji Autokorelasi	74



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. : Data Observasi	82
Lampiran 2. : Data Logaritma Natural	83
Lampiran 3. : Uji MWD Linear	84
Lampiran 4. : Uji MWD Log Linear	85
Lampiran 5. : Hasil Regresi Semi Log Linear	86
Lampiran 6. : Multikolinearitas dengan Deteksi Klien	87
Lampiran 7. : Deteksi Heteroskedastisitas	89
Lampiran 8. : Perhitungan Tahun Dasar	90
Lampiran 9. : Data Jumlah Kendaraan Bermotor	93



ABSTRAKSI

Skripsi ini disusun sebagai hasil penelitian tentang analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 1990-2004. Data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri dari variabel dependen dan variabel independen. Variabel dependen yang digunakan adalah Penerimaan pajak kendaraan bermotor, sedangkan variabel independen yang digunakan adalah PDRB Perkapita riil, Jumlah penduduk, Suku bunga kredit.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, yang dilihat dari ketiga variabel independen di atas. Data tersebut diolah dengan menggunakan program eviews.

Kesimpulan yang diperoleh adalah ternyata PDRB perkapita riil dan jumlah penduduk berpengaruh positif signifikan, sedangkan variabel suku bunga kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.



BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab ini akan memuat beberapa unsur – unsur pokok dalam penelitian yang meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, manfaat dan tujuan penelitian serta sistematika penulisan.

1.1. Latar Belakang Masalah

Tujuan pembangunan nasional seperti yang tertuang dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) adalah untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang merata materiil dan spiritual dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Dalam melaksanakan tujuan dan arah kebijaksanaan pembangunan nasional, salah satu langkah yang ditempuh adalah mengusahakan agar pembangunan dapat dilaksanakan secara seimbang, selaras dan serasi antara pembangunan nasional dengan pembangunan daerah, karena hal ini sesuai dengan asas Negara Kesatuan, dimana daerah adalah bagian yang tidak terpisahkan dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Tetapi dalam melaksanakan pembangunan di daerah hendaklah disesuaikan dengan kondisi dan potensi serta aspirasi masyarakat di daerah.

Upaya untuk mewujudkan tujuan nasional 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).

Pemberian otonomi kepada daerah adalah untuk memberikan wewenang kepada daerah yang bersangkutan dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri, dalam rangka meningkatkan daya guna dan hasil guna penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan di daerah.

Dalam rangka menunjang pelaksanaan pemerintahan dan pembangunan daerah, diperlukan dana/sumber pembiayaan yang cukup memadai. Tetapi Pemerintah Pusat menyadari bahwa tidak semua sumber-sumber pembiayaan dapat diberikan kepada daerah. Oleh karena itu Pemerintah Daerah diwajibkan menggali sumber-sumber keuangannya sendiri dengan meningkatkan penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) sesuai dengan potensi dan kemampuan daerah yang bersangkutan. Karena didasari bahwa dengan potensi dan kemampuan daerah dalam menggali sumber dan potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD), maka otonomi daerah yang nyata dan bertanggung jawab sesuai dengan yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang pokok-pokok pemerintahan di daerah akan dapat terwujud. Disamping itu manfaat yang diperoleh dari adanya kontribusi PAD terhadap APBD antara lain sebagai berikut (UU no.5 Tahun 1974):

1. Mengurangi ketergantungan daerah akan subsidi dari Pemerintah Pusat.
2. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
3. Daerah akan semakin mampu memberikan pelayanan yang lebih baik.
4. Pemerintah daerah akan semakin mampu untuk melakukan pemerataan pembangunan.

5. Meningkatkan partisipasi masyarakat untuk ikut melaksanakan pembangunan daerah.

Ketentuan mengenai sumber pendapatan daerah secara garis besar diatur dalam pasal 157 Undang-Undang No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah yang merupakan perubahan atas Undang-Undang No. 25 tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan antar Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Sumber-sumber pendapatan daerah terdiri atas (UU No 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah, RI, 2004.):

1. Pendapatan Asli Daerah yang selanjutnya disebut PAD, yaitu :
 - a. Hasil Pajak Daerah
 - b. Hasil Retribusi Daerah
 - c. Hasil Pengelolaan kekayaan daerah lainnya yang dipisahkan; dan
 - d. Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah
2. Dana Perimbangan; dan
3. Lain-lain Pendapatan Daerah yang sah

Sehubungan dengan usaha Pemerintah Daerah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah sendiri maka penerimaan pajak daerah perlu ditingkatkan terutama Pajak Kendaraan Bermotor. Karena semakin beragamnya aktifitas masyarakat dan berkembangnya jumlah penduduk di Indonesia maka dibutuhkan alat transportasi yang semakin beragam jumlah dan jenisnya.

Pajak Kendaraan Bermotor sendiri merupakan pajak pusat yang diserahkan kepada daerah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah

(KB.Prakosa, 2003:100). 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.

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan kota budaya dan memiliki pergerakan penduduk yang cukup besar bagi pengembangan sarana dan prasarana transportasi. Pada saat ini sarana transportasi di Yogyakarta terdiri dari sarana transportasi darat dan udara. Sarana transportasi darat yang ada antara lain bus antar kota, bus kota, dan kereta api. Sarana transportasi publik ini baik bus maupun kereta api mengalami penurunan di beberapa tahun terakhir. Hal ini bisa saja disebabkan oleh bertambahnya mobil pribadi. Ini menimbulkan persoalan baru yaitu minimnya fasilitas jalan raya yang selanjutnya menuntut adanya pembangunan jalan raya yang diperluas dan dibangun serta dibukanya daerah baru yang sebelumnya tidak dapat dijangkau kendaraan bermotor. Jalan raya merupakan suatu korelasi kuat dengan kendaraan bermotor dan saling ketergantungan antara satu sama lain dimana angkutan kendaraan bermotor merupakan sarana sedangkan jalan raya adalah prasarana angkutannya (Siregar,1981:38). Karena jalan raya merupakan barang publik yang tidak murni sifatnya maka pemerintah berhak memungut biaya atas pemakaian jalan tersebut. Hal ini disebabkan karena jalan tersebut memberikan manfaat langsung dan dapat dirasakan oleh pemakai jalan.

Tabel 1.1
Share Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap
Penerimaan Pendapatan Asli Daerah di Propinsi Daerah Yogyakarta
Tahun 1990 – 2004

Tahun	Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)	Realisasi Pendapatan Asli Daerah (Rp)	%
1990	10576532198	15967963000	66.24
1991	13812446286	19142418000	72.16
1992	15673328242	22369306000	70.07
1993	26598902430	27985571000	95.05
1994	35355632566	39081196000	90.47
1995	39694305645	49905942000	79.54
1996	44023951800	53497224000	82.29
1997	48829936790	61617602000	79.25
1998	23059582945	40594303000	56.80
1999	29665665070	57877500000	51.26
2000	34944736735	84225972000	41.49
2001	56045202910	142284892000	39.39
2002	66953503135	169489772000	39.50
2003	87824820800	208475720000	42.13
2004	116708935925	290099681000	40.23

Sumber : Dinas Pajak Daerah Istimewa Yogyakarta, Berbagai Edisi

Dari tabel 1.1 memperlihatkan realisasi share penerimaan pajak kendaraan bermotor terhadap PAD setiap tahunnya rata-rata sebesar 63.05 %. Hal ini membuktikan bahwa pajak kendaraan bermotor memiliki kontribusi cukup besar terhadap penerimaan PAD di Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini cukup menarik untuk diteliti, melihat kenyataan di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta jumlah kendaraan bermotor cukup banyak, sehingga apabila dikembangkan dan dikelola dengan baik akan mampu memberikan kontribusi yang cukup besar bagi penerimaan PAD di Daerah Istimewa Yogyakarta di masa yang akan datang.

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. Mengingat faktor-faktor yang mempengaruhi Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang begitu banyak serta keterbatasan waktu, tenaga dan pengetahuan maka penelitian ini hanya dibatasi pada pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Adapun judul yang diambil penulis dalam penelitian ini adalah ” **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA TAHUN 1990 – 2004** ”.

1.2. Rumusan 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. Seberapa besar pengaruh PDRB perkapita riil terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

2. Seberapa besar pengaruh Jumlah Penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
3. Seberapa besar pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis pengaruh PDRB perkapita riil terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
2. Untuk menganalisis pengaruh Jumlah Penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
3. Untuk menganalisis pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah :

1. Bagi aparat pemerintah sebagai usulan dalam usaha peningkatan Pendapatan Asli Daerah terutama penerimaan pajak kendaraan bermotor untuk menentukan suatu langkah kebijakan.
2. Bagi peneliti lain diharapkan dapat menjadi sumber informasi dengan analisis yang lebih komprehensif.
3. Bagi peneliti sebagai wujud penerapan ilmu-ilmu yang selama ini telah didapat dibangku kuliah yang digunakan sebagai syarat untuk

menyelesaikan jenjang pendidikan Strata 1 (S1) guna mendapatkan gelar kesarjanaan pada Fakultas Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Islam Indonesia.

1.5. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika Penulisan yang digunakan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metodologi penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM SUBYEK PENELITIAN

Bab ini merupakan uraian / deskripsi / gambaran secara umum atas subjek penelitian. Deskripsi dilakukan dengan merujuk pada fakta yang bersumber pada data yang bersifat umum sebagai wacana pemahaman secara makro yang berkaitan dengan penelitian.

BAB III KAJIAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang hasil-hasil penelitian yang pernah dilakukan sebagai bahan perbandingan dan pertimbangan dalam penelitian ini.

BAB IV LANDASAN TEORI DAN HIPOTESIS

Bab ini berisi mengenai teori yang digunakan untuk mendekati permasalahan yang akan diteliti.

BAB V METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang metode analisis yang digunakan dalam penelitian dan data-data yang digunakan beserta sumber data.

BAB VI ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang deskripsi data dan analisis data.

BAB VII SIMPULAN DAN IMPLIKASI

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan Implikasi.



BAB II

TINJAUAN UMUM SUBYEK PENELITIAN

Tinjauan umum subyek penelitian merupakan uraian/deskripsi/gambaran secara umum atas subyek penelitian. Deskripsi dilakukan dengan merujuk pada fakta yang bersumber pada data yang bersifat umum sebagai wacana pemahaman secara luas yang berkaitan dengan penelitian. Sumber bahan rujukan diperoleh dari sumber data dan publikasi ilmiah, serta dari instansi yang terkait.

2.1. Keadaan Umum Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

2.1.1. Keadaan Alam

Daerah Yogyakarta adalah salah satu propinsi dari 30 propinsi di wilayah Indonesia dan terletak di pulau Jawa bagian tengah. Daerah Istimewa Yogyakarta di bagian selatan di batasi lautan Indonesia, sedangkan di bagian timur laut, tenggara, barat dan barat laut dibatasi oleh wilayah Jawa Tengah, yang meliputi:

- Kabupaten Klaten di sebelah Timur laut
- Kabupaten Wonogiri di sebelah Tenggara
- Kabupaten Purworejo di sebelah Barat
- Kabupaten Magelang di Sebelah Barat laut

Berdasarkan satuan fisiografis, Daerah Istimewa Yogyakarta terdiri dari, (BPS DIY Dalam Angka, 2001: 3) :

- a. Pegunungan Selatan
 - luas $\pm 1.656,25 \text{ Km}^2$
 - Ketinggian 150-700m
- b. Gunung berapi Merapi,
 - Luas $\pm 582,81 \text{ Km}^2$
 - Ketinggian : 80-2.911m
- c. Dataran rendah antara Pegunungan Selatan dan Pegunungan Kulonprogo
 - Luas : $\pm 215,62 \text{ Km}^2$
 - Ketinggian : 0-80m
- d. Pegunungan Kulon Progo dan Dataran Rendah Selatan
 - Luas : $\pm 706,25 \text{ Km}^2$
 - Ketinggian : 0,572m

Posisi Daerah istimewa Yogyakarta yang terletak antara $7^{\circ}.33 - 8^{\circ}.12$ Lintang Selatan dan $110^{\circ}.00 - 110^{\circ}.50$ Bujur Timur, tercatat memiliki luas $3.185,80 \text{ km}^2$ atau 0,17 persen dari luas Indonesia (tidak termasuk propinsi Timor-timur), merupakan propinsi terkecil setelah propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, yang terdiri dari Kabupaten Kulon Progo dengan luas $586,27 \text{ km}^2$ (18,40 persen), Kabupaten Bantul dengan luas $506,85 \text{ km}^2$ (15,91persen), Kabupaten Gunung Kidul dengan luas $1.485,36 \text{ km}^2$ (46,63 persen), Kabupaten Sleman dengan luas $574,82 \text{ km}^2$ (18,04 persen), Kota Yogyakarta dengan luas $32,50 \text{ km}^2$ (1,02 persen). (BPS DIY Dalam Angka, 2001: 4)

Tabel 2.1.

Kabupaten Kota, Kecamatan, Kelurahan, dan Desa di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2001

No	Kabupaten/Kota	Kecamatan	Kelurahan	Luas (km ²)
1	Kulonprogo	12	88	586,27
2.	Bantul	17	75	506,85
3.	Gunungkidul	18	144	1.458,36
4.	Sleman	17	86	574,82
5.	Yogyakarta	14	45	32,50
	DIY	78	438	3.185,80

Sumber : BPS Propinsi D.I. Yogyakarta dalam angka 2001:29

2.1.2. Keadaan Penduduk

Berdasarkan hasil registrasi penduduk tahun 2001, jumlah penduduk D.I Yogyakarta tahun 2001 tercatat 3.342.823 jiwa, dengan persentase jumlah penduduk perempuan 50,54 persen dan penduduk laki-laki 49,46 persen. Menurut kewarganegaraan, persentase penduduk WNI mencapai 99,96 persen dan selebihnya 0,04 persen adalah WNA. (BPS DIY dalam Angka 2001: 63)

Pertumbuhan penduduk pada tahun 2001 adalah 1,00 persen relatif konstan di bandingkan tahun – tahun sebelumnya. Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman terlihat memiliki angka pertumbuhan diatas angka propinsi yakni masing-masing 1,43 persen

dan 1,48 persen. Kondisi ini disebabkan oleh relatif tingginya migran yang masuk ke dalam dua kabupaten / kota tersebut.

Dengan luas wilayah 3.185,80 km², kepadatan penduduk di D.I Yogyakarta 1,045 jiwa per km². Kepadatan tertinggi terjadi di Kota Yogyakarta yakni 15.414 jiwa per km² dengan luas wilayah hanya 1 persen dari luas Propinsi D.I Yogyakarta. Sedangkan Kabupaten Gunung Kidul yang memiliki luas wilayah mencapai 46,63 persen dihuni rata-rata 502 jiwa per km².

Berdasarkan hasil Susenas, komposisi kelompok umur penduduk D.I Yogyakarta didominasi oleh usia dewasa yaitu umur 20-24 tahun sebesar 11,36 persen dan kelompok umur lansia yaitu umur 60 tahun ke atas sebesar 14,71 persen. Besarnya proporsi mereka yang berusia lanjut mengisyaratkan tingginya usia harapan hidup penduduk. (BPS DIY dalam Angka 2001: 63)

Tabel 2.2.

**Jumlah Penduduk Propinsi Daerah Istimewa
Yogyakarta Tahun 2001**

No	Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk			
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah	%
1.	Gunung Kidul	365.439	381.012	746.451	22,43
2.	Bantul	382.007	398.170	780.177	23,44
3.	Sleman	423.333	433.225	856.558	25.74
4.	Kulonprogo	216.545	227.274	443.819	13,34
5.	Kota Yogyakarta	258.64	242.308	500.949	15,05
	DIY	1.645.965	1.681.989	3.342.823	100,00

Sumber: BPS Propinsi D.I Yogyakarta dalam angka, 2001:67

2.2. Tinjauan Ekonomi di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

2.2.1. Laju Pertumbuhan Ekonomi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Laju pertumbuhan PDRB merupakan salah satu indikator makro untuk melihat perkembangan perekonomian suatu daerah. Perkembangan dan pertumbuhan sektor-sektor ekonomi suatu daerah berpengaruh terhadap perubahan struktur perekonomian daerah tersebut. (PDRB Daerah Istimewa Yogyakarta, 2000 - 2004, 24)

Secara sektoral seluruh sektor ekonomi mengalami pertumbuhan positif pada tahun 2004. Sektor-sektor yang mengalami pertumbuhan cukup tinggi berturut-turut yaitu sektor pengangkutan dan konsumsi sebesar 10,10 persen, sektor bangunan sebesar 9,04 persen, sektor keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan sebesar 7,03 persen, sektor listrik, gas dan air bersih sebesar 6,99 persen, serta sektor

perdagangan, hotel, dan restoran sebesar 5,99 persen. Sektor lainnya tumbuh kurang dari 5 persen.

Tabel 2.3.

**Laju Pertumbuhan Ekonomi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
Menurut Lapangan Usaha, 2001-2004**

Lapangan Usaha	2001	2002	2003	2004	rata
1. Pertanian	4.10	1.78	0.37	3.63	2.46
2. Pertambangan	0.63	0.16	0.94	0.84	0.46
3. Industri Pengolahan	1.52	2.82	2.80	2.97	2.53
4. Listrik dan Air Bersih	11.05	16.46	5.00	6.99	9.79
5. Bangunan	3.23	8.32	11.87	9.04	8.07
6. Perdagangan, Hotel, dan Restoran	5.04	5.42	6.33	5.99	5.70
7. Pengangkutan dan komunikasi	7.68	7.06	8.16	10.10	8.24
8. Keuangan, Persewaan, dan Jasa Prshn	4.53	7.14	7.15	7.03	6.46
9. Jasa-jasa	4.64	3.75	2.97	2.43	3.44
PDRB	4.27	4.50	4.58	5.13	4.62

Sumber: PDRB Propinsi D.I Yogyakarta, 2000-2004:25

2.2.2. Struktur Ekonomi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Struktur ekonomi suatu daerah sangat ditentukan oleh besarnya peranan sektor-sektor ekonomi dalam memproduksi barang dan jasa. Struktur ekonomi yang terbentuk dari nilai tambah yang dapat diciptakan oleh masing-masing sektor dapat menggambarkan seberapa besar ketergantungan suatu daerah terhadap kemampuan memproduksi dari setiap sektor ekonomi. (PDRB Daerah Istimewa Yogyakarta, 2000 – 2004: 25)

Selama kurun waktu 2000-2004 peranan kegiatan ekonomi diposisikan oleh sektor pertanian; industri pengolahan; perdagangan,

hotel dan restoran serta pertanian bertendensi menurun, hal ini wajar mengingat beberapa sebab antara lain berkurangnya luas lahan pertanian karena beralih fungsi, kecepatan harga (nilai tambah) pertanian yang kalah dibandingkan kecepatan kenaikan nilai tambah sektor lain khususnya sektor industri, dan perdagangan. Sedangkan untuk sektor diluar pertanian menampilkan kenaikan peranan meski secara gradual.

Sumbangan masing-masing sektor terhadap pembantuan PDRB DIY pada tahun 2004 secara umum sektor-sektor ekonomi DIY dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok. Kelompok pertama, terdiri dari tiga sektor yang mendominasi PDRB, dengan kontribusi masing-masing 15 persen. Total kontribusi kelompok ini terhadap PDRB 2003 mencapai 55,37 persen, yang terdiri dari sektor jasa-jasa 19,64 persen, sektor perdagangan hotel dan restoran dengan sumbangan 19,09 persen, serta sektor pertanian 16,64 persen.

Kelompok kedua adalah sektor-sektor yang memberikan kontribusi 5-15 persen. Kelompok ini terdiri dari empat sektor dengan total kontribusi sebesar 42,56 persen. Sektor-sektor tersebut adalah sektor industri pengolahan dengan kontribusi 14,73 persen, sektor keuangan, persewaan dan jasa perusahaan 10,07 persen sektor pengangkutan dan komunikasi 9,78 persen dan sektor bangunan 7,98 persen.

Kelompok ke tiga terdiri dari dua sektor dengan kontribusi kurang dari 5 persen. Total kontribusi kelompok ini hanya sebesar 2,07 persen yang terdiri dari sektor listrik, gas, dan air bersih dengan kontribusi 1,23 persen serta sektor pertambangan dan penggalian dengan hanya 0,84 persen.

Sejak tahun 2001, sektor pertanian tidak lagi mendominasi dalam pembentukan PDRB. Kontribusi terbesar diambil alih oleh sektor perdagangan hotel dan restoran dengan sumbangan sebesar 19,76 persen. Pada tahun 2004 dengan kontribusi sebesar 19,09 persen merupakan terbesar ke dua setelah sektor jasa-jasa. Tingginya kontribusi sektor perdagangan hotel dan restoran tersebut tidak terlepas dari besarnya dukungan subsektor perdagangan besar dan eceran dan subsektor restoran dengan kontribusi masing-masing mencapai 9,24 persen dan 8,41 persen pada tahun 2001 dan pada tahun 2004 menjadi 8,13 persen dan 8,69 persen.

Sektor jasa-jasa pada tahun 2004 merupakan kontributor terbesar terhadap pembentukan PDRB, yaitu mencapai 19,64 persen. Angka sebesar ini, 13,93 persen diantaranya merupakan andil dari subsektor jasa pemerintah umum.

Kontribusi sektor industri pengolahan terhadap pembentukan PDRB pada tahun 2004 masih menempati urutan ke empat setelah ketiga sektor tersebut diatas, kontribusi sektor ini mencapai 14,73

persen atau turun 0,92 poin dibanding tahun 2003 yang mencapai 15,65 persen.

Pada tahun 2004 sektor keuangan, persewaaan dan jasa perusahaan memberikan kontribusi sebesar 10,07 persen atau naik 0,17 poin dibandingkan tahun sebelumnya. Andalan sektor ini adalah subsektor sewa bangunan yang memberikan kontribusi sebesar 71,17 persen terhadap pembentukan nilai tambah sektor keuangan, persewaaan dan jasa perusahaan. Sedangkan 28,83 persen sisanya merupakan andil keempat subsektor lainnya yakni, subsektor bank, lembaga keuangan bukan bank, jasa penunjang keuangan serta subsektor jasa perusahaan.

Sektor pengangkutan dan komunikasi memberikan kontribusi sebesar 9,78 persen atau naik 0,09 poin dibandingkan tahun sebelumnya. Kontribusi sektor pengangkutan dan komunikasi terutama didukung oleh subsektor pengangkutan dengan kontribusi sebesar 68,56 persen terhadap pembentukan sektor ini. Selebihnya, yakni 31,44 persen merupakan kontribusi dari subsektor komunikasi.

Tabel 2.4.

Distribusi Persentase PDRB atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 2000 - 2004

Lapangan Usaha	2000	2001	2002	2003	2004
1. Pertanian	20.56	19.42	18.58	17.02	16.64
2. Pertambangan dan Penggalian	0.87	0.85	0.87	0.87	0.84
3. Industri Pengolahan	16.07	15.34	15.47	15.65	14.73
4. Listrik dan Air Bersih	0.74	0.86	1.04	1.18	1.23
5. Bangunan	6.99	6.82	6.96	7.40	7.98
6. Perdagangan, Hotel, dan Restoran	19.53	19.76	19.13	19.23	19.09
7. Pengangkutan dan komunikasi	8.55	8.75	9.63	9.69	9.78
8. Keuangan, Persewaan, dan Jasa Prshn	8.71	8.65	9.38	9.90	10.07
9. Jasa-jasa	17.98	19.54	18.95	19.06	19.64
PDRB	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Sumber : PDRB DIY, 2000-2004 hal:28

2.2.3. Perkembangan PDRB Perkapita di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

PDRB per kapita dapat digunakan sebagai salah satu indikator tingkat kemakmuran suatu daerah/wilayah. PDRB perkapita diperoleh dari hasil bagi antara nilai tambah yang dihasilkan oleh faktor-faktor produksi yang ada di wilayah tersebut dengan jumlah penduduk. Oleh karena itu besar kecilnya jumlah penduduk berpengaruh terhadap nilai PDRB perkapita, sedangkan besar kecilnya PDRB sangat tergantung pada potensi sumber daya alam dan faktor-faktor produksi yang ada di daerah tersebut. (PDRB Daerah Istimewa Yogyakarta, 2000 – 2004:30)

PDRB perkapita DIY atas dasar harga berlaku sejak tahun 2000 – 2004 mengalami penurunan secara terus menerus. Pada tahun

2000 PDRB perkapita tercatat sebesar Rp 4.318.350 dan pada tahun 2001-2004 berturut-turut tercatat sebesar Rp 4.843.934, Rp 5.533.974, Rp 6.1483.789 dan Rp 6.801.465.

Akan tetapi, berdasarkan harga konstan 2000, PDRB perkapita tahun 2000 tercatat sebesar Rp 4.318.350 dan pada tahun 2001 mengalami kenaikan 3,53 persen menjadi Rp 4.470.669. pada tahun 2002 PDRB juga mengalami kenaikan menjadi Rp 4.638.657 yang berarti naik 3.76 persen dibandingkan dengan keadaan 2001. Sedangkan pada tahun 2003 PDRB perkapita atas dasar harga konstan 2000 tercatat sebesar Rp 4.816.287. hal ini menunjukkan bahwa terjadi peningkatan sebesar 3.38 persen jika dibandingkan dengan tahun 2002. pada tahun 2004 kembali mengalami kenaikan sebesar 4.39 persen menjadi Rp 5.027.492.

Tabel 2.5.

Perkembangan PDRB Per Kapita Tahun 2000-2004

Uraian	2000	2001	2002	2003	2004
1. PDRB ADHB	13.480.599	15.29.910	17.524.441	19.609.911	21.848.682
2. PDRB ADHK 2000	13.480.599	14.056.321	14.689.240	15.361.277	16.150.064
3. Penduduk pertengahan thn	3.121.701	3.144.120	3.166.701	3.189.444	3.212.350
4. PDRB per kapita ADHB	4.318.350	4.843.934	5.533.974	6.148.379	6.801.465
5. PDRB per kapita ADHK	4.318.350	4.470.669	4.638.657	4.816.287	5.027.493

Sumber : PDRB Daerah Istimewa Yogyakarta, 2000-2004:30

2.3. Pendapatan Asli Daerah Istimewa Yogyakarta

2.3.1. Pengertian Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah merupakan suatu pendapatan yang menunjukkan kemampuan suatu daerah dalam menghimpun sumber-sumber dana untuk membiayai pengeluaran rutin (Armida S. Alisjahbana, 1998:32). Jadi dapat dikatakan bahwa Pendapatan Asli Daerah sebagai pendapatan rutin dari usaha-usaha Pemerintah Daerah dalam memanfaatkan potensi-potensi sumber keuangan daerahnya sehingga dapat mendukung pembiayaan penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan daerah.

2.3.2. Sumber Pendapatan Asli Daerah

Otonomi daerah merupakan salah satu kebijakan dalam rangka memberikan pelayanan publik yang lebih baik karena adanya pelimpahan kewenangan dari pemerintah pusat kepada pemerintah di bawahnya. Terwujudnya pelaksanaan otonomi daerah yang efektif dan efisien sangat tergantung pada pengelolaan keuangan daerah baik dari sisi penerimaan maupun pengeluaran. Dari sisi penerimaan, daerah mempunyai kewenangan yang lebih luas dalam pemungutan pajak (*taxing power*). Sejalan dengan semakin luasnya kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah dalam menggali penerimaan daerah, daerah kini berlomba-lomba menggali Pendapatan Asli Daerah (PAD). (Dep. Keuangan R.I, 2005 : 64)

Pendapatan Asli Daerah (PAD) terdiri dari: Pajak Daerah, Retribusi Daerah, Bagian Laba BUMD, Pendapatan Dinas-dinas dan Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak yang jika digabung dengan Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak merupakan pendapatan yang berasal dari daerah itu sendiri. (Armida S. Alisjahbana, 1998:5)

Pajak daerah yang menjadi kewenangan Dati I menurut UU nomor 18 tahun 1997 dan Peraturan Pemerintah nomor 19 tahun 1997 tentang pajak dan retribusi daerah sebagaimana diubah terakhir dengan UU No 34 tahun 2000 adalah (KB. Prakosa, 2003:2) :

1. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)
2. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB)
3. Pajak Konsumsi Bahan Bakar Kendaraan Bermotor
4. Pajak Pengambilan dan pemanfaatan Air bawah tanah dan Air permukaan

Di tingkat Dati II (Pajak Kabupaten / Kota) adalah pajak daerah yang dipungut oleh penerimaan daerah tingkat kabupaten / kota. Pajak tersebut terdiri dari (UU R.I No.34 Tahun 2000:105):

1. Pajak Hotel
2. Pajak Restoran
3. Pajak Hiburan
4. Pajak reklame
5. Pajak jalan
6. Pajak Pengambilan bahan galian golongan C

7. Pajak Parkir

Retribusi daerah yang akan menjadi kewenangan Dati II sesuai dengan UU Pajak dan Retribusi No.34 tahun 2000 hal 116 adalah:

1. Jenis-jenis retribusi jasa usaha
2. Jenis-jenis retribusi perijinan
3. Jenis-jenis retribusi jasa umum

2.4. Pajak Kendaraan Bermotor

2.4.1. Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Merupakan Pajak yang dikenakan terhadap kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua 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. (KB.Prakosa, 2003:100).

2.4.2. Subjek Pajak Kendaraan Bermotor

Secara umum yang disebut subjek pajak adalah orang pribadi atau badan yang dapat dikenakan pajak daerah. Berkaitan dengan Pajak Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki

dan /atau menguasai kendaraan bermotor. Pengertian memiliki berarti orang yang bersangkutan memiliki hak sepenuhnya kepemilikan dan penggunaan atau pemanfaatan dari kendaraan bermotor tersebut, sedangkan menguasai kendaraan mempunyai arti orang atau badan yang bersangkutan hanya dapat memanfaatkan atau menggunakan saja dari kendaraan bermotor tersebut tanpa memiliki.(KB.Prakosa, 2003:100)

2.4.3. Objek Pajak Kendaraan Bermotor

Objek pajak adalah sesuatu yang dapat dijadikan sasaran pajak. Sesuatu tersebut dapat berupa keadaan, perbuatan dan peristiwa. Karena Pajak Kendaraan Bermotor termasuk pajak objektif atau kebendaan, maka yang menjadi objek pajak adalah keadaan benda tersebut. Dengan demikian, yang dimaksud Objek Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan dan / atau penguasaan kendaraan bermotor oleh orang pribadi atau badan.

Ordonasi Pajak kendaraan bermotor, telah merinci objek Pajak Kendaraan Bermotor secara lebih jelas. Objek yang dimaksud sebagai berikut (Rochmat Sumitro,1973:95):

1. Kendaraan bermotor adalah yang digerakan oleh motor, yang dihidupkan dengan generator, gas, arang, atau oleh motor yang memakai bahan bakar minyak tanah atau campuran minyak tanah dan bensin, terlepas dari hal apakah motor itu khusus atau tidak

khusus diperuntukan menggunakan minyak tanah atau dengan campuran minyak tanah dan bensin.

2. Segala kendaraan bermotor lainnya yang tidak digerakan oleh motor yang semata-mata memakai bensin sebagai bahan bakar.
3. Kendaraan bermotor, yang digerakan oleh motor, dengan semata-mata menggunakan bensin sebagai bahan pembakar, yang mempunyai berat total yang diizinkan 3.500 kg atau lebih.
4. Kereta tambahan (kereta gandeng) dari kendaraan bermotor (*wagon trailers*).
5. Kendaraan bermotor seperti yang dimaksudkan pada nomor "3" yang mempunyai berat total yang diperkenankan kurang dari 3.500 kg, kecuali yang telah dikenakan Pajak Rumah Tangga berdasarkan pasal 11 ayat (4) dan (6).

2.4.4. Keadaan Pajak Kendaraan Bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta

Pajak kendaraan bermotor merupakan bagian dari pajak daerah yang juga merupakan salah satu sumber pendapatan asli daerah di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Penerimaan sektor pajak kendaraan bermotor dalam menunjang penerimaan pendapatan asli daerah juga mengalami peningkatan. Untuk mengetahui besarnya pertumbuhan penerimaan pajak kendaraan bermotor dapat dilihat pada tabel 2.6.

Dari tabel 2.6 dapat dilihat bahwa selama lima belas tahun terakhir laju pertumbuhan tertinggi terjadi pada tahun 1993 dengan tingkat pertumbuhan sebesar 69 persen. Sedangkan pada tahun 1998 merupakan laju pertumbuhan yang rendah, yaitu sebesar -52.77 persen.

Tabel 2.6.

**Pertumbuhan Pajak Kendaraan Bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta
Tahun Anggaran 1990 – 2004**

Tahun	Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor	%
1990	10576532198	-
1991	13812446286	30.59%
1992	15673328242	13.47%
1993	26598902430	69.70%
1994	35355632566	32.92%
1995	39694305645	12.27%
1996	44023951800	10.90%
1997	22229936790	10.92%
1998	23059582945	-52.77%
1999	29524486845	28.64%
2000	34944736735	17.79%
2001	56045202910	60.38%
2002	66953503135	19.46%
2003	87824820800	37.76%
2004	116708935925	32.88%

Sumber : Dinas Pendapatan Asli Daerah D.I.Y

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

Bab ini mengkaji telaah pustaka tentang beberapa studi empiris sejenis yang telah dilakukan. Dari proses atau usaha ini ditemukan kelemahan atau kekurangan pada penelitian yang lalu sehingga dapat dijelaskan dimana letak hubungan perbedaan maupun posisi penelitian ini dengan penelitian-penelitian tersebut sekaligus dihindari duplikasi. Hal tersebut diatas penting untuk dikemukakan guna menunjukkan bahwa penelitian yang akan dilakukan memiliki arti penting sehingga diketahui kontribusi penelitian terhadap perkembangan ilmu pengetahuan maupun secara empiris.

Lucky Kurniati Soepriatun (1996) menganalisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Realisasi Penerimaan Pajak Pembangunan di kota madya Dati II Yogyakarta tahun 1980-1995. Ia menggunakan analisis regresi linier berganda dengan variabel dependen Penerimaan Pajak Pembangunan 1 (PP1), sedangkan variabel independennya adalah pendapatan perkapita, jumlah wisatawan mancanegara, jumlah wisatawan nusantara, jumlah mahasiswa di DIY, jumlah investasi hotel di DIY, jumlah jumlah perbaikan trotoar di kodya Dati II Yogyakarta. Dapat diformulasikan sebagai berikut $PP1 = f (X_1, X_2, X_3, X_4, \dots, E)$. Dengan menggunakan data tahunan dari tahun 1980 – 1995, dia menghasilkan kesimpulan bahwa terdapat tiga variabel yang signifikan yaitu: pendapatan perkapita, jumlah wisatawan nusantara, jumlah wisatawan mancanegara. Sedangkan variabel yang

tidak signifikan adalah jumlah mahasiswa, jumlah investasi dan hotel, dan jumlah biaya perbaikan trotoar.

Nur Azizah Istiqomah (1997) meneliti Realisasi Penerimaan Pajak Pembangunan I Kota Madya II Bandar Lampung, dengan menggunakan data tahunan tahun 1980-1995. Ia menggunakan analisis regresi linier berganda dengan variabel dependen Penerimaan Pajak Pembangunan 1 (PP1), sedangkan variabel independennya antar lain besarnya PDRB perkapita, besarnya investasi hotel, jumlah wisatawan nusantara, jumlah wisatawan mancanegara, jumlah pesta. Dapat diformulasikan sebagai berikut $Y = f(X_1, X_2, X_3, X_4, X_5)$. Hasil penelitian yang diperoleh adalah pendapatan perkapita secara signifikan dapat mempengaruhi Realisasi Penerimaan Pajak Pembangunan 1 di Bandar Lampung dengan elastisitas sebesar 2.2286. Artinya dengan kenaikan pendapatan perkapita sebesar 1 % ceteris paribus, maka realisasi penerimaan pajak pembangunan 1 akan meningkat sebesar 2.2286%.

Henry Sarnowo (2005) dalam artikelnya yang berjudul "Potensi dan Penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan di Wilayah Kerja Kantor Pelayanan Pajak Bumi dan Bangunan Klaten". Studi kasus pada tiga kabupaten di Klaten pada tahun 1995/1996 – 1999/2000. Daerah yang menjadi obyek penelitian ini adalah kecamatan di tiga kabupaten di wilayah kerja Kantor Pelayanan Pajak Bumi dan Bangunan (KPPBB) Klaten. Kabupaten tersebut adalah Kabupaten Klaten, Kabupaten Sukoharjo, dan Kabupaten Wonogiri. Data yang digunakan dalam Penelitian ini adalah data sekunder yang merupakan data cross section, tahun 2001, yang diperoleh dari BPS serta Kantor Pelayanan Pajak Bumi dan Bangunan Klaten. Data tersebut

meliputi data tentang realisasi Penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan, luas obyek pajak tanah, luas obyek pajak bangunan, harga obyek pajak tanah, harga obyek pajak bangunan, jumlah obyek pajak, PDRB, tunggakan pajak. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Ordinary Least Squares* (OLS). Sedangkan model yang digunakan dalam penelitian ini adalah *recursive models* yang terdiri atas dua persamaan, yaitu: $POT = \alpha_0 + \alpha_1 LTAN + \alpha_2 LBANG + \alpha_3 HTAN + \alpha_4 HBANG + \alpha_5 IOP + U_1$, dan $PBB = \beta_0 + \beta_1 POT + \beta_2 PDRB + \beta_3 TUNGG + U_2$. Hasil dari penelitian tersebut adalah: Luas obyek pajak, harga obyek pajak tanah, harga obyek pajak bangunan, dan jumlah obyek pajak secara signifikan mempunyai pengaruh positif terhadap potensi Pajak Bumi dan Bangunan di setiap kecamatan di Wilayah kerja Kantor Pelayanan Pajak Bumi dan Bangunan Klaten. Sedangkan untuk Pajak Bumi dan Bangunan, dan Produk Domestik Regional Bruto secara signifikan mempunyai pengaruh negatif terhadap realisasi penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan di setiap kecamatan di Wilayah kerja Kantor Pelayanan Pajak Bumi dan Bangunan di Klaten.

Dr. Soeranto, M.Ec., dan Suparmono, SE., M.Si. (2002) dalam artikelnya yang berjudul ” Urgensi Pajak Daerah dan Penghasilan Daerah dalam Struktur Pendapatan Asli Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 1991 – 2000 ”. Data yang digunakan adalah Data pajak daerah dan retribusi daerah, yang sifatnya tahunan. Alat analisisnya *Trend* data runtun waktu, Koefisien Korelasi dan Elastisitas Pajak dan Retribusi Daerah. Selanjutnya untuk menentukan struktur PAD digunakan teknik regresi dalam bentuk logaritma dengan koefisien regresi dari persamaan dalam bentuk logaritma dengan bilangan pokok e secara matematis dapat diketahui.

Bentuk persamaannya adalah sebagai berikut : $\text{Ln PAD} = \text{Ln } a_1 + b_1 \text{ Ln pajak daerah}$ dan $\text{Ln PAD} = \text{Ln } a_2 + b_2 \text{ Ln retribusi daerah}$. Penelitian tersebut menyatakan bahwa pajak dan retribusi daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang paling dominan dibandingkan dengan sumber penerimaan lainnya bagi Propinsi D.I.Y. Hal ini mengakibatkan tingginya ketergantungan keuangan daerah pada dua sumber penerimaan tersebut. Sesuai dengan hipotesis yang telah ditetapkan, seluruh kabupaten, kota dan Popinsi DIY pajak dan retribusi daerahnya bersifat elastis. Ini membawa konsekuensi bahwa apabila pemerintah ingin meningkatkan PAD, maka pajak Daerah dan Retribusi Daerah menjadi variabel kunci bagi peningkatan PAD dilihat dari koefisien korelasi dan tren runtun waktu, dapat dikatakan bahwa pemerintah sangat menggantungkan diri pada pajak daerah dan retribusi daerah dalam pembiayaan pembangunan daerah.

Soeratno dan Sudaryono Heru Santoso, (2002) dalam artikelnya yang berjudul Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Bea Perolehan Hak Atas Tanah dan Bangunan di Kota Yogyakarta. Data yang digunakan adalah data kerat lintang (*Cross Saction*), metode yang digunakan dalam pengambilan data adalah purposive sampling seluruh kelurahan di Yogyakarta, data yang dikumpulkan dari laporan bulanan PPAT dari bulan Januari 1999 - Desember 1999 di kantor pertanahan kota Yogyakarta. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi, yang secara sistematis dapat dituliskan $\text{LnY} = \alpha + \beta_1 \text{LnX}_1 + \beta_2 \text{LnX}_2 + \beta_3 \text{LnX}_3 + U$. Dengan variabel dependen Penerimaan Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan di Kota Yogyakarta, dan variabel independennya : jumlah transaksi jual beli yang menjadi bea perolehan hak atas tanah dan bangunan, jumlah pemecahan sertifikat di

Yogyakarta, luas pemecahan sertifikat di Yogyakarta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel jual beli mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan BPHTB dengan elastisitas 0,689, variabel jumlah pemecahan sertifikat mempunyai pengaruh negatif dan signifikan terhadap penerimaan BPHTB dengan elastisitas 0,93 serta variabel jumlah luas pemecahan sertifikat mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan BPHTB dengan elastisitas 0,628. Secara keseluruhan variasi variabel penjelas tersebut mampu menjelaskan variasi penerimaan BPHTB dengan derajat determinasi 0,35 persen.

Ada beberapa perbedaan antara berbagai penelitian yang telah dilakukan di atas dengan penelitian ini, diantaranya adalah: meneliti tentang penerimaan pajak propinsi dilihat dari objek yang berbeda yaitu Penerimaan pajak propinsi yang berasal dari kendaraan bermotor di Yogyakarta, selain itu dalam penelitian ini terdapat variabel yang berbeda yang tidak digunakan dalam penelitian di atas yaitu variabel suku bunga kredit.

BAB IV

LANDASAN TEORI DAN HIPOTESIS

Bab ini berisi mengenai teori yang digunakan untuk mendekati permasalahan yang akan diteliti. Landasan teori ini merupakan bagaimana cara peneliti menteorikan hubungan antara variabel yang terlibat dalam permasalahan yang diangkat pada penelitian yang ini.

4.1. Perpajakan di Indonesia

Pembangunan Nasional adalah kegiatan yang berlangsung terus-menerus dan berkesinambungan yang bertujuan meningkatkan kesejahteraan rakyat baik material maupun spiritual. Untuk dapat merealisasikan tujuan tersebut perlu banyak memperhatikan masalah pembiayaan. Salah satu usaha dalam pembiayaan pembangunan yaitu dengan menggali sumber-sumber dana yang berasal dari dalam negeri yaitu berupa pajak.

Pajak adalah pembayaran iuran oleh rakyat kepada pemerintah. Untuk mengetahui arti pajak, (Prakosa.KB, 2006:2) dalam bukunya "Hukum Pajak" mengemukakan beberapa pendapat para pakar tentang definisi pajak, yaitu :

- a. Prof. Dr. Rochmat Soemitro, S.H.

"Pajak adalah peralihan kekayaan dari pihak rakyat kepada kas negara untuk membiayai pengeluaran rutin dan "surplusnya" digunakan untuk "publik saving" yang merupakan sumber utama untuk membiayai "publik invesment".

- b. Dr. Soeparman Soemahamidjaja

“Pajak adalah iuran wajib, berupa uang atau barang yang dipungut oleh penguasa berdasarkan norma-norma hukum, guna menutup biaya produksi barang-barang dan jasa kolektif dalam mencapai kesejahteraan umum”.

- c. Prof. S.I. Djajadiningrat

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

- d. PJA. Adriani

Pajak adalah iuran pada negara (yang dapat dipaksakan) yang terutang oleh wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan dengan tidak dapat prestasi kembali langsung dapat ditunjuk, dan yang gunanya adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubung dengan tugas pemerintahan.

4.2. Pengelompokan Pajak

Dalam hukum pajak terdapat pembagian jenis-jenis pajak yang dibagi dalam berbagai kelompok pajak. Cara pengelompokan pajak didasarkan atas sifat-sifat tertentu yang terdapat dalam masing-masing pajak atau didasarkan pada ciri-ciri tertentu pada setiap pajak. Sifat atau ciri-ciri tertentu yang bersamaan dari setiap pajak dimasukkan dalam suatu kelompok sehingga terjadilah pengelompokan atau pembagian (S. Munawir, 2000 : 21-32)

1. Pengelompokan pajak menurut golongannya

- a. Pajak Langsung

Yaitu pajak yang bebannya harus dipikul sendiri oleh wajib pajak yang bersangkutan, tidak boleh dilimpahkan kepada orang lain, atau

menurut pengertian administratif pajak yang dikenakan secara periodik/ berkala dengan menggunakan kohir. Kohir adalah surat ketetapan pajak dimana wajib pajak tercatat sebagai pembayar pajak dengan jumlah pajaknya yang terhutang, yang merupakan dasar dari penagihan. Misalnya : pajak penghasilan.

b. Pajak Tidak Langsung

Yaitu pajak yang oleh si penanggung dapat dilimpahkan kepada orang lain, atau menurut pengertian administratif pajak yang dapat dipungut tidak dengan kohir dan pengenaanya tidak secara langsung periodik tergantung ada tidaknya peristiwa atau hal yang menyebabkan dikenakannya pajak, misalnya : pajak penjualan, pajak pertambahan nilai barang dan jasa.

2. Pengelompokan pajak menurut sifat-sifatnya

a. Pajak Subjektif

Adalah wajib pajak yang memperhatikan pribadi wajib pajak, pemungutannya berpengaruh pada subjeknya, keadaan pribadi wajib pajak dapat mempengaruhi besar kecilnya pajak yang harus dibayar.

b. Pajak Objektif

Adalah pajak yang tidak memperhatikan wajib pajak, tidak memandang siapa pemilik atau keadaan wajib pajak, yang dikenakan atas objeknya.

3. Pengelompokan pajak menurut wewenang pemungutannya

a. Pajak Pusat

Adalah pajak yang dipungut oleh Pemerintah Pusat yang penyelenggaraannya di daerah dilakukan oleh inspeksi pajak setempat dan hasilnya digunakan untuk pembiayaan rumah tangga negara pada umumnya.

Yang termasuk dalam pajak yang dipungut oleh Pemerintah pusat adalah:

- 1) Pajak yang dikelola oleh inspektorat jendral pajak, misalnya: pajak penghasilan, pajak kekayaan, pajak pertambahan nilai barang dan jasa, pajak penjualan barang mewah, bea materai, IPEDA, bea lelang.
- 2) Pajak yang dikelola direktorat moneter, misalnya : pajak minyak bumi.
- 3) Pajak yang dikelola direktorat jendral bea cukai, misalnya : bea masuk, pajak ekspor.

b. Pajak Daerah

Adalah pajak yang dipungut oleh daerah berdasarkan peraturan-peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk kepentingan pembiayaan rumah tangga di daerahnya, misalnya : pajak radio, pajak tontonan.

4.3. Fungsi Pajak

Fungsi pajak pada umumnya dibagi menjadi 2 yaitu : (S. Munawir, 2000 : 6)

a. Fungsi *Budgeter* (penerimaan negara)

Fungsi *Budgeter* dari pajak berarti bahwa pungutan pajak oleh negara dilakukan untuk menutup pembiayaan penyelenggaraan pemerintah baik rutin maupun pembangunan. Sesuai dengan anggaran pengeluaran rutin dan pembangunan setiap tahun, maka biaya tersebut sedapat mungkin bisa ditutup dengan penerimaan pajak yang dikumpulkan dari masyarakat berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Fungsi *Regulereend* (pengatur)

Menurut fungsi ini pajak digunakan sebagai alat pengatur kebijakan ekonomi dan sosial misalnya tingginya tingkat inflasi akan dapat ditekan pemerintah dengan menaikkan pajak penghasilan.

4.4. Syarat-syarat Pemungutan Pajak

Agar pemungutan pajak negara maupun pajak daerah tidak menimbulkan hambatan atau perlawanan maka pajak harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut : (S. Munawir, 1990 :8-12)

a. Syarat keadilan

Adil yang dimaksud adalah adil yang bersifat horizontal dan adil yang bersifat vertikal. Adil yang bersifat horisontal adalah orang atau wajib pajak yang kondisinya sama haruslah memikul beban pajak yang sama pula. Sedangkan adil yang bersifat vertikal adalah orang atau wajib pajak yang kondisinya berbeda haruslah memikul beban pajak yang berbeda pula.

b. Syarat yuridis (berdasarkan Undang-Undang)

Pengungutan pajak haruslah mengacu pada hukum pajak yang berlaku sehingga dapat memberikan jaminan atau kepastian hukum yang perlu untuk menyatakan keadilan yang tegas, baik untuk negara atau untuk warga negaranya. Seperti yang diatur dalam UUD 1945 pasal 23 ayat 2 yang menyatakan bahwa : “pengenaan pajak dan pemungutan pajak (termasuk bea dan cukai) untuk keperluan negara hanya boleh terjadi berdasarkan Undang-Undang“.

c. Syarat ekonomi

Pemungutan pajak dan kebijaksanaan pajak diusahakan jangan sampai mengganggu keseimbangan perekonomian. Bahkan sebaliknya dengan adanya pajak maka perekonomian harus menjadi lebih baik. Hal ini tidak terlepas dari fungsi pajak sebagai pengatur perekonomian.

d. Syarat finansial

Pemungutan pajak sedapat mungkin cukup untuk menutup sebagian dari pengeluaran-pengeluaran negara sesuai dengan fungsinya yaitu sebagai sumber keuangan negara (*fungsi budgetair*). Oleh karena itu untuk melaksanakan pemungutan pajak hendaknya tidak memakan biaya pemungutan yang besar.

e. Sistem pemungutan pajak harus sederhana

Untuk mencapai efisiensi pemungutan pajak serta untuk memudahkan wajib pajak dalam menghitung dan memperhitungkan pajaknya maka harus diterapkan sistem pemungutan pajak yang sederhana dan mudah

dilaksanakan sehingga masyarakat tidak terganggu dengan permasalahan pajak yang sulit.

4.5. Pajak Kendaraan Bermotor

4.5.1. Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor

Di Indonesia Pajak Kendaraan Bermotor merupakan pajak daerah di tingkat Propinsi. Pajak kendaraan Bermotor (PKB) merupakan pajak yang dikenakan terhadap kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan disemua jenis jalan darat, dan digerakan 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. (Prakosa K.B, 2003:101)

4.5.2. Dasar Hukum Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor

Di Indonesia pajak Kendaraan Bermotor merupakan pajak daerah di tingkat Propinsi. Dasar hukum dalam pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah :

- a. Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No.10 Tahun 2006 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan

- Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2006 di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- b. Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No.35 Tahun 2005 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2005 di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
 - c. Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No.175 Tahun 2004 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2004 di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
 - d. Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No.163 Tahun 2003 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2003 di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
 - e. Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No.193 Tahun 2002 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2006 di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

4.5.3. Dasar Pengenaan Pajak

Penggalian sumber-sumber keuangan daerah pada dasarnya perlu memperlu memperhatikan dua hal, yaitu tarif pajak dan dasar pengenaan pajak. Tarif pajak yang lebih tinggi, secara teoritis belum

tentu menghasilkan penerimaan pajak yang maksimum. Teori ini dikenal sebagai model leviathan. (Armida.S,1998:13)

Dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor merupakan ukuran atau pengakuan nilai tertentu yang digunakan sebagai dasar pengenaan pajak. Nilai yang menjadi dasar pengenaan pajak tersebut harus dapat diukur. Dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dihitung sebagai perkalian dari dua unsur pokok yaitu nilai jual kendaraan bermotor dan bobot relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan. Berikut ini dua unsur pokok tersebut (Prakosa KB., 2003 : 102) :

1. Nilai jual kendaraan bermotor

Nilai jual kendaraan bermotor diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor dalam pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor tidak diketahui, nilai jual kendaraan bermotor ditentukan berdasarkan faktor-faktor :

- a. Isi silinder dan/ atau satuan daya
- b. Penggunaan kendaraan bermotor
- c. Jenis kendaraan bermotor
- d. Merek kendaraan bermotor
- e. Tahun pembuatan kendaraan bermotor
- f. Berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan
- g. Dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu

2. Bobot yang mencerminkan secara relative kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Bobot ini dihitung berdasarkan faktor-faktor :
 - a. Tekanan gandar; tekanan gandar dibedakan atas jumlah sumbu/as, roda, dan berat kendaraan bermotor.
 - b. Jenis bahan bakar kendaraan bermotor; jenis bahan bakar kendaraan bermotor ini dibedakan antara lain : solar, bensin, gas, listrik dan tenaga surya.
 - c. Jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor.

Besarnya pokok Pajak Kendaraan Bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak. Adapun Tarif Pajak Kendaraan Bermotor ditetapkan sebesar : (Prakosa K,B, 2003:102)

- a. 1,5% (satu koma lima persen) untuk kendaraan bermotor bukan umum;
- b. 1 % (satu persen) untuk kendaraan bermotor umum;
- c. 0,5 % (nol koma lima persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

4.5.4. Tolok Ukur Menilai Pajak

Untuk dapat menilai apakah Pajak Daerah yang ada mampu memberikan sumbangan kepada Pendapatan Asli Daerah (PAD) maka

potensi tidaknya suatu Pajak Daerah dapat diukur dengan : (Devas N, 1989 : 61)

a. Hasil (*Yield*)

Memadai tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitannya dengan berbagai layanan yang dibiayainya, stabilitas dan mudah tidaknya memperkirakan besar hasil itu, dan elastisitas hasil pajak terhadap inflasi, pertumbuhan penduduk, dan sebagainya, juga perbandingan hasil pajak dengan biaya pungut.

b. Keadilan (*Equity*)

Dasar pajak dan kewajiban membayar harus jelas dan tidak sewenang-wenang, pajak bersangkutan harus adil secara horizontal artinya beban pajak haruslah sama besar antara berbagai kelompok yang berbeda tetapi dengan kedudukan ekonomi yang sama juga harus adil secara vertical artinya kelompok yang memiliki sumberdaya ekonomi yang lebih besar memberikan sumbangan yang lebih besar daripada kelompok yang tidak banyak memiliki sumberdaya ekonomi dan pajak itu haruslah adil dari tempat ke tempat dalam arti hendaknya tidak ada perbedaan-perbedaan besar dan sewenang-wenang dalam beban pajak dari satu daerah ke daerah yang lain kecuali jika perbedaan ini mencerminkan perbedaan dalam cara menyediakan layanan masyarakat.

c. Daya Guna Ekonomi (*Economic Efficiency*)

Pajak hendaknya mendorong atau setidaknya tidak menghambat penggunaan sumberdaya secara berdaya guna dalam kehidupan ekonomi; mencegah jangan sampai pilihan konsumen dan pilihan produsen menjadi salah arah atau orang menjadi segan bekerja atau menabung; dan memperkecil “beban pajak”

d. Kemampuan Melaksanakan (*Ability to Implement*)

Suatu pajak haruslah dapat dilaksanakan dari sudut kemauan politik dan kemauan tata usaha.

e. Kecocokan Sebagai Sumber Penerimaan Daerah (*Suistability as a Local Revenue Source*)

Haruslah jelas kepada daerah mana suatu pajak harus dibayarkan, dan tempat memungut pajak sedapat mungkin harus sama dengan tempat akhir beban pajak; pajak tidak mudah dihindari, dengan cara memindahkan objek pajak dari suatu daerah ke daerah lain; pajak daerah jangan hendaknya mempertajam perbedaan-perbedaan antar daerah, dari segi potensi ekonomi masing-masing; dan pajak hendaknya tidak menimbulkan beban yang lebih besar dari kemampuan tata usaha Pajak Daerah.

4.6. Teori pemungutan pajak

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 untuk memberi dasar menyatakan keadilan (justification) kepada hak negara untuk memungut pajak dari rakyatnya. Berikut ini beberapa beberapa teori pemungutan pajak (Prakosa KB,2003 :5):

1. Teori Asuransi

Pajak diasumsikan sebagai premi asuransi yang harus dibayar oleh masyarakat (tergantung) kepada negara (penanggung).

2. Teori kepentingan

Pajak dibebankan atas dasar kepentingan (manfaat) bagi masing-masing orang. Teori ini juga dikenal sebagai *Benefit Approach Theory*.

3. Teori daya pikul

Kesamaan beban pajak untuk setiap orang sesuai daya pikul masing-masing. Ukuran daya pikul ini dapat berupa penghasilan dan kekayaan atau pengeluaran seseorang. Teori ini dikenal sebagai *Ability to Pay Approach Theory*.

4. Teori Bakti

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

4.7. Definisi PDRB Perkapita

Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu wilayah dalam suatu periode tertentu adalah data Produk Domestik Regional

Bruto (PDRB), baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan.(Laporan Perekonomian DIY,2001:1)

PDRB didefinisikan sebagai Jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam satu wilayah tertentu, atau merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi. .(Laporan Perekonomian DIY, 2001:1). PDRB atas dasar harga berlaku berarti nilai barang dan jasa dihargai / dinilai berdasarkan harga yang berlaku pada tahun tersebut. Sedangkan PDRB atas dasar harga Konstan berarti barang dan jasa dihargai / dihitung berdasarkan pada harga pada satu tahun yang dijadikan sebagai tahun dasar.

4.8. Defenisi Suku Bunga Kredit

Pengertian dasar dari teori tingkat suku bunga secara makro yaitu harga dari penggunaan uang untuk jangka waktu tertentu. Bunga merupakan imbalan atas ketidaknyamanan karena melepas uang, dengan demikian bunga adalah harga kredit.Tingkat suku bunga berkaitan dengan peranan waktu didalam kegiatan-kegiatan ekonomi.Tingkat suku bunga muncul dari kegemaran untuk mempunyai uang sekarang. Teori klasik menyatakan bahwa bunga adalah harga dari *loanable funds* (dana investasi) dengan demikian bunga adalah harga yang terjadi di pasar dan investasi. Menurut teori Keynes tingkat bunga merupakan suatu fenomena moneter. Artinya tingkat bunga ditentukan oleh penawaran dan permintaan akan uang (ditentukan di pasar uang).(Taufik Kurniawan,2002:4)

4.9. Landasan Teori Pendukung Hipotesis

Penelitian ini mempunyai dasar pemikiran untuk menguji beberapa variabel yang diduga mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Variabel-variabel tersebut adalah PDRB perkapita riil, jumlah penduduk dan Suku bunga kredit.

1. Hubungan antara PDRB riil per kapita dengan penerimaan pajak kendaraan bermotor

Konsep yang lazim dipakai untuk menghitung pendapatan masyarakat, sampai saat ini masih dalam bentuk PDRB, yaitu jumlah seluruh nilai tambah (produk) yang ditimbulkan oleh berbagai sektor atau lapangan usaha, yang melakukan kegiatan usahanya di suatu daerah (region) tertentu tanpa memperlihatkan pemilikan atas faktor produksi. Oleh karena itu maka PDRB menunjukkan kemampuan suatu daerah tertentu dalam menghasilkan pendapatan atau balas jasa kepada faktor-faktor yang ikut berpartisipasi dalam proses produksi di daerah tersebut. (BPS, 2000:6)

Secara Ekonomis Pajak merupakan pengalihan kekayaan dari pihak swasta kepada negara. Kekayaan yang dimaksud adalah pendapatan yang diterima masyarakat. Pendapatan yang diterima masyarakat dapat diketahui dengan cara membagi nilai PDRB dengan jumlah penduduk di daerah tersebut.

Pajak mempunyai hubungan yang erat dengan tingkat pendapatan yang diterima masyarakat, karena penerimaan pajak sangat tergantung pada pendapatan masyarakat. Dengan demikian maka apabila pendapatan yang diterima masyarakat naik maka dimungkinkan daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor juga akan naik, sehingga akan meningkatkan penerimaan pajak daerah.

2. Hubungan antara Jumlah penduduk dengan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Penduduk mempunyai peranan yang cukup penting dalam pembangunan ekonomi. Disatu sisi, keberadaan penduduk terlibat secara langsung dalam kegiatan dan usaha di bidang ekonomi. Sementara disisi lain, penduduk juga menjadi sasaran sebagai objek pajak. Sehingga apabila jumlah penduduk yang ada di suatu daerah semakin bertambah maka produktifitas penduduk akan semakin tinggi, dan konsumsi terhadap kendaraan bermotor juga semakin tinggi sehingga dapat meningkatkan jumlah penerimaan pajak.

3. Hubungan antara Suku bunga Kredit dengan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

DaIam industri perbankan yang sangat kompetitif, secara mikro penentuan tingkat bunga kredit menjadi suatu alat persaingan yang sangat strategis. Bank-bank yang mampu mengendalikan pokok dalam penentuan tingkat bunga kredit (*lending rate*) akan mampu menentukan bunga kredit

yang lebih rendah dibandingkan dengan bank-bank lainnya.(Taufik Kurniawan, 2002:4)

Suku Bunga Kredit mempunyai pengaruh yang penting dalam penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Pada Perusahaan Leasing, Konsumen cenderung untuk memiliki daya beli yang cukup tinggi apabila suku bunga kredit yang ditawarkan relatif rendah. Sehingga jika suku bunga kredit yang ditawarkan rendah maka konsumsi masyarakat terhadap kendaraan bermotor akan meningkat dan hal ini akan menyebabkan kenaikan pada penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

4.10. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah, landasan teori dan tujuan penelitian, dalam penelitian ini akan diambil beberapa hipotesis. Pada dasarnya hipotesis adalah kesimpulan sementara tentang variabel yang diteliti serta diuji kebenarannya dan yang diperlukan untuk mengarahkan pada operasional penelitian, sehingga mempermudah dalam pengambilan kesimpulan maka hipotesis yang akan diteliti adalah sebagai berikut :

Hipotesis terhadap variabel independen (uji t):

- 1) Diduga PDRB mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di DIY.
- 2) Diduga Jumlah Penduduk mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di DIY.

- 3) Diduga Suku Bunga Kredit mempunyai pengaruh negatif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di DIY.
4. Diduga PDRB perkapita riil, jumlah penduduk, suku bunga kredit secara bersama-sama mempunyai pengaruh signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di DIY.



BAB V

METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang analisis yang digunakan dalam penelitian dan data-data yang digunakan beserta sumber data.

5.1. Metode Penelitian

5.1.1. Daerah Penelitian

Penelitian dilakukan di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Penentuan daerah penelitian ini adalah berdasarkan pengamatan di lapangan. Pajak Kendaraan Bermotor memiliki potensi yang cukup bagus untuk dikembangkan akan memberikan sumbangan yang lebih besar terhadap Pendapatan Asli Daerah dimasa yang akan datang.

5.1.2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang bersifat time series yang merupakan data tahunan yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik dan Dinas Pajak Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan rentang waktu Tahun 1990 – 2004.

5.1.3. Metode Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data-data yang diperlukan dalam penelitian, maka digunakan data sekunder yang diperoleh melalui studi pustaka, studi ini diarahkan untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam menganalisis kasus. Dasar-dasar teoritis

diperoleh dari literatur-literatur maupun dari tulisan lainya yang berhubungan dengan masalah yang sedang diteliti.

5.2. Metode Analisis Data

5.2.1. Metode Regresi Berganda

Analisis regresi berganda digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen, dimana dalam penelitian ini penulis menggunakan 3 variabel. Hubungan antara variabel-variabel tersebut berbentuk log linear. Bentuk yang linear tetapi dapat ditransformasikan atau diubah menjadi hubungan yang bersifat log linear. Bentuk umum model yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$Y = f(X_1, X_2, X_3,)$$

Keterangan:

Y = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)

X_1 = PDRB Perkapita riil (Rp)

X_2 = Jumlah Penduduk (Jiwa)

X_3 = Suku Bunga Kredit (%)

Bentuk hubungan atau fungsi di atas adalah bentuk yang tidak linear, tetapi dapat diubah atau ditransformasikan pada model regresi berganda agar tercapai maksud dan tujuan dari penelitian dan pengujian hipotesis, maka dipergunakan metode Ekonometri.

Secara umum, bentuk persamaan yang dipergunakan adalah persamaan bentuk linear:

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 X_{1t} + \beta_2 X_{2t} + \beta_3 X_{3t} + e_t$$

β_0	= Konstanta
$\beta_1, \beta_2, \beta_3$	= Koefisien elastisitas dari masing-masing variabel yang mempengaruhi jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor.
Y	= Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)
X_1	= PDRB Perkapita (Rp)
X_2	= Jumlah Penduduk (Jiwa)
X_3	= Suku Bunga Kredit (%)
e	= Disturbance

Dari analisis regresi linear berganda akan diperoleh koefisien regresi linear dari masing-masing variabel. Untuk menguji setiap koefisien regresi, digunakan bantuan analisis Eviews. Pengujian koefisien regresi dilakukan baik secara individual (t-test) dan secara serentak (F-test).

Persamaan diatas dapat ditransformasikan kedalam model persamaan bentuk logaritma sebagai berikut:

$$LY = \beta_0 + \beta_1 LX_1 + \beta_2 LX_2 + \beta_3 X_3 + e$$

- β_0 = Konstanta
- $\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = Koefisien elastisitas dari masing-masing variabel yang mempengaruhi jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor.
- LY = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)
- LX₁ = PDRB Perkapita (Rp)
- LX₂ = Jumlah Penduduk (Jiwa)
- X₃ = Suku Bunga Kredit (%)
- e = Disturbance

Model regresi dimaksudkan untuk :

1. Mengukur seberapa besar X₁, X₂, X₃ dapat mempengaruhi perubahan variabel dependen.
2. Mengukur R² (R Square) yang berguna untuk mengetahui sebesar variasi X₁, X₂, X₃ terhadap variabel dependen.
3. Mengukur t statistik hasil estimasi komputer, guna mengetahui tingkat signifikan X₁, X₂, X₃.

5.2.2. Uji Hipotesis

Untuk menguji bisa atau tidaknya model regresi tersebut digunakan, serta untuk menguji kebenaran dari hipotesis yang ada, maka perlu diadakan pengujian statistik sebagai berikut:

1. Uji t-Statistik

Dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara individual terhadap variabel tidak bebas. Dengan

menganggap variabel bebas (independen) lainnya konstan. Kesimpulan hasil uji t dilakukan dengan melihat hasil output regresi dengan bantuan program Eviews dimana jika probabilitas masing-masing variabel kurang dari 5% (0,05) berarti signifikan atau secara terpisah variabel-variabel tersebut dapat mempengaruhi variabel dependen. Begitu pula sebaliknya jika probabilitasnya lebih dari 5% (0,05) berarti tidak signifikan. (Widarjono Agus, 57:2005)

a. Membuat Hipotesis dengan uji satu sisi (β_1) :

$H_0 : \beta_1 \leq 0$ berarti PDRB Perkapita tidak berpengaruh dan atau berpengaruh negatif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

$H_a : \beta_1 > 0$ berarti PDRB Perkapita berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

b. Membuat Hipotesis dengan uji satu sisi (β_2) :

$H_0 : \beta_2 \leq 0$ berarti Jumlah Penduduk tidak berpengaruh dan atau berpengaruh negatif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

$H_a : \beta_2 > 0$ berarti Jumlah Penduduk berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

c. Membuat Hipotesis dengan uji satu sisi (β_3) :

$H_0 : \beta_3 \geq 0$ berarti Suku Bunga Kredit berpengaruh dan atau berpengaruh positif terhadap Penerimaan pajak kendaraan Bermotor.

$H_a : \beta_3 < 0$ berarti suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap Penerimaan pajak kendaraan Bermotor.

d. Nilai t-hitung dapat dicari dengan rumus sebagai berikut :

$$T_{hitung} = \frac{B_i}{se.b_i}$$

Keterangan :

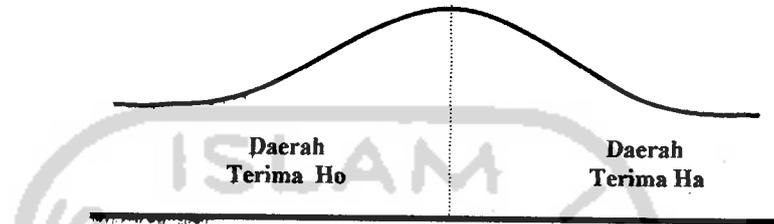
b_i = Koefisien regresi dari variabel independent

$se.b_i$ = Simpangan baku dari variabel independent ke i

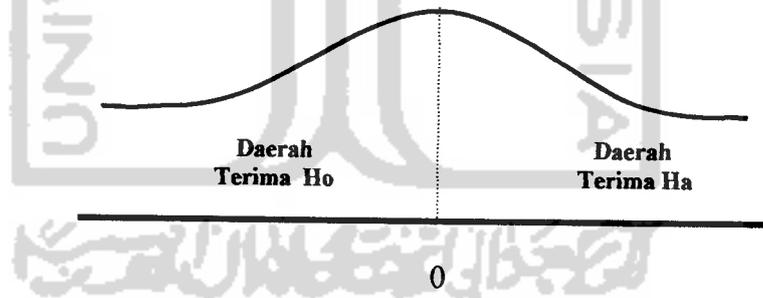
Nilai $T_{tabel} = t_{\alpha/2} df(n-k)$

K adalah konstanta dan parameter dari persamaan yang diestimasi. Dalam hal ini koefisien regresi harus diuji secara individu, apabila t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya tiap variabel independen secara individu berpengaruh terhadap Penerimaan pajak Kendaraan Bermotor. Apabila t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} berarti H_0 diterima dan H_a ditolak. Artinya tiap-tiap variabel independen secara individu tidak terpengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Untuk pengujian secara individu (uji t) gambarnya secara berikut:

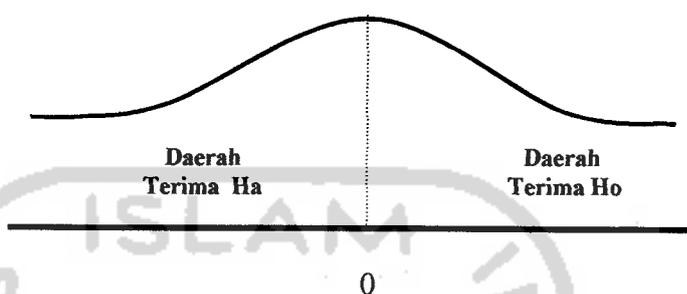
GAMBAR 5.1.

Kurva Uji $t \beta_1$ 

GAMBAR 5.2.

Kurva Uji $t \beta_2$ 

GAMBAR 5.3.

Kurva Uji t_{β_3} **2. Uji F Statistik**

Uji F dilakukan untuk mengetahui apakah variabel-variabel independen secara keseluruhan signifikan secara statistik dalam mempengaruhi variabel dependen. apabila nilai probabilitas (F-Statistik) < dari alpha 0,05, maka variabel-variabel independen secara keseluruhan atau secara bersama-sama variabel tersebut berpengaruh terhadap variabel dependen. Nilai F hitung dirumuskan sebagai berikut.

Untuk uji F prosedurnya adalah sebagai berikut :

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = 0$ Berarti tidak terdapat pengaruh nyata antara variabel independent terhadap variabel dependent.

$H_a : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq 0$ Berarti terdapat pengaruh nyata antara variabel independent terhadap variabel dependent.

Nilai F_{hitung} dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut (Widarjono Agus, Ekonometrika, 2005:89) :

$$F_{hitung} = \frac{R^2 / (k - 1)}{(1 - R^2) / (N - k)}$$

Keterangan:

R^2 = koefisien determinasi

k = jumlah parameter yang diestimasi termasuk konstanta

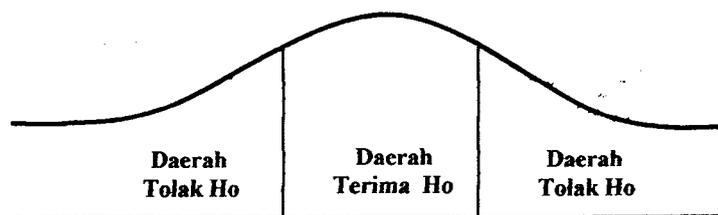
n = jumlah sampel

Apabila F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Berarti secara serentak faktor produksi yang digunakan berpengaruh nyata terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Apabila F_{hitung} lebih kecil dari F_{tabel} maka H_0 diterima dan H_a ditolak, berarti variabel independent tidak berpengaruh nyata terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Untuk pengujian secara serentak (uji F) gambarnya adalah :

GAMBAR 5.4.

Kurva Uji F



3. Uji R^2

Uji R^2 digunakan untuk mengukur kebaikan kesesuaian (goodness of fit) dari model regresi dengan lebih dari dua variabel. Koefisien determinasi majemuk R^2 memberikan proporsi atau prosentase, variabel total dalam variabel tidak bebas Y yang dijelaskan oleh variabel yang menjelaskan X secara bersama-sama.

Besaran R^2 dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$R^2 = \frac{\text{Jumlah kuadrat yang dijelaskan (ESS)}}{\text{Jumlah total kuadrat (TSS)}}$$

(Widarjono, 2005: 39)

Besaran R^2 terletak antara 0 dan 1, jika $R^2 = 1$ berarti bahwa semua variasi dalam variabel dependen Y dapat dijelaskan oleh variabel-variabel independen X yang digunakan dalam model regresi, sebesar 100%. Jika $R^2 = 0$ berarti bahwa tidak ada variasi dalam variabel dependen Y yang dapat dijelaskan oleh variabel-variabel independen X. Untuk nilai R^2 diantara 0 dan 1, model dikatakan lebih baik jika R^2 mendekati 1.

4. Uji Asumsi Klasik

Pengujian asumsi klasik dilakukan untuk melihat apakah model yang diteliti mengalami penyimpangan klasik atau tidak, sehingga pemeriksaan penyimpangan terhadap asumsi klasik ini perlu dilakukan. Asumsi klasik yang dipakai untuk membentuk

model adalah uji multikolinearitas, uji autokorelasi dan uji heteroskedastisitas.

a. Autokorelasi

Secara harfiah Autokorelasi berarti adanya korelasi antara anggota observasi satu dengan observasi yang lain yang berlainan waktu. Dalam kaitannya dengan asumsi metode OLS, autokorelasi merupakan korelasi antara satu residual dengan residual yang lain. Sedangkan salah satu asumsi penting metode OLS berkaitan dengan residual adalah tidak adanya hubungan antara residual yang satu dengan residual yang lain. (Widarjono A, 2005:177)

Untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi (adanya hubungan korelasi diantara anggota-anggota dari persamaan yang tersusun dalam rangking ruang dan waktu), adalah dengan cara melihat nilai Durbin Waston test-nya yang terdapat dalam hasil regresi, kemudian dibandingkan dengan d_l dan d_u kritisnya.

Berikut adalah tabel letak autokorelasi.

Nilai DW	Artinya
$4 - d_l < DW < 4$	Terjadi Autokorelasi negatif
$4 - d_u < DW < 4 - d_l$	Tidak ada kesimpulan
$2 < DW < 4 - d_u$	Tidak terjadi Autokorelasi
$D_u < DW < 2$	Tidak terjadi Autokorelasi
$D_l < DW < d_u$	Tidak ada kesimpulan
$0 < DW < d_l$	Terjadi Autokorelasi positif

b. Uji Multikolinieritas

Multikolinieritas adalah keadaan dimana Adanya hubungan linear antara variabel independent dalam satu regresi. Hubungan linier antara variabel independent dapat terjadi dalam bentuk hubungan linier yang sempurna atau perfect (dan hubungan linier yang kurang sempurna atau inperfect). Uji ini pada dasarnya digunakan untuk menguji apakah ada hubungan linier antara variabel-variabel bebas dalam regresi. (Widarjono A, 2005 : 131)

Salah satu cara yang digunakan untuk mendeteksi adanya multikolinieritas adalah dengan metode deteksi klien. Klien menyarankan untuk mendeteksi masalah multikolinieritas dengan hanya membandingkan koefisien determinasi aukxiliary dengan koefisien determinasi (R^2) model regresi aslinya yaitu Y dengan variabel independen X. Sebagai aturan main yang kasar (rule of thunb) uji klien ini, jika $R^2_{X_1X_2 X_3}$ lebih besar dari R^2 maka model mengandung unsur multikolinieritas antara variabel independennya dan jika sebaliknya maka tidak ada kolerasi antar variabel independen. (Widarjono A, 2005 : 138)

c. Uji Heteroskedastisitas

Adalah merupakan variabel gangguan yang tidak mempunyai variabel yang sama untuk semua observasi. Untuk mendeteksi adanya heteroskedastisitas dalam model regresi maka digunakan uji *White* (White test) yaitu dengan cara meregresi

mulai absolut dari residual terhadap semua variabel penjelas sehingga diperoleh t-hitung (Gujarati Damodar, 1988 : 178).



BAB VI

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi semua temuan-temuan yang dihasilkan dalam penelitian dan analisis statistik. Kalau ternyata hasil penelitian secara keseluruhan /sebagian baik sesuai atau tidak sesuai dengan teori ataupun harapan umum yang berlaku, maka peneliti harus memberikan penjelasan mengenai bagaimana hal tersebut dapat terjadi.

6.1. Analisis Deskripsi Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data yang bersal dari Badan Pengelolaan Keuangan Daerah (BPKD) Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Faktor-faktor yang akan penulis teliti pengaruhnya terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor ada tiga macam antara lain : PDRB per kapita, Jumlah penduduk, dan Suku Bunga Kredit dengan pertimbangan bahwa tiga faktor tersebut adalah faktor yang sangat berpengaruh.

6.2. Analisis Data

Bab ini bertujuan menjawab pertanyaan yang telah dirumuskan dalam hipotesis. Untuk itu digunakan analisis regresi yang dilakukan dengan bantuan komputer dengan menggunakan program Eviews yang menggunakan metode regresi OLS (Ordinary Least Square), sehingga akan menghasilkan parameter yang masing-masing variabel independen, dimana parameter tersebut menunjukkan besarnya hubungan antara variabel independen dengan variabel

dependen. Untuk mengetahui apakah model regresi yang akan digunakan menggunakan model linier atau log linier maka dapat di uji dengan menggunakan Uji MWD. Uji MWD yang dilakukan adalah sebagai berikut :

H_0 : Y adalah fungsi linear dari variabel independen

H_1 : Y adalah fungsi log linear dari variabel independen

- Hasil Regresi Linier

$$Y = -3.95E+11 + 37848.35X_1 + 142401.8 X_2 - 4.55E+09X_3 - 9.00E+09Z_1$$

$$t = (-3.246493) (1.017111) (2.664975) (-2.766184) (-1.931316)$$

$$R^2 = 0.868442$$

Nilai t hitung koefisien Z_1 pada model linier adalah -1.931316 sedangkan nilai kritis tabel t pada α 5% dengan df 10 adalah 1.812. berarti Z_1 signifikan secara statistik melalui uji t sehingga kita menolak H_0 berarti kita menolak bahwa model fungsi regresi adalah fungsi linier.

- Hasil Regresi Log Linier

$$Y = -107.3605 + 2.247522X_1 + 6.928185X_2 - 1.455369X_3 + 8.55E-12Z_2$$

$$t = (-4.350144) (3.253848) (3.146923) (-3.763227) (1.410102)$$

$$R^2 = 0.959832$$

Nilai t hitung koefisien Z_2 pada model log linier adalah 1.410102 sedangkan nilai kritis tabel t pada α 5% dengan df 10 adalah 1.812. berarti Z_2 tidak signifikan secara statistik melalui uji t sehingga kita menolak H_0 dan menerima H_1 berarti kita menerima bahwa model fungsi regresi adalah fungsi log linier.

Kesimpulan dari metode MWD ini menunjukkan bahwa model yang digunakan adalah model log linier.

Secara statistik langkah analisis yang dilakukan adalah meliputi variabel-variabel independen secara individu, secara serentak dan asumsi klasik.

$$LY = \beta_0 + \beta_1 LX_1 + \beta_2 LX_2 + \beta_3 X_3 + e$$

Keterangan :

LY = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)

β_0 = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = Koefisien elastisitas dari masing-masing variabel yang mempengaruhi jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor.

LX_1 = PDRB Perkapita (Rupiah)

LX_2 = Jumlah Penduduk (jiwa)

X_3 = Suku Bunga Kredit (%).

e = Disturbance

6.3. Pengujian Hasil Regresi

Hasil analisis regresi dengan menggunakan program *Eviews* adalah sebagai berikut :

Tabel 6.1

Hasil Regresi Pajak Kendaraan Bermotor

Dependent Variable: LY
 Method: Least Squares
 Date: 05/11/07 Time: 15:33
 Sample: 1990 2004
 Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-107.0120	25.88964	-4.133392	0.0017
LX1	2.172275	0.711563	3.052821	0.0110
LX2	6.789958	2.295775	2.957588	0.0130
X3	-0.078125	0.021526	-3.629283	0.0040
R-squared	0.951784	Mean dependent var		24.28885
Adjusted R-squared	0.938635	S.D. dependent var		0.672731
S.E. of regression	0.166649	Akaike info criterion		-0.522673
Sum squared resid	0.305491	Schwarz criterion		-0.333860
Log likelihood	7.920050	F-statistic		72.38046
Durbin-Watson stat	1.912267	Prob(F-statistic)		0.000000

Sumber : Data Olah

Adapun hasil regresi dari data yang telah diolah dalam bentuk OLS (*Ordinary Least Square*) adalah sebagai berikut :

$$LY = -107.0120 + 2.172275 LX_1 + 6.789958 LX_2 - 0.078125 X_3$$

$$t\text{-stat} = (-4.133392) \quad (3.052821) \quad (2.957588) \quad (-3.629283)$$

$$R^2 = 0.951784 \quad DW \text{ stat} = 1.912267$$

$$Adj R^2 = 0.938635 \quad F \text{ hit} = 72.38046$$

6.4. Uji Hipotesis

6.4.1. Uji Hipotesis Menggunakan t-Statistik

Uji statistik t merupakan suatu prosedur yang mana hasil sampel dapat digunakan untuk verifikasi kebenaran atau kesalahan hipotesis nul (H_0). Keputusan untuk menerima atau menolak H_0 dibuat berdasarkan nilai uji statistik yang diperoleh dari data. (Widarjono, 2005:56). Untuk itu kita bisa membandingkan nilai t statistiknya dengan nilai t tabelnya. Jika $t \text{ statistik} > t \text{ tabel}$, maka signifikan, berarti ada pengaruh nyata dari variabel independen terhadap variabel dependen serta sebaliknya.

a. Hipotesa Pertama : PDRB Perkapita Berpengaruh Positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB di Propinsi DIY.

- Uji satu sisi

- a. $H_0 : \beta_1 \leq 0$ (PDRB Perkapita tidak berpengaruh dan atau berpengaruh negatif terhadap jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor)

- b. $H_a : \beta_1 > 0$ (PDRB Perkapita berpengaruh positif terhadap jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor)

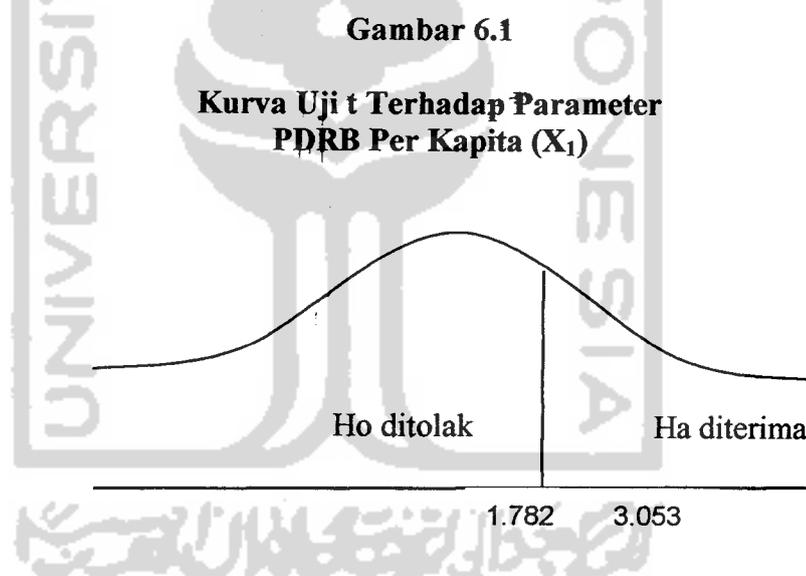
- Mencari nilai nilai t kritis dari tabel.

Dengan interval keyakinan 5% , maka akan diperoleh nilai t tabel sebagai berikut :

$$\begin{aligned} T \text{ tabel} &= \{ \alpha ; df = (n-k) \} \\ &= \{ 5\% ; (15 - 3) \} \\ &= \{ (0,05) ; (12) \} \\ &= 1,782 \end{aligned}$$

- Membandingkan nilai t statistik dengan nilai t kritis menurut tabel.

Dengan menggunakan tingkat interval keyakinan 5% dan df 12, maka diperoleh t tabel sebesar 1,782 sedangkan nilai t statistik sebesar 3.052821 dengan pengujian satu sisi ($t \text{ statistik} > t \text{ tabel}$) sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima, berarti secara individu PDRB Per Kapita berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.



- b. Hipotesa Kedua : Jumlah Penduduk Berpengaruh Positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB di Propinsi DIY.
- Uji satu sisi
 - a. $H_0 : \beta_1 \leq 0$ (Jumlah Penduduk tidak berpengaruh dan atau berpengaruh negatif terhadap jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor)
 - b. $H_a : \beta_1 > 0$ (Jumlah Penduduk berpengaruh positif terhadap jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor)

- Mencari nilai t kritis dari tabel.

Dengan interval keyakinan 5% , maka akan diperoleh nilai t tabel sebagai berikut :

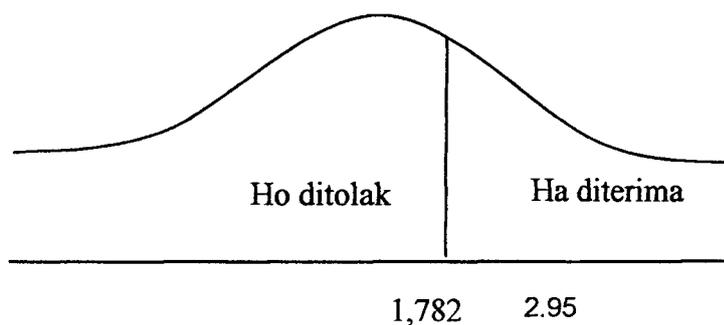
$$\begin{aligned} T \text{ tabel} &= \{ \alpha ; df = (n-k) \} \\ &= \{ 5\% ; (15 - 3) \} \\ &= \{ (0,05) ; (12) \} \\ &= 1,782 \end{aligned}$$

- Membandingkan nilai t statistik dengan nilai t kritis menurut tabel.

Dengan menggunakan tingkat interval keyakinan 5% dan df 12, maka diperoleh t tabel sebesar 1,782 sedangkan nilai t statistik sebesar 2.957588 dengan pengujian satu sisi ($t \text{ statistik} > t \text{ tabel}$) sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima, berarti secara individu Jumlah Penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Gambar 6.2

**Kurva Uji t Terhadap Parameter
Jumlah Penduduk (X_2)**



c. Hipotesa Ketiga : Suku Bunga Kredit Berpengaruh Negatif dan signifikan terhadap penerimaan PKB di Propinsi DIY.

- Uji satu sisi

- a. $H_0 : \beta_1 \geq 0$ (Suku Bunga Kredit tidak berpengaruh dan atau berpengaruh Positif terhadap jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor)

- b. $H_a : \beta_1 < 0$ (Suku Bunga Kredit berpengaruh Negatif terhadap jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor)

- Mencari nilai nilai t kritis dari tabel.

Dengan interval keyakinan 5% , maka akan diperoleh nilai t tabel sebagai berikut :

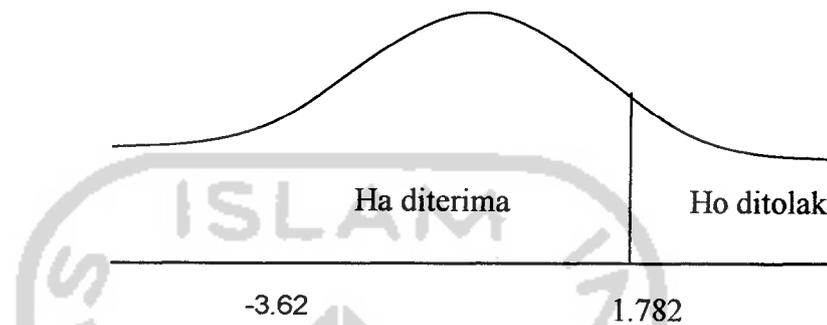
$$\begin{aligned} T \text{ tabel} &= \{ \alpha ; df = (n-k) \} \\ &= \{ 5\% ; (15 - 3) \} \\ &= \{ (0,05) ; (12) \} \\ &= 1,782 \end{aligned}$$

- Membandingkan nilai t statistik dengan nilai t kritis menurut tabel.

Dengan menggunakan tingkat interval keyakinan 5% dan df 12, maka diperoleh t tabel sebesar 1,782 sedangkan nilai t statistik sebesar -3.629283 dengan pengujian satu sisi (t statistik > t tabel) sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima, berarti secara individu Jumlah Penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Gambar 6.3

**Kurva Uji t Terhadap Parameter
Suku Bunga Kredit (X_3)**



Tabel 6.2

Uji Hipotesis Menggunakan t statistik

No	Variabel	T test	T hitung	Keterangan
1	PDRB	3.052821	1.782	Positif dan Signifikan
2	Jumlah Penduduk	2.957588	1.782	Positif dan Signifikan
3	Suku Bunga Kredit	-3.629283	1.782	Negatif dan Signifikan

Sumber : Data Olah

6.4.2. Pengujian Hipotesis dengan F-test (test keseluruhan)

Uji Statistik F merupakan pengujian koefisien regresi secara keseluruhan. Pengujian ini menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel terikat.

Langkah-langkah pengujian statistik F :

1. Membuat Hipotesa

$$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = 0$$

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

2. Kriteria

Ho akan diterima dan Ha akan ditolak bila F statistik < F tabel

Ho akan ditolak dan Ha akan diterima bila F statistik > F tabel

3. Mencari nilai F tabel

Dengan interval keyakinan 5%, maka akan diperoleh nilai F tabel sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 F \text{ tabel} &= \{ \alpha ; df (k-1); (n-k) \} \\
 &= \{ 5\% ; df (3-1); (15 - 3) \} \\
 &= \{ (0,05) ; (2); (12) \} \\
 &= 3.89
 \end{aligned}$$

4. Membandingkan nilai F statistik dengan nilai F menurut tabel.

Dengan melihat nilai hasil regresi pada tabel 6.1. maka akan diperoleh nilai F statistik sebesar 72.38046 hal ini menunjukkan bahwa nilai tersebut signifikan pada $\alpha = 5\%$. Dengan demikian karena nilai F statistik > F tabel, maka Ho ditolak dan Ha diterima yang berarti hipotesa yang menyatakan bahwa PDRB Per Kapita, Jumlah Penduduk dan Suku Bunga Kredit berpengaruh signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah terbukti.

6.4.3. R^2 (Koefisien Determinasi)

Pengujian ini digunakan untuk mendeteksi atau mengukur seberapa besar prosentase kemampuan dari variabel independen (variabel penjelas), dalam menerangkan variasi total dari variabel

dependen (variabel yang dijelaskan). Nilai koefisien determinasi adalah diantara nol dan satu ($0 \leq R^2 \leq 1$).

Menurut hasil regresi yang diperoleh, bahwa nilai R^2 sebesar 0.951784 (atau jika dibulatkan 0,95) artinya adalah variabel independen secara bersama-sama mampu menjelaskan variasi total variasi dependen sebesar 95%, sedangkan sisanya 5% dijelaskan oleh variabel lain di luar model.

6.4.4. Uji Asumsi Klasik

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui (mendeteksi) ada atau tidaknya Heterokedastisitas, Autokorelasi, Multikolinieritas pada hasil regresi yang akan dianalisis.

1. Autokorelasi

Salah satu bentuk asumsi klasik adalah uji autokorelasi. Uji autokorelasi perlu dilakukan karena merupakan peristiwa yang biasa terdapat pada sebagian besar variabel-variabel ekonomi, untuk mendeteksi autokorelasi dilakukan dengan melihat Durbin Watson.

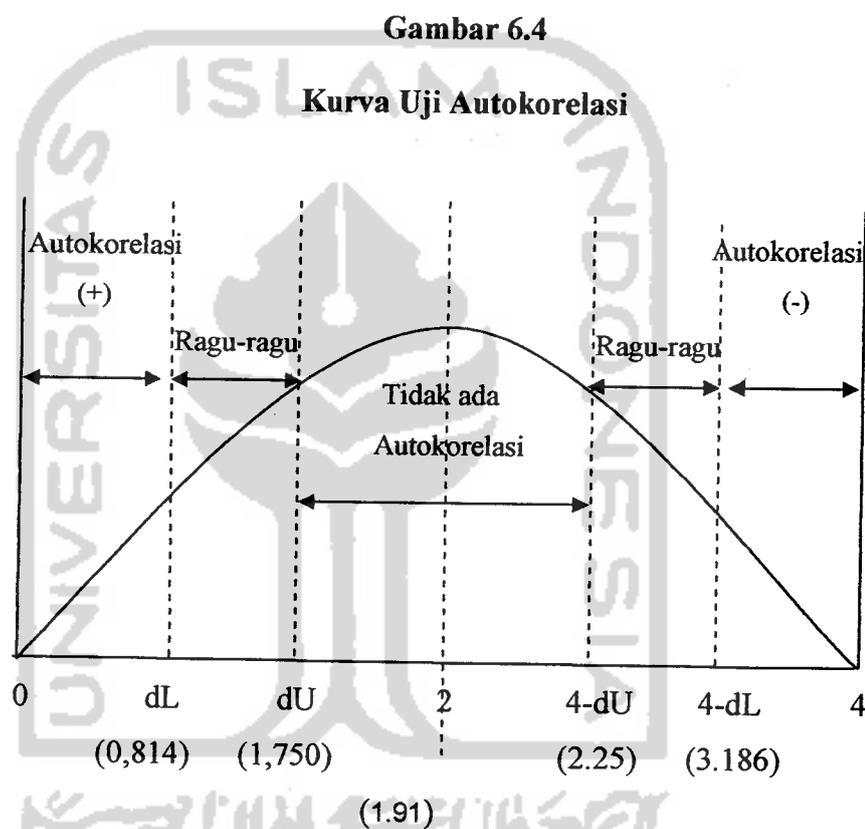
Berdasarkan hasil regresi diperoleh nilai Durbin Watson Statistik sebesar 1.912267 dengan menggunakan $\alpha = 5\%$

1 Nilai tabel DW untuk dL, $(\alpha, k, n) = (0.05; 3; 15) = 0.814$

2 Nilai tabel DW untuk dU, $(\alpha, k, n) = (0.05; 3; 14) = 1.750$

Untuk mengetahui ada tidaknya autokorelasi digunakan uji Durbin Watson, dari hasil uji ini untuk observasi sebanyak 15 dan

variabel bebas 3 dan tingkat kepercayaan 5% dan nilai Durbin Watson (DW-test) sebesar 1.912267 dapat dilihat pada kuva uji autokorelasi di bawah ini:



Kesimpulan Durbin Watson test uji autokorelasi berada pada daerah tidak ada autokorelasi, yaitu dengan nilai Durbin Watson test sebesar 1.912267 berarti terletak antara d_U dan $4-d_U$ maka *tidak terdapat Autokorelasi*.

2. Multikolinieritas

Untuk mengetahui ada atau tidaknya multikolinieritas digunakan uji Multikolinieritas Metode Deteksi Klien yang hasilnya dapat dilihat dengan membandingkan regresi antar variabel independent pada tabel di bawah ini.

Tabel 6.3
Uji Multikolinieritas Dengan Menggunakan Uji Korelasi

Variabel Penjelas	r^2	$</>$	R^2	Kesimpulan
LX1, LX2	0.750333	<	0.951784	Tidak terdapat Multikolinieritas
LX1, X3	0.188555	<	0.951784	Tidak terdapat Multikolinieritas
LX2, X3	0.037333	<	0.951784	Tidak terdapat Multikolinieritas

Sumber : Data Olah

Dari tabel tersebut terlihat bahwa untuk semua pengujian variabel, masing – masing R^2 regresi awal $> r^2$ antar variabel independen. Hal ini berarti bahwa dalam pengujian ini *tidak terdapat multikolinieritas*.

3. Heteroskedastisitas

Untuk mengetahui ada atau tidaknya heteroskedastisitas digunakan uji White Heteroskedasticity Test yang hasilnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 6.4

Deteksi Heterokedastisitas Metode White

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	0.559099	Probability	0.729499
Obs*R-squared	3.554950	Probability	0.615090

Berdasarkan hasil pengujian yang diperoleh dari Uji White dapat disimpulkan bahwa *model terbebas dari Heterokedastisitas* hal ini dapat dilihat dari semua nilai yang diperoleh x^2 (*obs* R-Square*) $3.554950 < x^2$ tabel (11.0705).

6.5. Interpretasi Analisis Data

Berdasarkan Persamaan berikut :

$$LY = \beta_0 + \beta_1 LX_1 + \beta_2 LX_2 + \beta_3 X_3 + e$$

$$\begin{aligned}
 LY &= -107.0120 + 2.172275 LX_1 + 6.789958 LX_2 - 0.078125 X_3 \\
 t\text{-stat} &= (-4.133392) \quad (3.052821) \quad (2.957588) \quad (-3.629283) \\
 R^2 &= 0.951784 \quad \quad \quad DW \text{ stat} = 1.912267 \\
 \text{Adj } R^2 &= 0.938635 \quad \quad \quad F \text{ hit} = 72.38046
 \end{aligned}$$

Keterangan :

LY = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)

β_0 = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = Koefisien elastisitas dari masing-masing variabel yang mempengaruhi jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor.

LX_1 = PDRB Perkapita (Rupiah)

LX_2 = Jumlah Penduduk (jiwa)

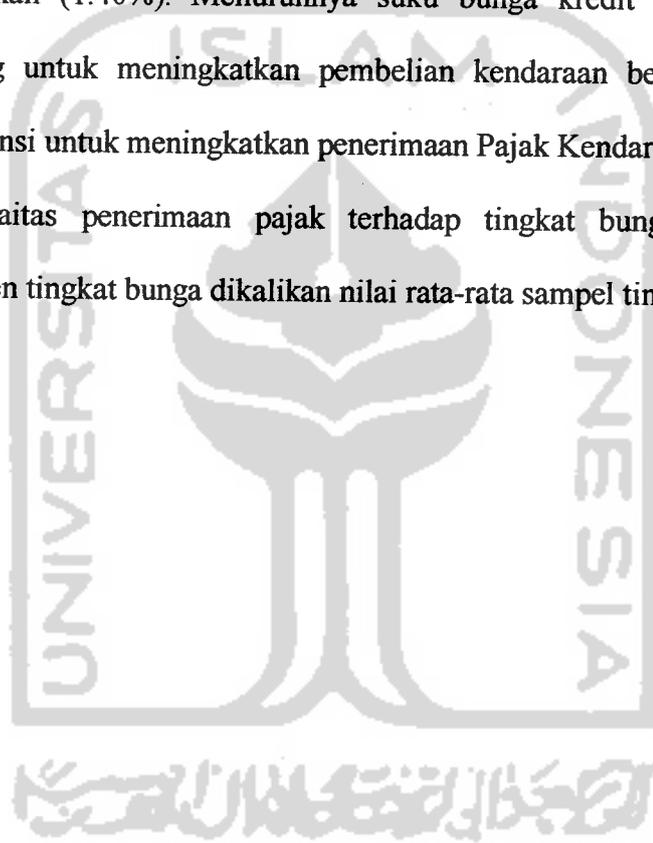
X_3 = Suku Bunga Kredit (%).

e = Disturbance

Nilai koefisien regresi untuk masing-masing variasi independen diinterpretasikan sebagai berikut :

1. Variabel PDRB per kapita terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 2.172275, artinya setiap kenaikan PDRB per kapita sebesar 1 % akan mengakibatkan kenaikan penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar 2.17%. Meningkatnya jumlah PDRB akan menyebabkan jumlah penerimaan pajak Kendaraan bermotor meningkat.
2. Variabel jumlah penduduk terbukti berpengaruh positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar 6.789958. Artinya setiap kenaikan jumlah penduduk 1 % mengakibatkan kenaikan penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar 6.79% *Ceterisparibus*. Peningkatan jumlah penduduk mempunyai peluang untuk meningkatkan pembelian jumlah kendaraan bermotor. Hal ini memungkinkan jumlah peningkatan pajak yang harus dibayarkan oleh penduduk sehingga berpotensi untuk meningkatkan penerimaan pajak.

3. Suku Bunga Kredit terbukti berpengaruh negatif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar 0.078125, artinya setiap menurunnya Suku Bunga Kredit sebesar 1. % akan menyebabkan peningkatan pada penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 1.4036979%, jika dibulatkan (1.40%). Menurunnya suku bunga kredit akan mempunyai peluang untuk meningkatkan pembelian kendaraan bermotor, sehingga berpotensi untuk meningkatkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. (Elastisitas penerimaan pajak terhadap tingkat bunga sama dengan koefisien tingkat bunga dikalikan nilai rata-rata sampel tingkat bunga).



BAB VII

SIMPULAN DAN IMPLIKASI

Skripsi ini mengkaji tentang analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 1990 – 2004. Berdasarkan hasil dari analisis dan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil simpulan dan implikasi sebagai berikut :

7.1. Simpulan

Beberapa simpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan analisis deskriptif diketahui bahwa variabel penelitian baik variabel penerimaan pajak, PDRB, jumlah penduduk, maupun suku bunga kredit mengalami kecenderungan meningkat selama periode penelitian dengan fluktuasi pertumbuhan yang beragam .
2. Secara individual PDRB perkapita riil, jumlah penduduk dan suku bunga kredit berpengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Hal ini ditunjukkan berdasarkan t-hitung masing-masing variabel yang lebih besar dari pada t-tabel atau probabilitasnya lebih kecil dari pada 0,05. Pengaruh masing-masing variabel terhadap penerimaan pajak ditunjukkan oleh koefisien korelasi masing-masing variabel dimana PDRB Perkapita riil berpengaruh Positif, jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif, dan Suku bunga Kredit berpengaruh negatif. Besarnya pengaruh

masing-masing variabel bebas dapat dilihat pada koefisien regresi. Berpengaruh positif artinya jika variabel bebas mengalami peningkatan maka penerimaan pajak akan mengalami peningkatan demikian jika variabel bebas diturunkan maka penerimaan pajak akan turun. Misalnya jika setiap kenaikan PDRB per kapita sebesar 1 % akan mengakibatkan kenaikan penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar 2.17%. Meningkatnya jumlah PDRB akan menyebabkan jumlah penerimaan pajak Kendaraan bermotor meningkat.

3. Secara statistik PDRB per kapita, jumlah penduduk dan suku bunga kredit secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak. Hal ini ditunjukkan dengan nilai F persamaan regresi yaitu 72.38046 yang jauh lebih besar daripada F-tabel yaitu 3.89 .
4. Berdasarkan uji asumsi klasik yaitu uji autokorelasi, multikolinieritas, heteroskedastisitas, model yang disusun dalam penelitian ini dapat dinyatakan valid dan memiliki fungsi prediksi yang kuat karena telah bebas dari gejala asumsi klasik persamaan regresi.

7.2. Implikasi

Berdasarkan hasil analisis data, pembahasan maupun kesimpulan di atas, maka ada beberapa implikasi yang dapat diberikan yang mungkin dapat bermanfaat bagi Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu sebagai berikut :

1. Pemerintah perlu mendukung upaya-upaya pemasaran kendaraan bermotor karena terbukti dengan menurunnya suku bunga kredit akan meningkatkan penerimaan pajak. Misalnya dengan memberikan pinjaman kredit kendaraan bermotor. Namun upaya ini perlu diikuti dengan perbaikan sarana jalan agar masyarakat di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merasa nyaman mengendarai kendaraannya.
2. Pemerintah perlu mendukung produktifitas penduduk terutama imigran dengan memberikan kebijakan terbuka terhadap penduduk migran terutama urbanisasi, untuk terus meningkatkan produktifitasnya, upaya ini juga bukan tanpa resiko. Karena penduduk yang padat akan menimbulkan masalah lain misalnya pengangguran dan kemacetan lalu lintas.
3. Pemerintah perlu mendukung dan membantu segala bentuk produktifitas masyarakat yang mampu menghasilkan barang dan jasa yang berpengaruh besar bagi perkembangan PDRB perkapita. Misalnya saja dengan memberikan bantuan pinjaman kepada UKM.

DAFTAR PUSTAKA

- Armida S. Alisahbana (1998), *Desentralisasi Kebijakan Fiskal*, diambil 5 November 2006, dari: <http://www.google.com>.
- Biro Pusat Statistik, *Daerah Istimewa Yogyakarta dalam angka*, berbagai Edisi, Yogyakarta.
- Biro Pusat Statistik, *Produk Domestik Regional Bruto*, berbagai Edisi, Yogyakarta.
- Biro Pusat Statistik (2001), *Laporan Perekonomian Daerah Istimewa Yogyakarta*, Yogyakarta.
- Departemen Keuangan Indonesia (2005), *Evaluasi Pelaksanaan UU no.34 tahun 2000 tentang Pajak dan Retribusi Daerah*, diambil 21 November 2006, dari: <http://www.google.com>.
- Gujarati, Damodar, 2000, *Ekonometri Dasar*, Jakarta, Erlangga.
- Devas Nick, (1989), *Pembiayaan Pemerintah Daerah*, UI Press, Jakarta
- Prakosa,KB, 2003, *Pajak dan Retribusi Daerah*, UII Press, Yogyakarta.
- Prakosa,KB, 2006, *Hukum Pajak*, UII Press, Yogyakarta.
- Riyadi, Agung, dkk, (2002), *Potensi Pajak dan Retribusi Daerah*, UMS, diambil 5 November 2006, dari: <http://www.google.com>.
- S. Munawir, 2000, *Perpajakan*, Liberti, Yogyakarta.
- Sarnowo Henry, 2005, "Potensi Penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan di Klaten," *Jurnal Ekonomi Pembangunan* vol 8 no 3, 3005-322.
- Siregar Muchtarudin, 1981, *Masalah Ekonomi dan Pengangkutan*, LPFEUI, Jakarta.
- Suparmono, dkk (2005), *Urgensi Pajak dan Penghasilan Daerah dan Struktur PAD Propinsi DIY tahun 1991-2005*, STIE YKPN, Yogyakarta.
- Taufik, Kurniawan, (2002), *Determinan suku bunga Pinjaman*, diambil 5 November 2006, dari: <http://www.google.com>.

Widarjono, Agus, 2005, *Ekonometrika*, Ekonesia, Yogyakarta.



DATA OBSERVASI

OBS	Y	X1	X2	X3
1990	10576532198	1167467.6830	3020837	18.95
1991	13812446286	1223117.0300	3044465	20.87
1992	15673328242	1307347.2070	3068004	19.21
1993	26598902430	1390640.0000	3096064	17.06
1994	35355632566	1503375.0000	3124286	14.96
1995	39694305645	1625415.0000	3154265	15.72
1996	44023951800	1753147.0000	3185384	16.42
1997	48829936790	1760336.0000	3226443	17.60
1998	23059582945	1552379.0000	3251457	22.69
1999	29665665070	1556554.0000	3278599	22.62
2000	34944736735	1607364.0000	3311812	16.55
2001	56045202910	1664059.7470	3342823	17.11
2002	66953503135	1726587.7670	3374968	18.04
2003	87824820800	1792704.6690	3385027	17.04
2004	1.16709E+11	1871319.1980	3411195	14.67

Keterangan :

- Y = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)
- X₁ = PDRB Perkapita (Rupiah)
- X₂ = Jumlah Penduduk (jiwa)
- X₃ = Suku Bunga Kredit (%).

DATA LOGARITMA NATURAL

OBS	LY	LX1	LX2	LX3
1990	23.08190344	13.97034759	14.92104450	2.94180393
1991	23.34883593	14.01691310	14.92883575	3.03831272
1992	23.47522627	14.08351061	14.93653775	2.95543098
1993	24.00413579	14.14527463	14.94564219	2.83673654
1994	24.28872355	14.22322314	14.95471634	2.70537997
1995	24.40447358	14.30127373	14.96426606	2.75493379
1996	24.50799968	14.37692302	14.97408340	2.79850010
1997	24.61160942	14.38101526	14.98689085	2.86789890
1998	23.86134727	14.25529915	14.99461376	3.12192430
1999	24.11325616	14.25798496	15.00292675	3.11883447
2000	24.27703370	14.29010613	15.01300603	2.80638610
2001	24.74942440	14.32477081	15.02232622	2.83966309
2002	24.92726423	14.36165763	15.03189640	2.89259151
2003	25.19860999	14.39923603	15.03487244	2.83556352
2004	25.48294949	14.44215419	15.04257323	2.68580459

Keterangan :

LY = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (Rp)

LX₁ = PDRB Perkapita (Rupiah)

LX₂ = Jumlah Penduduk (jiwa)

X₃ = Suku Bunga Kredit (%).

UJI MWD LINEAR

Dependent Variable: Y
 Method: Least Squares
 Date: 05/11/07 Time: 15:30
 Sample: 1990 2004
 Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-3.95E+11	1.22E+11	-3.246493	0.0088
X1	37848.35	37211.63	1.017111	0.3331
X2	142401.8	53434.57	2.664975	0.0237
X3	-4.55E+09	1.65E+09	-2.766184	0.0199
Z1	-9.00E+09	4.66E+09	-1.931316	0.0823
R-squared	0.868442	Mean dependent var		4.33E+10
Adjusted R-squared	0.815818	S.D. dependent var		2.91E+10
S.E. of regression	1.25E+10	Akaike info criterion		49.59466
Sum squared resid	1.56E+21	Schwarz criterion		49.83068
Log likelihood	-366.9600	F-statistic		16.50299
Durbin-Watson stat	1.224956	Prob(F-statistic)		0.000211

Sumber : Data Olah

UJI MWD LOG LINEAR

Dependent Variable: LY
 Method: Least Squares
 Date: 05/11/07 Time: 15:31
 Sample: 1990 2004
 Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-107.3605	24.67976	-4.350144	0.0014
LX1	2.247522	0.690727	3.253848	0.0087
LX2	6.928185	2.201575	3.146923	0.0104
LX3	-1.455369	0.386734	-3.763227	0.0037
Z2	8.55E-12	6.07E-12	1.410102	0.1888
R-squared	0.959832	Mean dependent var	24.28885	
Adjusted R-squared	0.943765	S.D. dependent var	0.672731	
S.E. of regression	0.159531	Akaike info criterion	-0.571959	
Sum squared resid	0.254501	Schwarz criterion	-0.335942	
Log likelihood	9.289691	F-statistic	59.73888	
Durbin-Watson stat	2.159407	Prob(F-statistic)	0.000001	

Sumber : Data Olah

Regresi Semi Log Linier

Dependent Variable: LY
 Method: Least Squares
 Date: 05/11/07 Time: 15:33
 Sample: 1990 2004
 Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-107.0120	25.88964	-4.133392	0.0017
LX1	2.172275	0.711563	3.052821	0.0110
LX2	6.789958	2.295775	2.957588	0.0130
X3	-0.078125	0.021526	-3.629283	0.0040
R-squared	0.951784	Mean dependent var	24.28885	
Adjusted R-squared	0.938635	S.D. dependent var	0.672731	
S.E. of regression	0.166649	Akaike info criterion	-0.522673	
Sum squared resid	0.305491	Schwarz criterion	-0.333860	
Log likelihood	7.920050	F-statistic	72.38046	
Durbin-Watson stat	1.912267	Prob(F-statistic)	0.000000	

Sumber : Data Olah

Multikolinieritas dengan Deteksi Klien

Dependent Variable: LX1
 Method: Least Squares
 Date: 05/11/07 Time: 15:56
 Sample: 1990 2004
 Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-30.09766	7.095873	-4.241573	0.0010
LX2	2.960230	0.473595	6.250554	0.0000
R-squared	0.750333	Mean dependent var	14.25531	
Adjusted R-squared	0.731128	S.D. dependent var	0.143021	
S.E. of regression	0.074161	Akaike info criterion	-2.241601	
Sum squared resid	0.071497	Schwarz criterion	-2.147195	
Log likelihood	18.81201	F-statistic	39.06943	
Durbin-Watson stat	0.496335	Prob(F-statistic)	0.000030	

Sumber : Data Olah

Dependent Variable: LX1
 Method: Least Squares
 Date: 05/11/07 Time: 15:57
 Sample: 1990 2004
 Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	14.70341	0.260117	56.52622	0.0000
X3	-0.024939	0.014349	-1.738047	0.1058
R-squared	0.188555	Mean dependent var	14.25531	
Adjusted R-squared	0.126136	S.D. dependent var	0.143021	
S.E. of regression	0.133697	Akaike info criterion	-1.062912	
Sum squared resid	0.232374	Schwarz criterion	-0.968505	
Log likelihood	9.971838	F-statistic	3.020807	
Durbin-Watson stat	0.215603	Prob(F-statistic)	0.105815	

Sumber : Data Olah

Dependent Variable: LX2
 Method: Least Squares
 Date: 05/11/07 Time: 15:57
 Sample: 1990 2004
 Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	15.04129	0.082905	181.4291	0.0000
X3	-0.003247	0.004573	-0.710035	0.4902
R-squared	0.037333	Mean dependent var	14.98295	
Adjusted R-squared	-0.036718	S.D. dependent var	0.041851	
S.E. of regression	0.042612	Akaike info criterion	-3.349792	
Sum squared resid	0.023605	Schwarz criterion	-3.255386	
Log likelihood	27.12344	F-statistic	0.504150	
Durbin-Watson stat	0.092716	Prob(F-statistic)	0.490224	

Sumber : Data Olah



Deteksi Heterokedastisitas Metode White

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	0.559099	Probability	0.729499
Obs*R-squared	3.554950	Probability	0.615090

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 05/11/07 Time: 15:33

Sample: 1990 2004

Included observations: 15

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-118.6652	134.6563	-0.881245	0.4011
LX1	15.00002	18.71127	0.801657	0.4434
LX1^2	-0.536703	0.659640	-0.813630	0.4369
LX2	0.922548	0.606243	1.521745	0.1624
X3	0.017195	0.079007	0.217639	0.8326
X3^2	-0.000611	0.002076	-0.294304	0.7752
R-squared	0.236997	Mean dependent var		0.020366
Adjusted R-squared	-0.186894	S.D. dependent var		0.039606
S.E. of regression	0.043149	Akaike info criterion		-3.159154
Sum squared resid	0.016756	Schwarz criterion		-2.875934
Log likelihood	29.69366	F-statistic		0.559099
Durbin-Watson stat	2.580976	Prob(F-statistic)		0.729499

Sumber : Data Olah

Perhitungan Perubahan Tahun Dasar

$$\begin{aligned}
 1. \text{ Ib PDRB } 93 (83) &= \frac{\{\text{PDRB } 93 (83)\}}{\text{PDRB } 92 (83)} \times 100 \\
 &= \frac{445060}{418403} \times 100 \\
 &= 106,3711300
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{PDRB } 92 (93) &= \text{PDRB } 93 (93) \times \frac{100}{\text{Ib PDRB } 93 (83)} \\
 &= 1390640 \times \frac{100}{106,3711302} \\
 &= 1307347,207
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 2. \text{ Ib PDRB } 92 (83) &= \frac{\{\text{PDRB } 92 (83)\}}{\text{PDRB } 91 (83)} \times 100 \\
 &= \frac{418403}{391446} \times 100 \\
 &= 106,8865182
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{PDRB } 91 (93) &= \text{PDRB } 92 (93) \times \frac{100}{\text{Ib PDRB } 92 (83)} \\
 &= 1307347,207 \times \frac{100}{106,8865182} \\
 &= 1307347,207
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 3. \text{ Ib PDRB } 91 (83) &= \frac{\{\text{PDRB } 91 (83)\}}{\text{PDRB } 90 (83)} \times 100 \\
 &= \frac{391446}{373636} \times 100 \\
 &= 104,7666713
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{PDRB 91 (93)} &= \text{PDRB 91 (93)} \times \frac{100}{\text{Ib PDRB 91(83)}} \\
 &= 1223117,03 \times \frac{100}{104,7666713} \\
 &= 1167467,683
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 4. \text{ Ib PDRB 90 (83)} &= \frac{\{\text{PDRB 90 (83)}\}}{\text{PDRB 89 (83)}} \times 100 \\
 &= \frac{373636}{360053} \times 100 \\
 &= 103,7725002
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{PDRB 92 (93)} &= \text{PDRB 93 (93)} \times \frac{100}{\text{Ib PDRB 93 (83)}} \\
 &= 1390640 \times \frac{100}{106,3711302} \\
 &= 103,7725002
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 5. \text{ Ib PDRB 01 (00)} &= \frac{\{\text{PDRB 01 (00)}\}}{\text{PDRB 00 (00)}} \times 100 \\
 &= \frac{4470669}{4318350} \times 100 \\
 &= 103,52725
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{PDRB 01 (93)} &= \frac{\text{Ib PDRB 01 (00)}}{100} \times \text{PDRB 00 (93)} \\
 &= \frac{103,52725}{100} \times 1607364 \\
 &= 1664059,747
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 6. \text{ Ib PDRB 01 (00)} &= \frac{\{\text{PDRB 02 (00)}\}}{\text{PDRB 01 (00)}} \times 100 \\
 &= \frac{4638657}{4470669} \times 100 \\
 &= 103,7575584
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{PDRB 02 (93)} &= \frac{\text{Ib PDRB 01 (00)}}{100} \times \text{PDRB 01 (93)} \\ &= \frac{103,7575584}{100} \times 1664059,747 \\ &= 1726587,764 \end{aligned}$$



DATA JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor
1990	197856
1991	212580
1992	247518
1993	249371
1994	251225
1995	282456
1996	320889
1997	364375
1998	399303
1999	312301
2000	329463
2001	564233
2002	604424
2003	662390
2004	764857



PEMERINTAH PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
BADAN PERENCANAAN DAERAH
(B A P E D A)

Kepatihan, Danurejan, Yogyakarta - 55213
Telepon : (0274) 589583, 562811 (Psw. : 209-219, 243-247) Fax. : (0274) 586712
Website <http://www.bapeda@pemda-diy.go.id>
E-mail : bapeda@bapeda.pemda-diy.go.id

SURAT KETERANGAN / IJIN

Nomor : 070 / 5009

Membaca Surat : Dekan Fak. Ekonomi UII Yk No 297/DEK/10/Bag. Um/IX/2006
Tanggal : 28 September 2006 Perihal : Ijin Penelitian

Mengingat : 1. Keputusan Menteri Dalam Negeri No. 61 Tahun 1983 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelaksanaan Penelitian dan Pengembangan di Lingkungan Departemen Dalam Negeri.
2. Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No. 38 / I 2 / 2004 tentang Pemberian Izin Penelitian di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Dijijinkan kepada :

Nama : NELY RAHMAWATI No. MHSW : 03313076

Alamat Instansi : Condong Catur, Depok, Sleman, Yk

Judul : ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA TAHUN 1991-2005

Lokasi : Propinsi DIY

Waktunya : Mulai tanggal 04 Oktober 2006 s/d 04 Januari 2007

1. Terlebih dahulu menemui / melaporkan diri Kepada Pejabat Pemerintah setempat (Bupati / Walikota) untuk mendapat petunjuk seperlunya;
2. Wajib menjaga tata tertib dan mentaati ketentuan-ketentuan yang berlaku setempat;
3. Wajib memberi laporan hasil penelitiannya kepada Gubernur Kepala Daerah Istimewa Yogyakarta (Cq. Kepala Badan Perencanaan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta);
4. Ijin ini tidak disalahgunakan untuk tujuan tertentu yang dapat mengganggu kestabilan Pemerintah dan hanya diperlukan untuk keperluan ilmiah;
5. Surat ijin ini dapat diajukan lagi untuk mendapat perpanjangan bila diperlukan;
6. Surat ijin ini dapat dibatalkan sewaktu-waktu apabila tidak dipenuhi ketentuan - ketentuan tersebut di atas.

Tembusan Kepada Yth. :

1. Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta
(Sebagai Laporan)
2. Ka. BPKD Prop. DIY;
3. Dekan Fak. Ekonomi - UII, Yk;
4. Yang bersangkutan.

Dikeluarkan di : Yogyakarta
Pada tanggal : 04 Oktober 2006

A.n. GUBERNUR
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
KEPALA BAPEDA PROPINSI DIY
U.b. KEPALA BIDANG PENGENDALIAN


Ir. H. NANANG SLIWANDI, MMA
NIP. 290 022 718