FAKTOR - FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PKB DAN BBN.KB PADA UPT. DIPENDA SAMARINDA

1303723

TESIS

Untuk memenuhi persyaratan
Memperoleh gelar Magister

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
KEKHUSUSAN ADMINISTRASI PEMBANGUNAN

PERPUSTAKAAN PUSAT
UNIVERSITAS BRAWIJAYA MALANG
TES
388.34
AMR
f
2004
k.1

AMRANSYAH
0221100064

PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2004

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

TESIS

FAKTOR - FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PKB DAN BBN.KB PADA UPT. DIPENDA SAMARINDA

Oleh

AMRANSYAH

NIM. 022 1100 064

telah dipertahankan di depan penguji
pada tanggal **25 Juni 2004**
dinyatakan telah memenuhi syarat

Komisi Pembimbing,

Drs. M. Saleh Soeaidy, MA
Ketua

Drs. H. Adam Idris, M.Si
Anggota

Prof. Dr. HR. Riyadi Soeprapto, MS
Anggota

Malang, 26 OCT 2004

Universitas Brawijaya
Program Pascasarjana
Direktur,

Prof. Dr. H. Djanggan Sargowo, dr, SpPD,SpJP (K)
NIP. 130 531 873

Repository Universitas Brawijaya
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
REPOSITORY.UB.AC.ID

PERNYATAAN
ORISINALITAS TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam Naskah TESIS ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah TESIS ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur PLAGIASI, saya bersedia TESIS ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (MAGISTER) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
(UU N0. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70)

Malang, 2 5 JUN 2004

Mahasiswa,

METERAI TEMPEL
6000
ENAM RIBU RUPIAH

Nama : AMRANSYAH
NIM : 0221100064
PS :
PPSUB

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

DAFTAR ISI

HAL

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah 1
1.2. Rumusan Masalah 6
1.3. Tujuan Dan Manfaat Penelitian 7
1.3.1. Tujuan Penelitian 7
1.3.2. Manfaat Penelitian 7

BAB II LANDASAN TEORI

2.1. Penelitian terdahulu 8
2.2. Pelaksanaan *UU No. 25/1999* tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah 10
2.2.1 Tujuan Pokok *UU No.25/1999* 11
2.2.2. Ruang Lingkup Pengaturan 12
2.3. Pengertian Pajak 16
2.3.1 Fungsi Pajak 18
2.3.2 Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB) 20
2.3.3. Pajak Untuk Menutup Defisit 21
2.3.4. Pungutan Untuk Menutupi Defisit 22
2.3.5. Dasar Hukum Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) 23
2.4. Nilai Tukar (*Exchange Rates*) 24
2.4.1 Nilai Tukar dengan Penerimaan Pajak 25

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

2.5. Teori Ekonomi Pembangunan 25
2.6. Teori Pendapatan 28
2.7. Inflasi 33
2.8. Konsep Dan Definisi PDRB 37
2.9. Transportasi dan Jalan 39
2.10. Kebijaksanaan Pemerintah di Bidang Otomotif 40
2.11. Upaya Peningkatan PAD 41
2.12. Kerangka Pikir 43
2.13. Hipotesis 44
2.14. Asumsi 44

BAB III METODELOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian/batasan Wilayah 45
3.2. Rincian Data 45
3.3. Metode Pengumpulan Data 46
3.4. Fokus Penelitian 46
3.5. Teknik Pengumpulan Data 46
3.6. Metode Analisis Data 46
3.7. Prosedur pengujian hipotesis 48
3.8. Definisi Operasional Variabel 49

BAB IV HASIL PENELITIAN

4.1. Sejarah Terbentuknya Kantor Bersama Samsat Kota Samarinda 51
4.1.1 Tugas dan Fungsi Kantor Bersama SAMSAT Samarinda 52
4.1.2 Mekanisme Kerja Kantor Bersama SAMSAT Samarinda 56
4.1.3 Personalia Kantor Bersama SAMSAT Samarinda 67
4.1.4 Struktur Organisasi UPT Dipenda Samarinda 67
4.2. Adminstrasi Samsat 68

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

4.3. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)..... 99
4.4. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)..... 99
4.5. Jumlah Penduduk Kota Samarinda..... 100
4.6 Nilai Kurs Mata Uang Rupiah terhadap Dollar Amerika (US $) 101
4.7 Inflasi Tahun 1995 – 2002..... 103
4.8 PDRB Kota Samarinda Tahun 1995-2002..... 104
4.9 Pertumbuhan Ekonomi 104
4.10. Angkatan Kerja..... 105
4.11 Jumlah Kendaraan Roda 2 Dan 4..... 106

BAB V HASIL PEMBAHASAN

5.1. Pengujian Asumsi Regresi Berganda..... 108
5.2. Analisis Regresi Linier Berganda..... 109

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan..... 114
6.2. Saran-saran..... 115

LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

Repository Universitas Brawijaya
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
REPOSITORY.UB.AC.ID

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, karena berkat Rahmat dan KaruniaNya jualah sehingga tesis ini dapat penulis selesaikan. Tesis ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk meraih predikat Magister Sains bidang Ilmu Studi Ilmu Administrasi Pembangunan pada Program Pascasarjana Universitas Brawijaya Malang bekerja sama dengan Universitas Mulawarman Samarinda.

Tesis ini bertujuan meneliti tentang Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Pada UPT Dipenda Samarinda.

Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak Drs. M.Saleh Soeaidy,MA selaku pembimbing I dan Bapak Drs. Adam Idris,M.Si selaku pembimbing II yang telah banyak mencurahkan pikiran dan meluangkan waktunya serta dengan kesabaran, ketekunan dan kebijaksanaanya dalam membimbing penulis, untuk pembuatan tesis ini.

Penulis juga ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan tesis ini, yang antara lain :

1. Bapak Prof. DR. H. Djanggan Sargowo, dr,SpPD.,SpJP(K) Direktur Pasca Sarjana Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Prof.Ir.H.Rahmat Hernadi,M.Sc, Rektor Universitas Mulawarman Samarina.

3. Bapak. Drs. Adri Patton, M.Si ,Direktur Pascasarjana Fisipol Universitas Mulawarman Samarinda.
4. Semua Staf dan Pengajar Program Pascasarjana Magister Sains Universitas Brawijaya maupun Universitas Mulawarman yang telah membantu berlangsungnya proses belajar mengajar yang baik.
5. Plt. Kepala UPT Dipenda Propinsi Kal-Tim Samarinda Bapak Eddy Kuswadi,SE,MM yang telah memberikan dorongan moril dan arahan serta bantuannya dalam penyelesaiaan tesis ini.
6. Rekan-Rekan di UPT Dipenda Propinsi Kal-Tim Samarinda
7. Rekan-Rekan Seangkatan Program Pascasarjana Magister Sains bidang Ilmu Studi Ilmu Administrasi Negara Minat Administrasi Pembangunan pada Program Pasca Sarjana Universitas Brawijaya Malang bekerja sama dengan Universitas Mulawarman Samarinda.
8. Orangtua, Isteri dan anak-anakku yang tercinta dan tersayang yang telah memberikan dorongan moril dalam penyelesaian tesis ini.

Semoga segala dukungan baik moril, arahan dan bantuan yang diberikan mendapatkan pahala dari Allah SWT. Akhirnya kata semoga karya ilmiah ini dapat bermanfaat terutama bagi penulis sendiri dan siapa saja yang memerlukannya.

Samarinda, 25 Juni 2004

Penulis

Repository Universitas Brawijaya

RINGKASAN

AMRANSYAH, Program Pascasarjana Universitas Brawijaya, 16 Juni 2004. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Pada UPT Dipenda Samarinda; Komisi Pembimbing, Ketua: M. Saleh Soaidy, Anggota: Adam Idris,

Tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran dan hasil analisis hubungan jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan yang bersumber pada PKB dan BBNKB di Kota Samarinda dan Ingin mengetahui faktor–faktor yang paling dominan yang berpengaruh terhadap penerimaan PKB dan BBNKB di Kota Samarinda.

Penelitian ini menggunakan Metode Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis Statistik Deskriptif, dengan fokus penelitian yang meliputi:

jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan yang bersumber pada PKB dan BBNKB di Kota Samarinda

Hasil penelitian dan pembahasan ini sesuai dengan fokus penelitian yang ditetapkan, secara prosedural, bahwa yang menjadi faktor yang paling dominan yang berpengaruh terhadap penerimaan PKB dan BBNKB di Kota Samarinda adalah jumlah kendaraan.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah faktor Jumlah penduduk, Pertumbuhan ekonomi, Tingkat Inflasi, Jumlah Kendaraan.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA
REPOSITORY.UB.AC.ID

SUMMARY

AMRANSYAH, Postgraduete Program Brawijaya University, June 16th 2004. Factors Influencing Income of Motor Vehicle Tax (PKB) and Sales Tax Motor Vehicle at UPT Dipenda Samarinda. Supervisor: M. Saleh Soaidy, Co-supervisor: Adam Idris.

The aim of this research is to obtain the description and analysis effects of the amount of resident, economic growth, inflation rate, and vehicle amount on the income from the source of PKB and BBNKB at the Samarinda and wish to know the most dominant factor, which have an effect on acceptance of PKB and of BBNKB at the Samarinda.

This data method Analysis used in this research is Descriptive Statistical Analysis Method, with research focus covering: the amount of resident, economic growth, inflation rate, and vehicle amount to acceptance from the source of PKB and BBNKB in Samarinda.

The result of this solution and research in correlation with specified research focus procedurally, that the most dominant factor, which have an effect on acceptance of PKB and of BBNKB in Rowan of Samarinda is the amount of vehicle.

Based on the result of the research, it is concluded that factor influencing income from the Motor Vehicle Tax (PKB) and Sales Tax Motor Vehicle, are the Amount of Resident, Economic Growth, Inflation Rate, and the Amount of Vehicle.

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG MASALAH

Pembiayaan pembangunan dalam suatu daerah tentunya berasal dari keuangan daerah yang dimilikinya. Keuangan daerah adalah segala unsur-unsur keuangan atau kekayaan yang menjadi tanggung jawab pemerintah daerah secara keseluruhan (Widagdo, 2001: 3).

Adapun ruang lingkup keuangan daerah adalah; pertama, kekayaan daerah yang secara langsung dilakukan oleh pemerintah daerah sesuai tingkat otonominya masing-masing serta berhubungan langsung dengan pelaksanaan tugas, wewenang, dan tanggung jawab baik dalam bidang pemerintahan maupun dalam bidang pembangunan; kedua, kekayaan milik daerah yang dipisahkan yaitu seluruh uang dan barang yang pengurusannya tidak dimasukkan kedalam APBD tetapi diselenggarakan oleh perusahaan daerah (Widagdo, 2001: 3-4).

Salah satu faktor keberhasilan pembangunan di daerah adalah adanya dukungan pembiayaan dari keuangan daerah yang cukup kuat. Pembiayaan adalah transaksi keuangan daerah yang dimaksudkan untuk menutup selisih antara pendapatan daerah dan belanja daerah (PP No. 25, pasal 1 (14) Tentang Pengelolaan dan Pertanggung jawaban Keuangan Daerah). Tetapi konteks pembiayaan disini adalah sumber-sumber yang mampu menghasilkan keuangan daerah. Dalam hal ini biasa disebut dengan

pendapatan daerah. Secara lebih khusus pendapatan daerah berdasarkan PP No.25 tahun 2000 Tentang Pengelolaan dan Pertanggung jawaban Keuangan Daerah adalah semua penerimaan kas daerah dalam periode tahun anggaran tertentu yang menjadi hak daerah.

Berdasarkan UU No. 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah, maka pendapatan daerah terbagi menjadi, pendapatan asli daerah (PAD), dana perimbangan, pinjaman daerah dan lain-lain penerimaan yang sah.

Dengan diberlakukannya UU No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, kemudian disusul dengan dikeluarkannya UU No 25 Tahun 1999 tentang perimbangan keuangan pusat dan daerah, maka Pemerintah daerah tidak dapat lagi mengandalkan bantuan ataupun subsidi dari Pemerintah Pusat. Hal ini disebabkan Pemerintah Pusat menyerahkan sebagian wewenangnya kepada pemerintah daerah sehingga berakibat pula terhadap penerimaan keuangan daerah. Selama ini bantuan utama dari Pemerintah Pusat terhadap daerah berupa Subsidi Daerah Otonom (SDO) dan Instruksi Presiden (Inpres). Dengan diberlakukannya UU No.25 tahun 1999, maka sebagai gantinya adalah Dana Alokasi Umum (DAU) yang merupakan salah satu komponen dari dana perimbangan. Jumlah DAU ditetapkan sekurang-kurangnya 25% dari penerimaan dalam negeri dalam APBN. Selanjutnya, 10% dari dana tersebut akan dialokasikan kepada propinsi dan sisanya yang 90% dialokasikan kepada pemerintah

kota/kabupaten. Tujuan pengalokasian DAU ini selain dalam kerangka otonomi pemerintahan di tingkat daerah, juga untuk pemerataan kemampuan penyediaan pelayanan publik diantara pemerintah daerah di Indonesia Secara implisit DAU dimaksudkan untuk menetralisir dampak peningkatan ketimpangan antara daerah akibat bagi hasil sumber daya alam (SDA). Sehingga apabila diperhatikan secara cermat jumlah totalnya sangat signifikan (Sukiadi, 2001:3).

Undang-Undang No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan daerah dan Undang-Undang No.25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan daerah telah memberikan wewenang yang luas bagi kota dalam melaksanakan fungsinya. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai daerah Otonom, jelas terlihat kewenangan kabupaten/kota yang sangat luas mencakup seluruh aspek diluar kewenangan yang diberikan kepada Propinsi.

Sumber pendapatan asli daerah (PAD) yang sering dimanfaatkan bahkan semakin ditingkatkan oleh pemerintah daerah adalah penerimaan dari pajak daerah dan retribusi daerah. Hal ini dimungkinkan karena obyek serta subyek pajaknya lebih mudah dan tidak menuntut kreativitas lebih banyak dari Pemerintah daerah dibandingkan dengan sumber-sumber pendapatan asli daerah (PAD) lainnya. Ketentuan tentang pajak daerah dan

retrtibusi daerah diatur dalam UU No.18 Tahun 1997, yaitu kemudian dirubah dengan dikeluarkannya UU No.34 Tahun 2000.

Dalam UU Nomor 34 Tahun 2000 terdapat Pajak Kendaraan dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang merupakan kewenangan Propinsi untuk mengambil pajak sesuai dengan obyek dan subyek pajak yang telah ditentukan. Penerimaan Pajak dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor diatur dalam Pasal 2A UU Nomor 34 Tahun 2000.

Oleh karena itu setiap Pemerintah daerah yang menyadari potensi daerahnya akan berupaya secara kontinyu untuk selalu meningkatkan pendapatan asli daerahnya. Hal ini disebabkan pendapatan asli daerah merupakan tulang punggung keuangan daerah, jika penerimaan sumber dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor meningkat tentunya akan sangat membantu untuk membiayai pembangunan daerah.

Dalam Perkembangan Kota Samarinda pertambahan penduduk dari tahun ke tahun mencatat kenaikan yang cukup berarti. Jumlah penduduk pada tahun 1990 sebesar 413.026 jiwa, meningkat menjadi 521.619 jiwa pada tahun 2000 berarti dalam periode tersebut penduduk kota Samarinda telah bertambah 108.593 atau tumbuh 26,29 persen selama 10 tahun. Namun selalu diimbangi dengan tingkat pertumbuhan ekonomi. Merupakan gambaran yang menggembirakan sebagai dukungan potensial terhadap PAD.

Nilai PDRB Atas Dasar Harga Konstan 1993 umumnya untuk melihat laju pertumbuhan ekonomi dan mengingat perhitungan PDRB Kota Samarinda sudah dalam kondisi tanpa minyak bumi, gas dan hasil-hasilnya. Sehingga analisa keadaan ekonomi Kota Samarinda diharapkan lebih realistis karena tanpa dicampuri adanya unsur migas.

Jumlah Angkatan kerja di Samarinda pada tahun 2000 mencapai 233.000 lebih. Jumlah angkatan kerja dibandingkan dengan penduduk usia kerja atau lebih dikenal sebagai tingkat partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) tercatat sebesar 54,97 %, sedikit menurun bila dibandingkan dengan angka tahun 1999 sebesar 55,78 %.

Untuk Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) realisasi penerimaan BBNKB mengalami fluktuasi. Hal tersebut dapat dilihat pada penerimaan realisasi BBNKB tahun 1998/1999 dimana realisasi penerimaan BBNKB mengalami penurunan dari Rp 10.832.537.590,- menjadi Rp 2.464.597.739,- atau minus 77,2 persen dari penerimaan semula.

Penyebab turunnya penerimaan BBNKB pada tahun 1998/1999 adalah perekonomian negara Indonesia mengalami kemerosotan tajam yang disebabkan oleh jatuhnya nilai kurs rupiah terhadap dollar Amerika. Hal tersebut menyebabkan terjadinya krisis moneter pada tahun 1998/1999 dimana masyarakat Indonesia daya beli kendaraan bermotor mengalami penurunan yang cukup tajam. Dimana pendapatan masyarakat sangat kecil

terhadap daya beli kendaraan dan saat tahun 1998/1999 situasi kondisi negara Indonesia tidak stabil .

Kenaikan pendapatan yang demikian besar disebabkan adanya kebijakan pemerintah tentang kenaikan tarif berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 2000, dan keadaan perekonomian kembali membaik terlihat dari daya beli pembelian kendaraan baru oleh masyarakat.

Oleh karena itu sangatlah penting untuk mengetahui meningkatnya Penerimaan PKB dan BBNKB setiap tahunnya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), Berdasarkan Latar Belakang tersebut maka penelitian ini berjudul " **Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) pada UPT Dipenda Samarinda "**

1.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah diatas, maka rumusan permasalahannya adalah :

1. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi kenaikan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda.
2. Seberapa besar pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, di Kota Samarinda ?

1.3. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1.3.1 TUJUAN PENELITIAN

1) Diperolehnya gambaran dan hasil analisis hubungan jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan yang bersumber pada PKB dan BBNKB di Kota Samarinda.
2) Ingin mengetahui faktor – faktor yang paling dominan yang berpengaruh terhadap penerimaan PKB dan BBNKB di Kota Samarinda.

1.3.2 MANFAAT PENELITIAN

1) Sebagai bahan masukan untuk pengambilan kebijakan Pemerintah Kota Samarinda, khususnya bagi Unit Pelaksana Teknis Pendapatan Daerah terhadap perkembangan penerimaan PKB dan BBNKB.
2) Sebagai gambaran bagi mereka yang berminat untuk melihat lebih jauh dimasa yang akan datang tentang faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Penelitian terdahulu

Penelitian mengenai keuangan daerah di Indonesia masih tergolong sedikit. Namun demikian dalam uraian berikut ini akan dikemukakan, beberap diantara hasil penelitian yang pernah dilakukan para ahli selama ini.

Booth (1977) meneliti mengenai perbandingan pajak antar Propinsi, kapasitas pajak dan kebutuhan pembangunan di Indonesia. Dikemukakannya sistem pajak di Indonesia sangat tersentralisasi dan kurang begitu memberi tekanan terhadap upaya peningkatan kapasitas pajak pada unit Pemerintah yang lebih rendah. Berdasarkan hasil penelitiannya Booth menyimpulkan bahwa manajemen keuangan daerah di Indonesia terlalu lemah dan potensi perpajakan antara daerah yang satu dengan daerah yang lainnya terdapat perbedaan yang tajam. Hal ini disebabkan hampir semua pajak daerah yang potensinya cukup besar telah dijadikan pajak sentral dan dipungut oleh Pemerintah Pusat.

Dengan semaraknya semangat reformasi, terutama setelah pelaksanaan Sidang Istimewa MPR 1999. maka dirasakan penyelenggaraan otonomi daerah dan pembagian sumber daya alam sangat merangsang aspirasi daerah. Salah satu tuntutan reformasi adalah adanya keadilan dalam bidang ekonomi.

Diantara beberapa hal yang dianggap penyebab timbulnya sentralisasi dan kurang adilnya pembagian keuangan antara pusat dan daerah adalah Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang pokok-pokok Pemerintah di Daerah. Oleh karenanya sejak bergantinya Orde baru pada tahun 1998, Pemerintah Pusat mengambil langkah terhadap tuntutan yang berkembang di daerah untuk mengganti Undang-Undangan Nomor 5 Tahun 1974 yang terwujud menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah. Lahirnya Undang-Undang yang baru ini, diharapkan memberikan nuansa baru dalam pelaksanaan otonomi daerah, sehingga diharapkan pelaksanaan pemerintahan, pembangunan dan pelayanan kepada masyarakat dapat dilaksanakan secara optimal.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah Pasal 1 Butir h Otonomi Daearah adalah kewenangan untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai dengan peraturan Perundang-undangan. Sedangkan otonomi untuk Daerah Propinsi diberikan secara merata yang meliputi kewenangan lintas kabupaten dan Kota dan kewenangan yang tidak atau belum dilaksanakan oleh daerah Kabupaten serta kewenangan bidang pemerintah tertentu lainnya.

Hal ini menunjukkan bahwa tujuan pemberian otonomi adalah merupakan hak, wewenang dan kewajiban daerah untuk memungkinkan daerah yang bersangkutan mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri, untuk meningkatkan *efektivitas,* dan *efisiensi* penyelenggaraan pemerintahan

di daerah dalam rangka pelayanan terhadap masyarakat dan pelaksanaan pembangunan. Untuk tercapainya tujuan tersebut maka titik berat otonomi diletakkan didaerah Kabupaten dan daerah Kota dengan pertimbangan bahwa Daerah Kabupaten dan Kota lebih langsung berhubungan dengan masyarakat.

2.2. Pelaksanaan UU No. 25/1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

Dalam ketentuan umum undang-undang ini yang dimaksud dengan perimbangan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah adalah suatu sistem pembiayaan dalam kerangka negara kesatuan yang mencakup pembagian keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah serta pemerataan antar daerah secara proposional, demokrasi, adil dan transparan dengan memperhatikan potensi, kondisi dan kebutuhan daerah, sejalan dengan kewajiban dan pembagian kewenangan tersebut termasuk pengelolaan dan pembagian kewenangan termasuk pengelolaan dan pengawasan keuangannya. Dalam pelaksanaannya, perimbangan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah tersebut disamping mengatur sumber-sumber pembiayaan daerah juga memperhatikan kebutuhan pembiayaan bagi pelaksanaan kewenangan yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Pusat, antara lain pembiayaan bagi politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan, pengelolaan moneter dan fiskal, agama, kewajiban pengembalian pinjaman Pemerintahan Pusat serta subsidi kebutuhan masyarakat.

2.2.1 Tujuan Pokok UU No.25/1999

Tujuan Pokok UU No. 25/1999 adalah :

1. Memberdayakan dan meningkatkan kemampuan perekonomian daerah.
2. Menciptakan sistem pembiayaan daerah yang adil, proporsional rasional, transparan, partisipatif, bertanggung jawab (akuntabel) dan pasti.
3. Mewujudkan sistem perimbangan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah yang mencerminkan pembagian tugas kewenangan dan tanggung jawab yang jelas antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, mendukung pelaksanaan Otonomi Daerah dengan penyelenggaraan pemerintahan daerah yang transparan, memperhatikan partisipasi masyarakat dan pertanggungjawaban kepada masyarakat, mengurangi kesenjanjangan antar daerah dalam kemampuannya untuk membiayai tanggung jawab otonominya dan memberikan kepastian sumber keuangan daerah yang berasal dari wilayah daerah yang bersangkutan.
4. Menjadi acuan dalam alokasi penerimaan negara bagi daerah.
5. Mempertegas sistem pertanggung jawaban keuangan oleh Pemerintah Daerah.
6. Menjadi pedoman pokok tentang keuangan daerah.

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

2.2.2. Ruang Lingkup Pengaturan

Selanjutnya tentang ruang lingkup pengaturannya adalah sebagai berikut (T. Pakpahan, 2001).

a. Dasar dasar pembiayaan Pemerintah Daerah;

1. Pelaksanaan desentralisasi dibiayai atas beban APBD.
2. Pelaksanaan dekonstrasi dibiayai atas beban APBN.
3. Pelaksanaan tugas pembantuan dibiayai atas beban APBN.
4. Penyerahan atau pelimpahan kewenangan Pemerintah Pusat atau penugasan Pemerintah Pusat kepada Bupati/Walikota diikuti dengan pembiayaannya.

b. Sumber-sumber Penerimaan Daerah :

1. Pendapatan Asli Daerah (PAD)
2. Pajak Daerah.
3. Retribusi Daerah.
4. Hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah lainnya yang dipisahkan.
5. Lain-lain PAD yang sah (jasa giro, dan hasil penjualan aset).

a. Dana Perimbangan terdiri dari :

Bagian Daerah dari Pajak Bumi dan Bangunan , Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan dan Sumber Daya Alam ditetap-kan dalam persentase sebagai berikut :

1. Penerimaan Pajak Bumi dan Bangungn 10% untuk Pemerintah Pusat 90% untuk daerah (16,2% Propinsi, 64,8% Kabupaten/Kota dan 9% upah pungut. Selanjutnya 10% bagian pusat dibagi rata untuk Kabupaten/Kota).
2. Penerimaan Bea Perolehan Hak Atas Tanah dan Bangunan, 20% untuk Pemerintah Pusat dan 80% untuk Daerah (16% Propinsi dan 64% Kabupaten/Kota. Selanjutnya 20% bagian Pusat dibagi rata untuk Kabupaten/Kota).
3. Penerimaan Iuran Hak Pengusahaan Hutan (IHPH), 20% untuk pusat dan 80% Daerah (16% propinsi dan 64% Kabupaten/Kota).
4. Penerimaan Provisi Sumber Daya Hutan, 20% untuk Pusat dan 80% Daerah (16% Propinsi, 32% Kabupaten/Kota penghasil, 32% Kabupaten/Kota lainnya dalam propinsi yang bersangkutan).
5. Penerimaan iuran tetap (lend-rent) pertambangan umum, 20% untuk pusat dan 80% daerah (16% propinsi dan 64% Kabupaten/Kota penghasil).
6. Penerimaan iuran eksplorasi dan iuran eksploitasi (royalty) pertambangan umum, 20% untuk pusat dan 80% daerah (16% propinsi, 32% Kabupaten/Kota penghasil, 32% Kabupaten/ Kota lainnya dalam propinsi yang bersangkutan.
7. Penerimaan pungutan pengusahaan perikanan dan pungutan hasil perikanan, 20% untuk pusat dan 80% daerah (dibagikan rata kepada seluruh Kabupaten/Kota).

8. Penerimaan dari pertambangan minyak dari wilayah daerah setelah dikurangi komponen pajak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, 85% pusat dan 15% daerah (3% propinsi, 6% Kabupaten/Kota penghasil, dan 6% Kabupaten/ Kota lainnya dalam propinsi yang bersangkutan)
9. Penerimaan dari pertambangan gas alam dari wilayah daerah setelah dikurangi pajak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, 70% untuk pusat dan 30% daerah (6% propinsi, 12% Kabupaten/Kota penghasil, dan 12% Kabupaten/ Kota lainnya dalam propinsi yang bersangkutan).

b. Dana Alokasi Umum

1. Dimaksudkan untuk memungkinkan upaya menjaga perimbangan/pemerataan antar daerah.
2. Besarnya dana alokasi umum ditetapkan 25% dari penerimaan Dalam Negeri dalam APBN dengan imbangan 10% untuk propinsi dan 90% untuk Kabupaten/Kota.
3. Penentuan besarnya dana alokasi umum untuk masing-masing daerah dilakukan dengan memperhatikan kebutuhan daerah yang tercermin dari potensi penerimaan daerah seperti potensi industri, Sumber Daya Alam, Sumber Daya Manusia dan Produk Domestik Regional Brutto.

c. Dana Alokasi Khusus (DAK)

1. Dana ini dialokasikan untuk membantu pembiayaan kebutuhan tertentu, yaitu yang merupakan program nasional, atau merupakan kegiatan/ program yang tidak terdapat di daerah lain.
2. Dana itu termasuk yang berasal dari dana reboisasi sebesar 40% untuk daerah.
3. Program yang dibiayai dengan dana alokasi khusus harus didampingi dengan dana pendamping yang bersumber dari penerimaan umum APBD.

d. Pinjaman Daerah

Sumber Pinjaman :

1. Dalam negeri (dari Pemerintah Pusat, atau dengan penerbitan obligasi).
2. Luar negeri, dengan persetujuan dan melalui Pemerintah Pusat.

Penggunaan :

1. Pinjaman jangka panjang :

   Untuk membiayai pembangunan prasarana yang merupakan aset daerah, yang dapat menghasilkan penerimaan untuk pembayaran pinjaman ybs. Serta memberikan manfaat bagi pelayanan umum.
2. Pinjaman jangka pendek :

   Hanya dapat dilakukan dalam rangka pengelolaan kas daerah. Pinjaman daerah hanya dapat dilakukan dengan persetujuan

DPRD.Pembayaran pinjaman diprioritaskan dalam APBD. Jumlah pinjaman daerah dibatasi tidak melebihi batas tertentu.

e. Lain-lain penerimaan yang sah (hibah dan dana darurat).

2.3. Pengertian Pajak

Menurut R. Soemitro yang dikutip oleh Mardiasmo (1997 : 1) dalam bukunya Perpajakan menyatakan bahwa :

Pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tiada mendapatkan jasa timbal balik (kontra prestasi), yang langsung dapat ditunjukkan dan yang dapat digunakan untuk membayar pengeluaran umum.

Selanjutnya pengertian pajak menurut Widjaya (1995 : 3), dalam bukunya pelaksanaan pajak penghasilan perseorangan adalah :

Pajak adalah perikatan yang timbul karena undang-undang yang mewajibkan sesorang untuk memenuhi syarat yang ditentukan dalam undang-undang untuk membayar suatu jumlah tertentu kepada negara yang dapat dipaksakan, dengan tiada mendapat imbalan yang secara langsung dapat ditunjuk, yang dapat digunakan untuk membiayai pengeluaran negara.

Kemudian dalam bukunya Perpajakan Tubagus (1992 : 1), Mengemukakan bahwa :

Pajak adalah iuran negara yang dapat dipaksakan yang terutang oleh wajib membayarnya menurut peraturan dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat dituju. Dan gunanya adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum yang berhubungan dengan tugas negara dalam menjalankan pemeritahan.

Definisi pajak menurut Mangkoesoebroto (2000 : 181) adalah :

" Suatu pungutan yang merupakan hak prerogatif pemerintah, pungutan tersebut didasarkan pada Undang-Undang, pemungutannya dapat

dipaksakan kepada subyek pajak untuk mana tidak ada balas jasa yang langsung dapat ditunjukkan penggunaanya".

Sedangkan menurut Usman dan Subroto (1980 : 16) berpendapat bahwa pengertian pajak adalah sebagai berikut :

1. Suatu pungutan oleh Pemerintah.
2. Berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku.
3. Dipergunakan untuk membiayai pengeluaran umum pemerintah.
4. Pemerintah tidak secara langsung memberikan balas jasa kepada pribadi membayar pajak.
5. Pelaksanaannya bilamana perlu dapat dipaksakan.

Jadi dari definisi diatas, dapat disimpulkan bahwa pajak memiliki *unsur-unsur* :

1. Iuran dari rakyat kepada negara

   Yang berhak memungut pajak hanyalah negara, iuran tersebut berupa uang (bukan barang).

2. Berdasarkan undang-undang

   Pajak dipungut berdasarkan atau dengan ketentuan undang-undang serta aturan pelaksanaannya.

3. Tanpa jasa timbal balik atau kontra prestasi dari negara yang dapat secara langsung dapat ditunjuk.

   Dalam pembayaran pajak tidak dapat ditunjukan kontra prestasi induvidual oleh pemerintah.

4. Digunakan untuk membiayai rumah tangga negara

1303723

2.3.1. Fungsi Pajak

Ada dua fungsi pajak yang perlu diketahui, yaitu :

1. Fungsi budgetair

   dimana pajak sebagai sumber dana bagi pemerintah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran.

2. Fungsi regulered (mengatur)

   Dimana pajak sebagai alat-alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijaksanaan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi.

Kenyataannya selain pajak berfungsi sebagai sumber dana dan alat untuk mengatur, disamping itu fungsi pajak pada khususnya untuk negara berkembang seperti di Indonesia adalah :

1. Pajak merupakan alat atau instrumen penerimaan negara, untuk menjalankan tugas-tugas rutin negara diperlukan biaya, demikian juga dalam rangka melaksanakan pembangunan nasional.
2. Pajak merupakan alat untuk mendorong peningkatan investasi.
3. Pajak merupakan alat distribusi, dimana pengenaan pajak dengan tarif progresif dimaksud untuk menggunakan pajak yang lebih tinggi pada golongan yang lebih mampu.

Fungsi budgeter adalah fungsi yang letaknya di sektor publik dan pajak-pajak di sini merupakan suatu alat atau suatu sumber untuk memasukkan uang sebanyak-banyaknya ke dalam kas negara, yang

pada waktunya akan digunakan untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran negara. Pajak-pajak ini terutama akan digunakan untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran rutin dan apabila setelah itu masih ada sisa yang lazimnya disebut *Surplus*, maka surplus ini dapat digunakan untuk membiayai investasi pemerintah.

Surplus ini disebut juga *Public Saving* dan ini merupakan sumber utama untuk membiayai *Public Investment*. Akan tetapi dalam menghadapi kegiatan pembangunan yang demikian besar dan luas, maka pembangunan memerlukan biaya yang sangat besar meskipun pembangunan itu telah direncanakan untuk dilaksanakan secara bertahap. Karena surplus atau public saving itu tidak cukup untuk membiayai pembangunan pada saat ini, maka pemerintah telah berusaha untuk memperoleh dana-dana lain seperti dari hutang luar negeri atau hutan gdalam negeri yang dituangkan dalam bentuk obligasi-obligasi.

Fungsi Mengatur adalah bahwa pajak-pajak digunakan sebagai suatu alat untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu yang letaknya di luar bidang keuangan. Fungsi mengatur ini lazimnya terdapat dalam sektor swasta. Dalam hubungan ini, kebijaksanaan fiskal sebagai suatu alat pembangunan harus mempunyai suatu tujuan yang bersamaan, yaitu secara langsung menemukan dana-dana yang akan digunakan untuk Public Investment dan secara tidak langsung digunakan untuk

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

menyalurkan Private Investment ke arah sektor-sektor yang produktif, maupun digunakan untuk mencegah pengeluaran-pengeluaran yang menghambat pembangunan (Soemitro, 1982).

Kebijaksanaan fiskal sebagai suatu alat pembangunan harus didasarkan atas kombinasi tarif pajak-pajak yang tinggi, baik pajak-pajak langsung maupun pajak-pajak yang tidak langsung, dengan suatu flesibilitas yang berada dalam sistem pengenaan pajak-pajak berupa pembebasan pajak-pajak dan pemberian insentif atau dorongan-dorongan untuk merangsang private investment sebagaimana diharapkan (Soemitro, 1954).

2.3.2. Pengertian Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB)

a. Pajak Kendaraan Bermotor Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor sebagaimana yang diatur di dalam peraturan Daerah Propinsi Kalimantan Timur Nomor 04 Tahun 2002. Yang dimaksud dengan Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digunakan didarat untuk mengangkut barang atau orang yang bukan melalui rel dan digunakan oleh sesuatu kekuatan mesin yang terpasang pada kendaraan itu, demikian pula kereta gandengan.
b. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

   Dengan Bea Balik Nama Kendaraan bermotor (BBN-KB) Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor sebagaimana yang diatur di dalam peraturan Daerah Propinsi Kalimantan Timur Nomor 04 Tahun 2002 .

Penyerahan : Adalah penyerahan kendaraan bermotor dalam hak milik sebagai akibat perjanjian antara dua fihak atau perbuatan satu fihak atau karena keadaan, termasuk juga hibah dan warisan.

B.B.N. I. : Adalah Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang dikenakan terhadap kendaraan Bermotor yang bersangkutan untuk pertama kalinya.

B.B.N.II. Adalah Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang bersangkutan untuk yang kedua kalinya dan seterusnya

2.3.3. Pajak Untuk Menutup Defisit

Defisit Pemerintah dalam memproduksi barang publik dapat ditutup dengan pajak, akan tetapi pemungutan pajak akan menimbulkan beberapa masalah. Apabila pajak yang dikenakan pada masyarakat adalah jenis pajak lump-sum (dikenakan dalam jumlah yang sama pada setiap orang) maka tidak ada masalah dari segi efisiensi karena pajak ini tidak mempengaruhi perilaku masyarakat (hanya menimbulkan efek pendapatan tetapi tidak ada efek substitusi) . Akan tetapi pajak *lump-sum* bertentangan dengan prinsip kemampuan membayar pajak (*ability to pay*). Akibat defisit pemerintah ditutup dengan pajak pendapatan maka dari segi kemampuan membayar pajak pendapatan bersifat adil, tetapi pajak pendapatan menimbulkan efek pendapatan dan efek subtitusi yang menyebabkan perubahan perilaku konsumen sehingga pajak tersebut dikatakan tidak efisien. Pemungutan pajak yang

dimaksudkan untuk menutuf defisit pemerintah dalam memproduksikan suatu barang publik menimbulkan ketidakadilan lain bagi seluruh masyarakat, karena orang yang membayar pajak mungkin tidak menikmati jasa barang publik tersebut.

2.3.4. Pungutan Untuk Menutupi Defisit

Adalah lebih adil apabila defisit perusahaan-perusahaan negara ditutup dengan pungutan bagi orang yang menikmati jasa perusahaan-perusahaan negara tersebut. Masalahnya, apabila jumlah pungutan terlalu tinggi karena dimaksudkan untuk menutup biaya produksi maka output yang diproduksikan akan menjadi terlalu sedikit dan harga menjadi lebih tinggi daripada harga pada tingkat output yang efisien.

Untuk mengatasi masalah ini, perusahaan negara yang bersangkutan dapat mempergunakan kebijaksanaan harga yang kurang menimbulkan inefisiensi dibandingkan dengan sistem harga di mana harga barang per unit sama dengan biaya per unit (Total Revenue = Total Cost , penerimaan total = biaya total). Salah satu cara pengenaan harga suatu barang adalah dengan sistem dua harga . Pada sistem harga ini setiap konsumen harus membayar pungutan atas setiap unit barang yang dikonsumsikan. Selain itu mereka juga harus membayar tambahan pungutan atau pembayaran dalam jumlah yang sama untuk setiap konsumen. Tambahan pungutan tersebut menimbulkan efek subtitusi (*substitution effect*) antara lain pilihan

menjadi langganan (konsumen) perusahaan tersebut atau tidak, tetapi tidak menimbulkan efek substitusi antara tingkat penggunaan atau jumlah penggunaan jasa perusahaan tersebut. Apabila defisit perusahaan negara tersebut kecil sedangkan konsumennya banyak maka pungutan tambahan (uang langganan) akan menjadi sedikit sehingga masalah efisiensi dapat diatasi karena jumlah pungutan tambahan tidak akan menyebabkan konsumen mengurangi permintaan akan jasa/barang perusahaan negara yang dimaksud.

2.3.5. Dasar Hukum Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB)

Dasar hukum pemungutan pajak-pajak daerah Tingkat I adalah sebagai berikut :

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB)

1. Undang-Undang Nomor 27 Prp tahun 1959.
2. Undang-Undang Nomor 10 tahun 1968 jo Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 1969.
3. Undang-Undang Nomor.32 tahun 1957 jo PP Nomor 3 Tahun 1957.
4. Peraturan Daerah Tingkat I Kalimantan Timur Nomor 04 tahun 2002 tentang Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

5. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2003 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
7. Keputusan DPRD Propinsi Kalimantan Timur Nomor 17 Tahun 2002 tentang Persetujuan Penetapan 3 (tiga) buah Rancangan Perda Propinsi Kalimantan Timur tentang Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan, Pajak Kendaraan Bermotor dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor menjadi Peraturan Daerah Propinsi Kalimantan Timur.

2.4. Nilai Tukar (*Exchange Rates*)

Syahrul dkk (2000 : 504) mengatakan bahwa Harga, dimana mata uang suatu negara dapat dikonversikan menjadi mata uang negara lain. Harga ini sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor dan umumnya berubah setiap saat.

Menurut Agmon-Horesh (1994 : 6) menyatakan " Inflasi berpengaruh terhadap lebih dari satu negara dan lebih dari suatu mata uang. Inflasi relatif merupakan faktor utama untuk menyelaraskan perubahan nilai tukar yang tidak terantisipasi sama dengan perubahan tingkat inflasi dan diinflasi yang tidak terantisipasi sama dengan perubahan tingkat inflasi dan disinflasi yang tidak terantisipasi.

Perubahan nilai tukar merupakan kekuatan utama yang mendukung perubahan harga relatif dari input dan output.

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

Jika produk dan keuangan pasar sangat efisien di internasional , tentu diharapkan konsisten berhubungan untuk dipegang. Nilai tukar sangat berpengaruh terhadap inflasi dan nilai tingkat suku bunga.

2.4.1 Nilai Tukar dengan Penerimaan Pajak

Perubahan nilai tukar merupakan kekuatan utama yang mendukung perubahan harga relatif dari input dan output.

" With the dollar as the functional currency, balance- sheet and income-statement items are categorized as to historical exchange rates or as to current exchange rates. Cash, receivable , liabliites, sales, expenses, and taxes are translated using current exchange rates, ehereas inventories, plant and equipment, equity, cost of goods sold, and depreciation are translated at the historical exchange rates existing at the time of the transactions. This differs from the situation where the local currency is used as the functional currencyl here all item are translated at current exchange rates " dikutip dari (Horne : 714)

2.5. Teori Ekonomi Pembangunan

Pertumbuhan ekonomi sebagai ' suatu kenaikan terus-menerus dalam produk per kapita atau per pekerja, seringkali dibarengi dengan kenaikan jumlah penduduk dan biasanya dengan perubahan struktural.

Pertumbuhan ekonomi yang dimaksud ditandai oleh tiga ciri pokok :

1) Laju pertumbuhan pendapatan per kapita dalam arti nyata (riel);

2) Persebaran (distribusi) angkatan kerja menurut sektor kegiatan produksi yang menjadi sumber nafkahnya; dan

3) Pola persebaran penduduk

Usman (1986), mendefinisikan pembangunan ekonomi sebagai berikut : Pembangunan ekonomi adalah suatu proses yang menyebabkan pendapatan perkapita penduduk suatu negara meningkat dalam jangka panjang. Perkembangan ekonomi dapat juga diartikan sebagai perubahan dari struktural karena bermaksud untuk memperluas dasar ekonomi dan lapangan kehidupan dengan arah agar tercapai keseimbangan dalam struktur ekonomi dan kehidupan mayarakat terutama pertumbuhan produksi, baik di lapangan ekspor maupun di lapangan produksi untuk kebutuhan dalam negeri.

Sedangkan Bruce Herrick dan Charles P. Kindleberger (1984) mengartikan pembangunan ekonomi bukan hanya lebih banyak output tetapi juga jenis-jenis yang berbeda dengan apa yang diproduksi sebelumnya, seperti juga halnya dengan perubahan dalam susunan teknik dan institusional yang dengan teknik dan institusi itu output diproduksi dan didistribusikan.

Para ahli ekonomi yang terkenal lainnya seperti Schumpeter dan Ursula Hicks (1934) telah menetapkan perbedaan antara istilah pertumbuhan ekonomi dan pembangunan ekonomi yang lebih lazim dipergunakan. Mereka memastikan bahwa bila pembangunan ekonomi mengacu kepada masalah negara-negara belum berkembang, maka pertumbuhan ekonomi berhubungan dengan masalah negara-negara sudah maju. Bertolak dari

keseluruhan rangka pikirannya, Schumpeter berpendapat bahwa pembangunan itu merupakan perubahan yang tidak bersinambung dan spontan di negara stasioner yang selalu mengubah dan mengganti keadaan keseimbangan yang sebelumnya ada. Sebaliknya, pertumbuhan, menurut Schumpeter, merupakan yang berangsur-angsur dan terus menerus dalam jangka panjang yang terjadi oleh kenaikan umum dalam tingkat tabungan dan penduduk.Menurut Todaro (1995 : 90) Pembangunan Ekonomi berarti suatu proses multidimensional yang melibatkan perubahan – perubahan besar dalam struktur sosial, sikap – sikap masyarakat dan lembaga – lembaga nasional termasuk pula percepatan / akselerasi pertumbuhan ekonomi, ketidakmerataan, dan pemberantasan kemiskinan yang absolut.

Selanjutnya menurut Sadono Sukirno dalam bukunya Rustian Kamaluddin (1990 : 10) ekonomi pembangunan adalah suatu cabang ilmu Ekonomi yang bertujuan untuk menganalisis masalah – masalah ekonomi yang dihadapi oleh negara – negara yang sedang berkembang dan cara – cara untuk mengatasi masalah – masalah itu supaya negara tersebut dapat membangun ekonominya secara tepat.

Menurut Meier dan Baldwin dalam Rustian Kamaluddin (1990 : 8):

Pembangunan Ekonomi merupakan suatu proses, dimana dengan proses itu pendapatan nasional riil suatu perekonomian bertambah selama suatu periode yang panjang. Dan jangka tingkat pembangunan itu lebih besar daripada tingkat pertambahan penduduk, maka pendapatan riil per kapita pun bertambah. (1990 : 8)

Sedangkan menurut Sumitro Djojohadikusumo :

Pembangunan Ekonomi berarti perubahan tata susunan Ekonomi masyarakat secara menyeluruh. Dimana hal ini merupakan proses transformasi yang dalam perjalanan waktu ditandai oleh perubahan struktural, yaitu perubahan pada landasan kegiatan ekonomi maupun pada kerangka susunan ekonomi masyarakat yang bersangkutan dengan tujuan agar tercapainya keseimbangan pada struktur ekonomi.

Menurut Suryana (2000 : 8), Pembangunan Ekonomi adalah : " Suatu proses yang mengakibatkan perubahan besar secara sosial dalam ekonomi ".

Demikian pula yang diutarakan oleh Rustian Kamaluddin (1990 : 8), bahwa pembangunan ekonomi adalah merupakan suatu proses yang menyebabkan pendapatan per kapita penduduk suatu masyarakat (atau bangsa) meningkat dalam jangka panjang.

Selanjutnya Arndt (1992 : 68) mengemukakan bahwa : " tujuan akhir pembangunan ekonomi adalah meningkatkan kesejahteraan nasional keseluruhan penduduk ".

2.6. Teori Pendapatan

Menurut Samuelson dan Nordhaus (1992 : 258) Pendapatan menunjukkan jumlah seluruh uang yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu (biasanya satu tahun). Pendapatan terdiri dari upah, atau penerimaan tenaga kerja, pendapatan dari kekayaan seperti sewa, bunga dan deviden, serta pembayaran transfer atau

penerimaan dari pemerintah seperti tunjangan sosial atau asuransi pengangguran.

Menurut Due (1984 : 243) Dalam arti luas pendapatan terdiri dari keuntungan-keuntungan ekonomis yang diterima seseorang dalam satu periode. Suatu definisi yang lebih terperinci dikembangkan oleh Henry Simons, dan ini merupakan suatu karya klasik atas pajak pendapatan dan diterima secara luas untuk tujuan analisa meskipun tidak secara hukum : pendapatan seseorang periode itu dalam arti ekonomi terdiri dari jumlah aljabar sebagai berikut :

1. Nilai konsumsi selama masa itu yang dibiayai dari faktor pendapatan atau pendapatan transfer (misalnya hadiah-hadiah) yang mengalir ke seseorang selama periode itu atau dibiayai oleh kekayaan yang terkumpul, ditambah (a) barang - barang yang dihasilkan oleh orang itu untuk digunakan sendiri, dan (b) nilai dari penggunaan barang konsumsi yang tahan lama yang dimiliki seperti rumah.
2. Penambahan netto dalam kekayaan pribadi seperti periode itu apakah dari akumulasi tabungan-tabungan netto selama periode itu atau penambahan dalam nilai hak milik yang dimiliki. Tentu saja mungkin jumlah itu negatif, sehingga pendapatan adalah kurang dari konsumsi.

Menurut Sadono Sukirno (56:1991) Apabila pendapatan pribadi dukurangi oleh pajak yang harus dibayar oleh penerima pendapatan, nilai yang tersisa dinamakan pendapatan disposibel."

Jadi pada hakekatnya pendapatan disposibel adalah pendapatan yang boleh digunakan oleh para penerimanya, yaitu semua rumah tangga yang ada dalam perekonomian, untuk membeli barang-barang dan jasa-jasa yang mereka ingini, tapi biasanya tidak semua pendapatan disposibel itu digunakan untuk tujuan konsumsi, sebagian dari padanya ditabung dan sebagian lainnya dipergunakan untuk membayar biaya untuk pinjaman yang dipergunakan untuk membeli barang secara mencicil.

Pendapatan yang diterima oleh sektor rumah tangga berasal dari dua sumber yaitu dari pembayaran gaji dan upah, sewa, bunga dan keuntungan untuk sektor perusahaan, dan dari pembayaran gaji dan upah untuk sektor pemerintah.

Sedangkan menurut Schulte (1981 : 75)dalam buku Analisis Pendapatan Nasional mengatakan :

"Pendapatan perorangan adalah pendapatan total yang diterima setiap rumah tangga dari berbagai sumber setelah dikurangi pajak."

Pendapatan perorangan dapat diperoleh dengan mengurangkan laba perusahaan yang tidak dibagikan, pajak keuntungan dan sumbangan assuransi sosial dari pendapatan nasional, tiga unsur pendapatan nasional yang tidak mencapai rumah tangga. Transfer-Payment yang tidak merupakan bagian pendapatan nasional karena tidak diperoleh melalui proses produksi, harus ditambahkan, karena tersedia bagi keluarga sebagai suatu bentuk pendapatan.

Dari beberapa pengertian pendapatan diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa pendapatan adalah penghasilan secara keseluruhan yang diterima oleh golongan masyarakat dalam suatu periode tertentu yang merupakan imbalan dari usaha yang dilakukannya.

Menurut Gardner Ackley (1993 : 23), pendapatan diartikan sebagai berikut :

" Pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diperolehnya dari jasa – jasa produksi yang diserahkan pada waktu tertentu atau yang diperolehnya dari harta kekayaannya".

Pendapatan sering pula dipakai sebagai cermin atau ukuran dari hasil kemampuan kegiatan – kegiatan ekonomi. Oleh setiap orang dalam berproduksi barang dan jasa pada suatu waktu tertentu.

Selanjutnya Samuelson dan Nordhaus (1992 : 215) mengemukakan tentang pendapatnya sebagai berikut : " pendapatan adalah arus uang yang didapat selama priode tertentu misalnya satu tahun ".

Selanjutnya Hicks (1992 : 201) mengemukakan bahwa pendapatan adalah jumlah yang dapat dibelanjakan oleh seseorang atau sebuah keluarga, selama kurun waktu tertentu, sementara nilai kekayaan orang (atau keluarga) tetap utuh.

Sejalan dengan pendapat di atas, Mulia Nasution (1997 : 65) mengemukakan tentang pendapatan perorangan sebagai berikut : " Personal Income atau Pendapatan perorangan adalah jumlah pembayaran yang diterima masyarakat atau individu baik dari upah, bunga dan deviden".

Pengertian pendapatan individu tersebut di atas, dapat diartikan sebagai seluruh penghasilan yang diterima oleh seseorang dari balas jasa atau faktor – faktor produksi yang dimilikinya. Balas jasa produksi tersebut dapat digolongkan sebagai berikut :

Sewa sebagai balas jasa atas penggunaan tanah, upah atau gaji sebagai balas jasa atas penggunaan tenaga, bunga sebagai balas jasa atas penggunaan penggunaan modal dan berupa keuntungan sebagai balas jasa atas petindak (interpreniur).

Sewa,upah, bunga dan keuntungan ini adalah sebagai pengembalian dari penggunaan faktor – faktor produksi. Sistem perekonomian barter, pengembalian faktor tersebut dapat dinilai dengan barang, sedangkan pada masyarakat ekonomi modern, pengembalian faktor produksi sudah dinilai dengan uang.

Menurut Richard G. Lipsey dkk(1991 : 31), bahwa yang dimaksud dengan pendapatan perorangan atau personal income adalah pendapatan yang dihasilkan oleh atau dibayarkan kepada perorangan sebelum dikurangkan dengan pajak penghasilan perseorangan.

Apabila pendapatan perseorangan dikurangi dengan pajak penghasilan perorangan maka nilai yang tersisa dinamakan pendapatan disposibel.

Dengan demikian pada hakekatnya pendapatan disposibel adalah pendapatan yang boleh digunakan oleh para penerimanya, yaitu semua rumah tangga yang ada dalam perekonomian, untuk membeli barang – barang dan jasa- jasa yang mereka inginkan.

2.7. Inflasi

Menurut Wijaya (1992 : 595) Tiga masalah utama ekonomi makro adalah stabilisasi, pertumbuhan dan kesempatan kerja, serta pemerataan. Stabilitasi ekonomi diukur dengan angka indeks harga umum dengan komponen bermacam – macam komoditi. Gejala kenaikan harga umum yang cepat atau tinggi selama periode waktu tertentu disebut sebagai keadaan inflasi.

Definisi yang benar adalah gejala atau keadaan naiknya tingkat harga dan biaya, yaitu naiknya harga – harga roti, bensin, mobil, naiknya upah, harga tanah, sewa barang – barang modal dan sebagainya. Jadi merupakan kenaikan harga – harga secara umum barang – barang dan jasa – jasa serta faktor – faktor produksi.

Menurut Goeltom (2001 : 2) bahwa Tingginya laju inflasi pada periode laporan terutama didorong oleh:

1. Tingginya ekspektasi inflasi masyarakat,
2. Melemahnya nilai tukar dan
3. Akibat adanya dampak kebijakan pemerintah dibidang harga.

Selain faktor diatas, tekanan inflasi dipengaruhi pula oleh adanya tekanan dari sisi penawaran sehubungan belum membaiknya produksi di sektor industri pengolahan Ekspektasi akan turunnya pendapatan berakibat berkurangnya pengeluaran untuk konsumsi. Dengan kata lain, tekanan inflasi

selama periode laporan maupun periode-periode mendatang bukanlah merupakan demand-pull inflation.

Melalui ***pass through effect***, depresiasi rupiah yang sangat besar selama periode laporan telah menambah tekanan terhadap inflasi traded goods yang selanjutnya semakin menambah tekanan inflasi secara keseluruhan.

Tekanan inflasi dari sisi permintaan (*aggregate demand*) relatif stabil dan diprakirakan justru akan menurun pada periode-periode mendatang. Dengan kata lain, tekanan inflasi selama periode laporan maupun periode-periode mendatang bukanlah merupakan demand-pull inflation sebagaimana definisi umum:

"....the inflation that results when aggregate demand at existing prices chronically exceeds the capacity of the economy to produce goods and services" (Policies for Prosperity, Essays in a Keynesian Mode, James Tobin, MIT Press, 1987).

Sehingga respon kebijakan ekonomi yang diperlukan bukanlah suatu kebijakan untuk meredam permintaan agregat (*demand restriction policy*), semisal kebijakan untuk mengurangi *disposable income* maupun kebijakan yang men-*discourage* pengeluaran konsumsi dan pengeluaran investasi.

Selain itu, tingginya tekanan inflasi juga didorong oleh **meningkatnya ekspektasi kenaikan harga-harga** terkait dengan perkembangan tekanan depresiasi nilai tukar rupiah yang menyebabkan meningkatnya harga-harga bahan baku produksi. Sehubungan dengan rencana dan implementasi kebijakan pemerintah di bidang harga dan pendapatan, Meskipun dampak

secara langsung dari kebijakan pemerintah tersebut belum terlalu dirasakan pada periode laporan, namun demikian munculnya ekspektasi masyarakat sebagai respon terhadap hal tersebut telah menyebabkan penyesuaian harga-harga yang lebih besar daripada yang seharusnya. Selanjutnya ekspektasi masyarakat yang cenderung bias terhadap kenaikan inflasi ini *(inflationary-bias expectation)* telah membentuk **komponen persisten** dalam pergerakan inflasi, yang pada gilirannya mempersulit upaya Bank Indonesia untuk meredam tekanan inflasi. Upaya meredam laju inflasi menjadi lebih sulit mengingat, bahwa tekanan inflasi dari sisi ekspektasi ini secara teori tidak dipengaruhi oleh *stance* kebijakan moneter yang sedang dijalankan, apakah ketat atau longgar, dan upaya meredam inflasi secara drastis akan berakibat total output loss yang besar.

tekanan inflasi dari sisi biaya produksi (cost-push inflation) diperkirakan akan semakin meningkat dan pada akhirnya akan memberikan tekanan yang siginifikan terhadap laju inflasi pada periode-periode mendatang. Pada sisi produksi, permasalahan peningkatan harga-harga faktor produksi ini dalam jangka menengah akan berdampak kepada pengurangan volume produksi untuk menekan biaya. Secara agregat, apabila hal ini terjadi secara meluas di banyak sektor produksi, ditambah dengan faktor-faktor lain seperti terganggunya proses produksi akibat instabilitas keamanan dan unjuk rasa buruh dalam memperjuangkan kenaikan upah, maka dikhawatirkan akan menganggu kestabilan sisi penawaran (*supply shocks*).

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

Oleh karena itu, perkembangan pelaksanaan kebijakan pemerintah di bidang harga dan pendapatan serta dampaknya kepada kenaikan harga faktor produksi perlu terus dicermati agar perumusan kebijakan ekonomi (*kebijakan moneter dan fiskal yang terkoordinasi*) dapat dilakukan secara proporsional dan efektif. Adanya *trade-off* antara inflasi dan output dalam jangka pendek mengharuskan Bank Indonesia dan Pemerintah untuk secara bijaksana melakukan koordinasi untuk menghasilkan kebijakan makro ekonomi yang optimal baik bagi kestabilan harga maupun bagi kelangsungan pemulihan ekonomi. Adanya pandangan bahwa suatu *supply -shock* hanyalah bersifat temporer, sehingga tidak perlu direspon, dan dalam jangka menengah harga-harga akan kembali ke nilainya semula melalui mekanisme penyesuaian alami (*natural adjustment*) adalah suatu pandangan yang terlalu optimis. Besarnya potensi jatuhnya output (*resesi*) selama proses adjustment, dan potensi instabilitas sosial yang seringkali mengikutinya, serta adanya tekanan persisten yang berasal dari ekspektasi inflasi yang terbentuk selama proses adjustment, terlalu penting untuk diabaikan dalam memutuskan untuk tidak melakukan kebijakan apa-apa. Selanjutnya dalam melakukan respon, kebijakan ekonomi yang terlalu menitikberatkan kepada pencapaian laju inflasi yang terlalu rendah, yaitu berupa restrictive demand policy yang bertujuan menekan sisi permintaan semisal kebijakan untuk mengurangi disposable income (peningkatan pajak secara berlebihan) maupun kebijakan yang men-discourage pengeluaran konsumsi dan pengeluaran investasi akan

mengakibatkan semakin besarnya total output loss dan melambatnya pertumbuhan ekonomi.

"The trouble with this prescription is that it will not succed without years of econom stagnation, high unemployment, and lost production, with much more severe consequences for real economic welfare than the inflation itself" (Tobin : 1987)

Maksud dari pengertian diatas adalah masalah tidak akan dapat diselsaikan tanpa ekonomi yang stabil pertahun, pengangguran yang tinggi, tidak ada produktifitas, dengan lebih banyak pelayanan konsekuensi adalah kesejahteraan ekonomi yang nyata daripada inflasi itu sendiri. Namun demikian, kebijakan yang terlalu akomodatif terhadap tekanan inflasi ini akan berakibat ekspektasi inflasi masyarakat semakin membesar sehingga membuat upaya upaya pengendalian kestabilan harga di periode-periode mendatang menjadi semakin sulit. Oleh karena itu, maka respon kebijakan moneter yang diperlukan adalah suatu gradual *disinflationary policy* yang meredam inflasi secara perlahan namun dengan tetap menjaga output loss seminimal mungkin.

2.8. Konsep Dan Definisi PDRB

Dalam perekonomian setiap negara, masing-masing sektor tergantung pada sektor yang lain, satu dengan yang lain saling memerlukan baik dalam tenaga, bahan mentah maupun hasil akhirnya. Sektor industri memerlukan bahan mentah dari sektor pertanian dan pertambangan, hasil sektor industri dibutuhkan oleh sektor pertanian dan jasa-jasa.

Untuk menghasilkan suatu barang atau jasa diperlukan barang lain yang disebut faktor produksi. Total nilai barang dan jasa yang diproduksi di wilayah (regional) tertentu dalam waktu tertentu (satu tahun) dihitung sebagai *Produk Domestik Regional Bruto* (*PDRB*).

Cara perhitungan PDRB dapat diperoleh melalui 3 (tiga) pendekatan (BPS, 1993-2000:2-3), yaitu: pendekatan produksi, pendekatan pendapatan dan pendekatan pengeluaran, yang selanjutnya dijelaskan sebagai berikut:

1. Menurut pendekatan produksi, *PDRB* adalah jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh berbagai unit produksi di suatu wilayah dalam jangka waktu tertentu (satu tahun). Unit-unit produksi tersebut dalam penyajiannya, dikelompokkan menjadi 9 (sembilan) sektor atau lapangan usaha, yaitu: Pertanian, Pertambangan dan Penggalian, Industri Pengolahan, Listrik, Gas dan Air Bersih, Bangunan, Perdagangan, Hotel dan Restoran, Pengangkutan dan Komunikasi, Jasa Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan, Jasa-jasa.
2. Menurut pendekatan pengeluaran, *PDRB* adalah penjumlahan semua komponen permintaan akhir, yaitu:
   1) Pengeluaran konsumsi rumah tangga dan lembaga swasta yang tidak mencari untung.
   2) Konsumsi pemerintah.
   3) Pembentukan modal tetap domestik bruto.
   4) Perubahan stok.

5) Ekspor netto, dalam jangka waktu tertentu (satu tahun). Ekspor netto adalah ekspor dikurangi impor.

3. Menurut pendekatan pendapatan, PDRB merupakan jumlah balas jasa yang diterima oleh faktor produksi yang ikut serta dalam proses produksi dalam suatu wilayah didalam jangka waktu tertentu (satu tahun). Balas jasa faktor produksi yang dimaksud adalah upah dan gaji, sewa rumah, bunga modal dan keuntungan. Semua hitungan tersebut sebelum dipotong pajak penghasilan dan pajak lainnya.

2.9. Transportasi dan Jalan

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara.

Tiap negara, bagaimanapun tingkatan perkembangan ekonominya, dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan *policy* transportasi nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan mana yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional

Tujuan yang hendak dicapai dengan pengembangan ekonomi adalah :

1. Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.

2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.
3. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensupply pasaran dalam negeri.
4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat . (Salim 2000 : 1)

Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pengembangan ekonomi tersebut. Suatu wilayah akan cepat pertumbuhannya secara menyeluruh jika sistem transportasinya baik. Ukuran baik tidaknya sistem transportasi wilayah terletak pada ketersediaan elemen-elemen transportasi yaitu jalan dan jembatan, kendaraan penumpang dan barang.

Jika salah satu elemen ini mengalami gangguan maka sistem transportasi tidak akan bisa berlangsung dengan baik. Dengan tidak berfungsinya sistem transportasi maka akan berpengaruh pada pertumbuhan wilayah dan pengembangan ekonomi.

2.10. Kebijaksanaan Pemerintah di Bidang Otomotif

1. Sasaran Jangka Panjang

Sasaran jangka panjang adalah pengembangan industri otomotif yang efisien dan mempunyai daya saing tinggi di pasar global.

2. Faktor-Faktor yang berpengaruh Dalam Negeri

I. Dari Sisi Industri

- Terpusatnya pemasaran industri otomotif dipasar lokal.
- Ketergantungan yang tinggi atas pasokan komponen dari luar negeri.

II. Dari Sisi Masyarakat

- Tersedianya kendaraan dengan harga yang wajar dan terjangkau.

III. Dari Sisi Pemerintah

- Penyelamatan investasi yang ada akibat krisis ekonomi, serta pengembangan industri otomotif dalam jangka panjang yang memiliki daya saing global.
- Perubahan kearah negatif yang tidak signifikan dari pendapatan pemerintah.

2.11. Upaya Peningkatan PAD

Upaya peningkatan PAD dimasa mendatang diarahkan agar Daerah dapat menggali sumber-sumber PAD sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku. Dalam ketentuan yang baru jenis-jenis pajak dan retribusi yang dapat dipungut oleh daerah sudah ditetapkan. Oleh karena itu, upaya peningkatan PAD lebih diarahkan agar daerah dapat memanfaatkan sumber daya yang tersedia untuk mengoptimalkan sumber-sumber pajak dan retribusi. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah jenis pajak daerah tingkat I terdiri dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB),

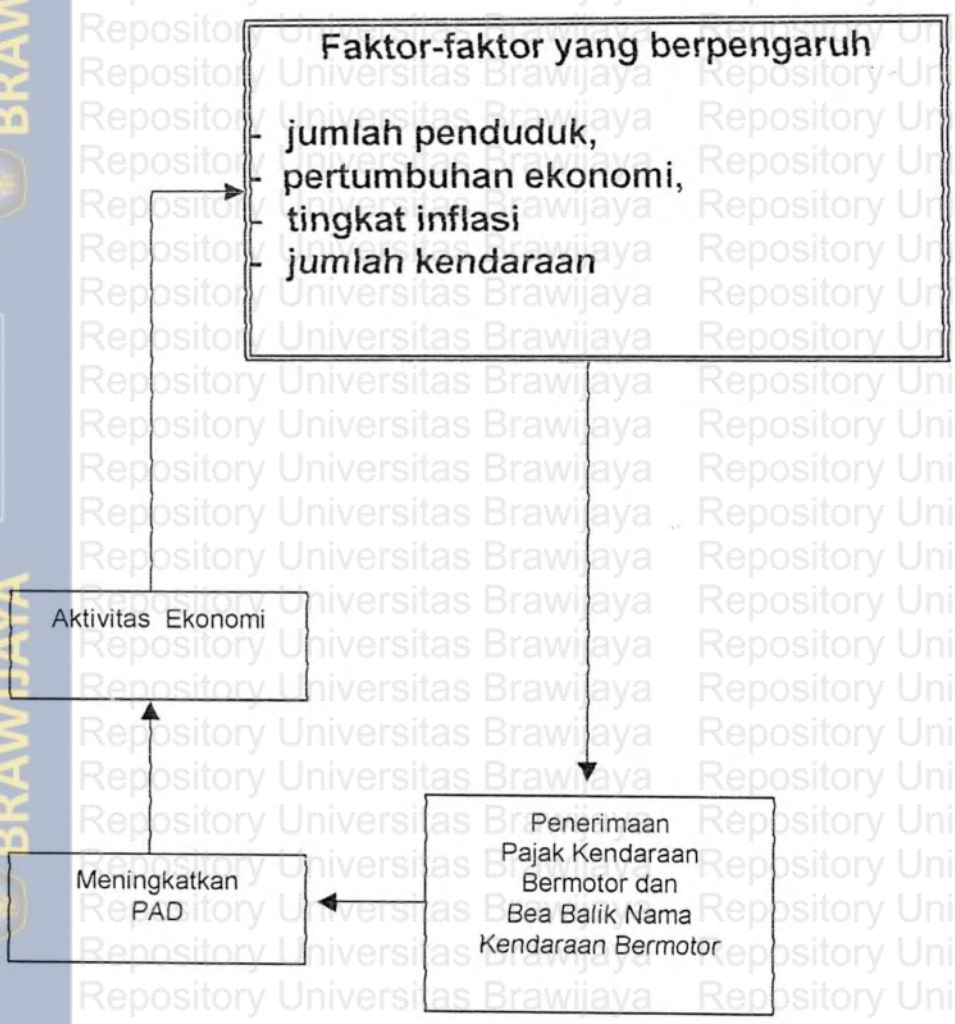
MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), sedangkan jenis pajak daerah tingkat II adalah (1) Pajak Hotel dan Restoran, (2) Pajak Hiburan, (3) Pajak Reklame, (4) Pajak Penerangan Jalan, (5) Pajak Pengambilan dan Pengolahan Bahan Galian Golongan C, (6) Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.

Khusus mengenai PKB (Pajak Kendaraan Bermotor), potensi pajaknya yang dapat digali adalah perluasan dasar pengenaan, yang selama ini hanya berdasarkan Nilai Jual Kendaraan Bermotor, telah diubah dengan mempertimbangkan bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibaat penggunaaan kendaraan bermotor.

Potensi pajak BBN-KB kedua dan selanjutnya yang dapat dikembangkan berdasarkan ketentuan yang baru adalah adanya kewajiban dari penjual kendaraan bermotor untuk melaporkan penjual kendaraan tersebut kepada kepala daerah, disamping tarif yang lama sebesar 5 persen diubah menjadi 1 persen, sehingga dapat mendorong Wajib Pajak untuk melakukan Bea Balik Nama.

2.12. KERANGKA PIKIR



2.13. HIPOTESIS

Yang dimaksud Hipotesis adalah kesimpulan tetapi kesimpulan itu belum final, harus dibuktikan kebenarannya.

Atas dasar uraian diatas maka penulis mengemukakan hipotesis sebagai berikut :

" Diduga bahwa ada pengaruh faktor-faktor jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda "

2.14. ASUMSI

Faktor faktor-faktor jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan berpengaruh terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda sedangkan faktor lainnya diabaikan.

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian/batasan Wilayah

Lokasi yang peneliti lakukan berada di Kota Samarinda Propinsi Kalimantan Timur

3.2. Rincian Data

Rincian data yang diperlukan dalam rangka proses analisa adalah :

1. Data mengenai Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor Kota Samarinda Tahun 1995 s/d 2002.
2. Data mengenai Target dan Realisasi Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda Tahun 1995 s/d 2002.
3. Data mengenai jumlah penduduk
4. Data mengenai pertumbuhan ekonomi
5. Data mengenai Produk Domestic Bruto
6. Data mengenai Jumlah Angkatan Kerja
7. Data mengenai Jumlah Kendaraan Bermotor
8. Data mengenai Nilai Kurs
9. Data mengenai tingkat Inflasi di Kota Samarinda

3.3. Metode Pengumpulan Data

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dan kualitatif Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan-pertanyan yang terkait dan berhubungan dengan topik dari penelitian ini.

3.4. Fokus Penelitian

Mengetahui hubungan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dengan Jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan.

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Sedangkan pengumpulan dengan menggunakan data sekunder dilakukan dengan cara teknik ***Purposive Sampling***. Data sekunder diperoleh dari instansi / lembaga yang dipilih dalam penyediaan data maupun informasi dengan cara melakukan pencatatan langsung. Instnasi yang dimaksud adalah Bank Indonesia via internet situs www.bi.go.id , Badan Pusat Statistik (BPS) Propinsi Kalimantan Timur di Samainda , dan Dinas Pendapatan Propinsi Kalimantan Timur Samarinda (UPT Dipenda Kalimantan Timur Samarinda) di Samarinda.

3.6. Metode Analisis Data

Dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan yang dikemukan dalam rumusan masalah maka diperlukan suatu Metode Analisis yang digunakan

dalam penelitian. Metode Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah/ metode analisis Statistik Deskriptif.

Model analisis yang digunakan sebagai peralatan untuk menguji hipotesis menggunakan Regresi linier berganda. Secara bertahap hubungan antara variabel bebas *(Independent Variabel)* dengan variabel terikat *(dependent variabel)* dapat digambarkan atau diformulasikan sebagai berikut :

$$Y = f[X_1, X_2, X_3, X_4]$$

dapat diturunkan menjadi Persamaan Regresi Linier Berganda menjadi

$$Y = \alpha_o + X_1\beta_1 + X_2\beta_2 + X_3\beta_3 + X_4\beta_4$$

dimana :

Y = Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

X_1 = Jumlah penduduk

X_2 = Pertumbuhan ekonomi

X_3 = Tingkat Inflasi

X_4 = Jumlah Kendaraan

Model persamaan di atas akan diproses dengan menggunakan program komputer SPSS for Windows Ver 10.00 sehingga akan diperoleh hasil-hasil mengenai konstanta, koefisien regresi, koefisien determinasi, koefisien korelasi, uji t, uji F, standar Deviasi, dan lain-lain.

3.7. Prosedur pengujian hipotesis.

Untuk menguji hipotesis terhadap variabel-variabel yang mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dilakukan dengan uji F.

Adapun hipotesis gunakan untuk keperluan uji F adalah sebagai berikut :

H_o : Variabel-variabel independen secara simultan tidak berpengaruh nyata terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

H_i : Variabel-variabel independen secara simultan berpengaruh nyata terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$ ($\alpha = 0,5$; df $N - K$) maka H_o diterima.

$F_{hitung} > F_{tabel}$ ($\alpha = 0,5$; df $N - K$) maka H_i diterima

Untuk mengetahui faktor-faktor variabel independen secara parsial berpengaruh nyata Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dilakukan uji t.

Adapun hipotesisnya adalah sebagai berikut :

H_o : Variabel-variabel independen masing-masing tidak berpengaruh nyata terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

H_i : Variabel-variabel independen masing-masing pengaruh nyata terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($\alpha = 0,5$; df N – K) maka H_o ditolak.

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($\alpha = 0,5$; df N – K) maka H_i ditolak.

3.8. Definisi Operasional Variabel

1. Pajak Kendaraan Bermotor adalah Pungutan yang didasarkan pada perundang-undangan yang dikenakan pada kendaraan bermotor.
2. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah

   B.B.N. I. : Adalah Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang dikenakan terhadap kendaraan Bermotor yang bersangkutan untuk pertama kalinya.

   B.B.N.II. Adalah Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang bersangkutan untuk yang kedua kalinya dan seterusnya
3. Jumlah Penduduk adalah angka jiwa yang menetap disuatu wilayah.
4. Pertumbuhan ekonomi adalah suatu kenaikan terus-menerus dalam produk per kapita atau per pekerja, seringkali dibarengi dengan kenaikan jumlah penduduk dan biasanya dengan perubahan strukural.

5. Tingkat inflasi adalah kenaikan harga – harga secara umum barang – barang dan jasa – jasa serta faktor – faktor produksi.
6. Jumlah kendaraan adalah satuan unit dari kendaraan bermotor.

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1. Sejarah Terbentuknya Kantor Bersama Samsat Kota Samarinda

Dalam upaya untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan sesuai dengan perkembangan ekonomi dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Kalimantan Timur , maka berdasarkan Surat Keputusan Bersama Gubernur Kepala Daerah Kalimantan Timur, Kepala Kepolisian Daerah XII Kalimantan Timur dan Kepala Cabang PT (Persero) AK Jasa Raharja Balikpapan No.237 Tahun 1983, No.SKEP/30/XI/1983 dan No. 01/SW/JR/XII/1983, menetapkan berdirinya wadah yang menampung kegiatan pelayanan terhadap pengurusan STNK,PKB/BBNKB,SWDKLLJ, yaitu dibentuknya Kantor Bersama Sistem Administrasi Manunggal Di Bawah Satu Atap (SAMSAT) di Propinsi Kalimantan Timur, yaitu masing-masing :

1) Kotamadya Dati II Samarinda, berkedudukan di Samarinda;
2) Kotamadya Dati II Balikpapan, berkedudukan di Balikpapan;
3) Kotamadya Dati II Kutai, berkedudukan di Tenggarong dan Bontang;
4) Kotamadya Dati II Pasir, berkedudukan di Tanah Grogot;
5) Kotamadya Dati II Berau, berkedudukan di Tanjung Redeb;
6) Kotamadya Dati II Bulungan, berkedudukan di Tarakan;

Untuk Kotamadya Dati II Samarinda dibentuk pada tanggal 15 Desember 1983, yang lokasinya berada di lingkungan Cabang Dipenda Tingkat I Wilayah Samarinda.

4.1.1. Tugas dan Fungsi Kantor Bersama SAMSAT Samarinda

Kantor Bersama SAMSAT Samarinda dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menhankam/Pangab, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan No.Pol. Kep13/XII/1976; No.311/1976 dan No.Kep.1653/MK/IV/12/1976 tentang peningkatkan pelayanan kepada masyarakat pemilik kendaraan bermotor dan peningkatan pendapatan negara dan daerah. Pada saat ini dasar hukumnya adalah Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian RI, Dirjen Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah dan Direktur Utama PT . (Persero) Jasa Raharja No.Skep/06/X/1999 ; No.973-1228;No.Skep/02/X/1999 tanggal 15 Oktober 1999.

Dibentuknya Kantor Bersama Samsat ditujukan untuk mendekatkan pelayanan pemilik kendaraan bermotor untuk memenuhi kewajibannya, khususnya dalam rangka meningkatkan penerimaan negara dan daerah. Untuk Propinsi Kalimantan Timur penerimaan dari sektor Pajak Daerah, khususnya Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (PKB /BBNKB) merupakan primadona sumber pendapatan daerah yang paling dominan.

Kantor Bersama Samsat Samarinda bukanlah merupakan organisasi yang bersifat struktural, melainkan suatu organisasi yang bersifat fungsional, karena pada dasarnya terdiri dari 3 instansi , dimana masing-masing instansi bertugas dan bertanggung jawab kepada masing-masing induk instansinya.

Dalam mewujudkan kegiatan pelaksanaan Kantor Bersama SAMSAT Samarinda telah dibentuk kelompok kerja Teknis dari masing-masing instansi yang tergabung dalam Kantor Bersama SAMSAT dengan rincian tugas sebagai berikut :

a. Memberikan serta menerima formulir persyaratan pendaftaran kendaraan bermotor.
b. Melakukan penerimaan pendaftaran, penetapan Pajak Kendaraan Bermotor/Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (PKB/BBNKB) , Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) dan biaya administrasi.
c. Melakukan penyimpanan arsip-arsip kendaraan bermotor.
d. Menyerahkan atau memberikan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan surat-surat lainnya.

Dalam melaksanakan tugas-tugasnya Kantor Bersama SAMSAT Samarinda membagi setiap fungsi dan kegiatan kedalam kelompok kerja sehingga proses pelayanan dengan motto satu hari selesai *(one day service)* serta sistem FIFO (First In First Out) agar

lebih cepat, tepat, lancar dan teratur. Adapun kelompok kerja dimaksud terdiri dari 6 kelompok yang uraian tugasnya adalah sebagai berikut :

a) Kelompok Kerja Satu, kelompok kerja ini bertugas untuk memberikan penerangan dan penjelasan, penyiapan dan pendistribusian formulir pendaftaran kepada para wajib pajak yang memerlukannya.

b) Kelompok Kerja Kedua, kelompok kerja ini bertugas untuk mengecek fisik kendaraan, kelompok ini disebut juga kelompok kerja bagian lapangan.

c) Kelompok Kerja Ketiga, kelompok kerja ini bertugas menerima pendaftaran serta meneliti kebenarannya, dan selanjutnya menetapkan berkas yang layak untuk diproses selanjutnya.

d) Kelompok Kerja Keempat, kelompok kerja ini bertuga menerima pembayaran dari para pemohon atau wajib pajak yang untuk selanjutnya diserahkan kepada Bendaharawan Khusus Penerima yang telah ditetapkan.

e) Kelompok Kerja Kelima, kelompok kerja ini bertugas untuk melakukan pemeriksaan akhir dan berkas-berkas kendaraan bermotor yang diolah, untuk kemudian berkas-berkas tersebut diproses dan sekaligus dengan pemesanan/order untuk plat nomor kendaraan bermotor dan penyerahan.

f) Kelompok Kerja Keenam, kelompok kerja ini bertugas menyiapkan, menyesuaikan dan mencocokkan kembali berkas-berkas kendaraan bermotor yang telah diproses untuk kemudian diarsipkan, kelompok kerja ini disebut juga kelompok pengarsipan.

Dalam mengantisipasi banyaknya wajib pajak yang akan menyelesaikan kewajibannya, maka disediakan tempat pelayanan dimana para wajib pajak dapat langsung berhubungan dengan personil/petugas Kantor Bersama SAMSAT Samarinda dengan jumlah loket pelayanan sebanyak dua loket, yaitu Loket I yang merupakan loket pendaftaran dan penetapan, dan Loket II yang merupakan loket pembayaran dan penyerahan.

Adapun fungsi dari masing-masing loket tersebut adalah sebagai berikut :

a. Loket I, yaitu sebagai tempat penelitian dan registrasi kendaraan bermotor, otorisasi data statis kendaraan bermotor, penetapan PKB/BBNKB, penetapan biaya administrasi STNK/TNKB dan pelayanan korektor. Kegiatan pada loket ini mencakup untuk pendaftaran dan penetapan kendaraan baru, perpanjangan STNK, pengesahan STNK , mutasi dan persyaratan khusus.

b. Loket II, yaitu sebagai tempat penerimaan, validasi STNK/pencetakan STNK dan penyediaan TNKB/penyediaan

peneng, penyerahan STNK,TNKB dan peneng. Kegiatan pada loket ini mencakup tugas kasir, bendaharawan khusus penerima serta penyerahan STNK,TNKB dan peneng.

Selain kegiatan pada kedua loket tersebut di atas, juga disertai dengan kegiatan pengelolaan kearsipan, yang dilaksanakan oleh petugas Kantor Bersama SAMSAT Samarinda.

4.1.2. Mekanisme Kerja Kantor Bersama SAMSAT Samarinda

Pada Kantor Bersama SAMSAT Samarinda, tugas , wewenang dan tanggung jawab antara orang-orang atau instansi yang tergabung dalam organisai tersebut telah digariskan secara jelas. Hal itu dimaksudkan agar tugas aparat yang mencerminkan sebagai tugas atas nama organisasi dapat dilaksanakan dengan baik dan lancar.

Untuk dapat melihat mekansme kerja di Kantor Bersama SAMSAT dapat dirinci sesuai dengan pembagian loket pelayanan seperti telah diuraikan diatas.

Mekanisme Kerja Loket I yang terdiri dari personil Kepolisian, petugas Dipenda dan petugas Jasa Raharja adalah sebagai berikut :

1) Petugas POLRI :

a. Penelitian dan Registrasi Identifikasi, meliputi :

- Menerima, meneliti kelengkapan dan keabsahan berkas permohonan.

- Melakukan penelitian pada daftar pencarian barang dan daftar pemblokiran.
- Membubuhkan paraf pada resi formulir pendaftaran yang diterima, memotong dan memberikan resi tersebut kepada pemohon.
- Menerima dan meneliti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor untuk di-cross check dengan dokumen kendaraan bermotor dan jika ternyata ada perbedaan atau kejanggalan, ataupun tercantum dalam daftar pencarian dan pemblokiran berkas, maka pemohon tersebut diselesaikan secara khusus sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- Memberikan dan menetapkan nomor polisi dan nomor BPKB serta menuliskannya pada formulir SPPKB yang juga formulir permohonan STNK, serta membubuhkan paraf pada formulir tersebut.
- Meneruskan berkas permohonan kepada otorisasi data statis kendaraan.

b. Otorisasi Data Statis Kendaraan, meliputi :

- Membuat kartu induk kendaraan bermotor bagi kendaraan bermotor khusus yang sudah menggunakan sistem komputerisasi, dan menyesuaikan dengan aplikasi program.

- Memberikan nomor kartu induk kendaraan secara sistematis.
- Menuliskan identifikasi kepemilikan, jenis, golongan, fungsi kendaraan pada kartu induk kendaraan bermotor untuk kepentingan penetapan besarnya PKB/BBNKB dan SWDKLLJ.
- Membuat order TNKB untuk proses pencetakan TNKB bagi kendaraan baru, perpanjangan STNK dan penggantian nomor kendaraan lainnya.
- Melaksanakan penyimpanan dan penataan kartu induk kendaraan sesuai dengan bulan dan tahun penerbitan kartu induk kendaraan.
- Meneruskan berkas permohonan kepada bagian penetapan PKB/BBNKB dan SWDKLLJ.

2) Petugas Dipenda :

a. Menetapkan besarnya PKB/BBNKB serta denda dalam Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD).
b. Memberikan nomor SKUM dan kohir pada SKPD.
c. Membukukan dalam buku produksi pajak.
d. Menyelesaikan secara khusus apabila terjadi kesalahan penetapan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
e. Meneruskan berkas yang telah disahkan PKB/BBNKB dan dendanya kepada penetapan SWDKLLJ.

3) Petugas Jasa Raharja :

a. Menetapkan SWDKLLJ dan denda serta membubuhkan paraf pada SKPD.

b. Membukukan penetapan.

c. Meneruskan berkas yang telah ditetapkan SWDKLLJ dan dendanya kepada penetapan STNK/TNKB.

Mekanisme Kerja Loket II , yaitu loket pembayaran dan penyerahan adalah sebagai berikut :

1) Petugas POLRI :

a. Mencetak STNK baru/perpanjangan/pengesahan.

b. Mencetak TNKB.

c. Menerima berkas dan tindasan SKPD dari penerima pembayaran.

d. Menyediakan peneng atas dasar SKPD yang telah divalidasi.

e. Meneruskan berkas kepada unit penyerahan STNK, TNKB dan peneng.

2) Petugas Dipenda :

a. Menerima pembayaran sesuai dengan SKPD dan membubuhkan validasi pada SKPD.

b. Meneruskan berkas dan tindasan SKPD kepada petugas pencetak peneng/pencetakan STNK/pengesahan STNK.

c. Menyerahkan lembar asli SKPD yang telah divalidasi kepada pemohon.

d. Mendistribusikan tindasan SKPD kepada Dipenda dan PT. Jasa Raharja.

3) Petugas Jasa Raharja :

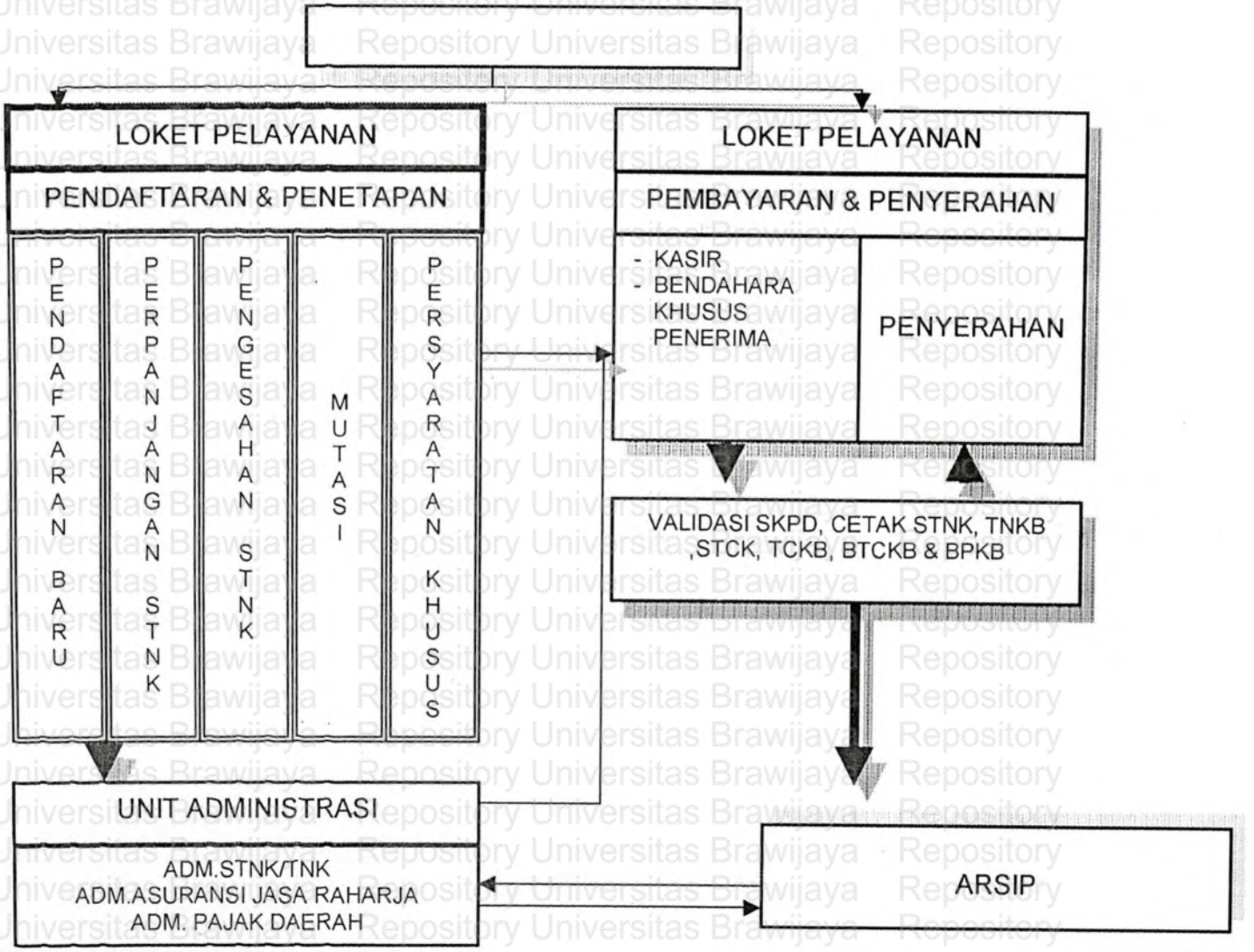
a. Menetapkan SWDKLLJ dan denda serta membubuhkan paraf pada SKPD.

b. Membukukan penetapan.

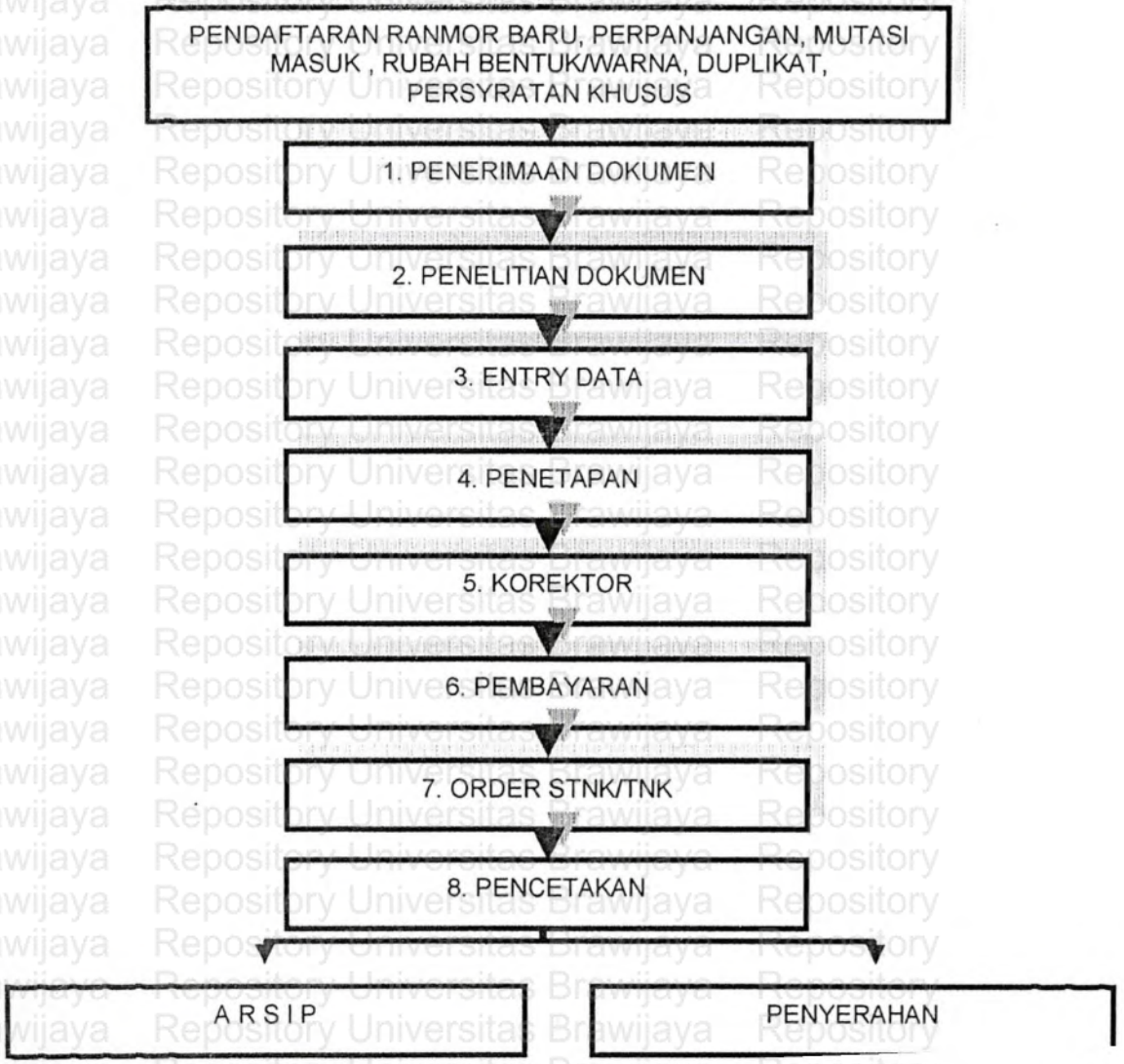
c. Meneruskan berkas yang telah ditetapkan SWDKLLJ dan dendanya kepada penetapan STNK/TNKB.

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Gambar 1
Mekanisme Pelayanan Pada Kantor Bersama Samsat

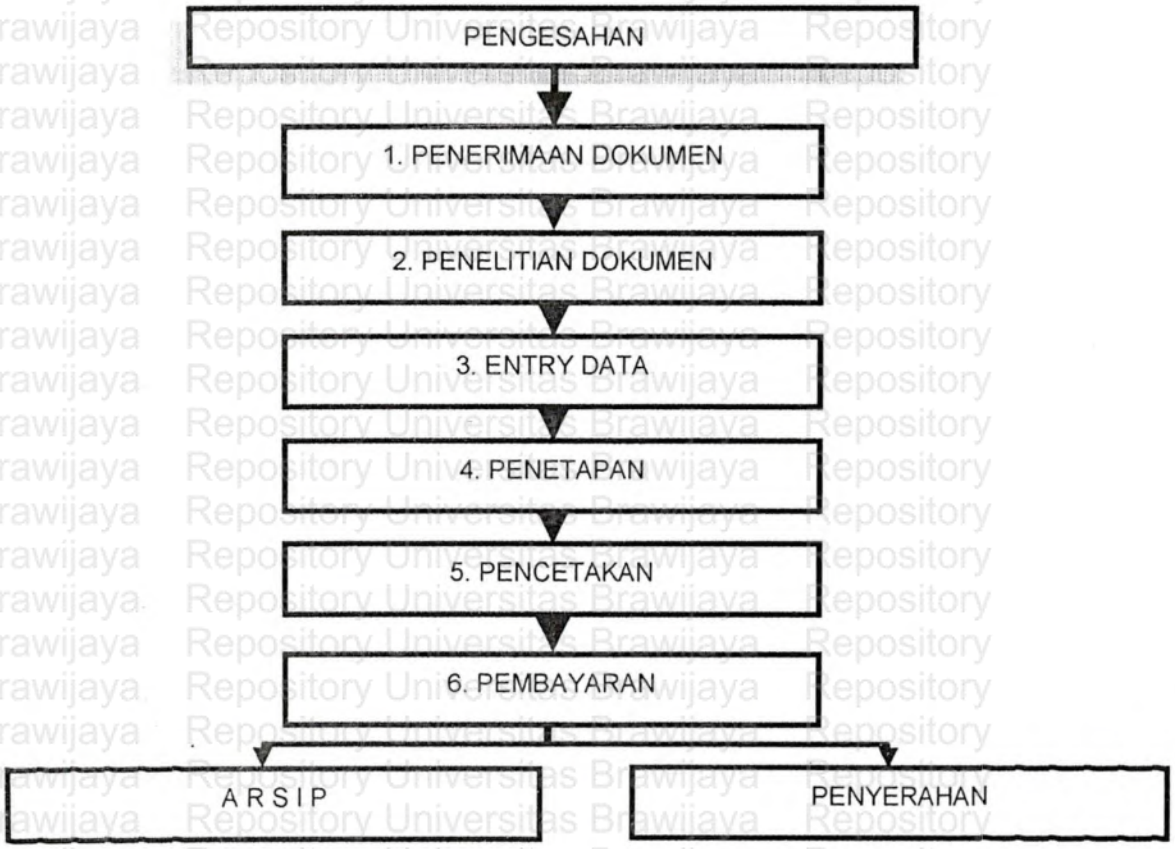


Gambar 2
Sistem Dan Prosedur



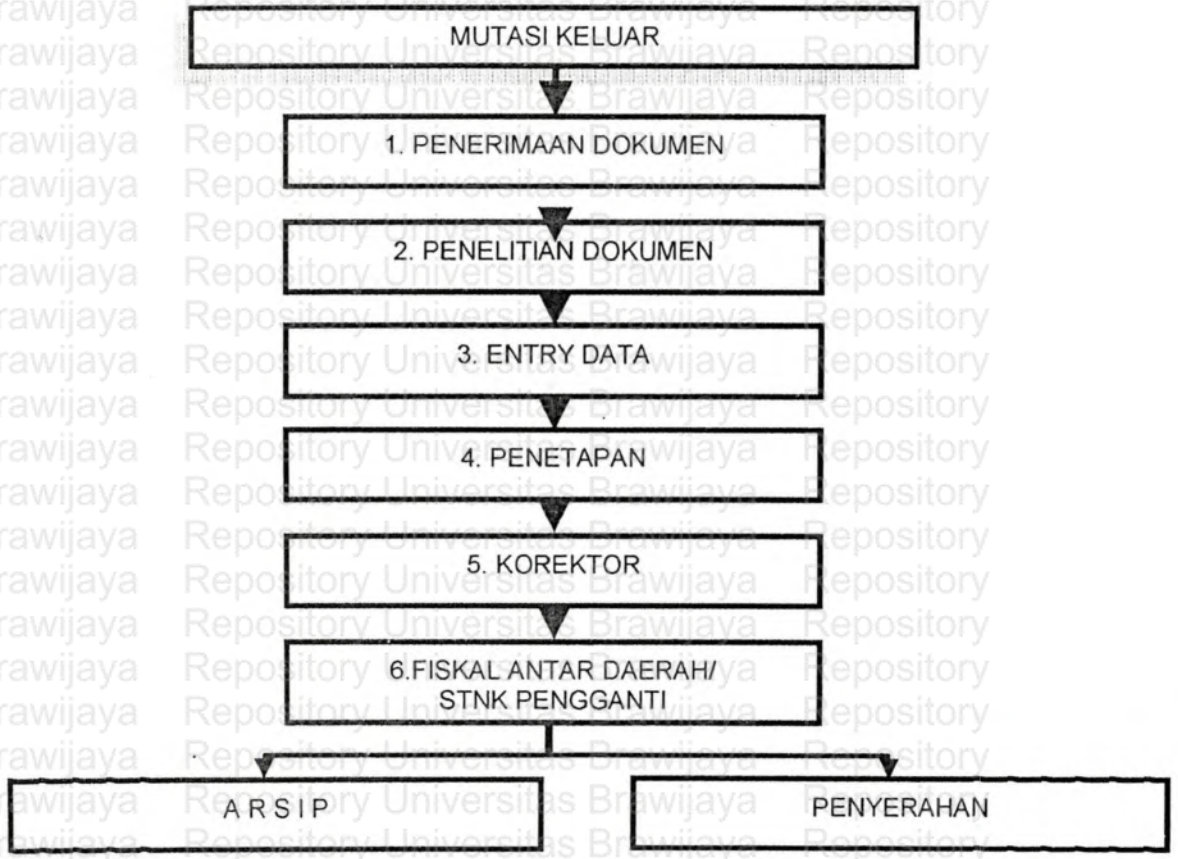
Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Gambar 3
Sistem Dan Prosedur



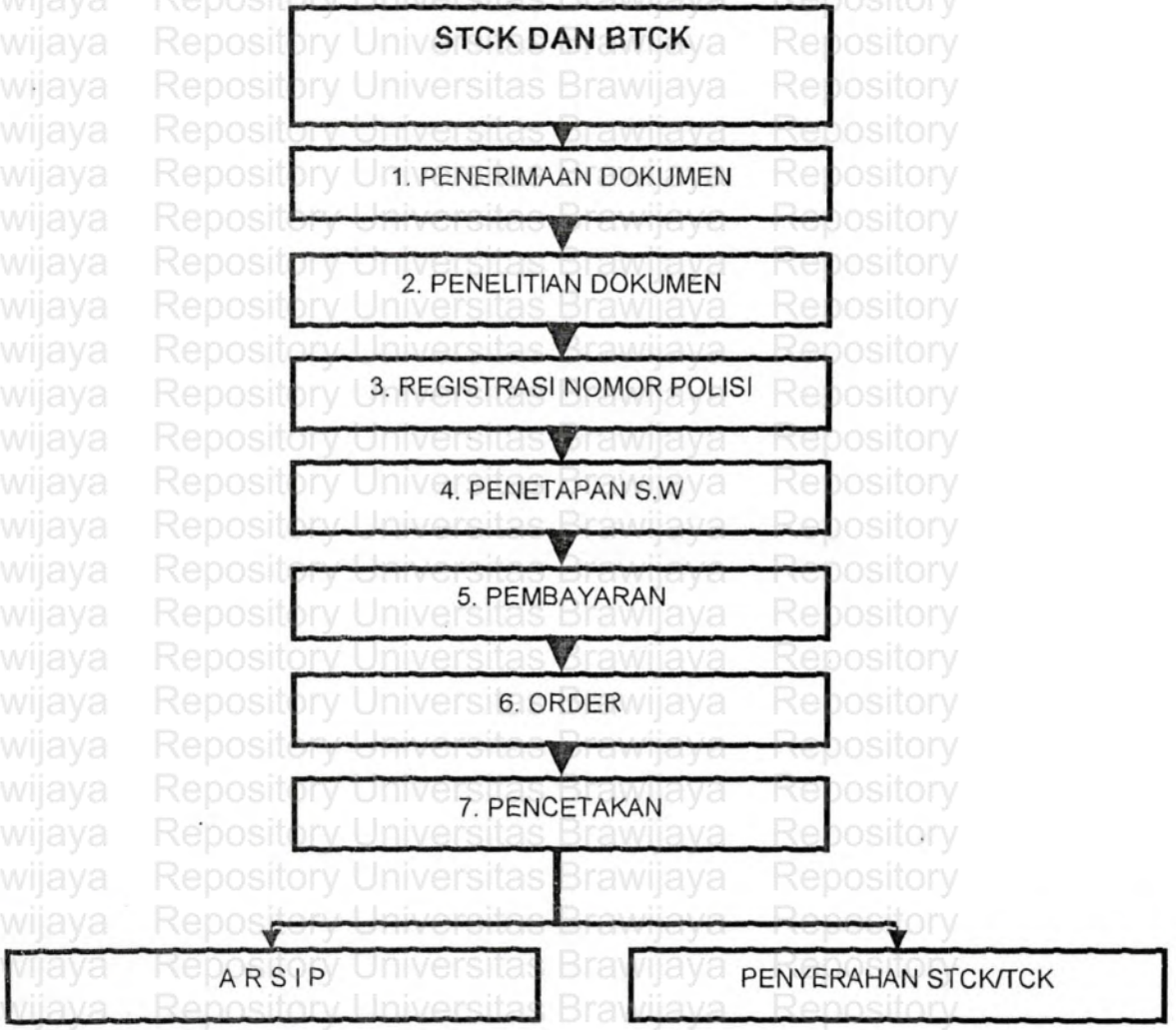
Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Gambar 4
Sistem Dan Prosedur



Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

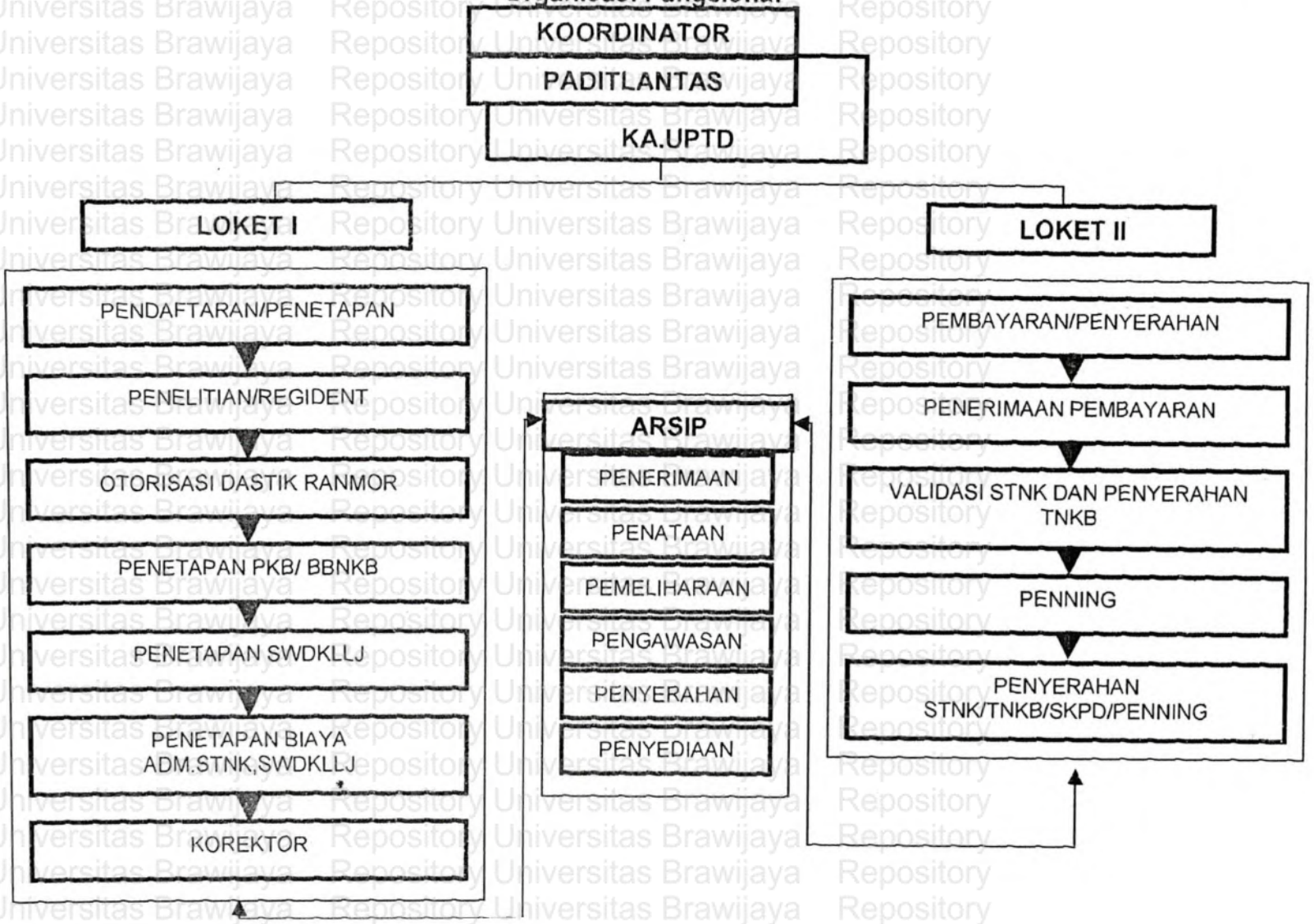
Gambar 5
Sistem Dan Prosedur



MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Gambar 6
Organisasi Fungsional



Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

4.1.3. Personalia Kantor Bersama SAMSAT Samarinda.

Pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap yang merupakan organisasi pemerintah telah mampu meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di dalam memenuhi kewajiban di bidang pendaftaran kendaraan bermotor, pembayaran pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan.

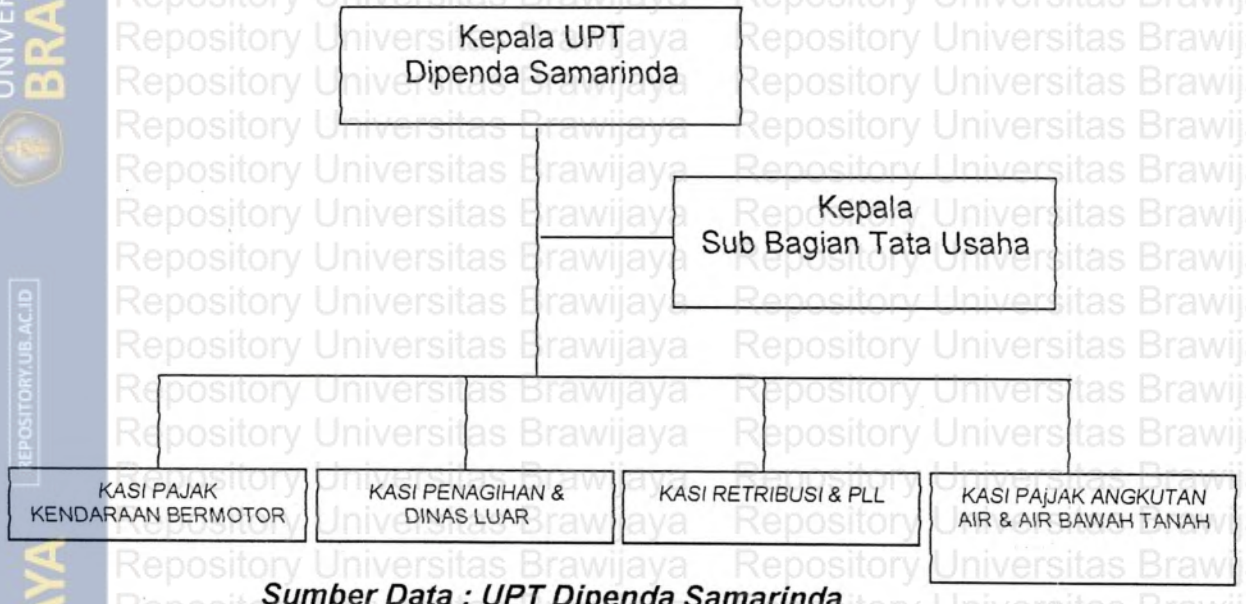
Sejalan dengan tujuannya, yaitu meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam memenuhi kewajiban di bidang pendaftaran kendaraan bermotor serta meningkatkan pendapatan daerah/negara, maka pada Kantor Bersama SAMSAT Samarinda telah ditugaskan sebanyak 37 orang personil yang terdiri dari tiga instansi terkait, yaitu Pegawai Kantor UPT Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Kalimantan Timur Wilayah Samarinda, Petugas Polantas Polwitabes Samarinda dan Petugas PT (Persero) Jasa Raharja Cabang Samarinda.

4.1.4 Struktur Organisasi UPT Dipenda Samarinda

Adanya suatu organisasi yang baik merupakan suatu kekuatan bagi setiap perusahaan / instansi baik BUMN dan BUMD agar pelaksanaan pekerjaan dapat berjalan dengan efektif dan sebagai pedoman maka disusunlah struktur organisasi yang disajikan sebagai berikut pada Gambar 7:

Gambar 7. Struktur Organisasi

Struktur Organisasi Unit Pelaksana Teknis
Dinas Pendapatan Samarinda



Sumber Data : UPT Dipenda Samarinda

4.2 Adminstrasi Samsat

A. Surat Pendataan dan Pendaftaran Kendaraan Bermotor (SPPKB)

1. Dalam Kantor Bersama SAMSAT Propinsi Kalimantan Timur hanya ada satu formulir surat pendataan dan pendaftaran kendaraan bermotor (SPPKB) yang berfungsi sebagai permohonan STNK, pendaftaran kendaraan bermotor, dasar penetapan pajak dan permohonan penetapan SWDKLLJ.
2. Spesifikasi teknis formulir dimaksud pada angka 1 ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri sehingga sama dan seragam seluruh

Indonesia serta diberitahukan kepada instansi terkait didalam SAMSAT.

3. Pengadaan SPPKB dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan Propinsi dan pembiayaannya dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja propinsi.

B. Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD)

1. SKPD :
   a. Merupakan ketetapan besarnya PKB, BBN-KB,SWDKLLJ dan biaya administrasi STNK serta TNKB.
   b. Apabila sudah dibayar/divalidasi berfungsi sebagai tanda bukti pembayaran.
   c. Sebagai persyaratan pengesahan dan pengambilan STNK,TNKB dan Peneng.
2. Spesifikasi teknis SKPD ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri sehingga sama dan seragam seluruh Indonesia serta diberitahukan kepada instansi terkait didalam Samsat.
3. Pengadaan SKPD dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan Propinsi dan pembiayaannya dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja propinsi.

C. Surat Tanda Nomor Kendaran Bermotor (STNK)

1. STNK berfungsi sebagai registrasi dan identifikasi kendaraaan bermotor dengan hak memakai nomor kendaraan bermotor.
2. Penerbitan STNK dilaksanakan oleh Kapolda Kaltim melalui proses administrasi pada Kantor Bersama SAMSAT Propinsi Kalimantan Timur.
3. Masa berlaku STNK sebagai tanda bukti registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor adalah 5 (lima) tahun terhitung sejak pendaftaraan kendaraan bermotor dan setiap tahun diadakan pengesahan kembali serta tidak diganti.
4. Pengadaan dan pembiayaan blanko STNK dilaksanakan oleh Kapolda Kaltim.
5. Spesifikasi teknis STNK ditetapkan oleh Kapolda Kaltim sehingga sama dan seragam di seluruh Indonesia serta diberitahukan kepada instansi terkait didalam SAMSAT.
6. Bersamaan dengan pemberian STNK , kepada pemilik kendaraan bermotor diberikan TNKB.

D. Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (STCK)

1. STCK berfungsi sebagai registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor sementara, dengan hak memakai TCKB yang berfungsi sebagai surat jalan bagi perusahaan perakitan,

dealer dan sub dealer kendaraan bermotor dari satu tempat ke tempat lain sesuai dengan ketentuan.

2. STCK berlaku selama perusahaan tersebut masih beroperasi dengan catatan untuk kendaraan yang memakai STCK tersebut. Lembar formulir Buku Tanda Coba Kendaraan (BTCK) hanya diberikan waktu pemakaian maksimal 14 (empat belas) hari.
3. Bersamaan dengan pemberian STCK/BTCK kepada pemegang kendaraan bermotor diberikan TCKB.
4. Spesifikasi teknis STCK ditetapkan oleh Kapolda Kaltim sehingga sama dan seragaam diseluruh Indonesia serta diberitahukan kepada instansi terkait didalam SAMSAT.
5. Pengadaaan dan pembiayaan blangko STCK dilaksanakan oleh Kapolda Kaltim sedangkan BTCK dilaksanakan oleh Ditlantas Kepolisian Daerah dan P.T Jasa Raharja (Persero) Cabang dengan beban secara proporsional.
6. Dalam penyerahan STCK dan BTCK dilengkapi dengan pelunasan SWDKLLJ secara prorata.

E. Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB)

1. BPKB berfungsi sebagai surat bukti kepemilikan kendaraan bermotor.

2. Penerbitan BPKB dilaksanakan oleh Kapolda Kaltim melalui proses administrasi kendaraan bermotor yang lokasinya berada di lingkungan kantor Bersama SAMSAT propinsi Kalimantan Timur.
3. Spesifikasi teknis BPKB ditetapkan oleh Kapolda kaltim sehingga sama dan seragam diseluruh Indonesia serta diberitahukam kepada instansi terkait di dalam SAMSAT.
4. Pengadaan dan pembiayaan BPKB dilaksanakan oleh Kapolda Kaltim.
5. Bersamaan dengan pendaftaran BPKB diberikan STNK dan TNKB.

F. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) dan Tanda Coba Kendaraan Bermotor (TCKB)

1. TNKB berfungsi sebagai bukti registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.
2. TCKB berfungsi sebagai bukti registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor sementara, dan pelunasan SWDKLLJ sampai dengan tanggal dan bulan yang tercantum pada BTCK.
3. Spesifikasi teknis TNKB dan TCKB ditetapkan oleh Kapolda kaltim sehingga sama dan seragam diseluruh Indonesia serta diberitahukan kepada instansi terkait di dalam SAMSAT.
4. Pengadaan TNKB dan TCKB dilaksanakan oleh Kapolda Kaltim.

5. Pada dasarnya disetiap Kantor Bersama SAMSAT Propinsi Kalimantan Timur diadakan unit mesin pencetak TNKB dan TCKB.

G. Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ)

1. Pembayaran SWDKLLJ yang tertera pada SKPD juga berfungsi sebagai pengganti polis asuransi (sertifikat)
2. Pembayaran SWDKLLJ yang tertera pada lembar BTCK juga berfungsi sebagai pengganti polis asuransi (sertifikat).

H. Peneng Pajak

1. Peneng Pajak merupakan tanda pelunasan pajak, SWDKLLJ dan SKPD dan merupakan salah satu bukti pengesahan STNK.
2. Peneng pajak ditempelkan pada TNKB depan dan belakang baik untuk roda dua atau lebih.
3. Spesifikasi teknis peneng pajak ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri sehingga sama dan seragam diseluruh Indonesia serta diberitahukan kepada instansi terkait di dalam SAMSAT.
4. Pengadaan peneng pajak dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan Propinsi dan pembiayaannya dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja propinsi.

I. Surat Keterangan Pindah Pengganti STNK dan Surat Keterangan Fiskal Antar Daerah

1. Setiap pemilik / pemegang kendaraan bermotor yang akan memindahkan kendaraannya keluar dari daerah registrasi asal, wajib mengisi *SPPKB* terlebih dahulu untuk mendapatkan :
   a. Surat keterangan pindah sebagai pengganti *STNK*.
   b. Surat keterangan fiskal antar daerah yang memuat data kendaraan dan pelunasan *PKB,BBN-KB* dan *SWDKLLJ*.
2. Bagi pemilik kendaraan bermotor yang pindah keluar daerah, dapat mengambil kembali kelebihan pembayaran pajak (restitusi) di Kantor Bersama SAMSAT daerah asal.
3. Terhadap kelebihan pembayaran *SWDKLLJ* akan diperhitungkan kembali di Kantor Bersama *SAMSAT* daerah tujuan.
4. Spesifikasi teknis surat keterangan fiskal antara daerah ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri sehingga sama dan seragam diseluruh Indonesia serta diberitahukan kepada instansi terkait di dalam *SAMSAT*.

J. Jenis Pungutan di Kantor Bersama SAMSAT Propinsi Kalimantan Timur.

1. BBN – KB dan PKB , bagi setiap penyerahan hak milik kendaraan bermotor besarnya ditetapkan dalam Peraturan Daerah.
2. SWDKLLJ dan biaya sertifikat besarnya ditetapkan oleh Menteri Keuangan.
3. Khususnya kendaraan bermotor angkutan umum dipungut premi asuransi jasa raharja besarnya ditetapkan oleh Menteri Keuangan.
4. Biaya administrasi STNK dan BPKB besarnya ditetapkan oleh Kapolda Kaltim atas persetujuan Menteri Keuangan.
5. Biaya administrasi TNKB/TCKB dan check fisik besarnya ditetapkan oleh Kapolda Kaltim.
6. Setiap penerbitan STCK disertai BTCK dipungut SWDKLLJ sebesar 1/12 (seperduabelas) dari tarif tahunan.
7. Pungutan sebagaimana dimaksud pada angka 1,2,4 dan 5 harus tercantum dalam SKPD.

2. Persyaratan Pendaftaran Kendaraan Bermotor

A. Pendaftaran Pertama

1. Pendaftaran kendaraan bermotor baru.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas :

1) Untuk Perorangan : Tanda jati diri yang sah + 1 lembar fotocopy bagi yang berhalangan melampirkan surat kuasa bermeterai cukup.

2) Untuk Badan Hukum : Salinan akte pendirian + 1 lembar fotocopy, keterangan domisili, surat kuasa bermeterai cukup dan ditandatangani oleh pimpinan serta dibubuhi cap badan hukum yang bersangkutan.

3) Untuk instansi pemerintah (termasuk BUMN dan BUMD) : Surat tugas/surat kuasa bermeterai cukup dan ditanda tangani oleh pimpinan serta dibubuhi cap instansi yang bersangkutan.

c. Faktur.

d. Sertifikat uji tipe, tanda bukti lulus uji tipe atau buku tanda bukti lulus uji berkala, Sertifikat NIK (VIN) dan tanda pendaftaran tipe.

e. Kendaraan bermotor yang mengalami perubahan bentuk harus melampirkan surat keterangan dari perusahaan koseri yang mendapatkan izin.

f. Surat keterangan bagi kendaraan bermotor angkutan umum yang telah memenuhi persyaratan.

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

2. Pendaftaran kendaraan bermotor eks Dump TNI/Polri.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas , sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. Surat Keputusan Penghapusan :

1) Surat keputusan penghapusan dari Menteri Pertahanan Keamanan / Panglima Tentara Nasional Indonesia.

2) Surat Keputusan Penjualan dari Kepala Staf Angkatan / Kepala Kepolisian Republik Indonesia.

d. Daftar kolektif kendaraan yang dilegalisir oleh kesatuan yang melaksanakan Dump/Penghapusan.

e. Berita acara penjualan.

f. Kwitansi pembayaran yang bermeterai cukup.

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

3. Pendaftaran kendaraan bermotor eks Lelang Negara.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. Bagi kendaraan bermotor dengan fasilitas penangguhan bea masuk terlebih dahulu harus melunasi bea masuk, kecuali ditentukan lain oleh Menteri Keuangan.

d. Surat keputusan lelang dari instansi yang berwenang.

e. Risalah / berita acara penyerahan barang.

f. Kwitansi pembelian.

g. STNK dan BPKB atau surat keterangan dari Polisi atau Instansi berwenang tentang asal-usul kendaraan bermotor.

h. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

4. Pendaftaran kendaraan bermotor CD/CC berdasarkan PP No.8 Tahun 1957.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Surat Pengantar dari kedutaan yang bersangkutan.

c. Formulir B dari Bea Cukai untuk kendaraan yang mendapat fasilitas penangguhan bea masuk.

d. Pemberitahuan impor barang (PIB).

e. Rekomendasi dari Departemen Luara Negeri.

f. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

5. Pendaftaran kendaraan bermotor Badan Internasional lainnya berdasarkan PP No.19 Tahun 1955.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Surat keterangan / surat pengantar dari Sekretariat Negara Republik Indonesia.

c. Formulir B dari Bea Cukai untuk kendaraan yang mendapat fasilitas penangguhan bea masuk dan faktur untuk kendaraan assembling.

d. Pemberitahuan Impor Barang .

e. Surat pengantar dari badan internasional dan atau paspor pemilik dengan 1 (satu) eksemplar fotocopy.

f. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

6. Pendaftaran kendaraan bermotor impor dalam keadaan utuh (CBU).

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. Pemberitahuan Import Barang.

d. Formulir A dari Bea Cukai.

e. Faktur,

f. Sertifikat registrasi uji tipe, tanda bukti lulus uji tipe, atau buku tanda bukti lulus uji berkala.

g. Bukti hasil pemeriksa fisik kendaraan bermotor.

7. Pendaftaran kendaraan bermotor berdasarkan Putusan Pengadilan.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaran kendaraan bermotor baru.

c. STNK dan BPKB atau surat keterangan polisi tentang asal-usul kendaraan bermotor.

d. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

e. Salinan putusan pengadilan negeri yang telah mempunyai kekuatan hukum pasti dan dilegalisir.

B. Pengesahan STNK Setiap Tahun

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan baru

c. STNK asli.

d. BPKB asli

e. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

C. Perpanjangan STNK Setelah 5 Tahun

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaran bermotor baru.

c. STNK asli atau surat keterangan dari Kepolisian apabila tidak dapat menyerahkan STNK.

d. BPKB asli.

e. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

f. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

D. Pendaftaran Kendaraan Mutasi

1. Pendaftaran kendaraan bermotor tukar nama atas dasar jual beli

Persyaratan :

a. Mengisi formulir *SPPKB*.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. *STNK asli*.

d. *BPKB asli*.

e. Kwitansi pembelian yang sah.

f. Bukti pelunasan *PKB/BBN-KB* dan *SWDKLLJ* (*SKPD* yang telah divalidasi) tahun terakhir.

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

2. Pendaftaran kendaraan bermotor pindah keluar daerah.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir *SPPKB*.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru

c. STNK asli.

d. BPKB asli.

e. Kwitansi pembelian yang sah (untuk ganti pemilik).

f. Bukti pelunasan *PKB/BBN-KB* dan *SWDKLLJ* (*SKPD* yang telah divalidasi).

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

3. Pendaftaran kendaraan bermotor pindah dari luar daerah.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir *SPPKB*.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru

c. Surat keterangan pindah sebagai pengganti STNK.

d. BPKB asli.

e. Surat keterangan fiskal antar daerah.

f. Kwitansi pembelian yang sah (untuk ganti pemilik).

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

4. Pendaftaran kendaraan bermotor pindah alamat dalam wilayah kerja Samsat yang sama.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir *SPPKB*.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru

c. STNK asli.

d. BPKB asli.

e. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

5. Pendaftaran kendaraan bermotor rubah bentuk.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir *SPPKB*.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. STNK asli.

d. BPKB asli.

e. Surat keterangan rubah bentuk dari perusahaan karoseri / bengkel yang telah memiliki izin yang sah.

f. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

6. Pendaftaran kendaraan bermotor ganti mesin.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaran kendaraan bermotor baru.

c. STNK asli.

d. BPKB asli.

e. Surat pernyataan pemilik bermeterai cukup bahwa kendaran tidak dalam perkara/sengketa atau tidak sedang dijaminkan.

f. Untuk penggantian mesin yang berasal dari pembelian luar negeri/impor, harus memiliki invoerpas yang menyebutkan nomor mesin.

g. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

h. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

7. Pendaftaran kendaraan bermotor ganti warna.

Persyaratan :

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.:

c. STNK asli.

d. BPKB asli.

e. Surat keterangan pengecatan bermeterai cukup dari bengkel.

f. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

8. Pendaftaran kendaraan bermotor STNK rusak/hilang.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. STNK yang rusak / surat keterangan hilang dari Kepolisian.

d. BPKB asli.

e. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

9. Pendaftaran kendaraan bermotor TNKB rusak/hilang.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. STNK asli

d. TNKB yang rusak untuk dimusnahkan/surat keterangan hilang dari Kepolisian.

10. Pendaftaran ganti Nomor Kendaraan.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. STNK asli.

d. BPKB asli.

e. Surat permohonan dari pemilik untuk ganti nomor kendaraan dengan alasan yang dapat diterima.

f. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

g. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

E. Pendaftaran Kendaraan Bermotor Dengan Persyaratan Khusus

1. Pendaftaran kendaraan bermotor tukar nama eks kendaraan bermotor perorangan dinas milik negara.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas samam dengan pendaftaraan kendaraan bermotor baru.

c. STNK asli.

d. BPKB asli.

e. Surat Keputusan penjualan dan penghapusan / pengalihan kendaraan bermotor dinas dari pejabat yang berwenang.

f. Bukti pembayaran lunas dari kas negara/daerah.

g. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

h. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

2. Pendaftaran kendaraan bermotor tukar nama atas dasar hibah/warisan.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaran kendaraan bermotor baru.

c. STNK asli.BPKB asli.

d. Surat keterangan kematian dan persetujuan ahli waris/akte notaris/putusan pengadilan negeri.

e. Surat hibah yang bermeterai cukup/akte notaris.

f. Khusus bagi kendaraan yang belum melunasi bea masuk harus melampirkan formulir C dari Bea Cukai, pengecualian dari syarat ini diatur oleh Ditjen Bea Cukai.

g. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir

h. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

3. Pendaftaran kendaraan bermotor ganti nama Badan Hukum/Penggabungan Perusahaan.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.
b. STNK asli.
c. BPKB asli.
d. Salinan akte notaris pendirian yang baru + satu lembar fotokopi.
e. Surat keterangan domisili.
f. Surat kuasa bermeterai cukup dan ditandatangani oleh pimpinan serta dibubuhi cap badan hukum yang bersangkutan.
g. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.
h. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

4. Pendaftaran kendaraan bermotor eks CD/CC berdasarkan PP No.8 tahun 1957 dan Eks Badan Internasional berdasarkan PP No.9 Tahun 1955.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.
b. Identitas sama dengan pendaftaran kendaraan bermotor baru.
c. STNK asli
d. BPKB asli.
e. Pemberitahuan Import Barang

f. Formulir C dari Bea Cukai

g. Kwitansi pembelian yang sah

h. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor

5. Pendaftaran kendaraan bermotor eks Taksi.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir SPPKB.

b. Identitas sama dengan pendaftaran kendaraan bermotor baru.

c. STNK asli

d. BPKB asli.

e. Kwitansi pembelian yang sah

f. Formulir C dari Bea Cukai kecuali Menteri Keuangan menetapkan lain.

g. Bukti pelunasan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ (SKPD yang telah divalidasi) tahun terakhir.

h. Bukti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor.

6. Pendaftaran Surat Tanda Coba Kendaraan.

Persyaratan :

a. Mengisi formulir permohonan.

b. Tanda jati diri dari pemohon dan badan usaha yang diwakilinya.

c. Ijin usaha dari badan usaha yang diwakilinya.

d. Melampirkan sertifikat uji tipe, sertifikat registrasi uji tipe dan tanda lulus uji tipe kendaraan bermotor, atau sertifikat uji tipe landasan dan tanda lulus uji tipe landasan.

e. Mengajukan permohonan dan jumlah kendaraan yang akan diajukan permohonan STCK.

F. Pendaftaran STNK Khusus/Rahasia

Persyaratan untuk mendapat STNK dan TNKB khusus/rahasia untuk kendaraan bermotor Dinas TNI, Polri dan Sipil diatur tersendiri dengan berpedoman petunjuk pelaksanaan Kapolri.

3. Loket Pelayanan dan Mekanisme Kerja Pendaftaran Pembayaran dan Penyerahan.

I. Loket Pelayanan

Loket pelayanan di Kantor Samsat Samarinda terdiri dari :

1. Loket pendaftaran dan penetapan.
2. Loket pembayaran dan penyerahan.

II. Mekanisme Kerja Pendaftaran dan Penetapan

1. Penelitian Dan Registrasi Identifikasi

a. Uraian Tugas :

1) Menerima,meneliti kelengkapan dan keabsahan berkas permohonan.

2) Melakukan penelitian pada daftar pencarian barang dan daftar pemblokiran

3) Membubuhkan paraf pada resi formulir pendaftaran yang diterima, memotong dan memberikan resi tersebut kepada pemohon.
4) Menerima dan meneliti hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor untuk di cross check dengan dokumen kendaraan bermotor dan apabila ternyata di dalam penelitian pemeriksaan fisik ditemukan adanya perbedaan dan kejanggalan , ataupun tercantum dalam daftar pencarian dan pemblokiran berkas , maka permohonan tersebut diselesaikan secara khusus sesuai ketentuan yang berlaku.
5) Memberikan dan menetapkan nomor polisi dan nomor *BPKB* serta menuliskannya pada formulir *SPPKB* yang juga formulir permohonan STNK , serta membubuhkan paraf pada formulir tersebut.
6) Meneruskan berkas permohonan kepada otorisasi data statis kendaran.
7) Khusus untuk pendaftaran *STCK* dan TCKB, petugas Kepolisian Republik Indonesia dan Jasa Raharja melaksanakan tugas :
    a) Menerima biaya administrasi *STCK*, *TCKB*, *BTCK* dan SWDKLLJ.
    b) Melaksanakan pengetikan STCK

c) Verifikasi STCK

d) Menyiapkan TCKB

e) Menyerahkan berkas dan BTCK kepada petugas penyerahan

b. Sarana :

1) Buku registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

2) Buku induk kendaraan bermotor yang berisi identifikasi, jenis, golongan, fungsi kendaraan bermotor.

3) Buku induk TNKB

c. Petugas Pelaksana :

1 (satu) orang petugas Kepolisian Republik Indonesia atau disesuaikan dengan potensi , khusus untuk pendaftaran STCK dan TCKB termasuk petugas PT.Jasa Raharja (Persero).

2. Otorisasi Data Statis Kendaraan

a. Uraian Tugas :

1) Membuat kartu induk kendaraan bermotor bagi kendaraan baru. Khusus yang sudah komputerisasi, menyesuaikan dengan aplikasi program.

2) Memberikan nomor kartu induk Kendaraan secara sistematis.

3) Menuliskan identifikasi kepemilikan, jenis, golongan, fungsi kendaraan pada kartu induk kendaraan bermotor untuk kepentingan penetapan besarnya PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ.

4) Membuat order TNKB untuk proses pencetakan TNKB bagi kendaraan baru, perpanjangan STNK dan penggantian nomor kendaraan lainnya.

5) Melaksanakan penyimpanan dan penataan kartu induk kendaraan sesuai dengan bulan dan tahun penerbitan kartu induk kendaraan.

6) Meneruskan berkas permohonan kepada Penetapan PKB/BBN-KB dan SWDKLLJ.

b. Sarana :

1) Kartu Induk Kendaraan Bermotor.

2) Buku order TNKB.

3) Pemberkasan / file.

4) Monitor komputer

c. Petugas Pelaksana :

2 (dua) orang petugas Kepolisian Republik Indonesia atau disesuaikan dengan potensi.

3. Penetapan PKB dan BBN-KB

a. Uraian Tugas :

1) Menetapkan besarnya PKB dan BBN-KB serta denda dalam SKPD.

2) Memberikan nomor SKUM dan kohir pada SKPD.

3) Membukukan dalam buku produksi pajak.

4) Menyelesaikan secara khusus apabila terjadi kesalahan penetapan sesuai ketentuan yang berlaku.

5) Meneruskan berkas yang telah disahkan *PKB/BBN-KB* dan dendanya kepada penetapan SWDKLLJ.

b. Sarana :

1) Buku Produksi.

2) Buku Kohir.

3) Buku SKUM

4) Buku denda.

5) Laporan produksi.

c. Petugas Pelaksana :

2 (dua) orang petugas Dipenda atau disesuaikan dengan potensi.

4. Penetapan SWDKLLJ

a. Uraian Tugas :

1) Menetapkan SWDKLLJ dan denda serta membubuhkan paraf pada SKPD.

2) Membukukan penetapan.

3) Meneruskan berkas yang telah ditetapkan SWDKLLJ dan dendanya kepada penetapan biaya administrasi STNK/TNKB.

b. Sarana :

1) Buku penetapan

2) Buku denda.

3) Laporan penetapan

c. Petugas Pelaksana :

1 (satu) orang petugas PT.Jasa Raharja (Persero) atau disesuaikan dengan potensi.

5. Penetapan Biaya Administrasi STNKB/TNKB

a. Uraian Tugas :

1) Menetapkan biaya administrasi , biaya TNKB dan membubuhkan paraf.

2) Membukukan biaya administrasi.

3) Menyerahkan berkas pendaftaran kepada korektor.

b. Sarana :

1) Buku register.

2) Buku laporan.

c. Petugas Pelaksana :

1 (satu) orang petugas Kepolisian Republik Indonesia.

6. Pelayanan Korektor

a. Uraian Tugas :

1) Memeriksa kebenaran besarnya penetapan dan denda.

2) Memberikan paraf pada SKPD.

3) Memeriksa/meneliti berkas pendaftaran kendaraan bermotor.

4) Menyerahkan KTP asli, BPKB asli dan SKPD asli kepada pemohon.

5) Meneruskan berkas ke unit pembayaran.

b. Sarana :

Buku Registrasi Koreksi.

c. Petugas Pelaksana :

- 1 (satu) orang petugas Dipenda,
- 1 (satu) orang petugas Kepolisian Republik Indonesia,
- 1(satu) orang petugas PT.Jasa Raharja (Persero), atau disesuaikan dengan potensi

2. Mekanisme Pembayaran dan Penyerahan

1. Penerimaan Pembayaran

a. Uraian Tugas :

1) Menerima pembayaran sesuai dengan SKPD dan membubuhkan validasi pada SKPD.

2) Meneruskan berkas dan tindasan SKPD kepada petugas pencetak peneng/pencetakan STNK/pengesahan STNK

3) Menyerahkan lembar asli SKPD yang telah divalidasi kepada pemohon.

4) Mendistribusikan tindasan SKPD kepada Dipenda dan PT.Jasa Raharja (Persero).

5) Menyetorkan uang penerimaan kepada instansi atau pihak yang berhak menerima paling lambar 1 x 24 jam.

6) Membukukan dalam buku kas umum dan penerimaan per jenis :

a) PKB/BBN-KB.

b) SWDKLLJ.

c) Administrasi STNK dan TNKB.

b. Sarana :

1) Buku kas umum.

2) Buku bantu.

3) Buku setoran.

4) Buku penerimaan perjenis.

5) Buku laporan Penerimaan.

c. Petugas Pelaksana :

- 1 (satu) orang bendaharawan khusus penerima.

- 1 (satu) orang kasir (Dipenda) atau disesuaikan dengan potensi.

- 2 (dua) orang tenaga pembukuan.

2. Validasi STNK/Pencetakan STNK dan Penyediaan TNKB/Penyediaan Peneng.

a. Uraian Tugas :

a. Mencetak STNK baru/perpanjangan/pengesahan.

b. Mencetak TNKB.

c. Menerima berkas dan tindasan SKPD dari penerima pembayaran

d. Menyediakan peneng atas dasar SKPD yang telah divalidasi.

e. Meneruskan berkas kepada unit penyerahan STNK, TNKB dan Peneng.

b. Sarana :

1) Buku registrasi STNK dan TNKB.

2) Buku produksi.

c. Petugas Pelaksana :

1 (satu) orang petugas Kepolisian Republik Indonesia/atau 1 (satu) orang petugas Dipenda atau disesuaikan dengan potensi.

3. Penyerahan STNK,TNKB dan Peneng.

Uraian Tugas :

a. Menyerahkan STNK

b. Menyerahkan TNKB

c. Menyerahkan SKPD

d. Dan menyerahkan peneng.

b. Sarana :

Buku Register penyerahan.

c. Petugas Pelaksana :

1 (satu) orang petugas Kepolisian Republik Indonesia atau Dipenda

1 (satu) orang petugas PT.Jasa Raharja (Persero) atau disesuaikan dengan potensi.

3. Pengelolaan Arsip dan Penyerahan

a. Uraian Tugas :

1) Menerima berkas dari unit pelayanan penyerahan.
2) Menyiapkan dan menyerahkan berkas arsip yang diminta oleh sub unit pelayanan penelitian berkas.
3) Melaksanakan tata usaha berkas kedalam kelompok sehingga memudahkan pencarian kembali.
4) Membukukan arsip yang diterima dan dikeluarkan.
5) Menyusun berkas sesuai dengan nomor polisi.
6) Menyusun dan menyiapkan berkas surat kendaraan bermotor untuk data perpanjangan.
7) Memisahkan berkas kendaraan bermotor yang diblokir.

2. Sarana :

1) Rak arsip.
2) Ruang arsip.
3) Buku registrasi
4) Buku ekspedisi.

3. Petugas Pelaksana

1) 1 (satu) orang petugas Kepolisian Republik Indonesia.
2) 1 (satu) orang petugas Dipenda.

Repository Universitas Brawijaya
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
REPOSITORY.UB.AC.ID

4.3 Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Samarinda secara umum mengalami peningkatan tiap tahunnya,. Target dan Realisasi dari tahun ke tahun dapat terlihat dari Tabel 1 dibawah ini :

Tabel 1
Target Dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermot0r
Tahun : 1995 /1996 S/D 2002

Tahun	Target	Realisasi	Persentase
1995/1996	4.500.000.000	5.193.463.315	115,41
1996/1997	5.570.000.000	5.163.499.720	92,70
1997/1998	5.985.000.000	6.330.893.055	105,78
1998/1999	6.750.000.000	6.650.923.127	98,53
1999/2000	8.810.000.000	9.210.400.741	104,54
2000	7.680.000.000	10.262.852.017	133,63
2001	13.000.000.000	17.996.595.321	138,44
2002	21.300.000.000	25.670.549.546	120,52

Sumber : UPT Dipenda Samarinda (Data diolah)

4.4 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)

Realisasi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Juga secara umum memenuhi target yang ditentukan Pajak Kendaraan Bermotor di Wilayah Samarinda secara umum mengalami peningkatan tiap tahunnya,

Target dan Realisasi dari tahun ke tahun dapat terlihat dari Tabel 2 dibawah ini :

Tabel 2
Target Dan Realisasi Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
Tahun : 1995/1996 S/D 2002

Tahun	Target	Realisasi	Persentase
1995/1996	4.500.000.000	6.942.851.276	154,29
1996/1997	6.750.000.000	7.064.495.596	104,66
1997/1998	9.755.000.000	10.832.537.590	111,05
1998/1999	3.800.000.000	2.464.597.739	64,86
1999/2000	3.800.000.000	6.868.260.802	180,74
2000	4.975.000.000	14.684.188.424	295,16
2001	14.000.000.000	30.581.760.001	218,44
2002	28.200.000.000	46.627.434.399	165,35

Sumber : UPT Dipenda Samarinda (Data diolah)

4.5 Jumlah Penduduk Kota Samarinda

Penduduk kota Samarinda dari tahun 1995 s/d tahun 2002 mengalami kenaikan dalam jumlah. Hal itu dikarenakan Samarinda sebagai pusat ibukota propinsi Kalimantan Timur , sehingga banyak orang yang tinggal di Kota Samarinda. Jumlah Penduduk Kota Samarinda dapat kita lihat dalam Tabel 3 dibawah ini.

TABEL 3
Jumlah Penduduk Kota Samarinda

Tahun	Jumlah Penduduk (orang)	Persentase
1995	468.490	-
1996	479.905	2,43
1997	491.480	2,41
1998	503.309	2,40
1999	515.361	2,39
2000	521.619	1,21
2001	529.767	1,56
2002	539.726	1,87

`Sumber Data : BPS Kota Samarinda (diolah)

4.6 Nilai Kurs Mata Uang Rupiah terhadap Dollar Amerika (US $)

Penentuan Nilai Kurs Mata Uang Asing US $ terhadap Rupiah Pada Tahun 1990 sampai dengan Tahun 1996, menunjukkan trend linier. Hal tersebut disebabkan kebijakan untuk menetapkan Nilai Tukar Mata Uang Asing US $ terhadap rupiah ditentukan oleh Pemerintah. Sehingga garis kecenderungannya menunjukkan trend garis linier. Kebijakan tersebut diambil untuk menjaga stabilitas nilai tukar di dalam negeri maupun di luar negeri.

Namun Pada Tahun 1997 sampai dengan 2002 pemerintah melepaskan penetapan Kurs tersebut kepada pasar bebas di akibatkan pemerintah tidak dapat mencegah jatuhnya nilai mata uang rupiah dan dana cadangan dollar US yang dimiliki oleh pemerintah pada Bank Indonesia tidak mencukupi sehingga Bank Indonesia sebagai Otoritas Perbankan

menyerahkan sepenuhnya kepada Pasar Mata Uang Asing. Pemerintah tidak lagi menentukan nilai tukar rupiah.

Dampak dari Kenaikan fluktuasi mata uang Asing terhadap Rupiah Khususnya US $ menyebabkan terjadinya kenaikan harga-harga barang impor maupun dalam negeri yang masih menggunakan bahan baku impor.

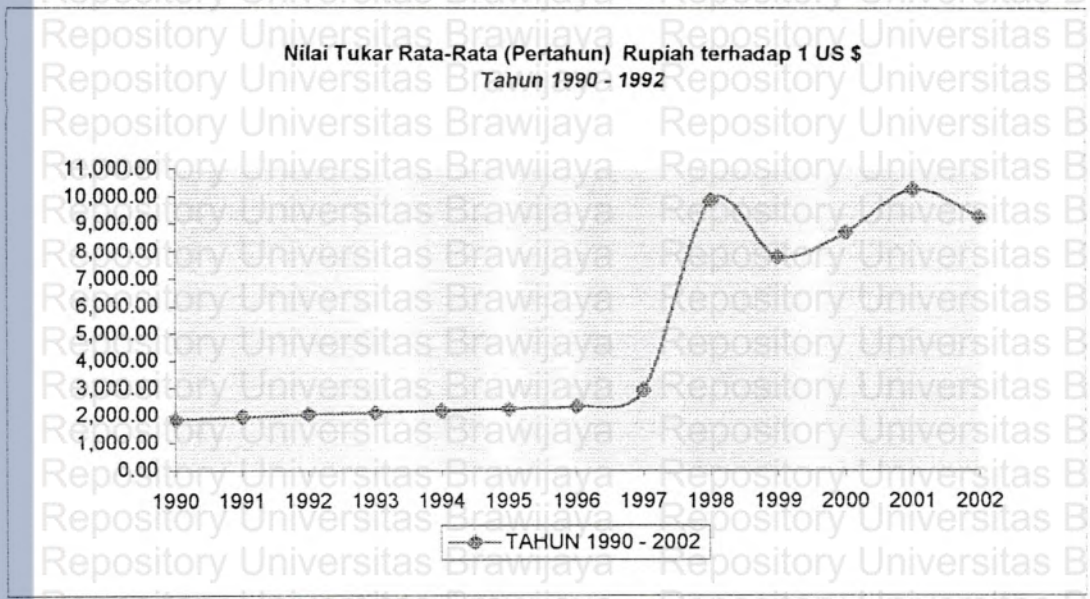
Harga Kendaraan Bermotor baik Mobil maupu Sepeda Motor mengalami kenaikan yang cukup tinggi . Dimana diakibatkan dari nilai jual yang menggunakan Kurs US $ sehingga para pengusaha yang menjual kendaraan harus menaikan harga jual kendaraan bermotornya untuk mengikuti perkembangan fluktuasi US $. Untuk melihat perkembangan fluktuatif nilai Rupiah terhadap US $ dapat dilihat pada Tabel 4

Tabel 4
Nilai Tukar Rupiah Terhadap Mata Uang Asing (Us $)
Di Bank Indonesia Tahun 1990 – 2002

Tahun	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Januari	1808	1912	2004	2066	2122	2207	2311	2396	10375	8950	7425	9450	10320
Februari	1815	1920	2010	2067	2136	2212	2322	2406	8750	8730	7505	9835	10189
Maret	1823	1932	2017	2071	2144	2219	2338	2419	8325	8685	7590	10400	9655
April	1829	1939	2022	2074	2149	2227	2342	2433	7970	8260	7945	11675	9316
Mei	1836	1947	2027	2079	2155	2236	2354	2440	10525	8105	9620	11058	8785
Juni	1844	1954	2033	2088	2160	2246	2342	2450	14900	6726	9735	11440	8730
Juli	1849	1959	2035	2096	2169	2256	2353	2599	13000	6875	9003	9525	9108
Agustus	1858	1965	2034	2102	2175	2266	2363	3035	11075	7565	8290	8865	8867
September	1864	1968	2038	2108	2181	2276	2340	3275	10700	8386	8780	9675	9015
Oktober	1872	1977	2050	2106	2186	2285	2352	3670	7550	6900	9395	10435	9233
Nopember	1884	1985	2059	2106	2193	2296	2368	3648	7300	7425	9530	10430	8976
Desember	1901	1992	2062	2110	2200	2308	2383	4650	8025	7100	9595	10400	8940
Total	22.183	23.450	24.391	25.073	25.970	27.034	28.168	35.421	118.495	93.707	104.413	123.188	111.134
Rata-Rata	1848,58	1954,17	2032,58	2089,42	2164,17	2252,83	2347,33	2951,75	9874,58	7808,92	8701,08	10265,67	9261,17

Sumber Data : Bank Indonesia (Data di Olah)

Gambar Grafik 1
Nilai Rata-Rata Rupiah Per 1 Us $
Tahun 1990 – 2002



4.7 Inflasi Tahun 1995 - 2002

Perubahan harga barang dan jasa Kota Samarinda sejak tahun 1995 cukup beragam, hal ini terlihat dari perubahan nilai inflasi dari tahun 1995 - 2002.

Tabel 5
Inflasi Kota Samarinda Tahun 1995 - 2002

TAHUN	INFLASI SAMARINDA %
1995	9,49
1996	4,05
1997	10,93
1998	68,31
1999	3,69
2000	11,91
2001	10,21
2002	10,26

Sumber : BPS Kota Samarinda (Data diolah)

4.8 PDRB Kota Samarinda Tahun 1995-2002

Untuk diketahui bahwa PDRB Kota Samarinda sangatlah menggembirakan dimana tahun 1995 sampai tahun setiap tahunnya mengalami kenaikan. Dimana pada tahun 1995 PDRB Rp 2.560.171 naik menjadi Rp 8.374.401,40 pada tahun 2002.

Kecenderungan Nilai PDRB Kota Samarinda menunjukkan kecenderungan setiap tahunnya meningkat. Hal ini dapat dilihat Pada Tabel 6 :

TABEL 6
PDRB KOTA SAMARINDA TAHUN 1995 – 2001

Tahun	Nilai PDRB (Juta Rp)
1995	2.560.171
1996	2.815.000
1997	3.151.095
1998	4.658.445
1999	5.143.889,94
2000	6.077.295,33
2001	6.993.409,17
2002	8.374.401,40

Sumber : BPS Kota Samarinda (Data diolah)

4.9 Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi mempengaruhi perekonomi suatu wilayah. Hal tersebut dikarenakan pertumbuhan ekonomi yang tinggi dapat mempengruhi ekonomi dan menciptakan kesejahteraan suatu wilayah. Kota Samarinda

setiap tahunnya sangat fluktuatif. Dimana pada tahun 1995 pertumbuhan ekonomi kota Samarinda meningkat 6,91 persen . Sedangkan pada tahun 1998 mengalami penurunan menjadi minus 0,57 persen. Untuk melihat Pertumbuhan Ekonomi kota Samarinda 1995 – 2002 dapat dilihat pada Tabel 7

Tabel 7
Pertumbuhan Ekonomi Kota Samarinda 1995 – 2002

Tahun	Pertumbuhan Ekonomi Kota Samarinda
1995	6,91
1996	7,40
1997	5,59
1998	0,57
1999	4,77
2000	5,93
2001	6,68
2002	9,49

Sumber : BPS Kota Samarinda (Data diolah)

4.10 Angkatan Kerja

Angkatan Kerja di Kota Samarinda sangat berpengaruh pada aktivitas pertumbuhan ekonomi di Kota Samarinda. Roda perekonomian kota Samarinda berjalan dengan sangat maju. Dimana Kota Samarinda tidak memiliki kekayaan alam yang banyak. Kota Samarinda banyak dipengaruhi oleh Jasa dan Perdagangan .

MILIK
PERPUSTAKAAN
Universitas Brawijaya

Jumlah Angkatan Kerja Kota Samarinda dapat dilihat pada Tabel 8 :

Tabel 8
Angkatan Kerja Kota Samarinda 1995 – 2002

Tahun	Angkatan Kerja Kota Samarinda
1995	223.181
1996	236.062
1997	243.835
1998	263.246
1999	270.526
2000	221.984
2001	234.459
2002	231.436

Sumber : BPS Kota Samarinda (Data diolah)

4.11 JUMLAH KENDARAAN RODA 2 DAN 4

Jumlah Kendaraan di Kota Samarinda pada Tahun 2002 sebanyak 135.787 unit. Dengan banyaknya jumlah kendaraan bermotor dikota Samarinda akan menambah pemasukan Pajak Kendaraan bermotor pada pemerintah.

Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda dapat dilihat pada Tabel 9 :

Tabel 9
Jumlah Kendaraan Roda 2 Dan 4
Kota Samarinda Tahun 1995 – 2002

NO	TAHUN	KENDARAAN BARU				KENDARAAN LAMA				JUMLAH
		RODA II	RODA IV	JUMLAH	(%)	RODA II	RODA IV	JUMLAH	(%)	KENDARAAN
1	1995/1996	5.948	2.442	8.390	-	37.378	24.785	62.163	-	70.553
2	1996/1997	8.634	1.571	10.205	21,63	54.251	15.389	69.640	12,028	79.845
3	1997/1998	11.060	1.985	13.045	27,83	60.865	18.784	79.649	14,372	92.694
4	1998/1999	2.457	330	2.787	(78,64)	63.816	18.564	82.380	3,4288	85.167
5	1999/2000	5.791	1.170	6.961	149,77	66.955	18.986	85.941	4,3227	92.902
6	2000	7.343	1.949	9.292	33,49	50.339	14.101	64.440	-25,02	73.732
7	2001	16.599	3.554	20.153	116,89	73.463	21.193	94.656	46,89	114.809
8	2002	23.560	3.881	27.441	36,16	85.062	23.284	108.346	14,463	135.787

Sumber : UPT DIPENDA Samarinda (Data diolah)

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

BAB V

HASIL PEMBAHASAN

Untuk menganalisis data dari penelitian ini dilakukan dua tahap analisis, yaitu tahap *zero order correlation,* dan *analisis regresi linier berganda*. Kedua tahap analisis ini sesuai dengan persyaratan untuk penggunaan analisis regresi.

5.1. Pengujian Asumsi Regresi Berganda

Untuk memperoleh nilai penduga yang tidak bias dan efisien Dari tabel di atas terlihat bahwa variabel-variabel yang ada didalam penelitian ini mempunyai hubungan yang ditunjukkan dengan besarnya nilai koefisien korelasinya. Terlihat bahwa variabel Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (Y) mempunyai hubungan yang signifikan dengan variabel Jumlah penduduk (X_1) dengan nilai r = 0,797. Sedangkan dengan variabel pertumbuhan ekonomi (X_2) mempunyai hubungan yang signifikan dengan nilai r = 0,551, dengan variabel inflasi (X_3) mempunyai hubungan yang signifikan dengan nilai r = -0,167. Sedangkan dengan variabel jumlah kendaraan (X_4) mempunyai hubungan yang signifikan dengan nilai r = 0,809. Dengan demikian keempat variabel independen mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel dependen.

5.2. Analisis Regresi Linier Berganda

Untuk menguji hipotesis yang diajukan di dalam penelitian ini , seperti yang dirumuskan di dalam bab III, maka peneliti menggunakan metode analisi regresi berganda *(Multiple Regression Analysis)*. Analisis ini digunakan untuk menguji hubungan antar variabel pada model sebab akibat yang telah dirumuskan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan teoritis.

Hasil analisis yang dilakukan dengan menggunakan aplikasi program SPSS 10 for Windows dapat diketahui bahwa secara simultan variabel-variabel Jumlah penduduk (X_1) ,pertumbuhan ekonomi (X_2) . inflasi (X_3) ,jumlah kendaraan (X_4) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap variabel Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)/Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Dimana dari hasil perhitungan diperoleh besarnya nilai koefisien regresi seperti berikut ini.

Intersep *(Constant)*= β_o = - 82,73 dengan Koefisien arah regresi untuk β_1(jumlah penduduk) = 7,16, sedangkan untuk β_2(pertumbuhan ekonomi) = 0,66 . Pada β_3(inflasi) = 0,36. Sedangkan untuk β_4(jumlah kendaraan) = 0,91. Untuk lebih jelas lagi mengenai hasil persamaan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 10
Hasil Analisis Regresi Berganda

Variabel terikat	Variabel Bebas	B	SE.B	β	t	Sig.
Pajak Kendaraan Bermotor / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (Y)	Jumlah penduduk (X_1)	7,16	1,10	0,49	6,51	0,007
	pertumbuhan ekonomi (X_2)	0,66	0,07	0,81	9,16	0,002
	inflasi (X_3)	0,36	0,07	0,44	5,12	0,014
	jumlah kendaraan (X_4)	0,91	0,25	0,28	3,66	0,035
Constant		-82,73	12,50		-6,615	0,007

R = 0,996
R^2 = 0,992
F = 99,044
Sig(F) = 0,0016

Persamaan Regresi Linier Berganda
$Y = -82,73 + 7,16X_1 + 0,66X_2 + 0,36X_3 + 0,91X_4$

Dari tabel 10 diatas terlihat pula bahwa koefisien determinasi (R Square = R^2) sebesar 0,992 menyatakan besarnya pengaruh variabel jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)/Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Artinya sebesar 99,2 persen keragaman penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), /Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) ditentukan oleh variabel-variabel jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan, sedangkan sisanya sebesar 0,8 persen

dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti didalam penelitian ini.

Sementara itu Analisis Ragam *(Analysis of Variance)* menghasilkan nilai F = 99,00436 (lebih besar dari nilai $F_{0,05\ (F\text{-}n\text{-}1)}$ = 9,12 dengan probabilitas 0,044 (lebih kecil dari taraf nyata 0,05) . Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang diajukan diterima dan didukung dengan data.

Demikian pula halnya dengan uji statistik t (t-test) untuk koefisien regresi diperoleh hasil untuk koefisien regresi Demikian pula halnya dengan uji statistik t *(t-test)* untuk koefisien regresi diperoleh hasil untuk koefisien regresi jumlah penduduk (b_1) p = 0,00, pertumbuhan ekonomi (b_2) p = 0,00 Tingkat inflasi(b_3) p = 0,01, jumlah kendaraan(b_4) p = 0,03,berarti lebih kecil dari taraf nyata 0,05, artinya probabilitas jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan bersifat nyata. Untuk uji t-test apabila t-Hitung lebih besar dari t-Tabel maka hipotesis dapat dibuktikan kebenarannya.

T-hitung Jumlah penduduk (X_1) = 6,51, pertumbuhan ekonomi (X_2) = 9,16 Tingkat inflasi(X_3) = 5,12, jumlah kendaraan(X_4) = 3,66 > t-Tabel = 2,132 Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang diajukan diterima dan didukung dengan data.

Berdasarkan hasil analisis data tersebut di atas, baik dilihat dari koefisien determinasi, analisis ragam maupun uji-t, maka dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan mempunyai pengaruh yang signifikan (nyata) terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)/Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Dengan demikian hipotesis yang diajukan di dalam penelitian ini dapat dibuktikan kebenarannya.

Dari hasil analisis sebagaimana yang telah dikemukakan pada uraian terdahulu menunjukkan bahwa secara umum kerangka teoritis/pemikiran yang dipakai sebagai dasar dalam perumusan hipotesis telah ditopang dengan data empiris, yang menyatakan bahwa secara simultan variabel-variabel Jumlah penduduk (X_1) ,pertumbuhan ekonomi (X_2) . inflasi (X_3) ,jumlah kendaraan (X_4) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)/Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) (Y).

Berdasarkan data empiris yang diperoleh dalam penelitian, setelah dilakukan analisis maka mendapatkan hasil bahwa dengan koefisien determinasi R Square = (R^2) sebesar 0,992 berarti bahwa keempat variabel independen memberikan kontribusi sebesar 99,2 persen terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)/Bea

Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Sedangkan sisanya tentu dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini. Dari hasil (R^2) maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dapat diterima, yaitu secara simultan terdapat pengaruh yang signifikan antara jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)/Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).

Korelasi antara variable dependent dan independent dapat dilihat berhubungan sangat erat dimana nilai variable-variabel Jumlah penduduk (X_1) adalah 0,797,pertumbuhan ekonomi (X_2) adalah 0,551 . inflasi (X_3) adalah minus 0,167 dan ,jumlah kendaraan (X_4) adalah 0,809 memberikan pengaruh yang signifikan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)/ Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) (Y).

Paling dominan adalah variable jumlah kendaraan (X_4) dikarenakan nilai 0,007 mendekati signifikan dengan nilai korelasi 0,809, sedangkan dominan kedua variable Jumlah penduduk (X_1) karena nilai 0,009 mendekati signifikan dengan nilai korelasi adalah 0,797, pertumbuhan ekonomi (X_2) nilai 0,079 mendekati signifikan dikarenakan nilai korelasi 0,551. Sedangkan inflasi (X_3) nilai signifikan 0,346 dengan korelasi minus 0,167.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Bertitik tolak dari hasil data yang diperoleh atau yang berhasil dihimpun di lapangan , dan pembahasan hasil analisis data tersebut, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

Keseluruhan variable bebas mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variablel tergantung pada tingkat kepercayaan 95 % dimana nilai (probabilitas < 0,05). Hasil uji analisis berganda antara variable bebas secara bersama-sama atau secara simultan terhadap variable tergantung menunjukkan bahwa hipotesis yang diajukan diterima dan didukung dengan data, yaitu dibuktikan dengan nilai koefisien korelasi ganda (Multiple R) yang mencapai 0,996. Jika nilai tersebut dikaitkan dengan nilai interprestasi koefisien korelasi, maka nilai koefisien korelasi yang diperoleh termasuk dalam kategori hubungan dan pengaruh yang kuat, yang didukung dengan nilai R square atau koefisien determinasi sebesar 0,992 yang berarti sebesar 99,2 persen jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan memberikan kontribusi

terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).

Signifikansi keempat variable independen terhadap variable dependen dapat pula dilihat dari hasil uji F yang menghasilkan nilai F = 99,00436 (lebih besar dari nilai $F_{0,05\ (F\text{-}n\text{-}1)}$) = 9,12 dengan probabilitas 0,044 (lebih kecil dari taraf nyata 0,05) Hasil ini memperlihatkan nilai p > 0,05 yang berarti pengaruh keempat variable independen (variable bebas) terhadap variable dependen (variable tergantung) sangat bermakna (signifikan).

Dengan demikian maka hasil empiris didalam penelitian ini membuktikan bahwa variable-variabel jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi dan jumlah kendaraan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) / Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) pada Kantor Bersama SAMSAT Samarinda.

6.2. Saran-saran

Setiap aktivitas atau kegiatan yang dilakukan, sudah pasti mempunyai maksud dan tujuan yang diinginkan. Begitu pula yang penulis lakukan pada penelitian ini, yaitu selain mengharapkan dapat memberikan kontribusi akademis kepada berbagai pihak yang

berminat dalam penelitian, diharapkan pula bisa sebagai bahan masukan bagi pihak pimpinan khususnya Kantor Bersama SAMSAT Samarinda.

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

DAFTAR PUSTAKA

Boediono. *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. Edisi Pertama. Cetakan Kelima. 1992. BPFE Yogyakarta.

BPS (Badan Pusat Statistik). Kalimantan Timur Dalam Angka. 2000. BPS Kalimantan Timur.

BPS (Badan Pusat Statistik). Produk Domestik Regionsl Bruto Kalimantan Timur Menurut Lapangan Usaha 1993-2000. BPS Kalimantan Timur.

Damor Gujarati. *Essentials of Econometrics.* McGraw-Hill. Internasional Editions. Economics Series.

Guritno Mangkoesoebroto. 200. *Ekonomi Publik*. Edisi 3. BPFE Yogyakarta.

Miranda Goeltom. 2001. "*Perkembangan Makro Ekonomi dan Kebijaksanaan Moneter Bank Indonesia Triwulan II-2001* ". Makalah disampaikan dalam Kuliah Umum di Universitas Hasanuddin.

Murray R.Spiegel, I Nyoman Susila. 1992. *Statistik Versi SI (Metrik)*. Cetakan Keempat. Penerbit Erlangga. Jakarta.

K.J Button. 1982. *Transport Economic.* First Published. 1982. Heinemann Educational Books Ltd.

KJ Davey . 1988 . *Pembiayaan Pemerintahan Daerah*. Cetakan Pertama. Penerbit Universitas Indonesia(UI-Press). Jakarta.

Sadono Sukirno. 1996. *Pengantar Teori Makro Ekonomi*. Edisi Kedua. PT RajaGrafindo Persada. Jakarta.

Singgih Santoso . 2001. *Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik*. Cetakan Kedua. Penerbit PT Elex Media Komputindo. Kelompok Gramedia. Jakarta.

Sri Mulyono, 2000. *Peramalan Bisinis dan Ekonometrika*. Edisi 1. BPFE Yogyakarta.

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Sugiyono, 1999. *Statistika Untuk Penelitian* . Cetakan Kedua. CV Alfabeta. Jakarta.

Sumitro Dojojohadikusumo, 1994. *Perkembangan Pemikiran Ekonomi Dasar Teori Ekonomi Pertumbuhan dan Ekonomi Pembangunan.* Cetakan Pertama. LP3ES. Jakarta

Sutrisno Hadi, 1989. *Statistik.* Edisi Kesebelas. Penerbit Andi. Yogyakarta.

Susiyati B.Hirawan, 1997. " *Analisa Potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD"* Makalah disampaikan pada Diklat Pendapatan Asli Daerah Tipe B. Di Badan Diklat.

Tamir Agmon, Reuven Horesh. 1994. *Inflasi , Disinflasi dan Keputusan Keuangan* . Cetakan Pertama. PT Rineka Cipta. Jakarta.

Thabranie Nawawie, 1983. " *Pengaruh Faktor Intern Administrasi Pemungutan Pajak Daerah terhadap Penerimaan Pajak Daerah Pada Kantor Cabang Dipenda di Propinsi Dati I Kalimantan Timur ".* Universitas Mulawarman. Samarinda.

Repository Universitas Brawijaya
REPOSITORY.UB.AC.ID
UNIVERSITAS BRAWIJAYA