

**PENGARUH PAJAK KENDARAAN BERMOTOR, BEA BALIK NAMA
KENDARAAN BERMOTOR, TUNGGAKAN PAJAK DAN JUMLAH
KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH
Studi Kasus pada Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta**

Skripsi

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi
Program Studi Akuntansi**



Oleh:

Cornelius Tri Yudiyanto

NIM : 01 2114 194

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI JURUSAN AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA**

2007

SKRIPSI

PENGARUH PAJAK KENDARAAN BERMOTOR, BEA BALIK NAMA
KENDARAAN BERMOTOR, TUNGGAKAN PAJAK DAN JUMLAH
KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH

Studi Kasus pada Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

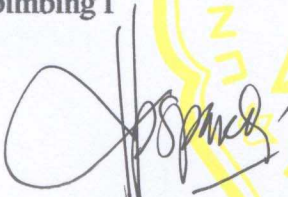
Oleh:

Cornelius Tri Yudiyanto

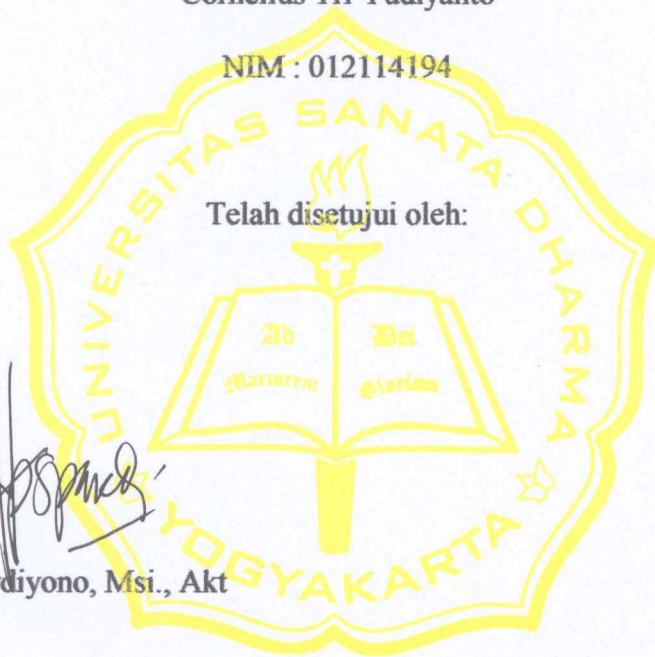
NIM : 012114194

Telah disetujui oleh:

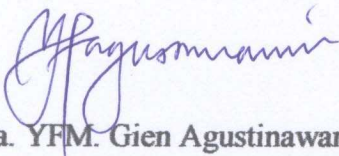
Pembimbing I



Drs. YP. Supardiyono, Msi., Akt



Pembimbing II



Dra. YFM. Gien Agustinawansari., MM., Akt

SKRIPSI

PENGARUH PAJAK KENDARAAN BERMOTOR, BEA BALIK NAMA
KENDARAAN BERMOTOR, TUNGGAKAN PAJAK DAN JUMLAH
KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH
Studi Kasus pada Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Dipersiapkan dan ditulis oleh:

Nama : Cornelius Tri Yudiyanto

NIM : 012114194

Telah dipertahankan didepan Dewan Penguji

Pada tanggal 18 Agustus 2007

Dan dinyatakan memenuhi syarat.

Susunan Dewan Penguji

Nama lengkap

Tanda tangan

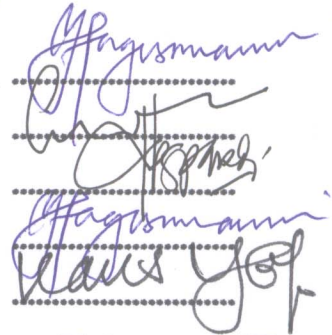
Ketua : Dra. YFM. Gien Agustinawansari MM.,Akt.

Sekretaris : Lisia Apriani ., S.E, M.Si., Akt.

Anggota : Drs. YP. Supardiyono, Msi., Akt.

Anggota : Dra. YFM. Gien Agustinawansari MM.,Akt.

Anggota : Ir. Drs. Hansiadi YH, M.Si., Akt.



.....
.....
.....
.....
.....

Yogyakarta, 31 Agustus 2007

Fakultas Ekonomi

Universitas Sanata Dharma

Dekan,



Drs. Alex Kahu Lantum, M.S.

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Segala perkara dapat kutanggung di dalam Dia yang memberi kekuatan kepadaku”.

(Filipi 4:13)

“Semoga Allah, sumber pengharapan, memenuhi kamu dengan segala sukka cita dan damai sejahtera dalam iman kamu, supaya oleh kekuatan Roh Kudus kamu berlimpah-limpah dalam pengharapan”.

(Roma 15:13)

Kupersembahkan skripsiku ini untuk:

Tuhan Yesus Kristus

Bunda Maria

Bapak & Ibuku yang tercinta

Kakakku, Keponakanku, serta

istriku & anakku yang kusayangi



**UNIVERSITAS SANATA DHARMA
FAKULTAS EKONOMI
JURUSAN AKUNTANSI – PROGRAM STUDI AKUNTANSI**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya menyatakan bahwa Skripsi dengan judul:
Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor,
Tunggakan Pajak dan Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli
Daerah dan dimajukan untuk diuji pada tanggal 18 Agustus 2007 adalah hasil
karya saya.

Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin, atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau symbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain yang saya aku seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri dan atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin, tiru, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan pada penulis aslinya.

Apabila saya melakukan hal tersebut diatas, baik sengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya ternyata melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijasah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Yogyakarta, 18 Agustus 2007
Yang membuat pernyataan,

Cornelius Tri Yudianto

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus atas segala berkat dan penyertaanNya dari awal hingga terselesainya penyusunan skripsi yang berjudul **“Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, Tunggakan Pajak dan Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah”**. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Sanata Dharma Yogyakarta.

Penyusunan skripsi ini tidak mungkin dapat terlaksana dengan baik tanpa bantuan dan kerjasama dari berbagai pihak yang terkait, oleh karena itu penulis dengan kerendahan hati dan dalam kesempatan ini menyampaikan terimakasih kepada:

1. Dr. Ir. P. Wiryono P., S.J. selaku Rektor Universitas Sanata Dharma.
2. Drs. Alex Kahu Lantum, M.S., selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Sanata Dharma.
3. Ir. Drs. Hansiadi YH, M.Si., Akt., selaku Ketua Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Sanata Dharma.
4. Drs. YP. Supardiyono, M.Si., Akt., sebagai Dosen Pembimbing I yang telah berkenan untuk memberi bimbingan, masukan, semangat dan saran kepada penulis dalam menyusun skripsi ini.
5. Dra. YFM. Gien Agustinawansari, MM., Akt., sebagai Dosen Pembimbing II yang telah berkenan untuk memberi bimbingan, masukan, semangat dan saran kepada penulis dalam menyusun skripsi ini.

6. Seluruh dosen dan karyawan Fakultas Ekonomi yang telah memberikan bimbingan dan bantuan selama belajar di Universitas Sanata Dharma.
7. Orang tuaku, Bapak Gregorius Sugiman dan Ibu Lusia U yang selalu memberikan kasih sayang, dukungan dan perhatian serta doa selama menyelesaikan kuliah ini.
8. Kakakku, Mbak Ika dan Mas Widodo, Mas Dwi dan Mbak Sophi, keponakanku Galang dan Caesar yang telah memberikan dukungan, perhatian serta doa selama menyelesaikan kuliah ini.
9. Istriku M.R. Widiastuti dan Anakku Benedicto Ansel Praditama yang saya sayangi, terimakasih untuk segala curahan kasih sayang, perhatian, dukungan dan doanya selama menyelesaikan kuliah ini.
10. Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang telah memberikan izin dalam penelitian skripsi ini.
11. Bapak Widiyanto dan Bapak Marsono yang telah membantu dalam menyediakan semua data yang diperlukan dalam skripsi ini.
12. Teman-teman Akuntansi Angkatan 2001 terutama Akuntansi C, terima kasih atas persahabatannya.
13. Teman-teman MPT seangkatanku, terima kasih atas kerjasamanya.
14. Teman-teman kos “Kuil Dairin” yang penuh dengan kenangan , teman-teman kos “Brojowikalpo 24 C” dan teman-teman kos di Paingan “Pongge 2001”, terima kasih atas waktu untuk hidup berbagi suka-duka dan canda-tawanya.
15. Semua orang yang ada di dekatku yang sudah membantu, mendukung dan mengganggu, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna karena berbagai keterbatasan dan kekurangan yang dimiliki penulis. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca untuk penyempurnaan skripsi ini.

Akhirnya penulis berharap agar skripsi ini dapat memberikan tambahan wawasan kepada pembaca semua.

Yogyakarta, 18 Agustus 2007

Cornelius Tri Yudiyanto

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
HALAMAN KATA PENGANTAR	vi
HALAMAN DAFTAR ISI	ix
HALAMAN DAFTAR TABEL	xv
HALAMAN DAFTAR GAMBAR	xvi
ABSTRAK	xvii
ABSTRACT	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Batasan Masalah	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Definisi Operasional	6
E. Tujuan Penelitian	7
F. Manfaat Penelitian	8
G. Sistematika Penelitian	9
BAB II LANDASAN TEORI	11
A. Pendapatan Asli Daerah	11

1. Pengertian PAD	11
2. Sumber-sumber PAD	11
B. Pajak	13
1. Pengertian Pajak	13
2. Unsur-unsur Pajak	13
3. Fungsi Pajak	13
4. Pengelompokkan Pajak	14
5. Syarat Pemungutan Pajak	14
6. Teori yang Mendukung Pemungutan Pajak	15
7. Hukum Pajak	16
8. Stelsel Pajak	17
9. Asas Pemungutan Pajak	17
10. Sistem Pemungutan Pajak	18
11. Hapusnya Utang Pajak	19
12. Hambatan Pemungutan Pajak	19
13. Tarif Pajak	20
C. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	21
1. Pengertian Kendaraan Bermotor	21
2. Pengertian Pemungutan PKB	21
3. Jenis Pajak yang Dapat Dikenakan Terhadap Kendaraan Bermotor	21
4. Dasar Hukum Pajak Kendaraan Bermotor	22
5. Teori Tentang Dasar Pengenaan PKB	22

6. Subyek PKB	23
7. Obyek PKB	23
8. Dasar Pengenaan Tarif PKB	24
9. Tarif PKB	26
10. Masa PKB	27
11. Saat PKB Terutang	27
12. Pengecualian dan Pembebasan PKB	27
D. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)	28
1. Pengertian dan Tujuan BBNKB	28
2. Dasar Hukum BBNKB	28
3. Subyek Pajak BBNKB	29
4. Obyek Pajak BBNKB	29
5. Dasar Pengenaan Tarif BBNKB	29
6. Tarif Pajak BBNKB	30
7. Masa Pajak BBNKB	30
8. Saat BBNKB Terutang	31
9. Pengecualian dan Pembebasan BBNKB	31
E. Tunggakan Pajak	31
1. Tunggakan PKB	33
2. Tunggakan BBNKB	33
F. Jumlah Kendaraan Bermotor	34
G. Hasil Penelitian Terdahulu	35
H. Perumusan Hipotesa	36

BAB III	METODE PENELITIAN	39
	A. Jenis Penelitian	39
	B. Tempat dan Waktu Penelitian	39
	C. Subyek dan Obyek Penelitian	39
	D. Jenis dan Sumber Data	40
	E. Variabel Penelitian	41
	F. Populasi dan Sampel Penelitian	42
	G. Teknik Pengumpulan Data	43
	1. Wawancara	43
	2. Dokumentasi	43
	H. Teknik Analisis Data	44
BAB IV	GAMBARAN UMUM	55
	A. Sejarah Pembentukan Propinsi Daerah Istimewa	
	Yogyakarta	55
	B. Keadaan Geografis	58
	C. Kekayaan Alam	59
	D. Keadaan Sosial Budaya	61
	E. Ekonomi	63
	F. Politik	66
	G. Pendapatan Asli Daerah	69

BAB V	ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN	71
	A. Deskripsi Data	71
	B. Analisis Data	76
	C. Pembahasan	86
BAB VI	PENUTUP	90
	A. Kesimpulan	90
	B. Keterbatasan Penelitian	91
	C. Saran	92
	DAFTAR PUSTAKA	94
	LAMPIRAN	
	A. Surat Keterangan atau Izin BAPPEDA DIY	98
	B. Tabel Coefficients	98
	C. Tabel Coefficient Correlations	98
	D. Tabel Correlations	99
	E. Tabel Model Summary	99
	F. Tabel ANOVA	99
	G. Tabel Distribusi t	100
	H. Tabel Distribusi F	901
	I. Tabel Uji Durbin Watson	102
	J. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
	Th 1997/1998	103
	K. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
	Th 1998/1999	103

L. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
Th 1999/2000	103
M. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
Th 2000	103
N. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
Th 2001	104
O. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
Th 2002	104
P. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
Th 2003	104
Q. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
Th 2004	104
R. Data Target dan Realisasi PKB, BBNKB dan PAD	
Th 2005	105
S. Data Realisasi Tunggalan PKB dan BBNKB	
Th 1996/1997 s/d 2005	106
T. Data Jumlah Kendaraan Bermotor Th 1996/1997	
s/d 2005	106

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1: Tabel realisasi PAD Propinsi DIY tahun anggaran 1996/1997 s/d 2005	72
Tabel 2: Tabel data PKB Propinsi DIY tahun anggaran 1996/1997 s/d 2005	73
Tabel 3: Tabel realisasi BBNKB Propinsi DIY tahun anggaran 1996/1997 s/d 2005	74
Tabel 4: Tabel realisasi tunggakan PKB dan BBNKB Propinsi DIY tahun anggaran 1996/1997 s/d 2005 ...	75
Tabel 5: Tabel data jumlah kendaraan bermotor Propinsi DIY tahun anggaran 1996/1997 s/d 2005	75
Tabel 6: Tabel koefisien	78
Tabel 7: Tabel nilai R square	80
Tabel 8: Tabel uji asumsi klasik	81
Tabel 9: Tabel probabilitas	81
Tabel 10: Tabel anova	86

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar I: Proses Uji Durbin Watson	47
Gambar II: Daerah Keputusan Penolakan Variabel Independen secara Individu Terhadap Variabel Dependen	51
Gambar III: Daerah Keputusan Penolakan Variabel Independen secara Bersama-sama Terhadap Variabel Dependen	53
Gambar IV: Scatterplot	79
Gambar V: Proses Uji Durbin Watson	80
Gambar VI: Daerah Penolakan Variabel Pajak Kendaraan Bermotor	82
Gambar VII: Daerah Penolakan Variabel Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	83
Gambar VIII: Daerah Penolakan Variabel Tunggalan Pajak	84
Gambar IX: Daerah Penolakan Variabel Jumlah kendaraan Bermotor ..	84

ABSTRAK

PENGARUH PAJAK KENDARAAN BERMOTOR, BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR, TUNGGAKAN PAJAK DAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH Studi Kasus pada Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

**Cornelius Tri Yudiyanto
012114194
Universitas Sanata Dharma
Yogyakarta
2007**

Penelitian ini bertujuan untuk:(1) mengetahui pengaruh pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, (2) mengetahui pengaruh bea balik nama kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, (3) mengetahui pengaruh tunggakan pajak terhadap pendapatan asli daerah, (4) mengetahui pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, (5) mengetahui pengaruh pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah.

Penelitian ini dilaksanakan di Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Jenis penelitian yang dilakukan berupa studi kasus, dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis regresi berganda dengan menggunakan alat analisis uji-t dan uji-F. Pengujian ini dilakukan dengan tingkat signifikansi sebesar 5 %.

Hasil analisis data dan pembahasan menunjukkan bahwa:(1) ada pengaruh yang signifikan antara pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, (2) ada pengaruh yang signifikan antara bea balik nama kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, (3) tidak ada pengaruh yang signifikan antara tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, (4) tidak ada pengaruh yang signifikan antara jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, dan (5) pengujian secara bersama-sama pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan asli daerah.

**THE INFLUENCE MOTOR VEHICLE TAX, TRANSFER OWNERSHIP
OF MOTOR VEHICLE, DELINGUENT TAX AND THE QUANTITY OF
MOTOR VEHICLE ON REGIONAL ORIGINAL INCOME
Case Study of DIY Province**

**Cornelius Tri Yudiyanto
012114194
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA
2007**

The research aim (1) to know the influence of motor vehicle tax on regional original income, (2) to know the influence of transfer ownership tax of motor vehicle on regional original income, (3) to know the influence of delinguent tax on regional original income, (4) to know the influence of motor vehicle quantity on the regional original income, and (5) to know the influence of motor vehicle tax transfer ownership tax of motor vehicle, delinguent tax and quantity of motor vehicles on the regional original income.

The research was carried out in the office of regional income of DIY Province. The type of the research was case study, with interview and documentation as the data collecting techniques. The data analysis technique applied was multiple regression analysis by using the analysis tools of t test and F test. These test were done with 5% significance level.

The result of data analysis and study showed that: (1) there was a significant influence of motor vehicle tax on regional original income, (2) there was also a significant influence of transfer ownership tax of motor vehicle on regional original income, (3) there was no significant influence of delinguent tax on regional original income, (4) there was no significant influence of motor vehicle quantity on the regional original income, and (5) the simultaneous test showed that motor vehicle tax and transfer ownership tax of motor vehicle, delinguent tax, and motor vehicle quantity had a significant influence on the regional original income.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Berdasarkan Ketetapan MPR Nomor XV/MPR/1998 tentang Penyelenggaraan Otonomi Daerah; Pengaturan dan Pemanfaatan Sumber Daya Nasional yang Berkeadilan; serta Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah, pemerintah mengeluarkan suatu paket kebijakan tentang Otonomi Daerah yaitu Undang-undang No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah dan Undang-undang No. 25 tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah. Otonomi Daerah memberikan kewenangan yang luas bagi pemerintah daerah dalam menyelenggarakan pemerintahan mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, dan evaluasi. Sebagai konsekuensi dan kewenangan yang luas, pemerintah daerah mempunyai kewajiban untuk meningkatkan pelayanan dan kesejahteraan masyarakat secara demokratis, adil, merata, dan berkesinambungan. Kewajiban tersebut dapat terwujud apabila pemerintah daerah mampu mengelola potensi daerahnya yaitu potensi sumber daya alam, sumber daya manusia dan potensi sumber daya keuangannya secara optimal.

Tujuan otonomi daerah (Widjadja, 1998: 124) yaitu pemberdayaan dan memberikan peranan yang semakin kuat kepada masyarakat dan pemerintah dalam melaksanakan pembangunan di daerahnya sesuai dengan karakteristik daerah serta meningkatnya keberhasilan pembangunan baik kuantitas maupun

kualitas. Dengan demikian pemerintah daerah berusaha untuk mengoptimalkan sumber-sumber penghasilan daerah yang menjadi sumber penerimaan atau pendapatan daerah yang notabene akan digunakan oleh pemerintah daerah untuk membiayai pembangunan dan penyelenggaraan pemerintah daerahnya sendiri.

Salah satu upaya pemerintah daerah untuk meningkatkan sumber pendapatan asli daerah adalah dengan intensifikasi pemungutan pajak. Pajak daerah merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang paling besar dibandingkan dengan pendapatan yang berasal dari retribusi daerah, laba perusahaan milik daerah, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Sumber-sumber pendapatan asli daerah tersebut harus diimbangi dengan peningkatan kualitas sumber daya manusia dan kinerja dalam pengelolaan pajak daerah, sehingga pendapatan asli daerah dari pajak daerah dapat maksimal.

Pajak daerah yang menjadi hak bagi pemerintah daerah dan dipandang sangat berpotensi untuk dapat meningkatkan pendapatan asli daerah diantaranya adalah Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Berdasar pada realisasi penerimaan pendapatan asli daerah yang ada, pajak ini memberikan kontribusi yang lebih besar dari sumber-sumber pendapatan daerah yang lain. Penerimaan pendapatan asli daerah juga dipengaruhi oleh meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun, sehingga dapat menambah jumlah pendaftar BBNKB. Selain itu adanya tunggakan pembayaran pajak yang dapat

mempengaruhi besarnya realisasi penerimaan PKB dan BBNKB, hal ini disebabkan karena kurangnya tingkat kesadaran wajib pajak akan pentingnya pajak.

Pajak kendaraan bermotor adalah pajak yang dipungut atas kepemilikan dan atau penguasaan semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak (Peraturan Daerah Propinsi DIY no. 1 Th 2002).

Pertama kali jenis pajak untuk kendaraan bermotor lahir pada saat surat diadakannya Pajak Rumah Tangga 1908. Ada empat dasar pengenaan pajak dari Pajak Rumah Tangga, dua diantaranya adalah mengenai jumlah dan macam sepeda motor serta jumlah dan macam mobil. Akan tetapi sejak Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934 diundangkan, maka hampir semua obyek atas kendaraan bermotor diambil alih oleh Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor (Samudra, 1995: 147).

Bea balik nama kendaraan bermotor adalah pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar-menukar, hibah, warisan atau pemasukan ke dalam badan usaha (Peraturan Gubernur DIY No. 1 Th 2002).

Salah satu alasan diberlakukan pungutan ini adalah karena adanya gejala spekulasi obyek (kendaraan bermotor) oleh banyak pedagang-pedagang kendaraan bermotor. Disamping itu sebenarnya nilai jual kendaraan bermotor tersebut bias disamakan dengan perjanjian harta tak bergerak (Samudra, 1995: 158). Ada dua penggolongan dalam pemungutan pajak yaitu: pertama, golongan kendaraan bermotor yang dianggap mewah dikenakan 10% dari harga beli dan kedua adalah golongan kendaraan bermotor yang dianggap bukan barang mewah atau kendaraan bekas dikenakan 5% dari harga beli (Samudra, 1995: 158).

Sistem pemungutan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dilaksanakan dengan Sistem Administrasi Dibawah Satu Atap yang dikenal dengan SAMSAT. Pembayaran oleh wajib pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor dilakukan ke Kantor Cabang Kas Daerah di SAMSAT, dimana pada umumnya kantor cabang ini berada di setiap daerah kabupaten dan kota di seluruh Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Sistem pengelolaan pemungutan pajak ini sepenuhnya dilakukan di setiap Kantor Cabang Kas Daerah Propinsi DIY.

Berdasarkan uraian diatas, dapat terlihat bahwa Pendapatan Asli Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta diperoleh dari beberapa sumber penerimaan pajak. Dari berbagai sumber pendapatan, tunggakan pajak serta jumlah kendaraan bermotor tersebut tentunya akan memberikan pengaruh

terhadap pendapatan asli daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, baik itu pengaruh yang signifikan maupun tidak signifikan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti mengangkat permasalahan yaitu:

1. Apakah ada pengaruh yang signifikan antara pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005?
2. Apakah ada pengaruh yang signifikan antara bea balik nama kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005?
3. Apakah ada pengaruh yang signifikan antara tunggakan pajak terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005?
4. Apakah ada pengaruh yang signifikan antara jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005?
5. Apakah ada pengaruh yang signifikan antara pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005?

C. Batasan Masalah

Ada beberapa macam komponen pajak yang menjadi hak Pemerintah Daerah Tingkat I (propinsi) yang mempengaruhi pendapatan asli daerah, antara lain: pajak kendaraan bermotor (PKB), bea balik nama kendaraan bermotor (BBNKB), pajak bahan bakar kendaraan bermotor (PBBKB) dan pajak pemanfaatan air bawah tanah. Dalam penelitian ini hanya berfokus atau membatasi masalah pada pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor, jumlah kendaraan bermotor dan pendapatan asli daerah.

D. Definisi Operasional

1. Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak kendaraan bermotor adalah pajak yang dipungut atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor.

2. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

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

3. Tunggakan Pajak

Penunggakan pajak merupakan ketidakmauan membayar pajak disamping penghindaran diri dari pengenaan pajak. Tunggakan pajak kendaraan bermotor adalah pendapatan yang bersumber dari pajak

kendaraan bermotor yang terlambat melakukan pembayaran. Tunggakan bea balik nama kendaraan bermotor adalah pendapatan yang bersumber dari pajak bea balik nama kendaraan bermotor yang terlambat melakukan pembayaran.

4. Jumlah Kendaraan Bermotor

Jumlah kendaraan bermotor merupakan jumlah secara fisik kendaraan bermotor dari tahun ke tahun yang terdaftar secara resmi di SAMSAT.

5. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan asli daerah adalah penerimaan yang berasal dari sumber-sumber pendapatan daerah yang terdiri dari pajak daerah, restribusi daerah, bagian laba BUMD, penerimaan dari dinas-dinas, penerimaan lain-lain serta penerimaan pembangunan (pinjaman daerah).

E. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh yang signifikan antara pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005.
2. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh yang signifikan antara bea balik nama kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005.

3. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh yang signifikan antara tunggakan pajak terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005.
4. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh yang signifikan antara jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005.
5. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh yang signifikan antara pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi DIY dari tahun 1996/1997 - 2005.

F. Manfaat Penelitian

1. Bagi Pemerintah Daerah

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai bahan masukan terutama dalam menentukan kebijakan atau pengambilan keputusan dalam rangka mengembangkan dan meningkatkan pendapatan asli daerah.

2. Bagi Penulis

Sebagai sarana untuk melatih diri dalam penelitian, pengamatan, dan membuat perbandingan antara teori dan praktik. Selain itu penulis juga dapat menambah wawasan pengetahuan dan mengaplikasikan ilmu yang sudah diperoleh selama studi.

3. Bagi Pembaca

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan bacaan ilmiah bagi Universitas Sanata Dharma dan dapat digunakan sebagai referensi bagi penelitian yang berhubungan dengan pengaruh pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah.

G. Sistematika Penulisan

BAB I : Pendahuluan

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang masalah, batasan masalah, rumusan masalah, definisi operasional, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Landasan Teori

Dalam bab ini diuraikan tentang teori-teori yang melandasi penelitian ini yaitu mengenai pendapatan asli daerah, pajak, pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak, jumlah kendaraan bermotor, hasil penelitian terdahulu dan perumusan hipotesa.

BAB III : Metode Penelitian

Bab ini menjelaskan mengenai jenis penelitian, tempat dan waktu penelitian, subjek dan objek penelitian, jenis dan sumber data, variabel penelitian, populasi dan sampel penelitian, teknik pengumpulan data serta teknik analisis data.

BAB IV : Gambaran Umum Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu mengenai sejarah pembentukan, keadaan geografis, kekayaan alam, keadaan sosial-budaya, ekonomi, politik, dan pendapatan asli daerah.

BAB V : Analisis Data dan Pembahasan

Bab ini berisikan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis, terdiri dari deskripsi data, analisis data dan pembahasan untuk masing-masing permasalahan yang telah dirumuskan dalam bab I.

BAB VI : Penutup

Dalam bab ini penulis menyajikan kesimpulan dari analisis data dan keterbatasan penelitian serta saran dengan hasil penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Pendapatan Asli Daerah

1. Pengertian Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan asli daerah menurut Samudra (1995:51), adalah sumber-sumber pendapatan daerah yang dihasilkan oleh daerah yang bersangkutan dan merupakan pendapatan yang sah.

Pendapatan asli daerah menurut Undang-undang No. 34 Tahun 2000 tentang pajak dan retribusi daerah adalah penerimaan yang berasal dari sumber-sumber pendapatan daerah yang terdiri dari pajak daerah, retribusi daerah, bagian laba BUMD, penerimaan dari dinas-dinas, penerimaan lain-lain serta penerimaan pembangunan (pinjaman daerah).

2. Sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah

Menurut Undang-undang No 34 Th 2000, sumber-sumber pendapatan asli daerah berasal dari:

- a. Hasil pajak daerah,
- b. Hasil retribusi daerah,
- c. Bagian laba dari perusahaan milik daerah,
- d. Penerimaan dari dinas-dinas
- e. Penerimaan lain-lain serta penerimaan pembangunan (pinjaman daerah).

Berdasarkan Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang pajak dan retribusi daerah, yang telah diubah dengan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000, jenis-jenis pendapatan asli daerah terdiri dari:

1). Pajak Daerah dari Sektor Kendaraan Bermotor

- a). Pajak Kendaraan Bermotor
- b). Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
- c). Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor

2). Pajak Daerah Umum

- a). Pajak Hotel
- b). Pajak Restoran
- c). Pajak Hiburan
- d). Pajak Reklame
- e). Pajak Penerangan Jalan
- f). Pajak Pengambilan dan Pengelolaan Bahan Galian Golongan C
- g). Pajak Parkir

3). Retribusi Daerah

- a). Retribusi Jasa Umum
- b). Retribusi Jasa Usaha
- c). Retribusi Perijinan Tertentu

B. Pajak

1. Pengertian Pajak

Pajak adalah Iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tiada mendapat jasa timbal (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan yang digunakan untuk membayar pengeluaran umum (Mardiasmo, 2003: 1)

2. Unsur-Unsur Pajak

Dari definisi diatas, dapat disimpulkan bahwa pajak memiliki unsur-unsur (Mardiasmo, 2003: 1):

- a. Iuran dari rakyat kepada negara. Yang berhak memungut pajak hanyalah negara. Iuran tersebut berupa uang.
- b. Berdasarkan undang-undang. Pajak dipungut berdasarkan atau dengan kekuatan undang-undang serta aturan pelaksanaannya.
- c. Tanpa jasa timbal atau kontraprestasi dari negara yang secara langsung dapat ditunjuk.
- d. Digunakan untuk membiayai rumah tangga negara, yakni pengeluaran-pengeluaran yang bermanfaat bagi masyarakat luas.

3. Fungsi Pajak (Mardiasmo, 2003: 1):

- a. Fungsi budgetair. Pajak sebagai dana bagi pemerintah untuk membiayai pengeluaran-pengeluarannya.
- b. Fungsi mengatur (*regulerend*). Pajak sebagai alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijaksanaan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi.

4. Pengelompokan Pajak (Mardiasmo, 2003: 5-6):

a. Menurut golongannya:

- 1). Pajak langsung, yaitu pajak yang harus dipikul sendiri oleh wajib pajak dan tidak dapat dibebankan atau dilimpahkan pada orang lain.
- 2). Pajak tidak langsung, yaitu pajak yang pada akhirnya dapat dibebankan atau dilimpahkan pada orang lain.

b. Menurut sifatnya:

- 1). Pajak subjektif, yaitu pajak yang berpangkal atau berdasar pada subjeknya, dalam arti memperhatikan keadaan diri wajib pajak.
- 2). Pajak objektif, yaitu pajak yang berpangkal pada objeknya, tanpa memperhatikan wajib pajak.

c. Menurut lembaga pemungutnya:

- 1). Pajak pusat, yaitu pajak yang dipungut oleh pemerintah pusat dan digunakan untuk membiayai rumah tangga negara.
- 2). Pajak daerah, yaitu pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah dan digunakan untuk membiayai rumah tangga daerah.

5. Syarat Pemungutan Pajak (Mardiasmo, 2003: 2):

- a. Pemungutan pajak harus adil (syarat keadilan)
- b. Pemungutan pajak harus berdasarkan undang-undang (syarat yuridis)
- c. Tidak mengganggu perekonomian (syarat ekonomi)
- d. Pemungutan pajak harus efisien (syarat finansial)
- e. Sistem pemungutan pajak harus sederhana

6. Teori-Teori yang Mendukung Pemungutan Pajak (Mardiasmo, 2003: 3-4):

a. Teori Akuntansi

Negara melindungi keselamatan jiwa, harta benda, dan hak-hak rakyatnya. Oleh karena itu rakyat harus membayar pajak yang diibaratkan sebagai suatu premi asuransi karena memperoleh jaminan perlindungan.

b. Teori Kepentingan

Pembagian beban pajak pada rakyat didasarkan pada kepentingan masing-masing orang. Semakin besar kepentingan seseorang terhadap negara, maka makin tinggi pajak yang harus dibayar.

c. Teori Daya Pikul

Beban pajak untuk semua orang harus sama beratnya, artinya pajak harus dibayar sesuai dengan daya pikul masing-masing orang. Untuk mengukur daya pikul ada dua:

- 1). Unsur objektif, dengan melihat besarnya penghasilan atau kekayaan yang dimilikinya.
- 2). Unsur subjektif, dengan memperhatikan besarnya kebutuhan materiil yang harus dipenuhi.

d. Teori Bakti

Sebagai warga negara yang berbakti, rakyat harus selalu menyadari bahwa pembayaran pajak adalah sebagai suatu kewajiban

e. Teori Asas Daya Beli

Memungut pajak berarti menarik daya beli dari rumah tangga masyarakat untuk rumah tangga negara. Selanjutnya negara akan menyalurkannya kembali ke masyarakat dalam bentuk pemeliharaan kesejahteraan masyarakat. Sehingga kepentingan masyarakat lebih diutamakan

7. Hukum Pajak (Mardiasmo, 2003:5)

Hukum pajak mengatur hubungan antara pemerintah selaku pemungut pajak dengan rakyat sebagai wajib pajak. Ada 2 hukum pajak:

- a. Hukum pajak materiil, memuat norma-norma yang menerangkan antara lain keadaan, perbuatan, peristiwa hukum yang dikenai pajak, siapa yang dikenakan pajak, berapa besar pajak yang dikenakan, segala sesuatu tentang timbul dan hapusnya utang pajak, dan hubungan hukum antara pemerintah dan wajib pajak.
- b. Hukum pajak formil, memuat tata cara untuk mewujudkan hukum materiil menjadi kenyataan. Hukum ini memuat antara lain:
 - 1). Tata cara penyelenggaraan (prosedur) penetapan suatu utang pajak.
 - 2). Hak-hak fiskus untuk mengadakan pengawasan terhadap para wajib pajak mengenai keadaan, perbuatan dan peristiwa yang menimbulkan utang pajak.
 - 3). Kewajiban wajib pajak misalnya menyelenggarakan pembukuan/pencatatan, dan hak-hak wajib pajak misalnya mengajukan keberatan dan banding.

8. Stelsel Pajak (Mardiasmo, 2003: 6-7):
 - a. Stelsel Nyata (*riël stelsel*), pengenaan pajak didasarkan pada objek (penghasilan yang nyata), sehingga pemungutannya baru dapat dilakukan pada akhir tahun pajak, yakni setelah penghasilan yang sesungguhnya diketahui. Stelsel ini mempunyai kelebihan dan kekurangan. Kelebihannya adalah pajak yang dikenakan lebih realistis. Sedangkan kelemahannya adalah pajak baru dapat dikenakan pada akhir periode (setelah penghasilan ini diketahui).
 - b. Stelsel Anggapan (*fictieve stelsel*), penganakan pajak didasarkan pada suatu anggapan yang diatur oleh undang-undang. Kebaikan system ini adalah pajak dapat dibayar selama tahun berjalan, tanpa harus menunggu pada akhir tahun. Sedangkan kelemahannya adalah pajak yang dibayar tidak berdasarkan pada keadaan yang sesungguhnya.
 - c. Stelsel Campuran, Stelsel ini merupakan kombinasi antara stelsel nyata dan stelsel anggapan. Pada awal tahun, besarnya pajak dihitung berdasarkan suatu anggapan, lalu pada akhir tahun besarnya pajak disesuaikan dengan keadaan yang sebenarnya. Bila besarnya pajak menurut kenyataan lebih besar daripada pajak menurut anggapan, maka wajib pajak harus menambah. Sebaliknya, jika lebih kecil kelebihannya dapat diminta kembali.
9. Asas Pemungutan Pajak (Mardiasmo, 2003: 7):
 - a. Asas Domisili (asas tempat tinggal), negara berhak mengenakan pajak atas seluruh penghasilan wajib pajak yang bertempat tinggal di

wilayahnya, baik penghasilan yang berasal dari dalam maupun dari luar negeri. Asas ini berlaku untuk wajib pajak dalam negeri.

- b. Asas Sumber, negara berhak mengenakan pajak atas penghasilan yang bersumber di wilayahnya tanpa memperhatikan tempat tinggal wajib pajak.
- c. Asas Kebangsaan, pengenaan pajak dihubungkan dengan kebangsaan suatu negara. Misalnya pajak bangsa asing di Indonesia dikenakan pada setiap orang yang bukan berkebangsaan Indonesia yang bertempat tinggal di Indonesia. Asas ini berlaku untuk wajib pajak Luar Negeri.

10. Sistem Pemungutan Pajak (Mardiasmo, 2003: 7-8):

- a. *Official Assessment System*, adalah suatu system pemungutan yang memberi wewenang kepada pemerintah (fiskus) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang oleh wajib pajak. Ciri-cirinya:
 - 1). Wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang ada pada fiskus.
 - 2). Wajib pajak bersifat pasif.
 - 3). Utang pajak timbul setelah dikeluarkan surat ketetapan pajak oleh fiskus.
- b. *Self Assessment System*, adalah suatu sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang pada wajib pajak untuk menentukan sendiri besarnya pajak yang terutang. Ciri-cirinya:

- 1). Wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang ada pada wajib pajak sendiri.
 - 2). Wajib pajak aktif, mulai dari menghitung, menyetor dan melaporkan sendiri pajak yang terutang.
 - 3). Fiskus tidak ikut campur dan hanya mengawasi.
- c. *With Holding System*, adalah suatu sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada pihak ketiga (bukan fiskus dan wajib pajak yang bersangkutan) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang oleh wajib pajak. Ciri-cirinya: wewenang menentukan besarnya pajak yang terutang ada pada pihak ketiga, pihak selain fiskus dan wajib pajak.

11. Hapusnya Utang Pajak (Mardiasmo, 2003: 8):

Dapat disebabkan beberapa hal:

- a. Pembayaran
- b. Kompensasi
- c. Daluwarsa
- d. Pembebasan dan Penghapusan

12. Hambatan Pemungutan Pajak (Mardiasmo, 2003: 8-9):

- a. Perlawanan Pasif, masyarakat enggan (pasif) membayar pajak, yang disebabkan:
 - 1). Perkembangan intelektual dan moral masyarakat.
 - 2). Sistem perpajakan yang (mungkin) sulit dipahami masyarakat.
 - 3). Sistem kontrol tidak dapat dilakukan/dilaksanakan dengan baik.

b. Perlawanan Aktif, perlawanan ini meliputi semua usaha dan perbuatan yang secara langsung ditujukan pada fiskus dengan tujuan untuk menghindari pajak. Bentuknya adalah:

1). *Tax avoidance*, usaha meringankan beban pajak dengan tidak melanggar undang-undang.

2). *Tax evasion*, usaha meningkatkan beban pajak dengan cara melanggar undang-undang (menggelapkan pajak).

13. Tarif Pajak (Mardiasmo, 2003: 9-10):

a. Tarif Proporsional

Tarif berupa persentase yang tetap, terhadap berapapun jumlah yang dikenai pajak sehingga besarnya pajak yang terutang proporsional terhadap besarnya nilai yang dikenai pajak. Contoh: Untuk penyerahan barang kena pajak di dalam daerah pabean akan dikenakan PPN sebesar 10%.

b. Tarif Tetap

Tarif berupa jumlah yang tetap (sama) terhadap berapapun jumlah yang dikenai pajak sehingga besarnya pajak yang terutang tetap. Contoh: Besarnya tarif Bea Materai untuk cek dan bilyet giro dengan nilai nominal berapapun adalah Rp 1.000.000.

c. Tarif Progresif

Persentase tariff yang digunakan semakin besar bila jumlah yang dikenai pajak semakin besar. Contoh: Pasal 17 UU PPh 2000.

d. Tarif Degresif

Persentase tarif yang digunakan semakin kecil bila jumlah yang dikenai pajak semakin besar.

C. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

1. Pengertian Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor (KBM) adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak KBM yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak (Peraturan Daerah Propinsi DIY no. 1 Th 2002).

2. Pengertian Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor

Pemungutan adalah suatu rangkaian kegiatan mulai dari perencanaan, pengumpulan data objek dan data subjek, sampai kegiatan pemungutan pajak kendaraan bermotor kepada wajib pajak serta penyetirnya. Pajak kendaraan bermotor adalah pajak yang dipungut atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor (Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002).

3. Jenis Pajak yang Dapat Dikenakan terhadap Kendaraan Bermotor

Ada beberapa jenis pajak yang dapat dikenakan terhadap kendaraan bermotor (Samudra, 1995:144-145), antara lain:

- a. *Motor Fuels Tax/MFT* (pajak minyak atas kendaraan bermotor).
 - b. *Motor Vehicle Licence Tax/MVLT* (pajak lisensi atas kendaraan bermotor).
 - c. *Licence Tax/DLT* (pajak atas surat izin mengemudi).
 - d. *Motor Vehicle Purchase Tax/MVPT* (pajak pembelian atas kendaraan bermotor).
4. Dasar Hukum Pajak Kendaraan Bermotor
- a. Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah jo. Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000;
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah;
 - c. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 16 Tahun 2005 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2005;
 - d. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2002 tentang Pajak Daerah;
 - e. Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No 35 Tahun 2005 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.
5. Teori Tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor (Samudra, 1995: 145-146):
- a. *Gross Weight/Net Weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor)
 - b. *Horse Power* (kekuatan mesin).

c. *Ownership* (pemilikan).

d. *Seat Capacity* (kapasitas tempat duduk).

e. *Type* (jenis kendaraan).

6. Subjek Pajak Kendaraan Bermotor

Menurut Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934, pajak terutang oleh orang yang memegang kendaraan bermotor. Kepala keluarga dianggap sebagai pemegang kendaraan bermotor kepunyaan anggota keluarganya. Jika sebuah kendaraan bermotor bersamaan dipegang oleh lebih dari satu orang, maka pejabat yang ditunjuk menentukan siapa yang akan dianggap sebagai pemegang (Samudra, 1995:150). Menurut Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002, subjek pajak adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor.

7. Objek Pajak Kendaraan Bermotor

Menurut Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002, objek pajak kendaraan bermotor adalah kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Objek pajak yang dimaksud adalah:

- a. Kendaraan bermotor: yang digerakkan oleh motor, yang dihidupkan dengan generator, gas, arang, atau oleh motor yang memakai bahan bakar minyak tanah atau campuran minyak tanah dan bensin, terlepas dari hal apakah motor itu khusus atau tidak khusus diperuntukkan menggunakan minyak tanah atau dengan campuran minyak tanah dan bensin;

- b. Segala kendaraan bermotor lainnya yang tidak digerakkan oleh motor yang semata-mata memakai bensin sebagai bahan bakar;
 - c. Kendaraan bermotor, yang digerakkan oleh motor, dengan semata-mata menggunakan bensin sebagai bahan pembakar, yang mempunyai berat total yang diizinkan 3.500kg atau lebih;
 - d. Kereta tambahan (kereta gandengan) dari kendaraan bermotor (*wagon trailers*);
 - e. Kendaraan bermotor seperti yang dimaksudkan pada nomor 3, yang mempunyai berat total yang diperkenankan kurang dari 3.500kg, kecuali yang telah dikenakan Pajak Rumah Tangga berdasarkan Pasal 11 ayat (4) dan (6);
8. Dasar Pengenaan Tarif Pajak Kendaraan Bermotor

Sesuai dengan Peraturan Daerah Propinsi DIY No. 1 Tahun 2002, dasar pengenaan tarif adalah nilai jual KBM dikali dengan bobot. nilai jual kendaraan bermotor diperoleh berdasarkan harga pasaran umum. Bobot mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Dalam hal harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor tidak diketahui, nilai jual kendaraan bermotor ditentukan berdasarkan faktor-faktor:

- a. Isi silinder / atau satuan daya;
- b. Penggunaan kendaraan bermotor;
- c. Jenis kendaraan bermotor;
- d. Merek kendaraan bermotor;

- e. Tahun pembuatan kendaraan bermotor;
- f. Berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan;
- g. Dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.

Menurut Peraturan Gubernur DIY No. 35 Th 2005 menetapkan bahwa:

1. Untuk kendaraan bermotor yang sejenis, merek dan tipe belum tercantum dalam lampiran peraturan ini, nilai jualnya ditetapkan sebagai berikut:
 - a. Untuk tahun pembuatan terbaru, nilai jualnya ditetapkan sebesar 10% (sepuluh persen) dibawah harga pasaran umum yang berlaku di Daerah;
 - b. Untuk tahun pembuatan lebih tua yang tidak tercantum dalam lampiran peraturan ini, nilai jualnya ditetapkan dengan membandingkan merek, jenis tipe, isi silinder dan tahun pembuatan dari Negara produsen yang sama.
2. Untuk kendaraan bermotor yang sejenis, merek dan tipe yang telah tercantum dalam lampiran peraturan ini, dengan ketentuan:
 - a. Untuk tahun pembuatan terbaru yang belum tercantum dalam lampiran peraturan ini, nilai jualnya ditetapkan dengan penambahan 5% (lima persen), untuk roda empat atau lebih dan 2,5% (dua koma lima persen) untuk roda dua dan tiga dari nilai jual tahun sebelumnya:

- b. Untuk tahun pembuatan lebih tua tidak tercantum dalam lampiran peraturan ini, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan nilai jual tahun pembuatan terakhir sebagaimana ditetapkan dalam lampiran peraturan ini dengan penurunan 10% (sepuluh persen) setiap tahun dengan maksimal penurunan 5 (lima) tingkat atau disesuaikan harga pasaran umum.

Bobot berdasarkan faktor-faktor (Peraturan Gubernur DIY No. 35 Th 2005) :

- a. Tekanan gandar;
- b. Jenis bahan bakar kendaraan bermotor;
- c. Jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor.

Bobot yang ditetapkan (Peraturan Gubernur DIY No. 35 Th 2005) adalah:

- a. Sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor dan sejenisnya sebesar 1,00;
- b. Mobil barang/beban sebesar 1,30;
- c. Alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 1,00.

9. Tarif Pajak Kendaraan Bermotor

Tarif Pajak Kendaraan Bermotor dibagi menjadi 4 (Peraturan Gubernur DIY No. 35 Th 2005), yaitu:

- a. 1% untuk kendaraan umum / plat kuning;
- b. 1,5% untuk sepeda motor;

- c. 0,5% untuk alat-alat berat dan alat-alat besar;
- d. 1,5% untuk kendaraan bukan umum.

10. Masa Pajak Kendaraan Bermotor

Masa pajak kendaraan bermotor adalah 12 (dua belas) bulan berturut-turut yang merupakan tahun pajak, dimulai pada saat pendaftaran kendaraan bermotor (Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002).

11. Saat Pajak Kendaraan Bermotor Terutang

Pajak kendaraan bermotor terutang sejak tidak dibayarnya pajak kendaraan bermotor (Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002).

12. Pengecualian dan Pembebasan Pajak Kendaraan Bermotor

Menurut Ordonansi pajak kendaraan bermotor 1934, pajak tidak dipungut terhadap kendaraan sebagai berikut (Samudra, 1995:155):

- a. Kendaraan bermotor milik negara atau daerah, yang hanya digunakan untuk dinas umum;
- b. Kendaraan bermotor yang menurut peraturan ordonansi lalu lintas diizinkan berjalan dengan nomor percobaan;
- c. Kendaraan bermotor yang menurut sifatnya hanya digunakan untuk pembikinan dan pemeliharaan jalan-jalan;
- d. Pemadam Kendaraan;
- e. Kendaraan bermotor para konsul dan wakil negara asing;
- f. Kendaraan bermotor turis yang tidak lama dari 90 (sembilan puluh) hari.

D. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)

1. Pengertian dan Tujuan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)

Menurut Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002, bea balik nama kendaraan bermotor adalah bea yang dikenakan atas badan atau orang yang menerima kendaraan bermotor dalam hak milik atau ahli waris. Penyerahan dalam hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan / keadaan yang antara lain dalam bentuk: jual beli, hibah, warisan, hadiah dan pemasukan dalam persekutuan perusahaan. Salah satu alasan diberlakukannya pungutan ini adalah karena adanya gejala spekulasi objek (kendaraan bermotor) oleh banyak pedagang-pedagang kendaraan bermotor. Tujuan dari pembayaran bea balik nama kendaraan bermotor I adalah untuk memperoleh Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB). Sedangkan tujuan dari pembayaran BBNKB II, III dan seterusnya ditujukan sebagai syarat untuk memperpanjang masa berlakunya Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) (Samudra, 1995: 157-159).

2. Dasar Hukum Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

- a. Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah jo. Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000;
- b. Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah;

- c. Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No 35 Tahun 2005 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.
 - d. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2002 tentang Pajak Daerah;
3. Subjek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Subjek pajak bea balik nama kendaraan bermotor adalah orang pribadi atau badan yang dapat menerima penyerahan kendaraan bermotor (Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002).
 4. Objek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Objek bea balik nama kendaraan bermotor adalah setiap penyerahan kendaraan bermotor dalam hak milik. Dalam pengertian tersebut, pajak tidak dikenakan setiap penyerahan yang bukan milik. Misalnya, dalam suatu perjanjian sewa-menyewa dan pinjam-meminjam (Peraturan Daerah Propinsi DIY no 1 Th 2002).
 5. Dasar Pengenaan Tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Dasar untuk menghitung BBNKB adalah nilai jual kendaraan bermotor. Apabila terjadi perubahan bentuk setiap kendaraan bermotor yang mengakibatkan kenaikan nilai jual kendaraan bermotor yang bersangkutan, maka dipungut tambahan BBNKBM 10% dari selisih nilai jual sebelum dan sesudah perubahan. Demikian juga bila terjadi penggantian mesin kendaraan bermotor, dipungut tambahan 10% dari harga mesin pengganti (Peraturan Gubernur DIY No 35 Th 2005).

6. Tarif Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Tarif dibagi menjadi tiga (Peraturan Daerah Propinsi DIY No 1 Th 2002):

- a. Untuk penyerahan pertama ada dua yaitu:
 - 1). 10% untuk kendaraan bermotor umum dan bukan umum;
 - 2). 3% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan besar.
- b. Untuk penyerahan kedua dan selanjutnya termasuk hibah ditetapkan:
 - 1). 1% untuk kendaraan bermotor umum dan bukan umum;
 - 2). 0,3% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan besar.
- c. Untuk warisan ditetapkan:
 - 1). 0,1% untuk kendaraan bermotor umum dan bukan umum;
 - 2). 0,03% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan besar.

7. Masa Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Masa pajak ada dua (Samudra, 1995: 165-166):

- a. Orang pribadi, badan atau ahli waris yang menerima penyerahan kendaraan wajib memberitahukan kepada Gubernur Kepala Daerah dalam hal ini Dinas Pendapatan Daerah dengan mengisi Surat Pemberitahuan Pajak Daerah (SPTPD) selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari dan untuk kendaraan dan untuk kendaraan bermotor penyerahan hak milik dari luar daerah dalam waktu 30 (tiga puluh) hari terhitung dari saat menerima penyerahan kendaraan bermotor.
- b. Orang pribadi atau badan yang menyerahkan kendaraan bermotor wajib melaporkan kepada Gubernur Kepala Daerah dalam hal ini

Dinas Pendapatan Daerah atas terjadinya penyerahan hak milik selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sejak penyerahan kendaraan bermotor.

8. Saat Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Terutang

Jika Surat Ketetapan Pajak (SKP) telah diterbitkan dan BBNKB tidak juga dilunasi setelah waktu yang ditetapkan 30 (tiga puluh) hari, maka akan diterbitkan Surat Tagihan Pajak (STP), dimana pajak yang terutang berdasarkan STP itu harus dilunasi selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sejak STP diterima wajib pajak (Samudra, 1995: 167-168).

9. Pengecualian dan Pembebasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Ada tiga yaitu (Samudra, 1995: 162):

- a. Penyerahan kendaraan bermotor kepada pemerintah pusat dan daerah-daerah otonom;
- b. Penyerahan kendaraan bermotor kepada wakil diplomatik, konsuler, dan wakil lain dari negara asing;
- c. Penyerahan kendaraan bermotor kepada wakil organisasi internasional yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan.

E. Tunggakan Pajak

Penunggakan pajak merupakan tipe lain dari ketidakmauan membayar pajak disamping penghindaran diri dari pengenaan pajak. Sama halnya dengan penghindaran diri terhadap pembayaran pajak, maka penunggakan pajak juga dapat dikenai sanksi menurut peraturan perundangan yang berlaku, yakni

Peraturan Daerah Propinsi DIY Nomor 1 Tahun 2002 tentang Pajak Daerah. Usaha pendataan tunggakan PKB dan BBNKB merupakan salah satu usaha diantara usaha-usaha yang dilakukan dinas pendapatan daerah untuk meningkatkan penerimaan pajak dari sektor tersebut.

Tunggakan PKB dan BBNKB terjadi karena adanya piutang pajak, baik itu dilakukan instansi atau perorangan sebagai wajib pajak dengan obyek pajak kendaraan baru atau setengah pakai. Pendataan tunggakan PKB dan BBNKB adalah kegiatan yang penting dalam memprediksi penerimaan pendapatan dari PKB dan BBNKB setiap periode tahunnya. Dengan semakin besarnya nilai tunggakan PKB dan BBNKB maka prediksi penerimaan pendapatan pajak tersebut juga semakin besar karena dalam merencanakan atau menargetkan penerimaan PKB dan BBNKB tidak terlepas dari data-data tunggakan yang ada. Maka dengan semakin banyaknya wajib pajak yang menunggak pembayaran PKB dan BBNKB nya, data tunggakan juga semakin besar dan pemerintah daerah akan menargetkan penerimaan PKB dan BBNKB juga semakin besar dengan harapan tunggakan-tunggakan itu akan dibayar yang tentunya dengan usaha keras bagi aparat petugas pajak untuk mengusahakan dibayarnya tunggakan-tunggakan tersebut. Usaha-usaha dinas pendapatan daerah sebagai aparat petugas pajak adalah dengan mengirimkan Surat Tagihan Pajak (SPT) atau mendatangi langsung pada wajib pajak. Dengan usaha yang demikian dapat diharapkan wajib pajak segera melunasi piutang pajaknya.

Tunggakan pajak disini meliputi dua hal, diantaranya:

1. Tunggakan pajak kendaraan bermotor

Tunggakan pajak kendaraan bermotor adalah pendapatan yang bersumber dari pajak kendaraan bermotor yang terlambat melakukan pembayaran. Keterlambatan pembayaran pajak ditetapkan dalam nota pajak dan Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD) yang melampaui jatuh tempo dikenakan denda bunga sebesar 2% sebulan dihitung dari pajak yang kurang atau terlambat dibayar untuk jangka waktu paling lama 24 (dua puluh empat) bulan dihitung sejak saat terutangnya pajak (Peraturan Daerah Propinsi DIY No 1 Th 2002).

2. Tunggakan bea balik nama kendaraan bermotor

Tunggakan bea balik nama kendaraan bermotor adalah pendapatan yang bersumber dari pajak bea balik nama kendaraan bermotor yang terlambat melakukan pembayaran. Jika bea balik nama kendaraan bermotor tidak dilunasi dalam waktu 30 hari sejak diterbitkan nota pajak atau SKPD maka dikenakan denda 100% dari bea balik nama kendaraan bermotor yang terhutang (Peraturan Daerah Propinsi DIY No 1 Th 2002). Jumlah pajak bea balik nama kendaraan bermotor dalam nota pajak (SKPD) dan STP dapat ditagih sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

F. Jumlah Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor diatur dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi;

Kontribusi penerimaan pendapatan asli daerah dalam hal ini pajak kendaraan bermotor tidak terlepas dari adanya jumlah kendaraan bermotor. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun akan berpengaruh terhadap penerimaan pendapatan asli daerah yakni dari sektor pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor. Dari sektor ini oleh pemerintah daerah terutama dinas pendapatan daerah dapat menjadikannya sebagai sumber potensial dalam penerimaan pendapatan asli daerah.

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dapat disebabkan salah satunya adanya kemajuan-kemajuan teknologi di bidang kendaraan bermotor serta kemajuan-kemajuan sektor lain yang mengundang minat masyarakat untuk membeli kendaraan bermotor. Misalnya, adanya kemudahan dalam hal pemilikan kendaraan bermotor melalui sistem kredit yang memberikan berbagai tawaran yang menarik, baik kendaraan baru atau kendaraan setengah pakai. Dengan semakin banyaknya masyarakat memiliki kendaraan bermotor, maka semakin bertambah pula wajib pajak kendaraan bermotor yang berhasil dijaring oleh pihak dinas pendapatan daerah dalam upaya meningkatkan penerimaan pendapatan asli daerah.

G. Hasil Penelitian Terdahulu

Handaru (2005) melakukan penelitian dengan judul pengaruh pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta periode tahun 1998 – 2003. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pajak kendaraan bermotor periode tahun 1998 – 2003 mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan asli daerah Propinsi DIY periode tahun 1998 – 2003.

Yekti (2002) melakukan penelitian dengan judul perkembangan pendapatan pajak daerah tingkat I propinsi DIY dari sektor pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta prediksinya untuk lima tahun mendatang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan dari sektor pajak kendaraan bermotor dari tahun 1997 – 2000 selalu mengalami kenaikan tetapi untuk sektor bea balik nama kendaraan bermotor mengalami penurunan tahun 1998. Penyebab adanya kenaikan pendapatan dari pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor adalah:

1. Adanya kenaikan jumlah kendaraan bermotor dan pendaftar bea balik nama kendaraan bermotor.
2. Penerapan pajak progresif bagi pemilik kendaraan yang lebih dari satu dengan nama dan alamat yang sama.
3. Sistem komputerisasi yang telah dilakukan di seluruh Kantor Samsat Yogyakarta sehingga memberikan laporan pendapatan bea balik nama kendaraan bermotor yang lebih akurat dan memperkecil penyelewengan.

4. Kesadaran masyarakat yang tinggi terhadap arti pentingnya membayar pajak untuk pembangunan daerah.
5. Adanya razia terpadu antara kepolisian dan DLLAJ yang bertujuan untuk memeriksa kelengkapan kendaraan bermotor, salah satunya masalah nota pembayaran pajak sehingga memacu masyarakat untuk taat membayar pajak.

Wulan (1997) melakukan penelitian dengan judul perkembangan pendapatan pajak daerah dan prediksi pendapatan pajak daerah di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun anggaran 1992/1993 sampai dengan 1996/1997. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa perkembangan dari pajak daerah selalu mengalami peningkatan. Peningkatan ini dapat dilihat dari penerimaan pajak daerah (PKB, BBNKB dan pajak lain-lain yang dipungut pemerintah daerah tingkat I) dari tahun ke tahun selalu naik, bahkan melebihi dari anggaran yang telah ditetapkan. Penyebab kenaikan ini karena jumlah kendaraan bermotor dan jumlah pendaftar BBNKB dari tahun ke tahun selalu mengalami kenaikan. Penyebab lain dari kenaikan ini adalah karena diberlakukannya tarif progresif bagi pemilik kendaraan yang lebih dari satu dengan nama dan alamat yang sama.

H. Perumusan Hipotesa

Pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor merupakan dua komponen pendapatan asli daerah. Pendapatan asli daerah juga dipengaruhi oleh dua hal yakni tunggakan pajak dan jumlah kendaraan

bermotor. Pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor tentunya memberikan suatu pengaruh terhadap pendapatan asli daerah, baik itu pengaruh yang signifikan maupun yang tidak signifikan. Bentuk dari pengaruh tersebut adalah jika pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor meningkat maka akan menyebabkan peningkatan pada pendapatan asli daerah dan sebaliknya jika pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor turun maka akan menyebabkan penurunan pada pendapatan asli daerah. Berdasarkan uraian tersebut maka hipotesis yang peneliti rumuskan adalah:

Hipotesis untuk secara individu (parsial):

Ha 1 : Ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah.

Ha 2 : Ada pengaruh yang signifikan dari bea balik nama kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah.

Ha 3 : Ada pengaruh yang signifikan dari tunggakan pajak terhadap pendapatan asli daerah.

Ha 4 : Ada pengaruh yang signifikan dari jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah.

Hipotesa untuk secara bersama-sama (simultan):

H₀ : Tidak ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah.

H_a : Ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah studi kasus pada Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Studi kasus adalah penelitian dengan mengolah dan menganalisis data yang diperoleh kemudian menarik kesimpulan.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat penelitian

Penelitian dilakukan pada Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

2. Waktu penelitian

Penelitian dilaksanakan pada bulan Januari 2007.

C. Subyek dan Obyek Penelitian

1. Subjek penelitian

Subjek menurut Arikunto (1990: 130) adalah benda, hal atau orang tempat variabel penelitian melekat. Sehubungan dengan hal itu maka subyek dalam penelitian ini adalah Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

2. Obyek penelitian

Menurut Arikunto (2002: 96) menjelaskan bahwa variabel adalah objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian peneliti. Adapun yang menjadi obyek penelitian ini adalah pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta pendapatan asli daerah.

D. Jenis dan Sumber data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data-data yang berasal dari laporan-laporan penelitian dan instansi tertentu yang sesuai dengan masalah yang diteliti. Data yang dibutuhkan adalah:

1. Realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor tahun 1996/1997 - 2005.
2. Realisasi penerimaan pajak bea balik nama kendaraan bermotor tahun 1996/1997 - 2005.
3. Total realisasi pendapatan asli daerah tahun 1996/1997 - 2005.
4. Jumlah kendaraan bermotor tahun 1996/1997 – 2005.
5. Jumlah tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor tahun 1996/1997 – 2005.
6. Gambaran umum Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Sumber data :

Kantor Dinas Pendapatan Daerah (DIPENDA) Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

E. Variabel Penelitian

Berdasarkan pada pokok permasalahan dalam penelitian ini maka dapat diidentifikasi variabel yang digunakan yaitu :

1. Variabel *Dependent* atau variabel terikat

Menurut Sugiyono (2005: 3) variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas (*Independent*). Variabel terikat dalam penelitian ini adalah pendapatan asli daerah. Pendapatan asli daerah adalah penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Variabel *Independent* atau variabel bebas

Menurut Sugiyono (2005: 3) variabel bebas adalah variabel yang menjadi sebab timbulnya atau berubahnya variabel terikat (*dependen*). Variabel bebas dalam penelitian ini adalah:

- a. Pajak kendaraan bermotor, meliputi total penerimaan dari semua kendaraan umum / plat kuning, sepeda motor, alat-alat berat dan alat-alat besar, dan kendaraan bukan umum.
- b. Bea balik nama kendaraan bermotor, meliputi total penerimaan dari penyerahan pertama (kendaraan bermotor umum dan bukan umum, kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar), penyerahan kedua (kendaraan bermotor umum dan bukan umum, kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar) dan warisan (kendaraan

bermotor umum dan bukan umum, kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar).

- c. Tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor, meliputi total penerimaan tunggakan pajak dari semua kendaraan umum / plat kuning, sepeda motor, alat-alat berat dan alat-alat besar, dan kendaraan bukan umum.
- d. Jumlah kendaraan bermotor, semua kendaraan umum / plat kuning, sepeda motor, alat-alat berat dan alat-alat besar, dan kendaraan bukan umum.

F. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas, objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh penelitian untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 1999: 55). Populasi dalam penelitian ini adalah data pajak kendaraan bermotor dan data bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor.
2. Menurut Sugiyono (2005: 56), sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel dari penelitian ini adalah data pajak kendaraan bermotor dan data bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama

kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor dari tahun 1996/1997 – 2005.

G. Teknik Pengumpulan Data

1. Wawancara

Wawancara adalah metode pengumpulan data dengan jalan mengadakan tanya-jawab langsung dengan subjek penelitian. Metode ini untuk memperoleh informasi mengenai data-data atau laporan realisasi yang berkenaan dengan penerimaan pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor.

2. Dokumentasi

Dokumentasi adalah pengumpulan data dengan cara mengkopi data atau mencatat data keterangan dari buku catatan atau laporan yang dimiliki. Metode ini untuk mengumpulkan data tentang laporan pendapatan asli daerah, laporan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor, Jumlah kendaraan bermotor, Jumlah tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta gambaran umum Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

H. Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif merupakan penyajian data dari hasil penelitian mengenai elemen-elemen yang berhubungan dengan pengaruh pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah. Langkah-langkah yang digunakan dalam membahas permasalahan tersebut adalah:

1. Memperoleh jumlah realisasi pajak kendaraan bermotor tahun 1996/1997 - 2005.

Data realisasi pajak kendaraan bermotor diperoleh dari laporan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor yang ada di Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

2. Memperoleh jumlah realisasi bea balik nama kendaraan bermotor tahun 1996/1997 – 2005.

Data realisasi pajak bea balik nama kendaraan bermotor diperoleh dari laporan realisasi penerimaan bea balik nama kendaraan bermotor yang ada di Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

3. Memperoleh jumlah realisasi pendapatan asli daerah tahun 1996/1997 – 2005.

Data realisasi pendapatan asli daerah diperoleh dari laporan realisasi penerimaan pendapatan asli daerah yang ada di Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

4. Memperoleh jumlah kendaraan bermotor tahun 1996/1997 – 2005.

Data jumlah kendaraan bermotor diperoleh dari laporan yang ada di Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

5. Memperoleh jumlah tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor tahun 1996/1997 – 2005.

Data realisasi tunggakan pajak diperoleh dari laporan realisasi penerimaan pendapatan asli daerah yang ada di Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Model penelitian yang digunakan untuk dapat melakukan estimasi, dilakukan terlebih dahulu pengujian terhadap penyimpangan asumsi klasik yaitu:

1. Uji Multikolinearitas

Menurut Nugroho (2005; 58), multikolinearitas artinya antara variabel independen yang satu dengan independen yang lain dalam model regresi tidak saling berhubungan secara sempurna atau mendekati sempurna. Uji multikolinearitas diperlukan untuk mengetahui ada tidaknya variabel independen yang memiliki kemiripan dengan variabel independen lain dalam satu model. Kemiripan antar variabel independen dalam satu model akan menyebabkan terjadinya korelasi yang sangat kuat antara satu variabel independen yang lain. Deteksi ini bertujuan untuk menghindari kebiasaan dalam proses pengambilan kesimpulan mengenai pengaruh pada

uji parsial masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen.

Untuk mendeteksi ada tidaknya multikolinearitas di dalam model regresi dilakukan dengan melihat nilai *tolerance* (VIF) yang dapat dilihat pada output SPSS. Sebagai dasar acuannya Jika nilai *tolerance* > 10% dan nilai VIF < 10 maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada multikolinearitas antara variabel bebas dalam model regresi serta jika nilai koefisien korelasi antar masing-masing variabel independen kurang dari 0,70 (Nugroho; 58).

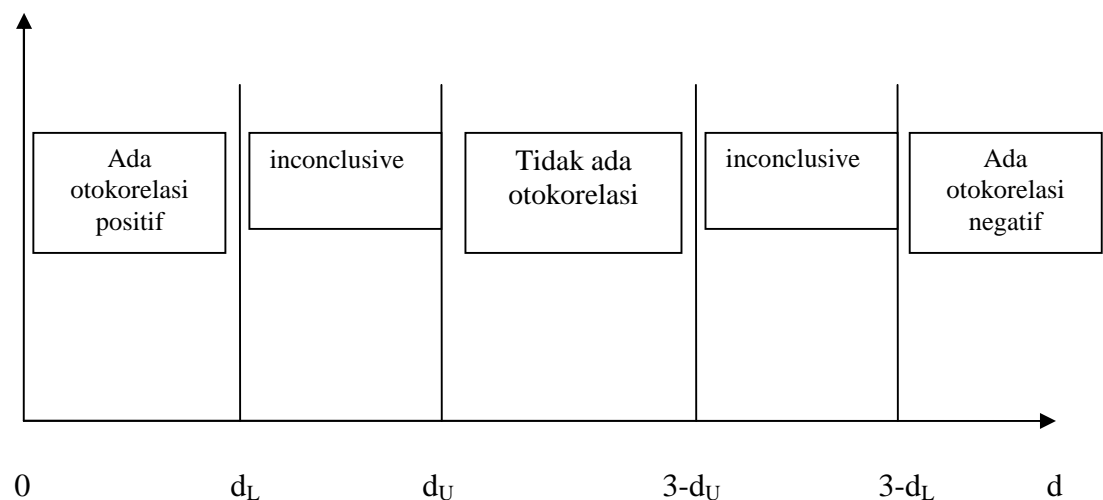
2. Uji Heteroskedastisitas

Menurut Nugroho (2005; 62), Heteroskedastisitas artinya varians variabel dalam model tidak sama (constant). Uji Heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidak samaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut Homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki homoskedastisitas dan bukannya memiliki heteroskedastisitas. Cara untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas pada suatu model dapat dilihat pada gambar Scatterplot (antara prediksi variabel terikat atau ZPRED dengan residunya atau SRESID) yang menyatakan model regresi linier berganda tidak terdapat heteroskedastisitas jika (Nugroho; 62-63):

a. Titik-titik data menyebar di atas dan di bawah atau di sekitar angka 0.

- b. Titik-titik data tidak mengumpul hanya di atas atau di bawah saja.
 - c. Penyebaran titik-titik tidak boleh membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar kembali.
 - d. Penyebaran titik-titik data sebaiknya tidak berpola.
3. Uji Otokorelasi

Menurut Nugroho (2005; 59), Otokorelasi adalah hubungan yang terjadi antar anggota sampel dari serangkaian pengamatan yang tersusun dalam rangkaian waktu atau rangkaian ruang. Uji otokorelasi bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya korelasi antar variabel pengganggu (e_t) pada periode tertentu dengan variabel pengganggu periode sebelumnya (e_{t-1}). Cara mudah mendeteksi otokorelasi dapat dilakukan dengan uji Durbin Watson. Model regresi linier berganda yang terbebas dari otokorelasi jika nilai Durbin Watson hitung terletak di daerah tidak ada otokorelasi. Penentuan letak tersebut dibantu dengan table d_L dan d_U , dibantu dengan nilai $k = p-1$, untuk p adalah jumlah variabel independen (Nugroho; 59).



Gambar I. Proses Uji Durbin Watson

Untuk mengetahui pengaruh dari pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah digunakan persamaan regresi berganda. Dalam penelitian ini persamaan regresi diperoleh dari bantuan program SPSS (*Statistik Program For Social Science*) 12 for windows. Persamaan umum untuk regresi berganda adalah sebagai berikut:

$$Y = a + bX_1 + bX_2 + bX_3 + bX_4$$

Keterangan :

Y = pendapatan asli daerah

X1 = pajak kendaraan bermotor

X2 = bea balik nama kendaraan bermotor

X3 = tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor

X4 = jumlah kendaraan bermotor

a = konstanta

b1 = koefisien regresi berganda yang mengukur besarnya perubahan variabel terikat Y atau pendapatan asli daerah akibat perubahan variabel X1 atau pajak kendaraan bermotor sebesar satu satuan dengan asumsi variabel bebas X2 atau bea balik nama kendaraan bermotor, X3 atau tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor dan X4 atau jumlah kendaraan bermotor tetap.

b₂ = koefisien regresi berganda yang mengukur besarnya perubahan variabel terikat Y atau pendapatan asli daerah akibat perubahan variabel X₂ atau bea balik nama kendaraan bermotor sebesar satu satuan dengan asumsi variabel bebas X₁ atau pajak kendaraan bermotor, X₃ atau tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor dan X₄ atau jumlah kendaraan bermotor tetap.

b₃ = koefisien regresi berganda yang mengukur besarnya perubahan variabel terikat Y atau pendapatan asli daerah akibat perubahan variabel X₃ atau tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor sebesar satu satuan dengan asumsi variabel bebas X₁ atau pajak kendaraan bermotor, X₂ atau bea balik nama kendaraan bermotor dan X₄ atau jumlah kendaraan bermotor tetap.

b₄ = koefisien regresi berganda yang mengukur besarnya perubahan variabel terikat Y atau pendapatan asli daerah akibat perubahan variabel X₄ atau jumlah kendaraan bermotor sebesar satu satuan dengan asumsi variabel bebas X₁ atau pajak kendaraan bermotor, X₂ atau bea balik nama kendaraan bermotor dan X₃ atau tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor tetap.

Untuk menjawab permasalahan diatas maka dilakukan dua pengujian yaitu pengujian secara individu dan pengujian secara bersama-sama. Pengujian secara individu untuk mengetahui apakah pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak serta jumlah kendaraan bermotor secara sendiri-sendiri berpengaruh terhadap pendapatan asli daerah. Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji t. Langkah-langkah pengujian untuk menjawab permasalahan tersebut adalah sebagai berikut :

a. Menentukan formulasi H_0 dan H_a

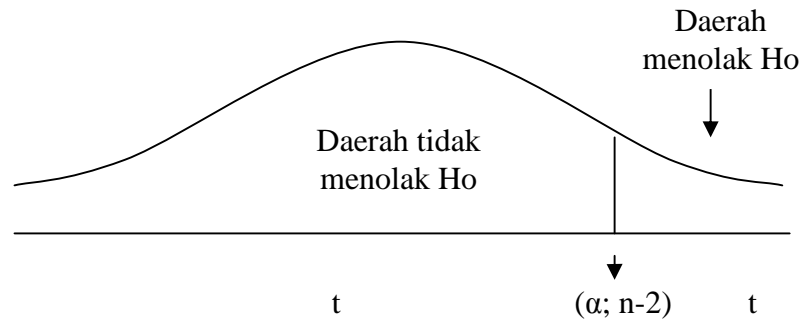
H_0 : $b_1, b_2, b_3, b_4 \leq 0$, berarti Tidak ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor secara individu terhadap pendapatan asli daerah.

H_a : $b_1, b_2, b_3, b_4 > 0$, berarti ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor secara individu terhadap pendapatan asli daerah.

b. Menentukan tingkat signifikansi dan nilai t_{hitung}

Dalam penelitian ini digunakan α sebesar 5 % dengan nilai *level of signifikan* sebesar 95 % dan *degree of freedom* (n-2). Nilai t_{hitung} diperoleh dengan bantuan program SPSS (*Statistik Program For Social Science*) 12 *for windows*.

c. Menentukan Daerah Keputusan



Gambar II. Daerah Keputusan Penolakan variabel independen secara individu terhadap variabel dependen.

Keputusan diambil dengan membandingkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} :

Ho diterima apabila : $t_{hitung} \leq t_{tabel}$

Ho ditolak apabila : $t_{hitung} > t_{tabel}$

d. Menarik kesimpulan

Dalam kesimpulan ini peneliti melakukan perbandingan antara nilai t_{hitung} dan t_{tabel} . Jika hasil perbandingan menunjukkan t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} maka H_0 : ditolak, dan kesimpulannya adalah ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor secara individu terhadap pendapatan asli daerah. Jika hasil perbandingan menunjukkan t_{hitung} kurang dari t_{tabel} maka H_0 : diterima, dan kesimpulannya adalah tidak ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta

jumlah kendaraan bermotor secara individu terhadap pendapatan asli daerah.

Dengan pengujian secara bersama-sama untuk mengetahui apakah variabel bebas yang terdiri dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor benar-benar memiliki pengaruh terhadap variabel terikat yaitu pendapatan asli daerah. Pengujian dilakukan dengan uji F.

a. Menentukan formulasi H_0 dan H_a

H_0 : $b_1, b_2, b_3, b_4 = 0$, berarti tidak ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama terhadap pendapatan asli daerah.

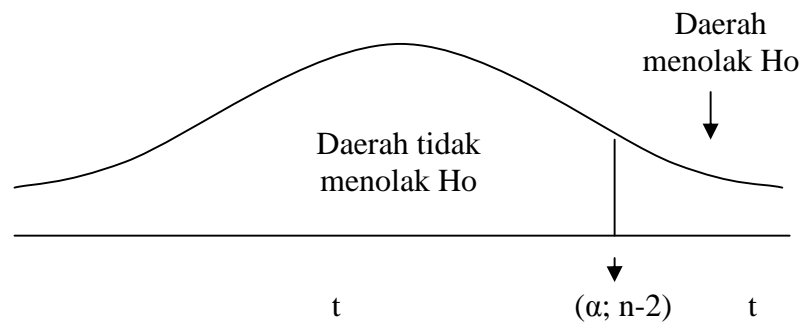
H_a : $b_1, b_2, b_3, b_4 \neq 0$, berarti ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama terhadap pendapatan asli daerah.

b. Menentukan tingkat signifikansi dan nilai F_{hitung}

Dalam penelitian ini digunakan α sebesar 5 % dengan nilai *level of signifikan* sebesar 95 % dan *degree of freedom* (n-2). Nilai F_{hitung} diperoleh

dengan bantuan program SPSS (*Statistik Program For Social Science*) 12 for windows.

c. Menentukan Daerah Keputusan



Gambar III. Daerah Keputusan Penolakan variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen.

Keputusan diambil dengan membandingkan nilai F_{hitung} dengan F_{tabel} :

Ho diterima apabila : $F_{hitung} \leq F_{tabel}$

Ho ditolak apabila : $F_{hitung} > F_{tabel}$

d. Menarik kesimpulan

Dalam kesimpulan ini peneliti melakukan perbandingan antara nilai F_{hitung} dan F_{tabel} . Jika hasil perbandingan menunjukkan F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} , maka H_0 : ditolak, dan kesimpulannya adalah ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama terhadap pendapatan asli daerah. Jika hasil perbandingan menunjukkan F_{hitung} kurang dari F_{tabel} , maka H_0 : diterima, dan kesimpulannya adalah tidak ada pengaruh yang signifikan dari pajak

kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor serta jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama terhadap pendapatan asli daerah.

BAB IV
GAMBARAN UMUM
PEMERINTAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

A. Sejarah Pembentukan Daerah Istimewa Yogyakarta

Daerah Istimewa Yogyakarta atau biasa disingkat dengan DIY adalah salah satu daerah otonom setingkat propinsi yang ada di Indonesia. Propinsi ini beribukota di Yogyakarta. Dari nama daerah ini yaitu Daerah Istimewa Yogyakarta sekaligus statusnya sebagai Daerah Istimewa. Status sebagai Daerah Istimewa berkenaan dengan runutan sejarah berdirinya propinsi ini, baik sebelum maupun sesudah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia.

Menurut Babad Gianti, Yogyakarta atau Ngayogyakarta (bahasa Jawa) adalah nama yang diberikan Paku Buwono II (raja Mataram tahun 1719-1727) sebagai pengganti nama pesanggrahan Gartitawati. Yogyakarta berarti Yogya yang kerta, Yogya yang makmur, sedangkan Ngayogyakarta Hadiningrat berarti Yogya yang makmur dan yang paling utama. Sumber lain mengatakan, nama Yogyakarta diambil dari nama (ibu) kota Sanskrit Ayodhya dalam epos Ramayana. Dalam penggunaannya sehari-hari, Yogyakarta lazim diucapkan Jogja(karta) atau Ngayogyakarta (bahasa Jawa).

Sebelum Indonesia merdeka, Yogyakarta sudah mempunyai tradisi pemerintahan karena Yogyakarta adalah Kasultanan, termasuk di dalamnya terdapat juga Kadipaten Pakualaman. Daerah yang mempunyai asal-usul dengan pemerintahannya sendiri, di jaman penjajahan Hindia Belanda disebut

Zelfbesturende Landschappen. Di jaman kemerdekaan disebut dengan nama Daerah Swapraja.

Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat berdiri sejak 1755 didirikan oleh Pangeran Mangkubumi yang kemudian bergelar Sultan Hamengku Buwono I. Kadipaten Pakualaman, berdiri sejak 1813, didirikan oleh Pangeran Notokusumo, (saudara Sultan Hamengku Buwono II) kemudian bergelar Adipati Paku Alam I. Baik Kasultanan maupun Pakualaman, diakui oleh Pemerintah Hindia Belanda sebagai kerajaan dengan hak mengatur rumah tangga sendiri. Semua itu dinyatakan di dalam kontrak politik. Terakhir kontrak politik Kasultanan tercantum dalam Staatsblad 1941 No. 47 dan kontrak politik Pakualaman dalam Staatsblaad 1941 No. 577.

Pada saat Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia, Sri Sultan Hamengku Buwono IX dan Sri Paku Alam VIII mengetok kawat kepada Presiden Republik Indonesia, menyatakan bahwa Daerah Kasultanan Yogyakarta dan Daerah Pakualaman menjadi bagian wilayah Negara Republik Indonesia, serta bergabung menjadi satu mewujudkan satu kesatuan Daerah Istimewa Yogyakarta. Sri Sultan Hamengku Buwono IX dan Sri Paku Alam VIII sebagai Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah bertanggung jawab langsung kepada Presiden Republik Indonesia. Pegangan hukumnya adalah:

1. Piagam kedudukan Sri Sultan Hamengku Buwono IX dan Sri Paku Alam VIII tertanggal 19 Agustus 1945 dari Presiden Republik Indonesia.

2. Amanat Sri Sultan Hamengku Buwono IX dan Amanat Sri Paku Alam VIII tertanggal 5 September 1945 (yang dibuat sendiri-sendiri secara terpisah).
3. Amanat Sri Sultan Hamengku Buwono IX dan Sri Paku Alam VIII tertanggal 30 Oktober 1945 (yang dibuat bersama dalam satu naskah).

Terhitung tanggal 4 Januari 1946 hingga 17 Desember 1949, Yogyakarta menjadi Ibukota Negara Republik Indonesia, justru dimasa perjuangan bahkan mengalami saat-saat yang sangat mendebarkan, hampir-hampir saja Negara Republik Indonesia tamat riwayatnya. Oleh karena itu pemimpin-pemimpin Bangsa Indonesia yang berkumpul dan berjuang di Yogyakarta mempunyai kenangan tersendiri tentang wilayah ini. Apalagi pemuda-pemudanya yang setelah perang selesai, melanjutkan studinya di Universitas Gajah Mada, sebuah Universitas Negeri yang pertama didirikan oleh Presiden Republik Indonesia, sekaligus menjadi monumen hidup untuk memperingati perjuangan Yogyakarta.

Pada saat ini Kraton Yogyakarta dipimpin oleh Sri Sultan Hamengku Buwono X dan Puro Pakualaman oleh Sri Paduka Paku Alam IX. Keduanya memainkan peranan yang sangat menentukan di dalam memelihara nilai-nilai budaya dan adat-istiadat Jawa dan merupakan pemersatu masyarakat Yogyakarta. Dengan dasar pasal 18 Undang-undang 1945, Dewan Perwakilan Rakyat Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta menghendaki agar kedudukan sebagai Daerah Istimewa untuk Daerah Tingkat I, tetap lestari dengan

mengingat sejarah pembentukan dan perkembangan pemerintahan daerahnya yang sepatutnya dihormati.

B. Keadaan Geografis

1. Geografi

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta terletak di pulau Jawa bagian tengah sebelah Selatan, tepatnya berada pada posisi $7^{\circ}.33 - 8^{\circ}.12$ lintang selatan dan $110^{\circ} - 110^{\circ}.50$ bujur timur.

2. Batas Wilayah

Daerah Istimewa Yogyakarta di bagian selatan dibatasi oleh laut Indonesia, sedangkan di bagian timur laut, barat laut dan bagian barat dibatasi oleh wilayah Propinsi Jawa Tengah yang meliputi:

- a. Kabupaten Wonogiri di bagian Tenggara;
- b. Kabupaten Klaten di bagian Timur Laut;
- c. Kabupaten Magelang di bagian Barat Laut;
- d. Kabupaten Purworejo di bagian Barat;

3. Luas Wilayah

Luas Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan propinsi terkecil setelah DKI Jakarta, yaitu seluas $3.185,80 \text{ km}^2$, dimana secara administratif dibagi dalam lima daerah kabupaten dan kota yang dapat di rinci sebagai berikut :

- a. Kabupaten Kulon Progo seluas $586,27 \text{ km}^2$
- b. Kabupaten Bantul seluas $506,85 \text{ km}^2$

- c. Kabupaten Gunung Kidul 1.485,36 km²
- d. Kabupaten Sleman 574,82 km²
- e. Kota Madya Yogyakarta seluas 32,50 km²

C. Kekayaan Alam

Potensi sumber daya alam yang dimiliki oleh Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta relative terbatas baik tanah, air, maupun kandungan mineral yang tersimpan didalam perut bumi. Walaupun demikian keadaan alam yang terbatas tersebut Daerah Istimewa Yogyakarta telah mampu mengembangkan sektor-sektor ekonomi yang lainnya untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang semakin meningkat.

1. Tanah

Jenis tanah yang terdapat di Daerah Istimewa Yogyakarta adalah jenis tanah *alluvial*, *litosol*, *regosol*, *rensina*, *grumosol*, *meditran* dan *latosol*. Tanah tersebut telah digunakan dan dimanfaatkan oleh masyarakat Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai lahan pertanian, perikanan, peternakan, pekarangan atau pembangunan dan lainnya. Untuk penguasaan tanah di Daerah Istimewa Yogyakarta dikategorikan menjadi dua, yaitu tanah yang dikuasai oleh masyarakat dan tanah yang dikuasai oleh negara. Selain lahan yang dimanfaatkan, masih terdapat 37.053,22 ha yang merupakan kawasan Hutan Negara. Tanah yang dikuasai oleh masyarakat adalah tanah yang telah diwarisi secara turun temurun, yang pada umumnya telah dimanfaatkan untuk lahan pemukiman, pertanian dan perkebunan.

Sedangkan tanah yang dikuasai oleh negara adalah tanah kawasan hutan yang terdiri dari hutan produksi, hutan lindung, hutan konversi dan tanah-tanah umum, seperti tanah untuk saluran irigasi, jalan, lapangan olah raga, kuburan dan lain-lain.

2. Air

Kondisi sumber daya air di Daerah Istimewa Yogyakarta meliputi air hujan, air permukaan dan air tanah. Air permukaan dimanfaatkan untuk pertanian, perikanan, perkebunan, peternakan dan keperluan domestik. Sedangkan air tanah dimanfaatkan untuk rumah tangga, perkantoran, perhotelan, industri berat dan sebagainya. Menurut penelitian cadangan air permukaan volumenya mencapai $2.333.576,696\text{m}^3$ dan telah dimanfaatkan sebesar $1.645.33,407\text{ m}^3$. Dan untuk cadangan air tanah yang terdiri dari cadangan air tanah bebas adalah 320.0m^3 dan telah dimanfaatkan $96.533,623\text{m}^3$.

3. Flora dan Fauna

Ada beberapa jenis flora yang tumbuh di Daerah Istimewa Yogyakarta antara lain padi, jagung, ubi kayu, ubi jalar, kacang kedelai, kapuk, salak pondoh, dan sebagainya. Di kawasan hutan ditemukan jenis kayu dadap, rotan, sawo kecil, kemiri, jati, pinus dan sebagainya. Terdapat pula beberapa jenis fauna yang hidup, antara lain hewan ternak seperti sapi, kerbau, domba dan unggas. Ada pula hewan yang hidup di kawasan hutan, seperti kera, kucing hutan dan berbagai jenis burung.

4. Bahan Tambang

Bahan tambang yang terdapat di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta umumnya termasuk bahan galian golongan C, yang terdiri dari batu kapur, kalsit, kaolin, abu bumi/lempung sirap, gips, tias, batu apung, pasir kuarsa, batu beku andesit, tanah liat, pasir dan kerikil.

D. Keadaan Sosial-Budaya

Seperti masyarakat Jawa pada umumnya, penduduk Yogyakarta secara garis besar terbentuk menjadi dua golongan yaitu golongan priyayi atau bangsawan dan golongan rakyat biasa. Golongan priyayi dapat dibedakan dalam pengertian mereka yang benar-benar kerabat raja atau sultan, mereka yang menjalankan tugas raja, pegawai pemerintahan jaman kolonial, kepala suku dan sebagainya. Pada masa sekarang ini interaksi antar kedua golongan tersebut sudah tidak begitu tegas atau sudah kabur pembatasnya tetapi eksistensi masing-masing golongan masih tetap ada. Di Yogyakarta dikenal dengan adanya beberapa jenis bahasa Jawa sebagai akibat adanya system kekerabatan atau pelapisan social, jenis bahasa tersebut diantaranya:

1. Bahasa Jawa Ngoko, yaitu bahasa Jawa yang dipergunakan antar keluarga dekat.
2. Bahasa Jawa Madya, yaitu bahasa Jawa yang dipergunakan antar mereka yang tidak memiliki hubungan dekat.
3. Bahasa Jawa Krama, yaitu bahasa Jawa yang dipergunakan antar orang-orang yang saling menghormati saling mendalam.

Selain itu juga makanan Gudeg merupakan masakan khas Yogyakarta yang sangat terkenal. Dan Yogyakarta juga terkenal sebagai kota Revolusi dan kota kebudayaan yang mempunyai pengaruh besar terhadap perkembangan dan pembangunan daerah di sekitarnya. Kebudayaan-kebudayaan tersebut diantaranya:

1. Kesenian

Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai pusat kebudayaan Jawa banyak menghasilkan berbagai bentuk kesenian yang memberikan ciri kekhasannya, terutama tercermin dalam bidang seni tari, karawitan klasik, wayang dan ketoprak. Beberapa bentuk seni tari diantaranya yaitu Tari Bedoyo, Tari Golek, Tari Serimpi dan sebagainya.

2. Pakaian adat

Dalam hal berpakaian adapt masyarakat Yogyakarta membedakan antara kaum pria dan wanita. Pakaian adat kaum pria terdiri atas tutup kepala (blangkon), baju jas dengan leher tertutup dan keris yang diselipkan di pinggang. Ia juga mengenakan kain batik yang mempunyai motif yang sama dengan yang dipakai kaum wanita. Sedangkan pakaian wanitanya terdiri atas kebaya dan kain batik dengan rambut yang di sanggul dan diberi hiasan konde.

3. Senjata

Senjata tradisional Daerah Istimewa Yogyakarta adalah keris dan tombak. Senjata-senjata tersebut dikenal dengan sebutan tosan aji, yang mana tosan

berarti besi dan aji yang berarti dihormati karena bertuah, sehingga tosan aji berarti senjata yang dihormati karena bertuah.

4. Bangunan

Jenis bangunan tempat tinggal di Daerah Istimewa Yogyakarta dikenal dalam empat macam bentuk yang dibedakan berdasarkan bentuk atapnya, yaitu:

- a. Penggape yang mempunyai atap satu sisi.
- b. Kampung yang mempunyai atap dua sisi
- c. Limasan yang mempunyai atap empat sisi.
- d. Joglo yang mempunyai empat sisi seperti limasan, hanya bubungannya lebih tinggi.

E. Ekonomi

Pertumbuhan dan perkembangan sektor-sektor ekonomi Daerah Istimewa Yogyakarta cenderung mengikuti skenario nasional, yaitu menuju keseimbangan antara industri dengan pertanian sambil mendorong sektor lain. Semakin berperannya sektor industri dalam menggerakkan perekonomian daerah dan menciptakan lapangan kerja baru serta pertumbuhan pesat sektor jasa seperti pariwisata dan transportasi yang menjanjikan peluang perkembangan serentak sejumlah besar sektor ekonomi. Sektor-sektor ekonomi yang ada yaitu:

1. Pertanian

Pertanian merupakan sumber mata pencaharian utama sebagian besar penduduk dan sekaligus sebagai penampung mayoritas angkatan kerja di Daerah Istimewa Yogyakarta. Daerah ini dengan luas 3.185,80 km² atau 318.580 ha mempunyai areal pertanian seluas 253.387,80 ha. Sektor-sektor pertanian yang dilakukan di Daerah Istimewa Yogyakarta meliputi pertanian tanaman pangan, perkebunan, peternakan dan perikanan.

2. Industri

Untuk menunjang tingkat pertumbuhan ekonomi, di Daerah Istimewa Yogyakarta terdapat beberapa macam industri, yaitu:

- a. Industri tekstil pakaian dan kulit
- b. Industri makanan dan minuman
- c. Industri kertas, percetakan dan penerbitan
- d. Industri barang galian bukan logam
- e. Industri kayu dan barang-barang dari kayu
- f. Industri barang logam, mesin dan perlengkapannya
- g. Industri kimia dan barang-barang dari kimia

3. Pertambangan dan Bahan Galian

Komoditi utama bahan pertambangan dan galian adalah abu bumi, pasir kuarsa, kalasit, batu kapur, pasir kerikil dan gips.

4. Perhubungan

Sarana perhubungan utama di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah perhubungan darat dan perhubungan udara.

Berdasarkan status pengelolaan dinas perhubungan, jalan diwilayah ini dapat dibedakan atas jalan negara yaitu sepanjang 90,50 km, jalan propinsi 407,602 km, jalan kabupaten 3.210,54 km, jalan kota 223,6 km serta jalan desa atau lingkungan 6.871 km. Untuk perhubungan udara dilayani melalui Bandar Udara Adi Sucipto yang terletak di Kabupaten Sleman. Sedangkan untuk darat yaitu kereta api dilayani melalui Stasiun Tugu dan Stasiun Lempuyangan, kendaraan umum selain kereta api dilayani melalui Terminal Giwangan dan Terminal bantuan Jombor.

5. Pariwisata

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan kota wisata. Jumlah objek wisata di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sebanyak 85 tempat yang tersebar di seluruh kabupaten dan kota. Objek wisata itu terdiri dari 64 objek wisata budaya dan 19 objek wisata alam, yang diantaranya yaitu Candi Prambanan, Keraton Yogyakarta, Pantai Parangtritis, pusat perbelanjaan Malioboro dan lain-lain.

6. Perdagangan

Sistem pengadaan dan penyaluran barang-barang kebutuhan pokok masyarakat dan barang yang dikategorikan strategis merupakan prioritas utama kebijaksanaan pembangunan sistem perdagangan di Daerah Istimewa Yogyakarta. Prioritas yang utama lainnya adalah mengupayakan sebanyak mungkin barang produksi dalam negeri untuk industri dan konsumsi lokal, contohnya yaitu beras, gula, tepung terigu, kedelai, sabun, minyak, pupuk dan seluruh komponen bahan bangunan. Untuk

perdagangan luar negeri Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta mempunyai 42 buah komoditi perdagangan, serta 34 negara sasaran ekspor. Komoditi-komoditi tersebut diantaranya adalah tekstil, sarung tangan golf, pakaian jadi, kerajinan kulit, lampu pijar, kerajinan perak, vanili, mebel kayu dan kerajinan gerabah.

F. Politik

Dalam bidang politik, Yogyakarta terkenal karena telah melahirkan sejumlah tokoh politik nasional yang memainkan peran sentral dalam keseluruhan rangkaian kehidupan politik di Indonesia dan juga menjadi tempat lahir dan persemaian bagi tumbuhnya organisasi politik dan kemasyarakatan terkemuka, seperti Muhammadiyah yang merupakan salah satu organisasi besar di Indonesia.

Ada beberapa bagian dari politik, yaitu:

1. Kebijakan dasar politik

Kebijakan dasar bidang politik yang diterapkan oleh Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah kebijakan yang mengacu pada serangkaian perundang-undangan yang berlaku, yaitu:

- a. Undang-undang No. 3 tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah Istimewa Yogyakarta jo Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 1950 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-undang No. 26 tahun 1959.

- b. Undang-undang No. 8 tahun 1974 tentang Pokok-pokok Kepegawaian
jo. Undang-undang No. 43 tahun 1999.
 - c. Undang-undang No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah.
 - d. Undang-undang No. 25 tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan
antara Pemerintahan Pusat dan Daerah.
 - e. Peraturan Pemerintah No. 25 tahun 2000 tentang Kewenangan
Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom.
 - f. Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2001 tentang Pembinaan dan
Pengawasan atas Penyelenggaraan Pemerintah Daerah.
 - g. Peraturan Pemerintah No. 39 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan
Dekonsentrasi.
 - h. Peraturan Pemerintah No. 52 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan
Tugas Pembantuan.
 - i. Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 2003 tentang Pedoman Organisasi
Perangkat Daerah.
2. Pemerintahan

Perubahan kebijakan di bidang pemerintahan daerah dari keseimbangan antara asas desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan menjadi titik berat desentralisasi pada kabupaten dan kota, sedangkan di propinsi dengan titik berat dekonsentrasi membawa akibat terhadap perubahan struktur organisasi yang mendasar di propinsi. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 25 tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom, propinsi

dalam menyelenggarakan kewenangan yang diserahkan kepada daerah dalam rangka asas desentralisasi hanya sebatas pada ketugasan dan fungsi fasilitas, koordinasi dan regulasi, sehingga secara tidak langsung akan berpengaruh pada implementasi restrukturisasi dan eksistensi perangkat daerah yang ada.

Dalam rangka penataan kelembagaan perangkat daerah telah ditetapkan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 2003 tentang Pedoman Organisasi Perangkat Daerah, di dalam Peraturan Pemerintah tersebut jumlah dan besarnya kelembagaan perangkat daerah telah dibatasi secara limitatif, namun demikian untuk efisiensi dan efektifitas pelaksanaan tugas-tugas pemerintah dan pembangunan penataan kelembagaan belum sepenuhnya mengacu pada Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 2003.

3. Organisasi dan Administrasi

Dalam menyelenggarakan pemerintahan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, struktur organisasi dan administrasi adalah:

- a. Di daerah dibentuk DPRD sebagai Badan Legislatif Daerah dan Pemerintah Daerah sebagai Badan Eksekutif Daerah.
- b. Pemerintah Daerah terdiri atas Kepala Daerah beserta perangkat daerah lainnya. Kepala Daerah Istimewa Yogyakarta sekarang adalah Sri Sultan Hamengku Buwono X.
- c. Dalam menjalankan tugas dan kewenangannya sebagai Kepala Daerah, gubernur bertanggung jawab pada DPRD propinsi.

- d. Perangkat Daerah terdiri atas Sekretariat Daerah, Dinas Daerah dan lembaga teknis lainnya.
- e. Sekretariat Daerah dipimpin oleh Sekretaris Daerah.
- f. Sekretaris Daerah berkewajiban membantu Kepala Daerah dalam menyusun kebijaksanaan serta membina hubungan kerja dengan dinas, lembaga teknis dan unit pelaksana lainnya.
- g. Dinas Daerah adalah unsur pelaksana pemerintah daerah.

G. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta diperoleh dari beberapa macam sumber penerimaan, diantaranya:

- 1. Hasil Pajak Daerah
 - a. Pajak Kendaraan Bermotor
 - b. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
 - c. Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor
 - d. Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah
- 2. Hasil Retribusi Daerah
 - a. Retribusi Pelayanan Kesehatan
 - b. Retribusi Pemakaian Kekayaan Daerah
 - c. Retribusi Pasar Grosir dan/atau Pertokoan
 - d. Retribusi Tempat Penginapan/Pesanggrahan/Vila
 - e. Retribusi Tempat Rekreasi dan Olahraga
 - f. Retribusi Penjualan Produksi Usaha Daerah

- g. Retribusi Izin Trayek
 - h. Retribusi Dispensasi Kelebihan Muatan
3. Hasil Perusahaan Milik Daerah dan Hasil Pengelolaan Kekayaan Milik Daerah Lainnya yang Dipisahkan
- a. Bank Pembangunan Daerah
 - b. Perusahaan Daerah Aneka Industri dan Jasa ANINDYA
 - c. Penyertaan Modal Pada Pihak Ketiga
4. Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah
- a. Penjualan Drum Kosong
 - b. Jasa Giro
 - c. Sumbangan Pihak Ketiga
 - d. Angsuran Rumah Dinas
 - e. Pendapatan Lain-lain

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

Bab ini akan menyajikan analisis dan pembahasan data penerimaan pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak, jumlah kendaraan bermotor dan pendapatan asli daerah propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Data yang akan dianalisis adalah realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak, jumlah kendaraan bermotor dan pendapatan asli daerah tahun anggaran 1996/1997 sampai dengan tahun 2005. Periode tahun anggaran 1996/1997 sampai dengan tahun 1999/2000 berlaku mulai tanggal 1 April dan berakhir tanggal 31 Maret. Periode tahun anggaran 2000 berlaku mulai tanggal 1 April dan berakhir tanggal 31 Desember 2000. Dengan demikian untuk tahun anggaran ini, satu tahun hanya terdiri dari sembilan bulan. Periode tahun anggaran 2001 sampai dengan tahun 2005 berlaku mulai tanggal 1 Januari dan berakhir tanggal 31 Desember.

1. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan asli daerah di sini berlaku sebagai variabel dependen. Dalam analisis yang dilakukan akan dicari apakah ada pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan asli daerah dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan dan jumlah kendaraan bermotor. Berhubung data pada tahun 2000 hanya sembilan bulan maka

harus disetarakan dulu menjadi dua belas bulan, maka perhitungannya: $(86.260.970.271,27 : 9) \times 12 = 115.014.627.628,36$. Data yang diperoleh adalah selama kurun waktu 10 tahun, yaitu dari tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005. Data tersebut tersaji dalam tabel 1 dibawah ini.

Tabel 1. Pendapatan Asli Daerah Propinsi DIY Tahun Anggaran 1996/1997 s/d 2005.

Tahun	Realisasi PAD
1996/1997	54.256.800.988,55
1997/1998	60.962.197.954,06
1998/1999	41.875.357.884,30
1999/2000	59.315.028.245,42
2000	115.014.627.628,36
2001	142.323.367.463,21
2002	219.923.366.347,71
2003	272.129.778.875,53
2004	347.452.287.268,54
2005	401.490.388.085,11

Sumber: Dinas Pendapatan Asli Daerah Propinsi DIY

2. Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak kendaraan bermotor berlaku sebagai variabel independen. Dalam analisis yang dilakukan akan dilihat apakah pajak kendaraan bermotor sebagai salah satu komponen dari pendapatan asli daerah mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan asli daerah tersebut. Berhubung data pada tahun 2000 hanya sembilan bulan maka harus disetarakan dulu menjadi dua belas bulan, maka perhitungannya: $(34.778.257.525 : 9) \times 12 = 46.371.010.033,33$. Data yang diperoleh adalah selama kurun waktu 10 tahun, yaitu dari tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005. Data tersebut tersaji dalam tabel 2 dibawah ini.

Tabel 2. Pajak Kendaraan Bermotor Propinsi DIY Tahun Anggaran 1996/1997 s/d 2005.

Tahun	Realisasi PKB
1996/1997	19.523.951.800,00
1997/1998	22.229.936.790,00
1998/1999	23.059.582.945,00
1999/2000	29.524.486.845,00
2000	46.371.010.033,33
2001	55.817.230.870,00
2002	66.358.235.655,00
2003	87.824.820.800,00
2004	117.088.351.375,00
2005	149.291.828.905,00

Sumber: Dinas Pendapatan Asli Daerah Propinsi DIY

3. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Bea balik nama kendaraan bermotor berlaku sebagai variabel independen. Dalam analisis yang dilakukan akan dilihat apakah bea balik nama kendaraan bermotor sebagai salah satu komponen dari pendapatan asli daerah mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan asli daerah tersebut. Berhubung data pada tahun 2000 hanya sembilan bulan maka harus disetarakan dulu menjadi dua belas bulan, maka perhitungannya: $(37.993.275.555 : 9) \times 12 = 50.657.700.740$. Data yang diperoleh adalah selama kurun waktu 10 tahun, yaitu dari tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005. Data tersebut tersaji dalam tabel 3 dibawah ini

Tabel 3. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Propinsi DIY Tahun Anggaran 1996/1997 s/d 2005.

Tahun	Realisasi BBNKB
1996/1997	26.968.731.790,00
1997/1998	30.138.805.950,00
1998/1999	10.952.190.550,00
1999/2000	18.862.948.260,00
2000	50.657.700.740,00
2001	66.157.656.125,00
2002	84.288.250.200,00
2003	108.535.024.250,00
2004	145.823.050.300,00
2005	154.710.634.950,00

Sumber: Dinas Pendapatan Asli Daerah Propinsi DIY

4. Tunggakan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor adalah pendapatan yang bersumber dari pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor yang terlambat melakukan pembayaran. Data tersebut dibutuhkan untuk mendukung hipotesa yang telah dirumuskan. Data yang diperoleh adalah selama kurun waktu 10 tahun, yaitu dari tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005. Data tersebut tersaji dalam tabel 4 dibawah ini.

Tabel 4. Realisasi tunggakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor Propinsi DIY Tahun Anggaran 1996/1997 s/d 2005.

Tahun	Tunggakan PKB & BBNKB
1996/1997	84.493.230
1997/1998	179.803.185
1998/1999	124.267.600
1999/2000	108.378.695
2000	166.479.210
2001	229.452.240
2002	595.267.480
2003	179.717.550
2004	325.125.400
2005	271.086.350

Sumber: Dinas Pendapatan Asli Daerah Propinsi DIY

5. Jumlah Kendaraan Bermotor

Data disini untuk mendukung hipotesa yang telah dirumuskan oleh penulis untuk menunjukkan apakah kenaikan jumlah kendaraan bermotor akan berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan asli daerah. Data yang diperoleh adalah selama kurun waktu 10 tahun, yaitu dari tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005. Data tersebut tersaji dalam tabel 5 dibawah ini.

Tabel 5. Jumlah Kendaraan Bermotor Propinsi DIY Tahun Anggaran 1996/1997 s/d 2005.

Tahun	Jumlah KBM
1996/1997	268.942
1997/1998	334.462
1998/1999	340.279
1999/2000	395.462
2000	436.179
2001	564.233
2002	604.424
2003	662.391
2004	764.857
2005	800.796

Sumber: Dinas Pendapatan Asli Daerah Propinsi DIY

B. Analisis Data

Penelitian yang digunakan untuk mencari suatu pengaruh adalah dengan analisis regresi berganda, peneliti membutuhkan lima variabel yang akan digunakan diantaranya empat variabel independen dan satu variabel dependen. Variabel independen adalah variabel yang menjadi sebab timbulnya atau berubahnya variabel terikat (dependen). Variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas (independen). Dalam penelitian ini sebagai variabel independen adalah pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan, jumlah kendaraan bermotor, dan sebagai variabel dependen adalah pendapatan asli daerah.

Data diatas diolah dengan menggunakan program SPSS. Sebelum dilakukan teknik analisa data dengan regresi maka dilakukan pengujian asumsi klasik.

1. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah adanya hubungan secara sempurna atau mendekati sempurna antara variabel independen yang satu dengan independen yang lain dalam model regresi. Uji multikolinearitas diperlukan untuk mengetahui ada tidaknya variabel independen yang memiliki kemiripan dengan variabel independen lain dalam satu model. Kemiripan antar variabel independen dalam suatu model menyebabkan terjadinya korelasi yang sangat kuat antara suatu variabel independen dengan variabel independen yang lain. Tujuannya adalah untuk

menghindari kebiasaan dalam proses pengambilan kesimpulan mengenai pengaruh pada uji parsial masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Suatu model regresi dinyatakan bebas multikolinearitas jika masing-masing variabel memiliki nilai VIF (*Variance Influence Factor*) lebih dari 10 dan nilai *tolerance* kurang dari 0.10 serta nilai koefisien korelasi antar masing-masing variabel independen kurang dari 0,70. (Nugroho, 2005; 58).

Hasil uji multikolinearitas yang telah dilakukan dengan bantuan program SPSS untuk variabel pajak kendaraan bermotor diperoleh nilai VIF sebesar 30,760 dengan *tolerance* sebesar 0,033, untuk variabel bea balik nama kendaraan bermotor diperoleh nilai VIF sebesar 28,995 dengan *tolerance* sebesar 0,034, untuk variabel tunggakan diperoleh nilai VIF sebesar 1,556 dengan *tolerance* sebesar 0,643 dan untuk variabel jumlah KBM diperoleh nilai VIF sebesar 20,153 dengan *tolerance* sebesar 0,050. Melihat hasil besaran korelasi antar variabel independen tampak bahwa hanya variabel bea balik nama kendaraan bermotor yang mempunyai korelasi cukup tinggi dengan tingkat korelasi sebesar -0,690 atau sekitar 69%. Oleh karena korelasi ini masih dibawah 70%, maka dapat dikatakan tidak terjadi multikolinearitas.

Tabel 6. Tabel coefficients

Model	t_{hitung}	Signifikansi	Tolerance	VIF
PKB	2,604	0,048	0,033	30,760
BBNKB	3,525	0,017	0,034	28,995
TNGGKAN	1,395	0,222	0,643	1,556
JML KBM	-0,078	0,941	0,050	20,153

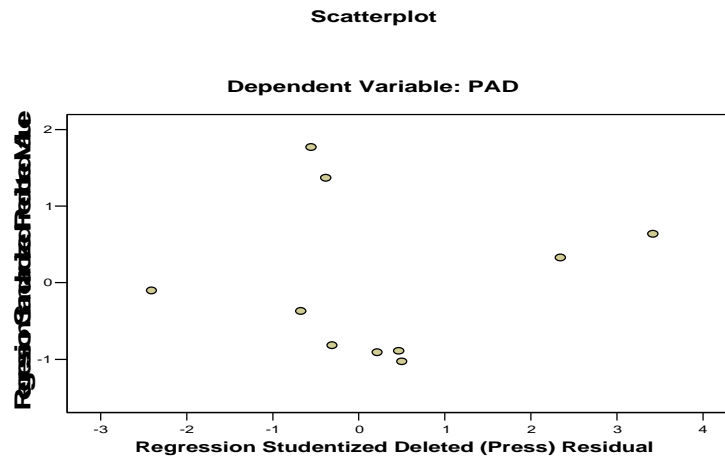
Sumber: Data diolah

2. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas adalah varians variabel dalam model tidak sama (constant). Uji Heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidak samaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut Homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki homoskedastisitas dan bukannya memiliki heteroskedastisitas (Ghozali, 2005: 105). Cara untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik plot (Scatterplot). Analisis pada gambar Scatterplot dibawah ini menunjukkan model regresi linier berganda tidak terdapat heteroskedastisitas, dilihat dari penyebaran titik-titik data sebagai berikut:

- a. Titik-titik data menyebar di atas dan di bawah atau di sekitar angka 0.
- b. Titik-titik data tidak mengumpul hanya di atas atau di bawah saja.
- c. Penyebaran titik-titik tidak boleh membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar kembali.

- d. Penyebaran titik-titik data sebaiknya tidak berpola.



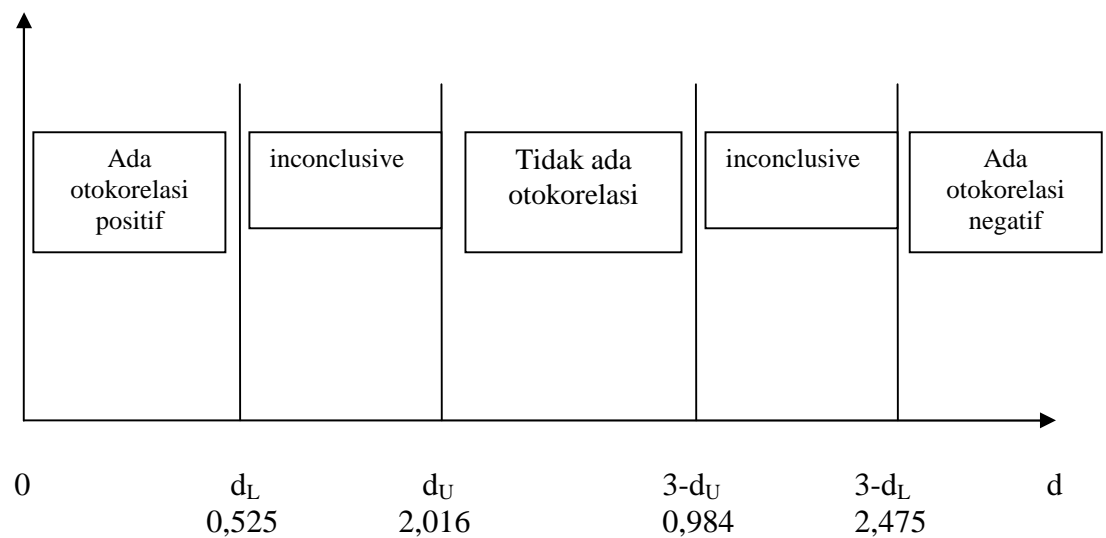
Gambar IV. Scatterplot

Berdasarkan proses uji heteroskedastisitas di atas, dapat disimpulkan bahwa model regresi linier berganda terbebas dari uji heteroskedastisitas.

3. Uji Otokorelasi

Uji otokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t - 1$. Untuk mendeteksi ada tidaknya otokorelasi digunakan uji *Durbin Watson* (DW) dengan nilai signifikansi 5 %. Model regresi linier berganda terbebas dari otokorelasi jika nilai Durbin Watson hitung terletak di daerah tidak ada otokorelasi. Penentuan letak tersebut dibantu dengan tabel d_L dan d_U , dibantu dengan nilai $k = p - 1$, p yaitu jumlah variabel independen (Nugroho; 59). Hasil perhitungan uji Durbin-Watson dapat dilihat pada tabel 7 *Model Summary* (Durbin-Watson). Berdasarkan hasil regresi ganda, diperoleh nilai statistik d

sebesar 1,736. Adapun banyak data (n) = 10, untuk 4 variabel bebas (p) $k = p - 1 = 4 - 1 = 3$, dan *level of significant* = 0,05, maka didapat d_{tabel} dengan batas bawah (d_L) = 0,525 dan batas atas (d_U) = 2,016 (dapat dilihat pada tabel statistik Durbin-Watson, lampiran). Sehingga nilai $3-d_U = 3 - 2,016 = 0,984$ dan nilai $3-d_L = 3 - 0,525 = 2,475$. Makna klasifikasi nilai statistik adalah sebagai berikut:



Gambar V. Proses Uji Durbin Watson

Tabel 7. Tabel Nilai R Square

Model	R Square	df1	df2	Durbin-Watson
1	0,992	4	5	1,736

Sumber: Data diolah

Oleh karena nilai $d = 1,736$ berada di daerah d_U (2,016) dan $3-d_U$ (0,984), maka berarti tidak terjadi otokorelasi.

Dari ketiga uji asumsi klasik di atas, dapat dibuat rangkuman sebagai berikut:

Tabel 8. Tabel uji asumsi klasik

Uji Asumsi Klasik	Kesimpulan
Multikolinearitas	Tidak terjadi
Heteroskedastisitas	Tidak terjadi
Otokorelasi	Tidak terjadi

Langkah selanjutnya adalah melakukan analisis regresi berganda.

Analisis regresi berganda yang dihasilkan dengan bantuan SPSS, diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = -12.585.623.151,256 + 1,277 X_1 + 1,420 X_2 + 46,857 X_3 - 7.265,531 X_4$$

Tabel 9. Tabel probabilitas

Variabel	Koefisien	Probabilitas
Konstanta	-12.585.623.151,256	
PKB	1,277	0,048
BBNKB	1,420	0,017
TNGGKAN	46,857	0,222
Jumlah KBM	-7.265,531	0,941
F value		0,000
R ²	0,996	
Adjusted R ²	0,992	

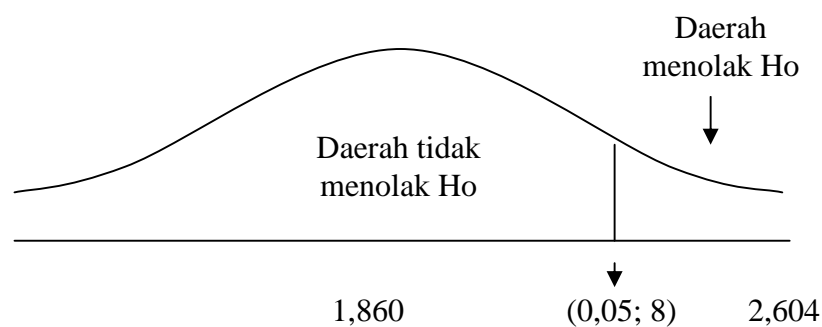
1. Uji t

Pengujian hipotesis secara parsial (uji t) dilakukan untuk mengetahui apakah perubahan masing-masing variabel bebas secara individual berpengaruh terhadap variabel terikat. Dari hasil olahan komputer dengan bantuan SPSS 12 *for windows* diperoleh t_{hitung} untuk pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor. Berdasarkan tabel distribusi t, untuk nilai t_{tabel} adalah 1,860 (0,05 ; 8).

a. Pengujian terhadap variabel pajak kendaraan bermotor (X1)

Nilai yang digunakan dalam pengujian adalah dengan membandingkan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} . Oleh karena nilai t_{hitung} sebesar 2,604 lebih besar dari t_{tabel} sebesar 1,860 maka dengan demikian H_0 : ditolak dan dapat diartikan ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 (Tabel 6).

Penentuan kriteria pengujian satu sisi kanan

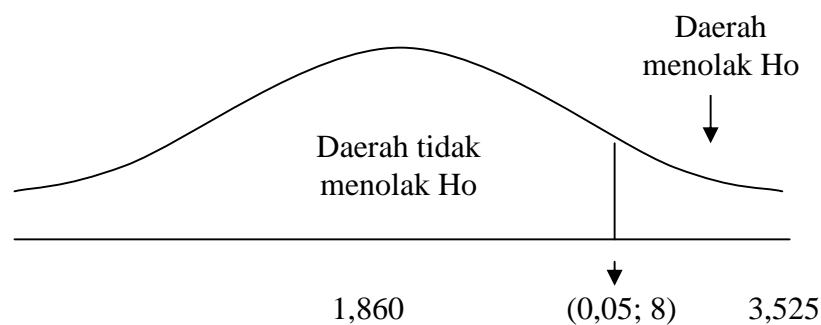


Gambar VI. Daerah Penolakan variabel pajak kendaraan bermotor

b. Pengujian terhadap variabel bea balik nama kendaraan bermotor (X2)

Nilai yang digunakan dalam pengujian adalah dengan membandingkan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} . Oleh karena nilai t_{hitung} sebesar 3,525 lebih besar dari t_{tabel} sebesar 1,860, maka dengan demikian H_0 : ditolak dan dapat diartikan ada pengaruh yang signifikan dari bea balik nama kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 (Tabel 6).

Penentuan kriteria pengujian satu sisi kanan



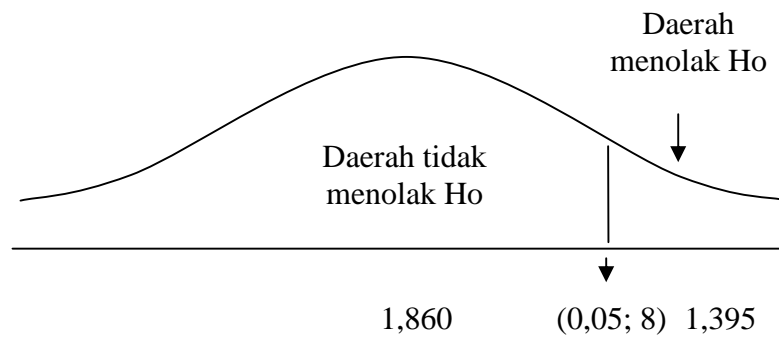
Gambar VII. Daerah Penolakan variabel bea balik nama kendaraan bermotor

c. Pengujian terhadap variabel tunggakan pajak (X3)

Nilai yang digunakan dalam pengujian adalah dengan membandingkan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} . Oleh karena nilai t_{hitung} sebesar 1,395 lebih kecil dari t_{tabel} sebesar 1,860, maka dengan demikian H_0 : diterima dan dapat diartikan tidak ada pengaruh yang signifikan dari tunggakan pajak periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap

pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 (Tabel 6).

Penentuan kriteria pengujian satu sisi kanan

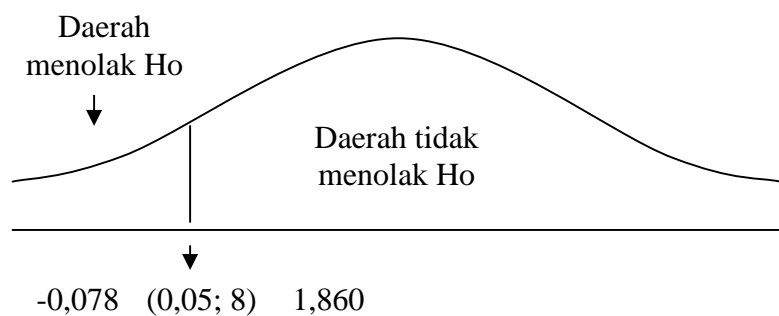


Gambar VIII. Daerah Penolakan variabel tunggakan pajak

d. Pengujian terhadap variabel jumlah kendaraan bermotor (X_4)

Nilai yang digunakan dalam pengujian adalah dengan membandingkan nilai yang digunakan dalam pengujian adalah dengan membandingkan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} . Oleh karena nilai t_{hitung} sebesar -0,078 lebih kecil dari t_{tabel} sebesar 1,860, maka dengan demikian H_0 : diterima dan dapat diartikan tidak ada pengaruh yang signifikan dari jumlah kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 (Tabel 6).

Penentuan kriteria pengujian satu sisi kiri

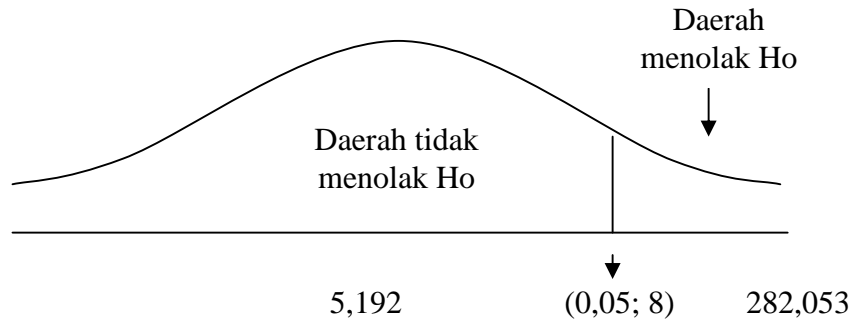


Gambar IX. Daerah Penolakan variabel jumlah kendaraan bermotor

2. Uji F

Diperoleh nilai F_{tabel} adalah 5,192 (0,05; 8). Nilai yang digunakan dalam pengujian adalah dengan membandingkan nilai F_{hitung} dan F_{tabel} . Dari tabel 9 di bawah dapat dilihat bahwa F_{hitung} sebesar 282,053 lebih besar dari t_{tabel} sebesar 5,192, maka dengan demikian H_0 : ditolak dan dapat diartikan variabel independen (pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor) secara bersama-sama ada pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen (pendapatan asli daerah).

Penentuan kriteria pengujian satu sisi kanan



Gambar X. Daerah Penolakan variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen.

Tabel 10. ANOVA

Model	df	F	Probabilitas
Regresi	4	282,053	0,000
Residu	5		
Total	9		

Sumber: Data diolah

C. Pembahasan

Berdasarkan pengujian hipotesis yang telah dilakukan, maka berikut ini akan dijelaskan hasil penelitian dari masing-masing variabel independen.

1. Pengujian terhadap variabel pajak kendaraan bermotor (X1).

Dari hasil olahan kumputer dengan bantuan program SPSS 12 *for windows*, nilai R (*Adjusted R Square*) diperoleh sebesar 97,4%, artinya bahwa pendapatan asli daerah dijelaskan oleh variabel independen (pajak kendaraan bermotor) sebesar 97,4%, sedangkan 2,6% dipengaruhi oleh faktor lain selain pajak kendaraan bermotor yang tidak termasuk dalam model penelitian. Sehingga dapat diartikan bahwa jika pajak kendaraan bermotor naik maka akan berpengaruh terhadap pendapatan asli daerah. Keputusan dapat diambil dengan membandingkan nilai probabilitas dengan tingkat signifikan ($\alpha : 0,05$) dan didapatkan nilai probabilitas sebesar 0,048 atau probabilitas lebih kecil dari 0,05 sehingga H0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa koefisien regresi signifikan, yang artinya ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor periode tahun

1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005.

2. Pengujian terhadap variabel bea balik nama kendaraan bermotor (X2).

Dari hasil olahan komputer dengan bantuan program SPSS 12 *for windows*, nilai R (*Adjusted R Square*) diperoleh sebesar 98,6%, artinya pendapatan asli daerah dijelaskan oleh variabel independen (bea balik nama kendaraan bermotor) sebesar 98,6%, sedangkan 1,4% dipengaruhi oleh faktor lain selain bea balik nama kendaraan bermotor yang tidak termasuk dalam model penelitian. Sehingga dapat diartikan bahwa jika bea balik nama kendaraan bermotor naik maka akan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah. Keputusan dapat diambil dengan membandingkan nilai probabilitas dengan tingkat signifikan ($\alpha : 0,05$) dan didapatkan nilai probabilitas sebesar 0,017 atau probabilitas lebih kecil dari 0,05 sehingga H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa koefisien regresi signifikan, yang artinya ada pengaruh yang signifikan dari bea balik nama kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005.

3. Pengujian terhadap variabel tunggakan pajak (X3).

Dari hasil olahan komputer dengan bantuan program SPSS 12 *for windows*, nilai R (*Adjusted R Square*) diperoleh sebesar 18,3%, artinya pendapatan asli daerah dijelaskan oleh variabel independen (tunggakan pajak) sebesar 18,3%, sedangkan 81,7% dipengaruhi oleh faktor lain selain

tunggakan pajak yang tidak termasuk dalam model penelitian. Keputusan dapat diambil dengan membandingkan nilai probabilitas dengan tingkat signifikan ($\alpha : 0,05$) dan didapatkan nilai probabilitas sebesar 0,222 atau probabilitas lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa koefisien regresi tidak signifikan yang artinya tidak ada pengaruh yang signifikan dari tunggakan pajak periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005. Hal ini disebabkan oleh adanya piutang pajak, baik itu dilakukan instansi atau perorangan sebagai wajib pajak dengan obyek pajak kendaraan baru atau setengah pakai.

4. Pengujian terhadap variabel jumlah kendaraan bermotor (X4).

Dari hasil olahan komputer dengan bantuan program SPSS 12 *for windows*, nilai R (*Adjusted R Square*) diperoleh sebesar 93,3%, artinya bahwa pendapatan asli daerah dijelaskan oleh variabel independen (jumlah kendaraan bermotor) sebesar 93,3%, sedangkan 6,7% dipengaruhi oleh faktor lain selain jumlah kendaraan bermotor yang tidak termasuk dalam model penelitian. Keputusan dapat diambil dengan membandingkan nilai probabilitas dengan tingkat signifikan ($\alpha : 0,05$) dan didapatkan nilai probabilitas sebesar 0,941 atau probabilitas lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa koefisien regresi tidak signifikan yang artinya tidak ada pengaruh yang signifikan dari jumlah kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan 2005. Hal

ini disebabkan oleh karena perbedaan satuan hitung antara jumlah kendaraan bermotor dengan pendapatan asli daerah..

5. Pengujian secara bersama-sama (simultan)

Dari hasil olahan komputer dengan bantuan program SPSS 12 *for windows*, nilai R (*Adjusted R Square*) diperoleh sebesar 99,2%, artinya bahwa pendapatan asli daerah dijelaskan oleh variabel independen (pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor) sebesar 99,2%, sedangkan 0,8% dipengaruhi oleh faktor lain selain pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor yang tidak termasuk dalam model penelitian. Keputusan dapat diambil dengan membandingkan nilai probabilitas dengan tingkat signifikan ($\alpha : 0,05$) dan didapatkan nilai probabilitas sebesar 0,000 atau probabilitas lebih kecil dari 0,05 sehingga H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa koefisien regresi signifikan, yang artinya ada pengaruh yang signifikan dari variabel independen (pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor) secara bersama-sama terhadap variabel dependen (pendapatan asli daerah). Sehingga jika pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor naik maka akan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil pengujian hipotesis variabel pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan pajak kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005, ditunjukkan dengan nilai t_{hitung} sebesar 2,604 adalah lebih besar dari nilai t_{tabel} sebesar 1,860.
2. Hasil pengujian hipotesis variabel bea balik nama kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan bea balik nama kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005, ditunjukkan dengan nilai t_{hitung} sebesar 3,525 adalah lebih besar dari nilai t_{tabel} sebesar 1,860.
3. Hasil pengujian hipotesis variabel tunggakan pajak terhadap pendapatan asli daerah menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai

dengan tahun 2005, ditunjukkan dengan nilai t_{hitung} sebesar 1,395 adalah kurang dari nilai t_{tabel} sebesar 1,860.

4. Hasil pengujian hipotesis variabel jumlah kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005, ditunjukkan dengan nilai t_{hitung} sebesar -0,078 adalah kurang dari t_{tabel} sebesar 1,860.
5. Hasil pengujian hipotesis variabel secara bersama-sama (simultan) menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak, dan jumlah kendaraan bermotor periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005 terhadap pendapatan asli daerah periode tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005, ditunjukkan dengan nilai F_{hitung} sebesar 282,053 yang lebih besar dari F_{tabel} sebesar 5,192.

B. Keterbatasan Penelitian

Penulisan menyadari bahwa penulisan ini masih terdapat kekurangan atau keterbatasan yang disebabkan oleh beberapa faktor antara lain:

1. Variabel penelitian yang digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan asli daerah hanya terbatas pada pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, tunggakan pajak dan jumlah kendaraan bermotor.

2. Adanya perubahan anggaran. Sebelum tahun 2000 Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta menggunakan periode anggaran Bulan April sampai dengan Bulan Maret, akan tetapi mulai tahun 2000 kebijakan periode anggaran tersebut diubah menjadi Bulan Januari sampai dengan Bulan Desember. Adanya perubahan tahun anggaran tersebut, sehingga tahun anggaran 2000 hanya terdiri dari sembilan bulan yaitu Bulan April sampai dengan Desember, dikarenakan tiga bulan (Januari, Februari, dan Maret) masih masuk ke dalam tahun anggaran sebelum tahun 2000. Dengan demikian dilakukan penyetaraan tahun anggaran 2000 yaitu dengan cara data realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor dan pendapatan asli daerah tahun anggaran 2000 dibagi sembilan bulan kemudian dikalikan dengan dua belas bulan.

C. Saran

Berdasarkan pada hasil penelitian serta kesimpulan diatas, maka peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Variabel penelitian yang digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan asli daerah dapat diuji kembali dengan menggunakan variabel lain, misalnya pajak bahan bakar atau pajak daerah lainnya.
2. Penelitian selanjutnya akan lebih baik bila penelitiannya dilakukan setelah tahun anggaran 2000. Hal ini dikarenakan adanya perubahan periode

anggaran pada tahun tersebut, sehingga hasil penelitian yang akan diperoleh menjadi lebih akurat.

Daftar Pustaka

- Algifari, (1997). *Analisis Regresi untuk Ekonomi dan bisnis*. Yogyakarta: AMP YKPN
- Arikunto, Suharsimi. (2002). *Manajemen Penelitian*. Jakarta. PT Rineka Cipta.
- Nugroho, Bhuono Agung. (2005). *Memilih Metode Statistik Penelitian Dengan SPSS*. Yogyakarta. CV. Andi Offset
- Ghozali, Imam. (2005). *Aplikasi Analisis Multivariate*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gujarati, Damodor dan Sumarno Zain. (1990). *Ekonometrika Dasar*. Jakarta: Erlangga
- Mardiasmo. (2003). *Perpajakan*, Edisi Revisi. Yogyakarta: Andi.
- Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. (2002). *Pajak Daerah*
- Peraturan Gubernur Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. (2005). *Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta*.
- Purnandika Handaru. (2005). “Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah”. *Skripsi S 1*, Fakultas Ekonomi, Prodi Akuntansi, Universitas Sanata Dharma.
- Republik Indonesia. (1999). *Undang-Undang Otonomi Daerah*. Jakarta: Ratu Agung.
- Samudra, Azhari A. (1995). *Perpajakan di Indonesia, Keuangan, Pajak dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono. (2005). *Statistik untuk Penelitian*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sumodiningrat, Gunawan. (2001). *Ekonometrika Pengantar*. Yogyakarta: BPFE UGM
- Wayong J. (1962) *Administrasi Keuangan Daerah*, Cetakan Ke-IV (setelah revisi), Jakarta: Ichthiar.

- Widjadja, H.A.W. (1998). *Percontohan Otonomi Daerah di Indonesia*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Widjadja, H.A.W. (2001). *Titik Berat pada Otonomi Daerah Tingkat II*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Yekti Nur Kuntoro. (2002). “Perkembangan Pendapatan Pajak Daerah Tingkat I Propinsi DIY dari Sektor Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Serta Prediksinya Untuk Lima Tahun Mendatang”. *Skripsi S 1*, Fakultas Ekonomi, Prodi Akuntansi, Universitas Sanata Dharma.
- Zain, Muhamad. (2004). *Managemen Perpajakan*, Jakarta: Salemba Empat.

LAMPIRAN



PEMERINTAH PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
BADAN PERENCANAAN DAERAH
(BAPEDA)

97

Kepala Kantor, Danurejan, Yogyakarta - 55213
Telepon (0274) 589583, 562811 (Psw : 209-219, 243-247) Fax : (0274) 586
Website <http://www.bapeda@pemda-diy.go.id>
E-mail bapeda@bapeda.pemda-diy.go.id

SURAT KETERANGAN / IJIN

Nomor : 070 / 6189

Membaca Surat : Ka. Prodi. Akt-FE USD No 31/Kaprodi Akt/362/XII/20
Tanggal : 6 Desember 2006 Perihal : Ijin Penelitian

Mengingat : 1. Keputusan Menteri Dalam Negeri No. 61 Tahun 1983 tentang Pedo
Penyelenggaraan Pelaksanaan Penelitian dan Pengembangan di Lingkar
Departemen Dalam Negeri.
2. Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No. 38 / 12 / 2004 ten
Pemberian Izin Penelitian di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Dijinkan kepada :

Nama : CORNELIUS TRI YUDIYANTO No. MHSW : 012114194
Alamat Instansi : Mrican, Tromol Pos 29, Yogyakarta
Judul : PENGARUH PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH

Lokasi : Propinsi DIY
Waktunya : Mulai tanggal 20 Desember 2006 s/d 20 Maret 2007

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

Tembusan Kepada Yth. :

1. Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta
(Sebagai Laporan)
2. Walikota Yogyakarta, c.q. Kadis. Perijinan;
3. Bupati Bantul dan Gunungkidul, c.q. Ka. Bappeda;
4. Bupati Sleman dan K. Progo, c.q. Ka. Bappeda;
5. Ka. BPKD Prop. DIY;
6. Dekan Fak. Ekonomi USD Yk;
7. Yang bersangkutan.

Dikeluarkan di : Yogyakarta
Pada tanggal : 20 Desember 2006

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

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error			Tolerance	VIF
1	(Constant)	12585623151,256	24279884117,040	-,518	,626		
	PKB	1,277	,490	2,604	,048	,033	30,760
	BBNKB	1,420	,403	3,525	,017	,034	28,995
	JML_KBM	-7265,531	93478,476	-,078	,941	,050	20,153
	TNGGKAN	46,857	33,586	1,395	,222	,643	1,556

a. Dependent Variable: PAD

Coefficient Correlations^a

Model		TNGGKAN	PKB	JML_KBM	BBNKB	
1	Correlations	TNGGKAN	1,000	,377	-,449	-,110
		PKB	,377	1,000	-,437	-,690
		JML_KBM	-,449	-,437	1,000	-,323
		BBNKB	-,110	-,690	-,323	1,000
	Covariances	TNGGKAN	1128,005	6,212	-1409110,613	-1,484
		PKB	6,212	,240	-20042,765	-,136
		JML_KBM	-1409110	-20042,765	8738225515,782	-12162,3
		BBNKB	-1,484	-,136	-12162,972	,162

a. Dependent Variable: PAD

Correlations

		PAD	PKB	BBNKB	JML_KBM	TNGGKAN
Pearson Correlation	PAD	1,000	,988	,994	,970	,412
	PKB	,988	1,000	,979	,962	,339
	BBNKB	,994	,979	1,000	,965	,390
	JML_KBM	,970	,962	,965	1,000	,459
	TNGGKAN	,412	,339	,390	,459	1,000
Sig. (1-tailed)	PAD	.	,000	,000	,000	,118
	PKB	,000	.	,000	,000	,169
	BBNKB	,000	,000	.	,000	,132
	JML_KBM	,000	,000	,000	.	,091
	TNGGKAN	,118	,169	,132	,091	.
N	PAD	10	10	10	10	10
	PKB	10	10	10	10	10
	BBNKB	10	10	10	10	10
	JML_KBM	10	10	10	10	10
	TNGGKAN	10	10	10	10	10

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Change Statistics					Durbin-Watson
				R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,998 ^a	,996	,992	,996	282,053	4	5	,000	1,736

a. Predictors: (Constant), TNGGKAN, PKB, JML_KBM, BBNKB

b. Dependent Variable: PAD

ANOVA

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	155009742679993600000000,000	4	38752435669998400000000,0	282,05	,000 ^a
	Residual	710673841908150000000,000	5	142134768381630000000,0		
	Total	155720416521901700000000,000	9			

a. Predictors: (Constant), TNGGKAN, PKB, JML_KBM, BBNKB

b. Dependent Variable: PAD

TABEL DISTRIBUSI t

<i>df</i>	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005
1	3.078	6.314	12.708	31.821	63.657
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.366	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.308	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.177	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
40	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
60	1.296	1.671	2.000	2.390	2.660
120	1.289	1.658	1.980	2.358	2.617
∞	1.282	1.645	1.960	2.326	2.575

*Example: For the shaded area to represent 0.05 of the total area of 1.0, the value of *t* with 10 degrees of freedom is 1.812.

Source: Reprinted by Hafner Press, a division of Macmillan Publishing Company, from *Statistical Methods for Research Workers*, 14th ed., abridged Table IV, by R. A. Fisher. Copyright © 1970 by University of Adelaide.

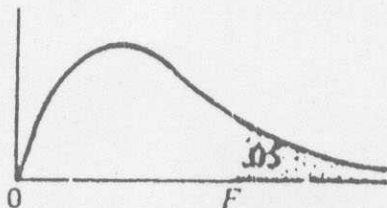
TABEL DURBIN-WATSON

Durbin-Watson d statistic: Significance points of d_L and d_U at 0.05 level of significance

n	k' = 1		k' = 2		k' = 3		k' = 4		k' = 5		k' = 6		k' = 7		k' = 8		k' = 9		k' = 10	
	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U	d_L	d_U
6	0.10	1.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	0.70	1.55	0.67	1.05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	0.74	1.32	0.57	1.17	0.34	1.07	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	0.74	1.20	0.62	1.09	0.55	1.12	0.29	1.06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	0.77	1.30	0.67	1.14	0.52	1.11	0.37	1.06	0.24	1.02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	0.77	1.32	0.68	1.14	0.52	1.11	0.44	1.03	0.31	1.04	0.20	1.05	—	—	—	—	—	—	—	—
12	0.77	1.33	0.81	1.17	0.68	1.04	0.51	1.17	0.37	1.06	0.18	1.02	0.17	1.19	—	—	—	—	—	—
13	0.77	1.34	0.81	1.17	0.71	1.16	0.57	1.20	0.44	1.09	0.16	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	—	—	—	—
14	0.77	1.35	0.90	1.21	0.76	1.17	0.62	1.20	0.50	1.09	0.16	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	—	—
15	0.77	1.36	0.94	1.24	0.81	1.18	0.68	1.22	0.56	1.10	0.16	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
16	0.77	1.37	0.98	1.29	0.87	1.22	0.74	1.25	0.61	1.17	0.20	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
17	0.77	1.38	1.01	1.35	0.97	1.18	0.79	1.20	0.64	1.14	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
18	0.77	1.39	1.04	1.35	0.93	1.19	0.80	1.17	0.70	1.10	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
19	0.77	1.40	1.07	1.36	0.97	1.18	0.85	1.14	0.72	1.03	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
20	0.77	1.41	1.10	1.37	0.99	1.17	0.89	1.12	0.72	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
21	0.77	1.42	1.12	1.38	1.02	1.16	0.92	1.11	0.82	1.04	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
22	0.77	1.43	1.14	1.41	1.05	1.15	0.95	1.09	0.83	1.04	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
23	0.77	1.44	1.16	1.44	1.08	1.14	0.98	1.07	0.84	1.04	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
24	0.77	1.44	1.18	1.46	1.11	1.13	1.01	1.05	0.85	1.02	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
25	0.77	1.45	1.20	1.49	1.14	1.12	1.04	1.03	0.86	1.02	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
26	0.77	1.45	1.24	1.53	1.18	1.11	1.08	1.02	0.87	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
27	0.77	1.46	1.27	1.56	1.22	1.10	1.11	1.01	0.88	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
28	0.77	1.47	1.30	1.60	1.26	1.09	1.14	1.00	0.89	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
29	0.77	1.47	1.33	1.63	1.30	1.08	1.17	0.99	0.90	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
30	0.77	1.48	1.36	1.67	1.34	1.07	1.20	0.98	0.91	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
31	0.77	1.48	1.39	1.70	1.38	1.06	1.23	0.97	0.92	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
32	0.77	1.49	1.42	1.74	1.42	1.05	1.26	0.96	0.93	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
33	0.77	1.49	1.45	1.77	1.46	1.04	1.29	0.95	0.94	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
34	0.77	1.50	1.48	1.80	1.50	1.03	1.32	0.94	0.95	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
35	0.77	1.50	1.51	1.83	1.54	1.02	1.35	0.93	0.96	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
36	0.77	1.51	1.54	1.86	1.58	1.01	1.38	0.92	0.97	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
37	0.77	1.51	1.57	1.90	1.62	1.00	1.41	0.91	0.98	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
38	0.77	1.52	1.60	1.93	1.66	0.99	1.44	0.90	0.99	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
39	0.77	1.52	1.63	1.97	1.70	0.98	1.47	0.89	1.00	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
40	0.77	1.53	1.66	2.00	1.74	0.97	1.50	0.88	1.01	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
45	0.77	1.56	1.70	2.05	1.80	0.96	1.55	0.87	1.02	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
50	0.77	1.59	1.75	2.10	1.86	0.95	1.60	0.86	1.03	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
55	0.77	1.62	1.80	2.15	1.92	0.94	1.65	0.85	1.04	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
60	0.77	1.65	1.85	2.20	1.98	0.93	1.70	0.84	1.05	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
65	0.77	1.68	1.90	2.25	2.04	0.92	1.75	0.83	1.06	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
70	0.77	1.71	1.95	2.30	2.10	0.91	1.80	0.82	1.07	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
75	0.77	1.74	2.00	2.35	2.16	0.90	1.85	0.81	1.08	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
80	0.77	1.77	2.05	2.40	2.22	0.89	1.90	0.80	1.09	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
85	0.77	1.80	2.10	2.45	2.28	0.88	1.95	0.79	1.10	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
90	0.77	1.83	2.15	2.50	2.34	0.87	2.00	0.78	1.11	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
95	0.77	1.86	2.20	2.55	2.40	0.86	2.05	0.77	1.12	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19
100	0.77	1.89	2.25	2.60	2.46	0.85	2.10	0.76	1.13	1.01	0.24	1.02	0.20	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19	0.17	1.19

Example. If $n = 40$ and $k' = 4$, $d_L = 1.285$ and $d_U = 1.721$. If a computed d value is less than 1.285, there is evidence of positive first-order serial correlation; if it is greater than 1.721, there is evidence of positive first-order serial correlation; but if d lies between the lower and the upper limit, there is inconclusive evidence regarding the presence or absence of positive first-order serial correlation.

Critical Values of F_{α, v_1, v_2} for $\alpha = .05$



v_1 = Degree of freedom for numerator

v_2 = Degree of freedom for denominator	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	15	20	24	30	40	60	120	∞	
1	181	200	218	235	250	264	277	289	299	311	322	334	346	348	349	350	251	252	253	254
2	18.5	19.0	19.2	19.2	19.3	19.3	19.3	19.4	19.4	19.4	19.4	19.4	19.4	19.4	19.4	19.5	19.5	19.5	19.5	19.5
3	10.1	9.55	9.28	9.12	9.01	8.94	8.89	8.85	8.81	8.79	8.74	8.70	8.66	8.64	8.62	8.59	8.57	8.55	8.53	8.53
4	7.71	6.94	6.59	6.39	6.26	6.16	6.09	6.04	6.00	5.96	5.91	5.86	5.80	5.77	5.75	5.72	5.69	5.66	5.63	5.63
5	6.61	5.79	5.41	5.19	5.05	4.95	4.88	4.82	4.77	4.74	4.68	4.62	4.56	4.53	4.50	4.46	4.43	4.40	4.37	4.37
6	5.99	5.14	4.76	4.53	4.39	4.28	4.21	4.16	4.10	4.06	4.00	3.94	3.87	3.84	3.81	3.77	3.74	3.70	3.67	3.67
7	5.59	4.74	4.35	4.12	3.97	3.87	3.79	3.73	3.68	3.64	3.57	3.51	3.44	3.41	3.38	3.34	3.30	3.27	3.23	3.23
8	5.32	4.46	4.07	3.84	3.69	3.58	3.50	3.44	3.39	3.35	3.28	3.22	3.15	3.12	3.08	3.04	3.01	2.97	2.93	2.93
9	5.12	4.26	3.86	3.63	3.48	3.37	3.29	3.23	3.18	3.14	3.07	3.01	2.94	2.90	2.86	2.83	2.79	2.75	2.71	2.71
10	4.96	4.10	3.71	3.48	3.33	3.22	3.14	3.07	3.02	2.98	2.91	2.85	2.77	2.74	2.70	2.66	2.62	2.58	2.54	2.54
11	4.84	3.98	3.59	3.36	3.20	3.09	3.01	2.95	2.90	2.85	2.79	2.72	2.65	2.61	2.57	2.53	2.49	2.45	2.40	2.40
12	4.75	3.89	3.49	3.26	3.11	3.00	2.91	2.85	2.80	2.75	2.69	2.62	2.54	2.51	2.47	2.43	2.38	2.34	2.30	2.30
13	4.67	3.81	3.41	3.18	3.03	2.92	2.83	2.77	2.71	2.67	2.60	2.53	2.45	2.42	2.38	2.34	2.30	2.25	2.21	2.21
14	4.60	3.74	3.34	3.11	2.96	2.85	2.76	2.70	2.65	2.60	2.53	2.46	2.39	2.35	2.31	2.27	2.22	2.18	2.13	2.13
15	4.54	3.68	3.29	3.06	2.90	2.79	2.71	2.64	2.59	2.54	2.48	2.40	2.33	2.29	2.25	2.20	2.16	2.11	2.07	2.07
16	4.49	3.63	3.24	3.01	2.85	2.74	2.66	2.59	2.54	2.49	2.42	2.35	2.28	2.24	2.19	2.15	2.11	2.06	2.01	2.01
17	4.45	3.59	3.20	2.96	2.81	2.70	2.61	2.55	2.49	2.45	2.38	2.31	2.23	2.19	2.15	2.10	2.06	2.01	1.96	1.96
18	4.41	3.55	3.16	2.93	2.77	2.66	2.58	2.51	2.46	2.41	2.34	2.27	2.19	2.15	2.11	2.06	2.02	1.97	1.92	1.92
19	4.38	3.52	3.13	2.90	2.74	2.63	2.54	2.48	2.42	2.38	2.31	2.23	2.16	2.11	2.07	2.03	1.98	1.93	1.88	1.88
20	4.35	3.49	3.10	2.87	2.71	2.60	2.51	2.45	2.39	2.35	2.28	2.20	2.12	2.08	2.04	1.99	1.95	1.90	1.84	1.84
21	4.32	3.47	3.07	2.84	2.68	2.57	2.49	2.42	2.37	2.32	2.25	2.18	2.10	2.05	2.01	1.96	1.92	1.87	1.81	1.81
22	4.30	3.44	3.05	2.82	2.66	2.55	2.46	2.40	2.34	2.30	2.23	2.15	2.07	2.03	1.98	1.94	1.89	1.84	1.78	1.78
23	4.28	3.42	3.03	2.80	2.64	2.53	2.44	2.37	2.32	2.27	2.20	2.12	2.05	2.01	1.96	1.91	1.86	1.81	1.76	1.76
24	4.26	3.40	3.01	2.78	2.62	2.51	2.42	2.36	2.30	2.25	2.18	2.11	2.03	1.98	1.94	1.89	1.84	1.79	1.73	1.73
25	4.24	3.39	2.99	2.76	2.60	2.49	2.40	2.34	2.28	2.24	2.16	2.09	2.01	1.96	1.92	1.87	1.82	1.77	1.71	1.71
30	4.17	3.32	2.92	2.69	2.53	2.42	2.33	2.27	2.21	2.16	2.09	2.01	1.93	1.89	1.84	1.79	1.74	1.68	1.62	1.62
40	4.08	3.23	2.81	2.61	2.45	2.34	2.25	2.18	2.12	2.07	2.00	1.92	1.84	1.79	1.74	1.69	1.64	1.58	1.51	1.51
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25	2.17	2.10	2.04	1.99	1.92	1.81	1.75	1.70	1.65	1.59	1.53	1.47	1.39	1.39
120	3.92	3.07	2.68	2.45	2.29	2.18	2.09	2.02	1.96	1.91	1.83	1.75	1.66	1.61	1.55	1.50	1.43	1.35	1.25	1.25
∞	3.84	3.00	2.60	2.37	2.21	2.10	2.01	1.94	1.88	1.83	1.75	1.67	1.57	1.52	1.46	1.39	1.32	1.22	1.00	1.00

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 1997/1998

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (April - Juni)	5.076.749.645,00	8.132.669.805,00	15.043.378.720,75
II (Juli - September)	5.683.263.225,00	9.457.133.240,00	16.502.511.880,75
III (Oktober - Desember)	5.974.291.580,00	7.639.779.665,00	16.852.284.915,83
IV (Jan - Maret)	5.495.612.340,00	4.895.589.194,00	12.564.673.426,73
TOTAL	22.229.936.790,00	30.481.310.360,00	60.962.197.954,06

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 1998/1999

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (April - Juni)	5.257.841.805,00	2.669.430.595,00	10.242.965.666,00
II (Juli - September)	6.012.840.910,00	3.099.400.845,00	9.552.461.542,00
III (Oktober - Desember)	6.110.131.670,00	2.472.150.385,00	10.555.172.493,92
IV (Jan - Maret)	5.678.768.560,00	2.681.208.725,00	11.465.652.894,72
TOTAL	23.059.582.945,00	10.952.190.550,00	41.952.190.550,00

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 1999/2000

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (April - Juni)	6.137.085.910,00	2.720.845.130,00	10.782.615.634,86
II (Juli - September)	5.127.171.090,00	3.930.058.690,00	12.282.555.526,74
III (Oktober - Desember)	5.243.220.130,00	4.843.344.015,00	17.000.565.716,00
IV (Jan - Maret)	6.158.666.055,00	7.368.780.825,00	19.249.291.368,26
TOTAL	29.524.486.845,00	18.862.948.260,00	59.315.028.245,42

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 2000

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (April - Juni)	10.708.554.005,00	10.160.450.625,00	27.479.310.404,00
II (Juli - September)	11.689.631.210,00	13.436.183.330,00	27.446.456.928,35
III (Oktober - Desember)	12.380.082.310,00	10.422.641.600,00	31.395.203.387,76
TOTAL	34.778.257.525,00	37.993.275.555,00	86.260.970.721,27

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 2001

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (Januari - Maret)	11.906.897.355,00	14.177.984.200,00	27.756.179.450,38
II (April - Juni)	13.615.481.825,00	15.567.302.950,00	35.967.203.466,99
III (Juli - September)	14.526.799.925,00	17.103.250.450,00	35.716.823.943,00
IV (Oktober - Desember)	15.812.288.990,00	19.909.118.525,00	42.883.160.602,84
TOTAL	55.817.230.870,00	66.157.656.125,00	142.323.367.463,21

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 2002

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (Januari - Maret)	14.280.815.850,00	16.351.521.950,00	40.311.907.083,22
II (April - Juni)	16.197.294.240,00	21.414.193.900,00	47.675.579.736,33
III (Juli - September)	18.008.571.915,00	24.188.959.850,00	64.321.896.886,09
IV (Oktober - Desember)	17.871.553.600,00	22.333.574.550,00	67.615.982.886,09
TOTAL	66.358.235.655,00	84.288.250.200,00	219.923.366.347,71

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 2003

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (Januari - Maret)	19.170.793.100,00	22.571.978.650,00	65.353.044.494,91
II (April - Juni)	20.900.026.150,00	24.704.490.500,00	65.390.929.580,93
III (Juli - September)	23.492.757.250,00	29.038.679.800,00	71.434.129.659,00
IV (Oktober - Desember)	24.260.744.300,00	32.219.874.800,00	69.951.675.140,69
TOTAL	87.824.820.800,00	108.535.024.250,00	272.129.778.875,53

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 2004

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (Januari - Maret)	24.673.127.200,00	32.182.053.300,00	73.668.696.992,00
II (April - Juni)	27.544.446.355,00	35.998.391.850,00	90.690.723.024,04
III (Juli - September)	31.080.838.360,00	37.099.828.000,00	87.641.414.927,00
IV (Oktober - Desember)	33.789.939.460,00	40.542.777.150,00	95.451.452.325,05
TOTAL	117.088.351.375,00	145.823.050.300,00	347.452.287.268,54

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Target dan Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Asli Daerah Tahun 2005

TRIWULAN	PKB	BBNKB	PAD
I (Januari - Maret)	32.430.742.910,00	38.351.792.350,00	86.321.613.478,00
II (April - Juni)	35.324.552.190,00	41.776.347.679,00	107.517.333.276,00
III (Juli - September)	39.580.211.375,00	39.656.924.646,00	101.779.641.483,00
IV (Oktober - Desember)	41.956.322.430,00	34.925.570.275,00	105.871.799.848,11
TOTAL	149.291.828.905,00	154.710.634.950,00	401.490.388.085,11

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Jumlah Kendaraan Bermotor dari tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2005 Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor
1996/1997	268.942
1997/1998	334.462
1998/1999	350.279
1999/2000	395.462
2000	436.179
2001	564.233
2002	604.424
2003	662.391
2004	764.857
2005	801.796

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY

Data Realisasi Tunggalan PKB dan BBNKB tahun 1996/1997 sampai dengan 2005 Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Tahun	Tunggakan
1996/1997	84.493.230
1997/1998	179.803.185
1998/1999	124.267.600
1999/2000	108.378.695
2000	166.479.210
2001	229.452.240
2002	595.267.480
2003	179.717.550
2004	202.920.150
2005	271.086.350

Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Propinsi DIY