



**ANALISIS KEBIJAKAN *EARMARKED TAX* ATAS
PAJAK KENDARAAN BERMOTOR SEBAGAI UPAYA
PENINGKATAN PELAYANAN PUBLIK
(PEMBANGUNAN DAN PEMELIHARAAN JALAN)
DI PROVINSI JAWA TENGAH**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi
pada Universitas Negeri Semarang**

Oleh

**Rina Tri Setiasih
NIM 7111413036**

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2017

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke sidang panitia ujian skripsi pada :

Hari : Jumat
Tanggal : 18 Agustus 2017

Mengetahui,

Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan

Pembimbing Skripsi



Lesta Karolina br. S., S.E., M.Si
NIP. 198007172008012016

Lesta Karolina br. S., S.E., M.Si
NIP. 198007172008012016

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas
Ekonomi Universitas Negeri Semarang pada :

Hari : Jum'at
Tanggal : 22 September 2017

Penguji I



Prof. Dr. P. Eko Prasetyo, S.E., M.Si
NIP. 196801022002121003

Penguji II



Dedy Aji Suseno, S.E., M.Si
NIP. 197612032003121004

Penguji III



Lesta Karolina br.S., S.E., M.Si
NIP. 198007172008012016

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ekonomi



Dr. Wahyono, M.M
NIP. 195601031983121001

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rina Tri Setiasih


NIM : 7111413036

Tempat, Tanggal Lahir : Purbalingga, 26 Juli 1995

Alamat : Desa Tlahab Lor, Rt 03, Rw 10, Kecamatan
Karangreja, Kabupaten Purbalingga

menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Apabila dikemudian hari terbukti skripsi ini adalah hasil jiplakan dari karya tulis orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Semarang, September 2017


Rina Tri Setiasih
NIM. 7111413036

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto

“Jangan menyerah dan jangan putus asa”

“Bersabarlah dalam menghadapi segala sesuatu, karena dibalik kesabaran yang kau alami pasti ada secerca cahaya terang”

“Waktu itu bagaikan sebilang pedang, kalau engkau tidak memanfaatkannya, maka ia akan memotongmu (Ali bin Abu Thalib)”

Persembahan

Dengan mengucapkan rasa syukur kepada Allah swt, atas segala nikmat dan karunia-Nya skripsi ini saya persembahkan :

- ❖ Untuk kedua orang tua saya tercinta
- ❖ Untuk kakak-kakak saya sekeluarga
- ❖ Untuk Almamater saya.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

SARI

Rina Tri Setiasih. 2017. “ANALISIS KEBIJAKAN *EARMARKED TAX* ATAS PAJAK KENDARAAN BERMOTOR SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PUBLIK (PEMBANGUNAN DAN PEMELIHARAAN JALAN) DI PROVINSI JAWA TENGAH”. Skripsi. Jurusan Ekonomi Pembangunan. Fakultas Ekonomi. Universitas Negeri Semarang. Pembimbing Lesta Karolina Br. Sebayang, S.E., M.Si.

Kata Kunci : Pajak Kendaraan Bermotor, Kebijakan *Earmarked Tax*, Pelayanan Publik.

Penyelenggaraan otonomi daerah memiliki tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan publik dan daya saing. Pajak kendaraan bermotor merupakan salah satu jenis pajak yang termasuk dalam kebijakan *earmarked tax* dengan tujuan untuk meningkatkan pembangunan dan pemeliharaan jalan. Jumlah kendaraan bermotor dan penerimaan pajak kendaraan bermotor yang meningkat, berbanding terbalik dengan kontribusinya terhadap PAD. Alokasi belanja modal (jalan, irigasi dan jaringan) mengalami peningkatan, namun dibandingkan dengan belanja daerah yang lain masih tergolong rendah. Hal ini berakibat terhadap kondisi jalan rusak yang mengalami peningkatan. Oleh karena itu, perlu mengetahui peran kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

Penelitian ini menggunakan data yang terdiri dari 35 kabupaten/kota di Jawa Tengah pada tahun 2014-2015. Metode pengumpulan data yang digunakan yaitu melalui dokumentasi, studi pustaka dan mengambil data secara langsung kepada pihak-pihak terkait. Metode analisis yang digunakan adalah *path analysis*. Variabel dependen yaitu pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Variabel independen terdiri dari pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor. Variabel intervening yang digunakan adalah *earmarked tax*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap *earmarked tax*. Pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh tidak langsung secara signifikan terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*. *Earmarked tax* memiliki pengaruh mediasi dari pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Namun, *earmarked tax* tidak memiliki pengaruh mediasi dari jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor memiliki peran untuk meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Saran yang diberikan berdasarkan hasil penelitian ini yaitu mengoptimalkan pemungutan pajak kendaraan bermotor dari berbagai faktor.

ABSTRACT

Rina Tri Setiasih. 2017. “ANALISIS KEBIJAKAN *EARMARKED TAX* ATAS PAJAK KENDARAAN BERMOTOR SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PUBLIK (PEMBANGUNAN DAN PEMELIHARAAN JALAN) DI PROVINSI JAWA TENGAH”. Final Project. Economics of Development Department. Faculty of Economics. State University of Semarang. Advisor Lesta Karolina Br. Sebayang, S.E., M.Si.

Keywords: Motor Vehicle Tax, Earmarked Tax Policy, Public Service.

Implementation of regional autonomy has a goal to improve the welfare of society, public service and competitiveness. Motor Vehicle Tax is one type of tax included in the earmarked tax policy as a mean to improving road construction and maintenance. The increasing number of motor vehicles and motor vehicle tax revenues is inversely proportional to its contribution to PAD. Capital expenditure allocation (roads, irrigation and network) has increased, but compared with other regional spending is still relatively low. This resulted in the condition of damaged roads that have increased. Therefore, it is necessary to know the role of earmarked tax policy on motor vehicle tax to public services (road construction and maintenance).

This study uses data consisting of 35 districts / cities in Central Java in 2014-2015. Data collection methods used are through documentation, literature study and retrieve data directly to the parties concerned. The analytical method used is path analysis with panel data. The dependent variable is public service (road construction and maintenance). The independent variable consists of motor vehicle tax and the number of motor vehicles. Intervention variable used is earmarked tax.

The results showed that motor vehicle taxes and the number of motor vehicles have a significant direct effect on earmarked tax. Motor vehicle taxes and the number of motor vehicles have a significant direct effect on public services (road construction and maintenance). Motor vehicle taxes and the number of motor vehicles have a significant indirect effect on public services (road construction and maintenance) through earmarked taxes. Earmarked tax have a mediation effect of motor vehicle tax to public services (road construction and maintenance). However, earmarked tax have not a mediation effect of the number of motor vehicles to public services (road construction and maintenance).

Based on the results of this study it can be concluded that the earmarked tax policy on motor vehicle tax has a role to improve public services (road construction and maintenance). Suggestion given based on the result of this research is to optimize motor vehicle taxation from various factors.

PRAKATA

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan nikmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Kebijakan *Earmarked Tax* Atas Pajak Kendaraan Bermotor sebagai Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan) di Provinsi Jawa Tengah” dengan lancar. Shalawat beserta salam penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan pedoman hidup, Al- Qur’an dan sunnah untuk keselamatan umat di dunia.

Terwujudnya skripsi ini tidak lepas dari bantuan, saran dan bimbingan dari berbagai pihak. Tanpa bimbingan mereka penulis tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Fathur Rohman, M.Hum sebagai Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menyelesaikan studi di Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Semarang.
2. Dr. Wahyono, M.M sebagai Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan izin menyelesaikan skripsi ini.
3. Lesta Karolina Br. Sebayang, S.E., M.Si sebagai Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang, sekaligus sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, masukan dan saran serta motivasi selama penyusunan skripsi ini.

4. Prof. Dr. P. Eko Prasetyo, S.E., M.Si sebagai dosen penguji I yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan saran kepada penulis selama penyusunan skripsi.
5. Deky Aji Suseno, S.E., M.Si sebagai dosen penguji II yang telah memberikan bimbingan, saran dan masukan baik kepada penulis selama penyusunan skripsi.
6. Bapak dan Ibu dosen Jurusan Ekonomi Pembangunan yang telah memberikan berbagai ilmu pengetahuan dan motivasi hidup sebagai bekal penulis di kemudian hari.
7. Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Tengah yang telah mengizinkan melakukan observasi penelitian dan memberikan peminjaman data.
8. Teman-teman Jurusan Ekonomi Pembangunan A 2013 yang telah bersama-sama belajar selama 3 tahun di bangku perkuliahan dan selalu memotivasi dalam penyusunan skripsi ini.
9. Teman-teman Himpunan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan yang telah memberikan bekal dalam berorganisasi.
10. Teman-teman terbaik Assafrul, Susi, Pita, Ikrima, Shara, Devi yang selalu memberikan semangat, dukungan, motivasi dan tidak bosan-bosan mendengarkan curhatan penulis selama penyusunan skripsi ini.
11. Teman-teman KKN Lokasi Desa Glagah, Kecamatan Sapuran, Kabupaten Wonosobo (Anik, Kiki, Dema, Novia, Rini, Arin, Ghosun, Yan dan Eka)

yang selalu memberikan semangat mengejar program kerja unggulan bersama.

12. Teman-teman PKL Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Jawa Tengah (Assafrul, Asep, Pita, Ulis, Auris, Dian, Disa, Nisa, Fitri) yang selalu memberikan semangat dan mengingatkan dalam mengerjakan skripsi selama proses penyusunan skripsi ini.
13. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung atas terselesaikannya penyusunan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, jika ada kritik dan saran yang membangun dari para pembaca untuk menyempurnakan skripsi ini menjadi lebih baik akan penulis terima. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan semua pihak yang membutuhkan.

Semarang, September 2017

Penyusun

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

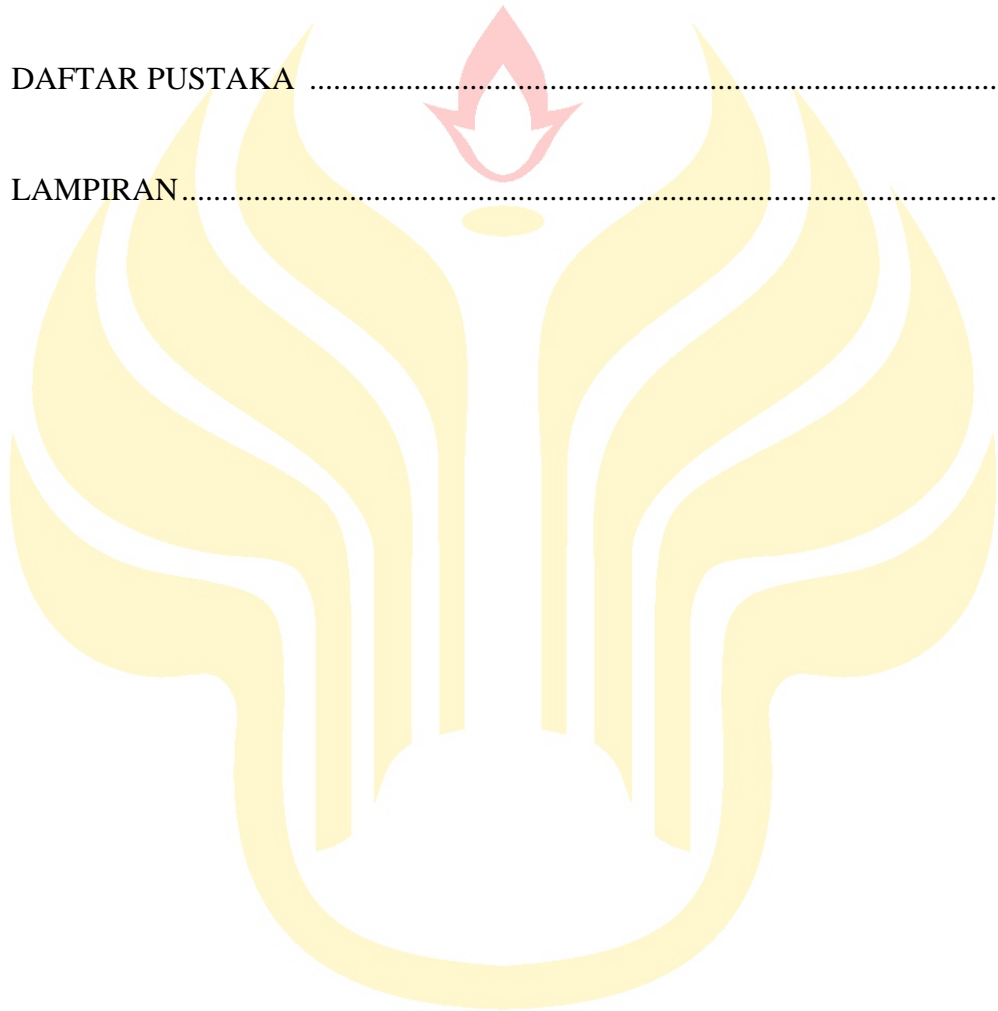
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
PENGESAHAN KELULUSAN.....	iii
PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
SARI	vi
ABSTRACT	vii
PRAKATA	viii
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	19
1.3. Cakupan Masalah	20
1.4. Rumusan Masalah	20
1.5. Tujuan Penelitian	21
1.6. Kegunaan Penelitian	22
1.7. Orisinalitas Penelitian	23
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	24
2.1.Landasan Teori	24
2.1.1. Pajak	24
2.1.1.1. Konsep Pajak	24
2.1.1.2. Fungsi Pajak	25
2.1.1.3. Pengelompokan Pajak	27

2.1.1.4. Pajak Daerah	28
2.1.1.5. Pajak Kendaraan Bermotor	31
2.1.2. Teori Pengeluaran Pemerintah	32
2.1.3. Kebijakan Publik	35
2.1.4. Pelayanan Publik	41
2.1.5. <i>Earmarked Tax</i>	43
2.2. Penelitian Terdahulu	47
2.3. Kerangka Pemikiran	50
2.4. Hipotesis Penelitian	51
BAB III METODE PENELITIAN	53
3.1. Ruang Lingkup Penelitian	53
3.2. Jenis dan Sumber Data	53
3.3. Identifikasi dan Definisi Operasional Variabel	54
3.4. Metode Pengumpulan Data	56
3.5. Metode Analisis Data	57
3.5.1. <i>Path Analysis</i>	58
3.5.1.1. Menentukan Model Struktural Berdasarkan Paradigma Hubungan Variabel	60
3.5.1.2. Menentukan Hipotesis	60
3.5.1.3. Membuat Diagram Jalur dan Persamaan Struktural	62
3.5.1.4. Analisis Hasil <i>Path Analysis</i>	63
3.5.1.5. Uji Signifikansi Koefisien Analisis Jalur	65
3.5.1.6. Uji Sobel	66
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	68
4.1. Gambaran Umum Provinsi Jawa Tengah	68
4.1.1. Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah	72
4.1.2. Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah	76
4.1.3. Kebijakan <i>Earmarked Tax</i> di Jawa Tengah	79
4.1.4. APBD Pekerjaan Umum	82

4.2. Hasil	84
4.2.1. <i>Path Analysis</i>	84
4.2.1.1. Analisis Korelasi	84
4.2.1.2. Uji Signifikansi Koefisien <i>Path Analysis</i>	87
4.2.3.1.1. Persamaan Struktural Satu	87
4.2.3.1.2. Persamaan Struktural Dua	88
4.2.3.1.3. Persamaan Struktural Tiga	89
4.2.1.3. Diagram Jalur <i>Path Analysis</i>	90
4.2.1.4. Model Persamaan Struktur <i>Path Analysis</i>	90
4.2.1.5. Interpretasi Hasil <i>Path Analysis</i>	92
4.2.1.6. Uji Sobel.....	97
4.3. Pembahasan	98
4.3.1. Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap <i>Earmarked Tax</i>	98
4.3.2. Pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap <i>Earmarked Tax</i>	102
4.3.3. Pengaruh <i>Earmarked Tax</i> Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan)	104
4.3.4. Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan).....	108
4.3.5. Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan) Melalui <i>Earmarked Tax</i>	113
4.3.6. Pengaruh Jumlah Kendaraan Bemotor Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan).....	119
4.3.7. Pengaruh Jumlah Kendaraan Bemotor Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan) Melalui <i>Earmarked Tax</i>	121

BAB V PENUTUP	125
5.1. Simpulan	125
5.2. Saran	128
DAFTAR PUSTAKA	130
LAMPIRAN	135

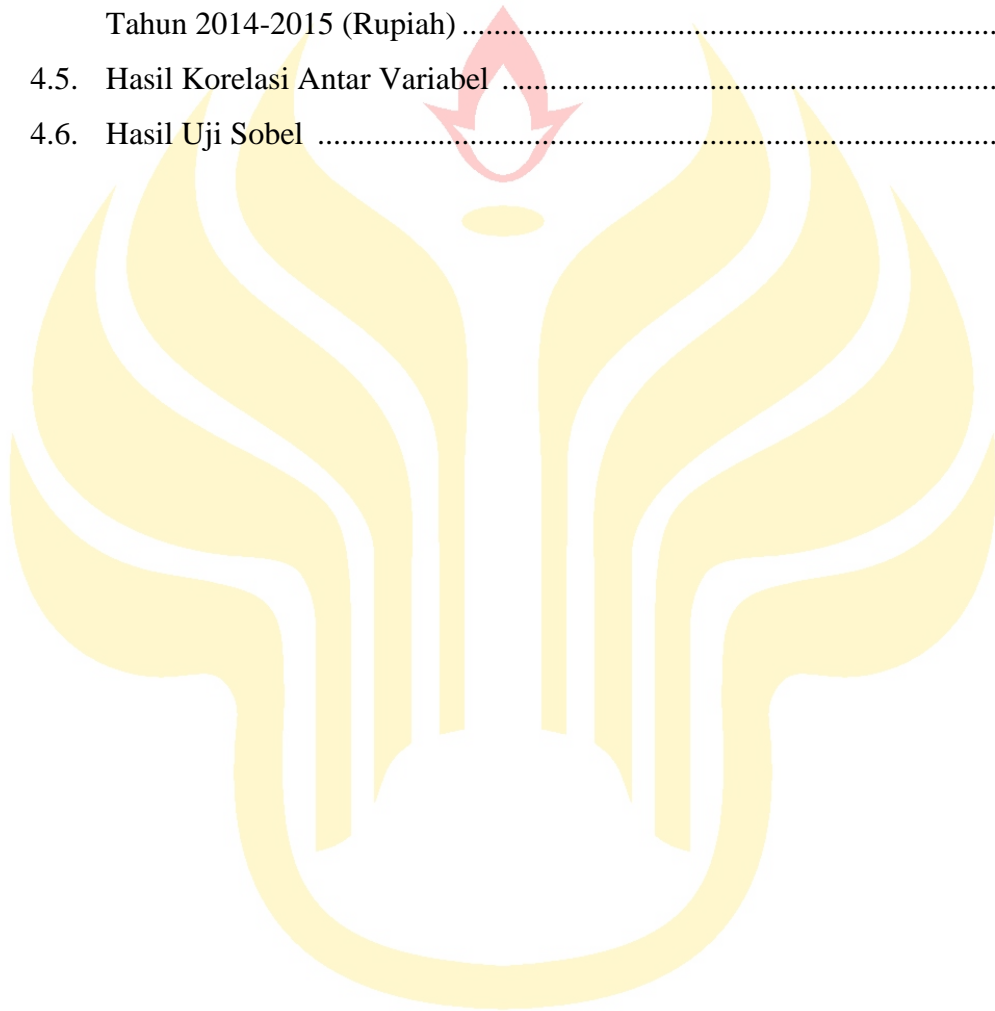


UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1. Kemampuan Keuangan Daerah Otonom Provinsi di Pulau Jawa Tahun 2015 (dalam jutaan rupiah).....	3
1.2. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Pemerintah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2015 (ribu rupiah).....	5
1.3. Realisasi PAD Provinsi Jawa Tengah Menurut Jenis Pendapatan Tahun 2010-2015	7
1.4. <i>Earmarked Tax</i> yang diamanatkan UU No 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.....	8
1.5. Realisasi Pajak Daerah Berdasarkan Jenis Pajak Tahun 2010-2014.....	10
1.6. Pertumbuhan dan Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pajak Daerah dan PAD Tahun 2010-2014	13
1.7. Alokasi Belanja Langsung Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun Anggaran 2014 (ribu rupiah).....	16
1.8. Panjang Jalan Provinsi dan Jalan Kabupaten/Kota Berdasarkan Kondisi Jalan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010-2014 (Km)	18
2.1. Pengelompokan Jenis Pajak Daerah Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah	31
2.2. Kategori Pengalokasian	45
2.3. Penelitian Terdahulu	47
4.1. Perkembangan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor per Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2014-2015 (Rupiah)	73
4.2. Perkembangan Jumlah Objek Kendaraan Bermotor per Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2014-2015 (Unit)	77
4.3. Perkembangan Penerimaan <i>Earmarked Tax</i> per Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2014-2015 (Rupiah).....	81

Tabel	Halaman
4.4. Perkembangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Pekerjaan Umum per Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2014-2015 (Rupiah)	83
4.5. Hasil Korelasi Antar Variabel	85
4.6. Hasil Uji Sobel	97



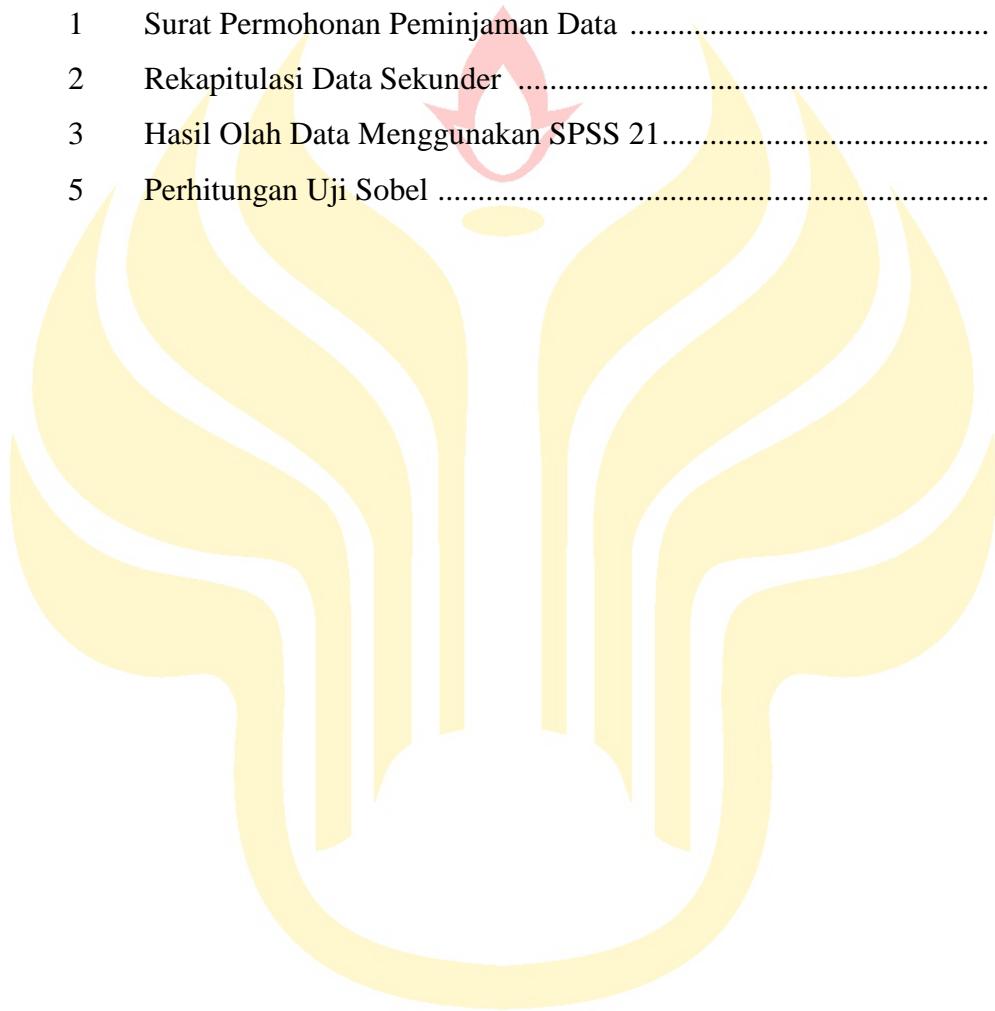
UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1.1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 2010-2015	12
2.1. Proses Pembuatan Kebijakan Publik	38
2.2. Penyediaan dan Pembiayaan Barang Publik yang Optimal Menurut Pigou	42
2.3. Kerangka Pemikiran Penelitian.....	51
3.1. Model Struktural <i>Path Analysis</i>	60
3.2. Diagram Jalur <i>Path Analysis</i>	62
4.1. Distribusi PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Komponen Penggunaan Jawa Tengah Tahun 2015.....	70
4.2. Diagram Jalur Metode <i>Path Analysis</i>	90
4.3. Pertumbuhan Pajak Kendaraan bermotor dan Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap PAD Tahun 2010-2014	109

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran		Halaman
1	Surat Permohonan Peminjaman Data	136
2	Rekapitulasi Data Sekunder	141
3	Hasil Olah Data Menggunakan SPSS 21.....	145
5	Perhitungan Uji Sobel	149



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Berdasarkan UU No. 5 Tahun 1974 dijelaskan bahwa sistem pemerintahan daerah di Indonesia dilakukan secara sentralisasi. Wilayah Indonesia yang sangat luas dan terpisah-pisah mengakibatkan kegiatan pemerintah terhambat. Tahun 1998 terjadi reformasi yang mengakibatkan Indonesia harus melakukan sebuah perombakan kebijakan. Kebijakan yang dilakukan dengan mengedepankan keanekaragaman dalam kesatuan. Konsekuensi yang diperoleh yaitu adanya perubahan UU No. 5 Tahun 1974 menjadi UU No. 22 Tahun 1999. UU No. 22 Tahun 1999 memberikan suatu konsekuensi adanya penyerahan wewenang pemerintahan oleh pemerintah pusat kepada daerah otonom yang lebih besar.

Namun, pada pelaksanaannya ternyata masih banyak terjadi ketidakjelasan dan tumpang tindih, sehingga diganti dengan UU No. 32 Tahun 2004 dengan judul yang sama yaitu tentang pemerintahan daerah. UU No. 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah menjelaskan adanya pembagian urusan pemerintahan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota dengan jelas. Perubahan undang undang tersebut diharapkan dapat menjamin kepastian bagi penyelenggaraan pelayanan publik kepada masyarakat. Kemudian, UU No. 32 Tahun 2004 direvisi kembali dan diganti dengan UU No. 23 Tahun 2014 untuk sistem desentralisasi yang lebih terarah.

Sistem desentralisasi dapat diartikan sebagai penyerahan urusan pemerintahan oleh pemerintah pusat kepada daerah otonom berdasarkan asas

otonomi. Berdasarkan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyatakan bahwa Daerah Otonom yang selanjutnya disebut Daerah adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Daerah menjadi poin penting terhadap pelaksanaan desentralisasi. Hal ini dikarenakan daerah merupakan pelaksana dari sistem desentralisasi. Pelaksanaan desentralisasi dilakukan dengan memperhatikan kemampuan, keadaan dan kebutuhan masing-masing daerah untuk mewujudkan otonomi daerah yang nyata, dinamis dan bertanggungjawab (Sudjarwoko, 2010).

Otonomi daerah merupakan kewenangan daerah otonom untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai dengan peraturan perundang-undangan, termasuk pengelolaan keuangan (Sudjarwoko, 2010). Tujuan penyelenggaraan otonomi daerah yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan *public service* atau pelayanan publik kepada masyarakat. Peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui pengelolaan sumber daya daerah dan partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan.

Pelaksanaan otonomi daerah memberikan dampak bahwa setiap daerah harus berperan aktif untuk memperoleh pendanaan dan pembiayaan. Pendanaan setiap daerah berasal dari hasil potensi daerah yang dimiliki. Potensi daerah yang dikelola dengan optimal akan meningkatkan pendapatan daerah. Pendapatan yang tinggi akan membantu mengoptimalkan pembangunan ekonomi di daerah,

sehingga kesejahteraan masyarakat dapat tercapai. Oleh karena itu, diberlakukannya otonomi daerah memberikan sebuah konsekuensi kepada setiap daerah untuk lebih mandiri, baik dalam penyelenggaraan pemerintahan maupun keuangan daerah. Guna mencapai hal tersebut maka daerah berlomba-lomba untuk meningkatkan pendapatannya berdasarkan potensi daerah yang dimiliki.

Berdasarkan UU No. 23 tahun 2014 sumber pendapatan daerah berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), pendapatan transfer dan lain-lain pendapatan daerah yang sah. PAD menjadi suatu bagian yang penting dalam kegiatan otonomi daerah. Hal ini dikarenakan PAD menunjukkan kemampuan daerah untuk membiayai pelaksanaan kekuasaan/kewenangan yang dimilikinya. PAD juga merupakan salah satu faktor pendukung dalam menentukan keberhasilan pelaksanaan otonomi di daerah (Riduansyah dalam Aji, 2015). Semakin tinggi kewenangan keuangan yang dimiliki daerah, maka semakin tinggi peranan PAD dalam struktur keuangan daerah (Utami, 2014).

Tabel 1.1. Kemampuan Keuangan Daerah Otonom Provinsi di Pulau Jawa Tahun 2015 (dalam jutaan rupiah)

No.	Provinsi	Pendapatan Asli Daerah (PAD)	Pendapatan Daerah	Persentase PAD terhadap Pendapatan Daerah
1.	Jawa Barat	Rp 15.851.203	Rp 23.914.485	66%
2.	Jawa Timur	Rp 14.771.139	Rp 22.863.538	65%
3.	Jawa Tengah	Rp 11.696.822	Rp 17.097.686	68%
4.	Banten	Rp 5.133.482	Rp 7.644.634	67%

Sumber : Direktorat Jendral Perimbangan Keuangan Republik Indonesia, 2015 (diolah)

Tabel 1.1. merupakan persentase penerimaan PAD terhadap pendapatan daerah setiap provinsi di Pulau Jawa selain Provinsi DKI Jakarta dan DI

Yogyakarta. Hal ini dikarenakan kedua daerah tersebut merupakan daerah yang dikhususkan dan diistimewakan, sehingga terdapat perbedaan dibandingkan dengan daerah lain. Persentase penerimaan PAD terhadap pendapatan daerah menggambarkan kemampuan keuangan daerah otonom dalam mengolah sumber daya yang ada di daerah tersebut. Semakin besar persentasinya maka suatu daerah semakin memiliki kemampuan keuangan daerah yang baik (daerah yang mandiri). Namun, jika semakin rendah peran PAD suatu daerah maka semakin memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap pendapatan dari pemerintah pusat..

Provinsi dengan kemampuan keuangan daerah terbaik adalah Provinsi Jawa Tengah. Peran PAD terhadap pendapatan daerah Provinsi Jawa Tengah mencapai 68%. Nilai tersebut lebih tinggi dibandingkan dengan Provinsi Banten, Provinsi Jawa Barat dan Provinsi Jawa Timur. Peran PAD terhadap pendapatan daerah Provinsi Banten mencapai 67%, sedangkan Provinsi Jawa Barat hanya sebesar 66% dan Provinsi Jawa Timur sebesar 65%. Kemampuan keuangan daerah yang baik di Provinsi Jawa Tengah dapat menggambarkan keberhasilan pelaksanaan otonomi daerah. Namun, keberhasilan otonomi daerah bukan hanya di lihat dari kemandirian keuangan daerah saja, melainkan bagaimana pencapaian tujuan otonomi daerah, seperti pelayanan publik yang baik, kesejahteraan masyarakat dan daya saing.

Struktur APBD di Provinsi Jawa Tengah terlihat pada tabel 1.2. yang menunjukkan bahwa PAD menjadi penyumbang pendapatan tertinggi dari seluruh pendapatan yang diperoleh. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah Provinsi Jawa Tengah cukup mampu untuk menggali potensi pendapatan yang dimilikinya.

Oleh karena itu, PAD harus terus ditingkatkan seiring dengan kebutuhan belana yang semakin meningkat.

Tabel 1.2. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Pemerintah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2015 (ribu rupiah)

No.	Uraian	Jumlah
1.	Pendapatan Daerah	
	A.Pendapatan Asli Daerah	Rp 11.696.822.243
	1.Pajak Daerah	Rp 10.266.079.853
	2.Retribusi Daerah	Rp 84.022.367
	3.Bagian Laba Usaha Daerah	Rp 319.188.988
	4.Lain-Lain Pendapatan Asli Daerah	Rp 1.027.531.035
	B.Dana Perimbangan	Rp 2.694.385.621
	1.Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak	Rp 832.481.792
	2.Dana Alokasi Umum	Rp 1.803.931.189
	3.Dana Alokasi Khusus	Rp 57.972.640
	C.Pendapatan Lainnya	Rp 2.706.478.470
2.	Belanja Daerah	
	A. Belanja Tidak Langsung	Rp 11.665.348.934
	1.Belanja Pegawai	Rp 2.451.025.833
	2.Belanja Hibah	Rp 2.913.067.653
	3.Belanja Bantuan Sosial	Rp 28.557.200
	4.Belanja Bagi Hasil Kepada Kabupaten/Kota	Rp 4.295.303.353
	5.Belanja Bantuan Keuangan Kepada Kabupaten/Kota dan Pemerintahan Desa	Rp 1.947.394.895
	6.Belanja Tidak Terduga	Rp 30.000.000
	B. Belanja Langsung	Rp 5.672.337.400
	1.Belanja Pegawai	Rp 349.994.085
	2.Belanja Barang dan Jasa	Rp 2.645.250.074
	3.Belanja Modal (Jalan, irigasi dan jaringan)	Rp 2.677.093.241

Sumber : Statistik Daerah Jawa Tengah Tahun 2016, 2016 (diolah)

PAD memberikan keleluasaan kepada daerah dalam menggali pendanaan guna pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi. Sumber PAD berasal dari penerimaan pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Salah satu penerimaan PAD yang memiliki peran penting dalam pendanaan adalah pajak daerah. Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah

dan Retribusi Daerah (PDRD) menyatakan bahwa pajak daerah yang selanjutnya disebut pajak merupakan kontribusi wajib pajak kepada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Pajak daerah menjadi sumber penerimaan daerah yang penting untuk pembiayaan daerah. Pajak daerah merupakan sumber penerimaan yang memiliki kontribusi paling besar terhadap PAD dibandingkan dengan sektor penerimaan yang lain. Hal ini terlihat dari penerimaan pajak daerah yang memiliki jumlah paling tinggi dibandingkan dengan penerimaan yang lain (tabel 1.3.). Selain itu jumlahnya pun selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2010 mencapai Rp 3.893.699.997, sedangkan pada tahun 2015 pajak daerah mencapai sebesar Rp 10.266.079.853. Peningkatan yang terjadi selama enam tahun terakhir mencapai 217%. Hal ini berarti bahwa terjadi peningkatan sangat tinggi dari penerimaan pajak daerah. Salah satu yang mempengaruhi peningkatan penerimaan pajak tersebut yaitu subjek dan objek setiap jenis pajak daerah.

Tabel 1.3. Realisasi PAD Provinsi Jawa Tengah Menurut Jenis Pendapatan Tahun 2010-2015

No	Jenis Pendapatan Asli Daerah	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.	Pajak Daerah	Rp 3.893.699.997	Rp 4.599.046.987	Rp 5.590.597.157	Rp 6.716.170.095	Rp 8.213.117.978	Rp 10.266.079.853
2.	Retribusi Daerah	Rp 127.685.956	Rp 63.711.503	Rp 68.250.727	Rp 69.911.723	Rp 79.475.023	Rp 84.022.367
3.	Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan	Rp 195.688.501	Rp 211.976.159	Rp 238.231.932	Rp 263.267.978	Rp 291.844.276	Rp 319.188.988
4.	Lain-lain PAD yang Sah	Rp 200.794.788	Rp 213.978.564	Rp 146.964.084	Rp 541.110.776	Rp 1.331.878.347	Rp 1.027.531.035

Sumber : Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah, 2017

Salah satu tujuan diberlakukannya otonomi daerah yaitu untuk mempercepat kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan dan peran serta masyarakat (Abimanyu, 2009). Pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah dilakukan dalam rangka memberikan pelayanan yang berkualitas kepada rakyat dan memberikan jaminan kepada rakyat bahwa pelayanan publik akan semakin membaik dan rakyat akan lebih puas dengan pelayanan yang diberikan (Bahl and Linn dalam Abimanyu, 2009). Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kemampuan daerah yaitu dengan penguatan pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah. Mengingat bahwa pajak daerah dan retribusi daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang potensial.

Pada tahun 2008 dilakukan reformulasi kebijakan pajak daerah dan retribusi daerah melalui peninjauan kembali tarif pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak parkir dan kemungkinan penerapan retribusi pengendalian lalu lintas (Abimanyu, 2009). Reformulasi kebijakan pajak daerah dan retribusi daerah dilakukan untuk

meningkatkan akuntabilitas pemerintah guna meningkatkan pelayanan publik. Upaya peningkatan akuntabilitas pemerintah ditandai dengan adanya reformulasi kebijakan pajak daerah dan retribusi daerah melalui UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Peningkatan akuntabilitas pemerintah daerah dilakukan dengan mengalokasikan sebagian dari penerimaan pajak/retribusi yang digunakan khusus (*earmarked*) untuk meningkatkan pelayanan publik tertentu.

Tabel 1.4. *Earmarked Tax* yang diamanatkan UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

Jenis Pajak	Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009		
	Pasal	Besarnya Alokasi	Tujuan Alokasi
Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	8 ayat 5	Min 10%	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan • Peningkatan moda dan sarana transportasi umum
Pajak Rokok	31	Min 50%	<ul style="list-style-type: none"> • Pendanaan pelayanan kesehatan masyarakat • Penegakan hukum oleh aparat yang berwenang
Pajak Penerangan Jalan	56 ayat 3	Sebagian	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan penerangan jalan

Sumber : UU No. 28 Tahun 2009, diolah

Tabel 1.4. menunjukkan bahwa terdapat tiga jenis pajak yang termasuk dalam kebijakan *earmarked tax*. Berkaitan dengan hal tersebut maka Pemerintah Provinsi Jawa Tengah meninjaklanjuti dalam Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Tengah No. 21 Tahun 2011 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah No. 2 Tahun 2011 Tentang Pajak Daerah Provinsi Jawa Tengah menyatakan bahwa hasil penerimaan pajak kendaraan bermotor paling sedikit 10% termasuk yang dibagihasilkan kepada kabupaten/kota, dialokasikan

untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.

Keuntungan utama dari *earmarked* yaitu penerimaan pajak sudah terikat penggunaannya untuk penyediaan pelayanan publik tertentu (Abimanyu, 2009). Contohnya sebagian penerimaan hasil pajak kendaraan bermotor digunakan sebagai jaminan tersedianya anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan publik, seperti tidak ada lagi jalan yang berlubang dan kenyamanan memakai transportasi umum. Diterapkannya *earmarked tax* diharapkan pengguna jalan sebagai pembayar pajak dapat merasakan manfaat secara langsung dari pembayaran pajak tersebut. Selain itu, diharapkan pula dapat meningkatkan kesadaran masyarakat untuk membayar pajak kendaraan bermotor, sehingga dapat meningkatkan penerimaan pajak daerah.

Penerimaan pajak daerah diperoleh dari jenis pajak daerah sesuai dengan peraturan perundang undangan. Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 Tentang PDRD Bab II Pasal 2, jenis pajak daerah terdiri dari pajak provinsi dan pajak kabupaten/kota. Pajak provinsi terdiri dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), Pajak Air Permukaan (PAP) dan Pajak Rokok. Kemudian, pajak kabupaten/kota terdiri dari Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame, Pajak Penerangan Jalan, Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan, Pajak Parkir, Pajak Air Tanah, Pajak Sarang Burung Walet, Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan dan Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan.

Pajak kendaraan bermotor memiliki potensi tinggi dan peranan penting dalam penerimaan pajak daerah. Penerimaan pajak kendaraan bermotor pada tahun 2015 adalah sebesar Rp 2.944.639.940 (tabel 1.5.). Penerimaan pajak kendaraan bermotor pada tahun 2015 merupakan jumlah penerimaan pajak daerah terbesar dibandingkan dengan pajak daerah lainnya. Pajak kendaraan bermotor menjadi salah satu pajak daerah yang termasuk ke dalam kebijakan *earmarked tax*. Tujuannya yaitu untuk meningkatkan pemeliharaan dan pembangunan jalan. Hal ini disebabkan karena semakin banyak seseorang menggunakan kendaraan bermotor, maka semakin besar pula kontribusi orang tersebut untuk merusak jalan (Amibanyu, 2009).

Tabel 1.5. Realisasi Pajak Daerah Berdasarkan Jenis Pajak Tahun 2010-2015 (dalam Ribu Rupiah)

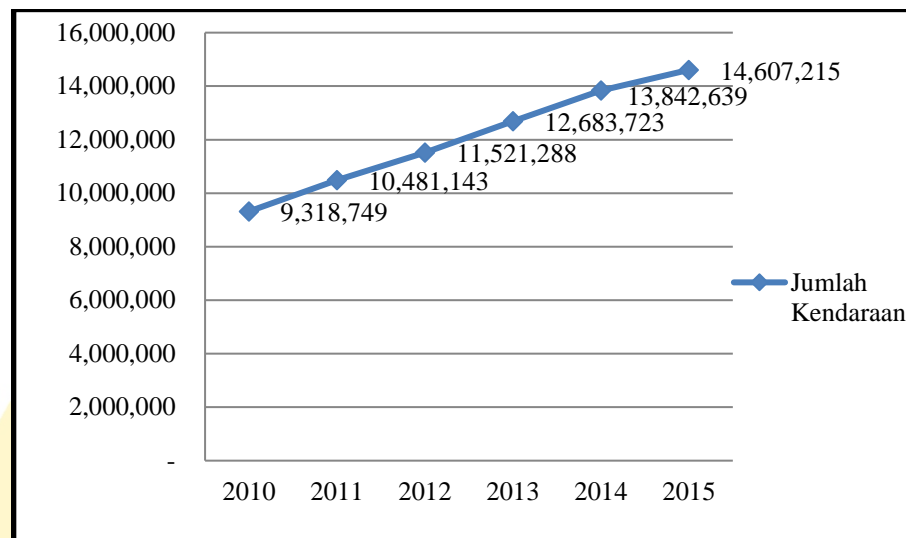
Tahun	PKB	BBNKB	PBBKB	PAP	Pajak Rokok
2010	1.544.313.644	1.525.124.469	806.492.336	7.010.139	-
2011	1.755.017.906	1.957.340.065	878.834.711	7.854.306	-
2012	2.014.106.323	2.583.208.160	975.856.576	7.426.098	-
2013	2.330.854.000	3.183.798.574	1.193.277.238	8.240.284	-
2014	2.587.269.029	3.214.153.540	1.442.413.132	7.142.697	962.139.690
2015	2.944.639.940	2.889.565.766	1.672.619.343	8.253.129	1.575.599.218

Sumber : Badan Pusat Statistik dan Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Tengah, 2015 (diolah)

Pajak kendaraan bermotor merupakan pajak yang dipungut pada setiap kendaraan bermotor. Subjek pajak yang dikenakan pada pajak kendaraan bermotor yaitu orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor. Objek dari pajak kendaraan bermotor yaitu kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor merupakan kendaraan bermotor beroda beserta gandengannya yang dioperasikan di semua jenis jalan darat dan kendaraan

bermotor yang dioperasikan di air dengan ukuran isi kotor GT 5 (lima *GrossTonnage*) sampai dengan GT 7 (UU No. 28 Tahun 2009). Pengenaan pajak kendaraan bermotor didasarkan pada ketentuan UU No. 28 Tahun 2009, peraturan daerah provinsi dan keputusan gubernur yang mengatur tentang pajak kendaraan bermotor sebagai pelaksanaan peraturan daerah tentang pajak kendaraan bermotor.

Kendaraan bermotor tidak dapat terlepas dari jumlah penduduk dan kegiatan ekonomi. Berdasarkan data kependudukan dari Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa pada tahun 2015 Provinsi Jawa Tengah merupakan provinsi dengan kepadatan penduduk mencapai 1.038 jiwa/km² (Badan Pusat Statistik, 2017). Kepadatan penduduk di Provinsi Jawa Tengah memicu terjadinya peningkatan kegiatan ekonomi. Setiap kegiatan ekonomi membutuhkan kendaraan bermotor sebagai penggerak mobilitas ekonomi. Kendaraan bermotor akan memperlancar kegiatan ekonomi di suatu daerah. Oleh karena itu, kegiatan ekonomi akan berdampak pada peningkatan jumlah kendaraan bermotor, sehingga realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor pun akan terus mengalami peningkatan. Peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor dibuktikan dengan data pada tabel 1.5.



Gambar 1.1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 2010-2015
Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, 2017

Salah satu yang berpengaruh besar terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor yaitu jumlah kendaraan bermotor sebagai objek pajak dari pajak kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah selama tahun 2010-2015 selalu mengalami peningkatan. Pada tahun 2010 mencapai 9.318.749 buah menjadi 14.607.215 buah pada tahun 2015. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor selama tahun 2010-2015 mencapai 70%. Hal ini berarti bahwa semakin banyak masyarakat yang memerlukan kendaraan bermotor dalam menjalankan kegiatan ekonominya, sehingga terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentu akan berdampak pada peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Namun, peningkatan jumlah kendaraan bermotor dan penerimaan pajak kendaraan bermotor ternyata berbanding terbalik dengan kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap pajak daerah dan PAD. Kontribusi pajak dapat menggambarkan seberapa besar tingkat kepedulian masyarakat terhadap pembayaran pajak (Prameshti, 2015). Ketika

masyarakat tidak membayar pajak kendaraan bermotor maka akan mengakibatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor menjadi rendah, sehingga akan mempengaruhi penerimaan pajak daerah dan PAD.

Tabel 1.6. Pertumbuhan Pajak Kendaraan Bermotor dan Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pajak Daerah dan PAD Tahun 2010-2015

Tahun	Pertumbuhan Pajak Kendaraan Bermotor	Kontribusi Terhadap Pajak Daerah	Kontribusi Terhadap PAD
2010	-	0,40	0,35
2011	0,14	0,38	0,34
2012	0,15	0,36	0,33
2013	0,15	0,35	0,31
2014	0,11	0,32	0,26
2015	0,14	0,32	0,27

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2016 (diolah)

Tabel 1.6. menunjukkan bahwa pertumbuhan pajak kendaraan bermotor selama tahun 2010 hingga tahun 2015 mengalami pertumbuhan yang fluktuatif. Pertumbuhan yang terjadi selama enam tahun tidak lebih besar dari 14%. Di samping itu kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap pajak daerah dan PAD pada tahun 2010-2015 selalu mengalami penurunan. Selama tahun 2010-2015 kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap pajak daerah mengalami penurunan mencapai 8%. Sedangkan, kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap PAD mengalami penurunan yaitu mencapai 9% sampai dengan tahun 2014. Namun, pada tahun 2015 dapat meningkat sebesar 1%. Peningkatan ini disebabkan adanya kenaikan pertumbuhan pajak kendaraan bermotor pada tahun 2015. Tahun 2014 pertumbuhan pajak kendaraan bermotor adalah sebesar 0,11 (11%), sedangkan pada tahun 2015 meningkat 3% menjadi 0,14 (14%). Hal ini menunjukkan

pentingnya peran pajak kendaraan bermotor terhadap PAD di Provinsi Jawa Tengah.

Penurunan kontribusi pajak kendaraan bermotor selama tahun 2010-2015 dapat menggambarkan bahwa tingkat kepedulian masyarakat Provinsi Jawa Tengah untuk membayar pajak kendaraan bermotor semakin tahun semakin mengalami penurunan. Jika dibiarkan maka akan mempengaruhi penerimaan pajak daerah dan PAD. Mengingat bahwa pajak kendaraan bermotor memiliki potensi yang tinggi terhadap penerimaan pajak daerah.

Salah satu hal yang mempengaruhi tingkat kepedulian wajib pajak untuk membayar pajak yaitu pelayanan yang diberikan oleh pemerintah. Perlu diingat bahwa salah satu tujuan diberlakukannya otonomi daerah yaitu untuk meningkatkan pelayanan publik yang diberikan kepada masyarakat. Keberhasilan otonomi daerah dapat di lihat dari seberapa besar kualitas pelayanan publik yang diberikan oleh pemerintah. Teori Pigou mengatakan bahwa barang publik yang disediakan sampai suatu tingkat tertentu menunjukkan kepuasan marginal akan barang publik sama dengan ketidakpuasan akan pajak yang dipungut pemerintah (Mangkoesoebroto, 2000). Perasaan senang dan puas terhadap pelayanan yang diberikan oleh pemerintah dapat memicu motivasi dan kepedulian wajib pajak untuk membayar pajak.

Salah satu pelayanan publik yang langsung dirasakan oleh wajib pajak kendaraan bermotor yaitu infrastruktur jalan. Infrastruktur jalan merupakan prasarana pengangkutan darat untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Seiring dengan peningkatan pembangunan ekonomi maka akan menuntut

peningkatan pembangunan jalan. Hal ini bertujuan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Semakin banyak orang menggunakan kendaraan bermotor maka semakin besar pula tingkat kerusakan jalan yang terjadi (Abimanyu, 2009). Oleh karena itu, pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan memiliki perhatian khusus dalam rangka penyediaan pelayanan publik yang erat kaitannya dengan kendaraan bermotor.

Penanganan infrastruktur jalan dapat di bagi menjadi beberapa tingkatan kategori yaitu pemeliharaan, peningkatan dan pembangunan jalan baru (Yuwono, 2015). Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, panjang jalan selama tahun 2010-2015 tidak memiliki perubahan, baik jalan nasional, jalan provinsi maupun jalan kabupaten/kota. Panjang jalan nasional dari tahun 2010-2015 yaitu 1.391 ribu km, kemudian panjang jalan provinsi sepanjang 2.566 ribu km dan panjang jalan kabupaten/kota sepanjang 22.459 ribu km (Jawa Tengah Dalam Angka Tahun 2016). Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak ada pembangunan jalan baru yang dilakukan, akan tetapi pemeliharaan jalan.

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang selalu mengalami kenaikan dan tidak diikuti dengan peningkatan panjang jalan tentu akan mengakibatkan terganggunya mobilitas kegiatan ekonomi dan kerusakan pada jalan. Jalan yang rusak akan meningkatkan biaya operasional sekitar 2-3 USD per kilometer per tahun. Ketika menambah 1 USD pada pemeliharaan jalan di negara berkembang maka akan menghemat pengguna jalan sebesar 3 USD (Yuwono,

2015). Berdasarkan hal tersebut maka dapat diketahui bahwa pemeliharaan dan pembangunan jalan dapat memberikan manfaat besar bagi perekonomian.

Tabel 1.7. Alokasi Belanja Langsung Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun Anggaran 2014-2015 (ribu rupiah)

No.	Alokasi Belanja Langsung Daerah	Jumlah	
		2014	2015
1.	Belanja Pegawai	Rp 309.678.432	Rp 349.994.085
2.	Belanja Barang dan Jasa	Rp 2.397.685.838	Rp 2.645.250.074
3.	Belanja Modal (Jalan, irigasi dan jaringan)	Rp 1.570.679.093	Rp 2.677.093.241

Sumber : Statistik Daerah Provinsi Jawa Tengah 2016, 2016

Berdasarkan realisasi belanja daerah tahun anggaran 2015 Provinsi Jawa Tengah menunjukkan bahwa alokasi belanja untuk belanja modal (jalan, irigasi dan jaringan) hanya sebesar 15,4% dari seluruh belanja daerah. Nilai tersebut sedikit lebih tinggi dibandingkan dengan belanja modal pada tahun 2014, sebesar 10,6%. Belanja modal yang hanya 15,4% digunakan untuk tiga bidang memungkinkan penggunaan dana menjadi kurang maksimal. Hal ini dikarenakan dari 100% belanja daerah hanya 15,4% yang digunakan untuk belanja modal yang terdiri dari jalan, irigasi dan jaringan. Padahal belanja modal merupakan investasi yang memiliki *multiplier effect* terhadap bidang ekonomi lainnya. Rendahnya alokasi belanja modal akan berpengaruh pada penyediaan modal daerah, tidak terkecuali kondisi jalan di Provinsi Jawa Tengah.

Perkembangan jalan provinsi di Jawa Tengah berdasarkan kondisi jalan tahun 2010-2012 menunjukkan kondisi yang semakin membaik. Namun, pada tahun 2013-2015 kondisi jalan baik mengalami penurunan (tabel 1.8.). Begitupun dengan kondisi jalan rusak pada jalan kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah

yang cenderung mengalami peningkatan (tabel 1.8.). Hal ini membuktikan bahwa alokasi belanja modal khususnya untuk pembiayaan jalan kurang maksimal pada tahun 2014 dan 2015. Kemudian, jika di lihat dari alokasi belanja modal dari tahun 2014 ke 2015 mengalami kenaikan (tabel 1.7.). Hal tersebut diasumsikan dapat meningkatkan kondisi jalan yang semakin baik. Namun, data pada tabel 1.8 menunjukkan kondisi jalan yang semakin memburuk.

Secara umum faktor penyebab kerusakan jalan yaitu peningkatan beban volume lalu lintas, sistem drainase, iklim, kondisi tanah dan proses pelaksanaan pekerjaan yang kurang sesuai dengan spesifikasi (Udiana, 2014). Selain itu, menurunnya kondisi jalan sekarang ini disebabkan antara lain oleh belum optimalnya kualitas konstruksi jalan, pembebanan berlebih, bencana alam, serta menurunnya kemampuan pembiayaan pembangunan dan pemeliharaan jalan oleh pemerintah setelah masa krisis (Winoto dalam Tambunan, 2006).

Kondisi jalan rusak yang semakin tinggi dan tidak kunjung diperbaiki tentu mengakibatkan berbagai permasalahan, seperti mengganggu kegiatan ekonomi, kemacetan dan kecelakaan. Permasalahan tersebut akan mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap pelayanan publik yang diberikan oleh pemerintah. Selain itu juga akan mempengaruhi kepedulian wajib pajak dalam membayar pajak, sehingga akan mempengaruhi penerimaan pajak daerah.

Tabel 1.8. Panjang Jalan Provinsi dan Jalan Kabupaten/Kota Berdasarkan Kondisi Jalan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010-2015 (Km)

Kewenangan Jalan	Kondisi	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Jalan Provinsi	Baik	1.105	1.603	1.808	1.696	1.339	1.255
	Sedang	1.103	790	787	643	630	591
	Rusak	168	121	70	154	362	339
	Rusak Berat	36	26	13	21	235	220
Jalan Kabupaten/Kota	Baik	12.444	12.401	12.770	13.674	12.182	12.416
	Sedang	6.765	6.195	6.052	5.438	6.863	3.301
	Rusak	4.568	4.838	4.397	4.415	4.659	3.538
	Rusak Berat	2.358	3.100	3.427	3.514	2.448	4.367

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2017

Kebijakan *earmarked tax* pada pajak kendaraan bermotor dibentuk untuk membantu pemerintah dalam rangka pemeliharaan dan pembangunan jalan agar menjadi lebih baik. Masihor (2014) dan Fitriastusi (2014) menyatakan bahwa kebijakan *earmarking tax* pada pajak kendaraan bermotor belum dapat diterapkan sepenuhnya untuk pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Kebijakan *earmarking tax* pada pajak kendaraan bermotor juga tidak dapat menutupi kebutuhan pembiayaan pembangunan dan pemeliharaan jalan.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka menarik untuk melakukan sebuah penelitian mengenai peran kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor untuk penyediaan pelayanan publik, dalam hal ini adalah pembangunan dan pemeliharaan jalan dengan judul “**Analisis Kebijakan Earmarked Tax atas Pajak Kendaraan Bermotor sebagai Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan) di Provinsi Jawa Tengah**”.

1.2. Identifikasi Masalah

Sistem pemerintahan desentralisasi yang diberlakukan pemerintah Indonesia sejak tahun 1999 mengakibatkan setiap daerah harus mengelola kegiatan pemerintahannya sendiri termasuk pengelolaan keuangan. Pengelolaan keuangan setiap daerah tergambar dari PAD. Salah satu sumber penerimaan PAD berasal dari pajak daerah. Salah satu pajak daerah yang memiliki kontribusi tinggi terhadap penerimaan PAD yaitu pajak kendaraan bermotor. Pajak kendaraan bermotor menjadi salah satu pajak daerah yang termasuk ke dalam kebijakan *earmarked tax* sebagai hasil reformulasi kebijakan pajak dan retribusi. *Earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor bertujuan untuk meningkatkan pelayanan publik terkait dengan pembangunan dan pemeliharaan jalan dan moda serta sarana transportasi umum.

Belanja modal (jalan, irigasi dan jaringan) di Provinsi Jawa Tengah selama tahun 2014-2015 menunjukkan jumlah yang meningkat. Namun, peningkatan tersebut masih tergolong rendah, karena dari 100% belanja daerah hanya 15,4% yang digunakan untuk belanja modal. Kemampuan pembiayaan untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan menjadi salah satu yang menyebabkan kondisi jalan provinsi maupun kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah mengalami kerusakan yang meningkat. Di lihat dari penerimaan pajak kendaraan bermotor selalu mengalami peningkatan. Bahkan pada tahun 2015 menjadi penerimaan tertinggi dari pajak daerah. Oleh karena itu, perlu adanya penelitian untuk mengetahui peran kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor terkait dengan pembangunan dan pemeliharaan jalan di Provinsi Jawa Tengah.

1.3. Cakupan Masalah

Cakupan masalah penelitian ini adalah kondisi penerimaan pajak kendaraan bermotor, jumlah kendaraan bermotor dan kebijakan *earmarked tax* serta pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Objek penelitian ini yaitu seluruh kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2014-2015. Hal ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana peran *earmarked tax* dari pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Jumlah kendaraan bermotor sebagai salah satu faktor yang menentukan penerimaan pajak kendaraan bermotor.

1.4. Rumusan Masalah

Peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor ternyata berbanding terbalik dengan kontribusinya terhadap pajak daerah maupun PAD. Salah satu faktor yang menyebabkan penurunan kontribusi pajak kendaraan bermotor adalah pelayanan publik terkait dengan kendaraan bermotor yang masih rendah. Jika di lihat dari belanja modal (jalan, irigasi dan jaringan) dapat diketahui bahwa jumlahnya mengalami peningkatan. Alokasi belanja modal yang masih rendah menjadi salah satu yang mengakibatkan kondisi jalan dalam keadaan rusak menjadi semakin meningkat. Kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor dibentuk oleh pemerintah untuk peningkatan pelayanan publik dalam bidang pembangunan dan pemeliharaan jalan. Melalui kebijakan *earmarked tax* diharapkan masyarakat dapat merasakan efek dari pembayaran pajak kendaraan bermotor secara langsung.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh secara langsung pajak kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax* ?
2. Bagaimana pengaruh secara langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax* ?
3. Bagaimana pengaruh secara langsung *earmarked tax* terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) ?
4. Bagaimana pengaruh secara langsung langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) ?
5. Bagaimana pengaruh secara tidak langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax* ?
6. Bagaimana pengaruh secara langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) ?
7. Bagaimana pengaruh secara tidak langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax* ?

1.5. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis pengaruh secara langsung pajak kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax*.

2. Menganalisis pengaruh secara langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax*.
3. Menganalisis pengaruh secara langsung *earmarked tax* terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
4. Menganalisis pengaruh secara langsung langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
5. Menganalisis pengaruh secara tidak langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*.
6. Menganalisis pengaruh secara langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
7. Menganalisis pengaruh secara tidak langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*.

1.6. Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara akademis maupun praktis. Adapun manfaat dari penelitian ini antara lain :

1. Manfaat Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam pengembangan ilmu pengetahuan terkait dengan kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor. Selain itu, penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai informasi bagi penulis lainnya terkait dengan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor.

2. Manfaat Secara Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis sebagai masukan bagi pemerintah daerah dalam rangka untuk meningkatkan kontribusi dan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Selain itu, dapat bermanfaat untuk meningkatkan pelayanan publik khususnya di bidang infrastruktur jalan.

1.7. Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas penelitian merupakan kebaruan dari penelitian yang dilakukan dibandingkan dengan penelitian sebelumnya. Adapun kebaruan dari penelitian ini antara lain :

- 1) Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pajak kendaraan bermotor, jumlah kendaraan bermotor dan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
- 2) Metode analisis yang digunakan yaitu analisis kuantitatif dengan *path analysis*.
- 3) Objek penelitian terdiri dari 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah dan jangka waktu yang digunakan yaitu data tahunan pada tahun 2014 sampai dengan tahun 2015.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

2.1.1. Pajak

2.1.1.1. Konsep Pajak

Definisi pajak menurut P.J.A Adriani dalam buku Soebechi (2012) menjelaskan bahwa pajak adalah iuran kepada negara yang dapat dipaksakan menurut peraturan-peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali dan gunanya untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubungan dengan tugas negara dan menyelenggarakan pemerintahan. Kemudian menurut Mangkoesobroto (2000), pajak berarti pungutan yang dipaksakan oleh pemerintah untuk berbagai tujuan pembangunan negara, seperti untuk pembiayaan barang dan jasa publik, untuk mengatur perekonomian dan juga untuk mengatur konsumsi masyarakat. Sifat pajak yang memaksa akan memberikan pengaruh terhadap perilaku ekonomi masyarakat atau seseorang (Mangkoesobroto, 2000).

Pemungutan pajak memiliki beberapa syarat yang harus dipenuhi. Syarat pemungutan pajak ditentukan agar tidak menimbulkan hambatan ataupun perlawanan. Mardiasmo (2003) menyatakan bahwa terdapat lima syarat yang harus dipenuhi dalam pemungutan pajak. Syarat-syarat tersebut antara lain :

- a) Syarat keadilan, artinya pemungutan pajak harus dilakukan dengan adil. Adil berarti bahwa pemungutan pajak harus dilakukan secara merata, umum dan sesuai dengan kemampuan masing-masing individu.
- b) Syarat yuridis, artinya pemungutan pajak harus berdasarkan undang-undang yang berlaku.
- c) Syarat ekonomis, artinya pemungutan pajak dilakukan dengan tidak mengganggu perekonomian. Pajak tidak boleh mengganggu kelancaran kegiatan perekonomian, sehingga tidak menimbulkan kelesuan perekonomian.
- d) Syarat finansial, artinya pemungutan pajak harus dilakukan secara efisien dan sesuai dengan fungsi *budgeter*.
- e) Sistem pemungutan pajak harus sederhana sehingga memudahkan dan mendorong masyarakat untuk memenuhi kewajiban perpajakannya.

2.1.1.2. Fungsi Pajak

Secara umum fungsi pajak terdiri dari dua hal yaitu fungsi *budgeter* dan fungsi *regulated*. Fungsi pajak yang pertama yaitu fungsi *budgeter*. Artinya bahwa pajak digunakan sebagai suatu alat atau sumber pemasukan uang sebanyak-banyaknya di dalam kas negara yang pada waktunya akan digunakan untuk membiayai pengeluaran negara. Pengertian pajak sebagai fungsi *budgeter* disampaikan oleh Leroy Beaulieu yang menyatakan bahwa pajak adalah "*L'impor et contribution, soit directe soit dissmule, que La Pauissance Publique exige des habitants ou des biens pur subvenir aux depend du Gouvernement*". Artinya bantuan, baik secara langsung atau tidak yang

dipaksakan oleh kekuasaan publik dari penduduk atau dari barang untuk menutup belanja pemerintah (Soebechi, 2012). Berdasarkan hal tersebut maka dapat diketahui bahwa pajak sebagai fungsi *budgeter* yaitu seluruh penerimaan pajak digunakan hanya untuk anggaran belanja pemerintah.

Kedua, fungsi *regulated*. Fungsi *regulated* ini merupakan konsep baru dari perkembangan konsep pajak sebagai fungsi *budgeter*. Selain memiliki fungsi anggaran, pajak juga digunakan sebagai alat pembangunan dalam bentuk kebijakan publik. Pajak digunakan sebagai usaha pemerintah untuk turut serta dalam hal pengaturan kegiatan pemerintahan. Pajak digunakan untuk mendorong dan mengendalikan aktivitas masyarakat agar sejalan dengan rencana pembangunan yang dicanangkan oleh pemerintah (Soebechi, 2012).

Fungsi pajak sebagai *regulated* berperan sebagai salah satu instrumen dalam mengoreksi dampak yang ditimbulkan dari konsumsi dan produksi suatu barang (Bela, 2010). Hal ini akan membantu pemerintah dalam pelaksanaan kegiatan pemerintahannya. Contoh penerapan pajak sebagai *regulated* yaitu pemungutan pajak kendaraan bermotor untuk mengatasi terjadinya kemacetan, kecelakaan dan kerusakan pada jalan raya akibat dari jumlah kendaraan bermotor.

Berdasarkan kedua fungsi pajak tersebut maka pajak memiliki peran yang penting dalam penyelenggaraan pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Pajak dijadikan sebagai sumber pendapatan yang kemudian digunakan untuk pembiayaan dalam penyelenggaraan pemerintahan guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Kedua fungsi pajak tersebut erat kaitannya dengan

penelitian ini. Hal ini dikarenakan penerimaan pajak kendaraan bermotor merupakan sebagai anggaran pendapatan daerah yang digunakan untuk membiayai kegiatan pemerintah (fungsi *budgeter*). Di sisi lain penerimaan pajak kendaraan bermotor secara khusus dialokasikan untuk membiayai pembangunan dan pemeliharaan jalan sebagai dampak dari jumlah kendaraan bermotor yang semakin tinggi (fungsi *regulated*).

2.1.1.3. Pengelompokan Pajak

Sistem pemerintahan yang ada di suatu negara mengakibatkan adanya pengelompokan pajak. Pengelompokan pajak dilakukan untuk mempermudah pemungutan pajak dalam suatu negara. Mardiasmo (2003) menyebutkan bahwa pengelompokan pajak dibagi menjadi tiga, antara lain :

- 1) Menurut golongannya dapat dibagi menjadi dua yaitu pajak langsung dan pajak tidak langsung. Pajak langsung merupakan pajak yang harus dipikul sendiri oleh wajib pajak dan tidak dapat dibebankan kepada orang lain. Sedangkan, pajak tidak langsung adalah pajak yang pada akhirnya dapat dibebankan kepada orang lain.
- 2) Menurut sifatnya pajak dapat dibagi menjadi pajak subjektif dan pajak objektif. Pajak subjektif artinya pajak ditentukan berdasarkan pada subjeknya dengan memperhatikan keadaan diri wajib pajak. Sedangkan pajak objektif merupakan pajak yang didasarkan pada objek pajak tanpa memperhatikan keadaan wajib pajaknya.
- 3) Menurut lembaga pemungutannya pajak dibagi menjadi pajak pusat dan pajak daerah. Pajak pusat merupakan pajak yang dipungut oleh

pemerintah pusat dan digunakan untuk membiayai rumah tangga negara. Sedangkan pajak daerah merupakan pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah dan digunakan untuk membiayai rumah tangga daerah.

2.1.1.4. Pajak Daerah

Pengenaan pajak di Indonesia berdasarkan lembaga pemerintahannya dapat dibagi menjadi dua yaitu pajak pusat dan pajak daerah. Pengertian pajak pusat dengan pajak daerah tidak jauh berbeda. Pajak daerah merupakan pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah dan digunakan untuk membiayai rumah tangga daerah (Mardiasmo, 2003). Pajak daerah adalah pungutan daerah menurut peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk membiayai rumah tangganya sebagai badan hukum publik (Samudra, 1995). Hal tersebut mengakibatkan setiap daerah dapat menggali sumber-sumber pajak seluas-luasnya bahkan menambah sumber pajak baru.

Adapun unsur-unsur dari pajak daerah yaitu adanya daya paksa dari negara, dilakukan berdasarkan aturan perundang-undangan, tanpa ada kontraprestasi atau imbalan langsung yang diterima pembayar pajak dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat (Soebechi, 2012). Unsur-unsur pajak daerah antara yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan dan tidak dapat dipisahkan. Unsur pajak daerah yang harus dicapai yaitu digunakan untuk keperluan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Hal ini merupakan pembeda dari unsur-unsur pajak daerah berdasarkan undang-undang sebelumnya. Berdasarkan teori pada aliran modern menyatakan

bahwa pajak dapat digunakan untuk tujuan lain, seperti untuk kemakmuran rakyat. Tujuan tersebut didasarkan pada pelaksanaan otonomi daerah dengan tujuan mendekatkan pelayanan pemerintah dengan rakyatnya. Pajak diubah menjadi adanya prestasi negara dalam penyelenggaraan pemerintahan dan peningkatan fasilitas pelayanan publik yang dapat dinikmati bersama oleh masyarakat (Soebechi, 2012).

Definisi mengenai pajak dari berbagai tokoh menggambarkan penjelasan yang sama. Beberapa hal pokok yang digunakan untuk menyatakan definisi pajak daerah antara lain :

1. Dasar hukum pemberlakuan Pajak Daerah adalah Perda.
2. Hasil pemungutan dari Pajak Daerah dipergunakan untuk membiayai keperluan yang berhubungan dengan tugas dan kewajiban Pemda untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya.
3. Pajak Daerah merupakan Pajak Pusat yang dalam perkembangan penentuan tarif, pengadministrasian dan pemungutannya dilakukan oleh Pemda.
4. Wilayah pungutannya terbatas pada wilayah pemerintahan dari Pemda yang bersangkutan.
5. Objek Pajak daerah merupakan Objek Pajak uang belum diupayakan oleh pajak pusat dan atau provinsi (Bela, 2010).

Pajak daerah memiliki peran penting seiring dengan pelaksanaan otonomi daerah. Hal ini dikarenakan seiring dengan tujuan otonomi daerah yang mendekatkan dengan rakyat. Fungsi pajak daerah tidak semata-mata

untuk mengisi kas daerah. Akan tetapi diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan dan peran serta masyarakat (Soebechi, 2012).

Lapangan dari penetapan pajak daerah merupakan lapangan yang belum digunakan oleh pusat. Lapangan pajak dapat dibagi atas lapangan pajak negara, lapangan pajak daerah dan lapangan pajak yang belum digunakan (Samudra, 1995). Walaupun demikian pengenaan lapangan pajak dapat ditetapkan sesuai dengan kepentingan umum. Terdapat pajak daerah yang dipungut oleh pusat dan terdapat pula pajak pusat yang dipungut oleh daerah sesuai dengan kepentingan umum. Berdasarkan hal tersebut maka terdapat pemisahan antara jenis pajak yang dipungut antar tingkatan pemerintahan.

Jenis pajak daerah dapat dibagi menjadi dua yaitu pajak daerah tingkat I dan pajak daerah tingkat II. Pajak daerah tingkat I dipungut oleh pemerintah daerah provinsi, sedangkan pajak daerah tingkat II dipungut oleh pemerintah daerah kabupaten/kota. Jenis pajak yang dipungut setiap daerah didasarkan pada peraturan perundang undangan dan peraturan daerah. Berdasarkan Undang Undang No. 28 Tahun 2009 menyatakan bahwa jenis pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah tingkat I (provinsi) dan pemerintah daerah tingkat II (kabupaten/kota) adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1. Pengelompokan Jenis Pajak Daerah Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

Jenis Pajak Daerah Tingkat I (Provinsi)	Jenis Pajak Daerah Tingkat II (Kabupaten/Kota)
1. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) 2. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) 3. Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB) 4. Pajak Air Permukaan 5. Pajak Rokok	1. Pajak Hotel 2. Pajak Restoran 3. Pajak Hiburan 4. Pajak Reklame 5. Pajak Penerangan Jalan 6. Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan 7. Pajak Parkir 8. Pajak Air Tanah 9. Pajak Sarang Burung Walet 10. Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan 11. Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan

Sumber : UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

2.1.1.5. Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak kendaraan bermotor merupakan salah satu pajak daerah yang dipungut oleh pemerintah daerah provinsi. Pajak kendaraan bermotor dikenakan pada setiap objek kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor merupakan setiap kendaran yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan dan biasanya digunakan untuk orang dan barang, selain kendaraan yang berjalan diatas rel (Samudra, 1995).

Objek dari pajak kendaraan bermotor merupakan kendaraan bermotor yang digerakkan oleh motor, kendaraan bermotor yang digerakkan dengan memakai bensin sebagai bahan bakar, berat totalnya yaitu 3.500 kg atau lebih dan kereta tambahan dari kendaraan bermotor. Sedangkan subjek dari

kendaraan bermotor adalah setiap wajib pajak atau orang yang memegang kendaraan bermotor (Samudra, 1995).

Dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dapat ditentukan oleh beberapa hal. Berikut ini adalah dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor yang dikemukakan oleh Samudra (1995).

- a) *Gross Weight/Net Weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor). Penetapan berdasarkan *gross weight/net wieght* disebabkan karena semakin berat suatu kendaraan, maka semakin besar pula kerusakan yang ditimbulkan di jalan raya.
- b) *Horse Power* (kekuatan mesin). Penetapan ini didasarkan pada semakin besar *cylinder capacity* suatu kendaraan maka semakin tinggi pembayaran pajaknya.
- c) *Ownership* (pemilikan). Hal ini berhubungan dengan kepemilikan dari kendaraan bermotor, kendaraan umum atau kendaraan pribadi.
- d) *Seat Capacity* (kapasitas tempat duduk). Hal ini didasarkan pada jumlah tempat duduk yang ada dalam kendaraan bermotor.
- e) *Type* (jenis kendaraan). Jenis kendaraan dapat menentukan dasar pengenaan pajak. Jenis kendaraan bermotor seperti truk, sedan, bus, kendaraan roda dua atau kendaraan roda tiga.

2.1.2. Teori Pengeluaran Pemerintah

Pengeluaran pemerintah merupakan cerminan kebijakan pemerintah. Setiap kebijakan pemerintah membutuhkan suatu pembiayaan dalam pelaksanaannya. Oleh karena itu, pengeluaran pemerintah mencerminkan biaya

yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk pelaksanaan kebijakan pemerintah. Secara makro terdapat tiga teori pengeluaran pemerintah seperti model pembangunan tentang perkembangan pengeluaran pemerintah, hukum Wagner, teori Peacock dan Wiseman, dan teori batas kritis Colin Clark.

Mangkoesebroto (2000) menyatakan bahwa salah satu teori makro perkembangan pengeluaran pemerintah yang terbaik yaitu Teori Peacock & Wiseman. Teori ini dikemukakan oleh Peacock dan Wiseman. Teori ini didasarkan pada suatu pandangan bahwa pemerintah senantiasa berusaha untuk memperbesar pengeluaran sedangkan masyarakat tidak suka membayar pajak yang semakin besar. Padahal pengeluaran pemerintah bersumber dari pembayaran pajak oleh masyarakat. Oleh karena itu Peacock dan Wiseman memiliki teori bahwa masyarakat mempunyai tingkat toleransi pajak. Toleransi pajak ini berarti bahwa masyarakat dapat memahami besarnya pungutan pajak yang dibutuhkan oleh pemerintah untuk membiayai pengeluaran pemerintah, sehingga masyarakat menyadari bahwa pemerintah membutuhkan biaya untuk aktivitas pemerintah.

Perkembangan ekonomi mengakibatkan pemungutan pajak menjadi semakin meningkat dan meningkatnya pengeluaran pemerintah. Ketika dalam keadaan normal pemerintah tidak dapat mengubah tarif pajak untuk meningkatkan penerimaan pajak sedangkan ketika keadaan normal itu terganggu akan menyebabkan efek pengalihan, efek inspeksi dan efek konsentrasi. Efek pengalihan berarti bahwa terjadi pengalihan aktivitas swasta ke aktivitas pemerintah. Efek inspeksi berarti bahwa peningkatan pajak dilakukan untuk membayar pinjaman dan bunga yang dipinjam ketika terjadi gangguan. Efek

konsentrasi berarti terjadi konsentrasi kegiatan ke tangan pemerintah dari sebagian kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh swasta.

Teori Collin Clark mengemukakan hipotesis tentang batas kritis perpajakan. Toleransi tingkat pajak dan pengeluaran pemerintah diperkirakan kurang dari 25 persen dari GNP, meskipun anggaran belanja pemerintah tetap seimbang. Dikatakan bahwa jika kegiatan sektor pemerintah, yang diukur dengan pajak dan penerimaan-penerimaan lain, melebihi 25% dari total kegiatan ekonomi, maka yang terjadi adalah inflasi. Dasar yang dikemukakan adalah bahwa pajak yang tinggi akan mengurangi gairah kerja. Akibatnya produktivitas akan turun dengan sendirinya dan ini akan mengurangi penawaran agregate. Di lain pihak, pengeluaran pemerintah yang tinggi akan berakibat pada naiknya permintaan agregat. Inflasi terjadi karena adanya keseimbangan baru yang timbul sebagai akibat adanya kesenjangan antara permintaan agregate dan penawaran agregate. Apabila batas 25 persen terlampaui maka akan timbul inflasi yang akan mempengaruhi sosial ekonomi masyarakat (Prasetya, 2012).

Secara mikro teori pengeluaran pemerintah digunakan untuk menganalisis faktor-faktor yang menimbulkan permintaan akan barang publik dan faktor-faktor yang mempengaruhi tersedianya barang publik. Interaksi antara permintaan dan pengeluaran untuk barang publik menentukan jumlah barang publik yang disediakan melalui anggaran belanja (Mangkoesebroto, 2000). Penyediaan barang publik oleh pemerintah akan menentukan jumlah pajak yang dibayarkan oleh masyarakat. Selain itu juga dengan memperhatikan keinginan dan selera masyarakat agar mereka merasa puas. Mangkoesebroto (2000) menyatakan

terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan pengeluaran pemerintah dalam teori mikro antara lain :

- a. Perubahan permintaan akan barang publik.
- b. Perubahan dari aktivitas pemerintah dalam menghasilkan barang publik dan juga perubahan dari kombinasi faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi.
- c. Perubahan kualitas barang publik.
- d. Perubahan harga-harga faktor produksi.

2.1.3. Kebijakan Publik

Definisi kebijakan publik terdiri dari dua kata yaitu kebijakan dan publik. Kebijakan merupakan kata benda dari kata “bijak” yang artinya yaitu pandai, mahir dan selalu menggunakan akal budinya. Kebijakan juga dapat diartikan sebagai rangkaian konsep dasar sebagai rencana dalam menjalankan suatu pekerjaan. *Oxford English Dictionary* dalam buku *Public Policy* memberikan definisi kebijakan sebagai “*Political sagacity, statecraft, prudent conduct, craftiness, course of action adopted by goverment, party, etc.*”

Kebijakan diartikan sebagai "kebijaksanaan politik, tata negara, perilaku bijaksana, kelicikan, tindakan yang dianut oleh pemerintah, partai, dll". Selain itu, kebijakan juga diartikan sebagai usaha untuk mendefinisikan dan menyusun basis rasional untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu (Parsons, 2006). Kebijakan dilakukan sebagai suatu perilaku yang tetap dan berulang serta memiliki hubungan dengan usaha yang dilakukan oleh pemerintah untuk memecahkan suatu masalah (Jones dalam Abidin, 2012).

Berdasarkan beberapa definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan merupakan sebuah alat dalam bentuk rencana yang digunakan untuk memecahkan masalah.

Kemudian, publik dalam konteks kebijakan dapat diartikan sebagai pemerintah, masyarakat dan umum (Abidin, 2012). Pemerintah, masyarakat dan umum memiliki keterkaitan antara satu dengan yang lainnya. Pemerintah sebagai pembuat dan penyelenggara pemerintahan, kemudian masyarakat sebagai sasaran dari kegiatan pemerintah, dan umum berarti memiliki sifat untuk seluruh warga negara. Publik berisi mengenai aktivitas manusia yang dipandang perlu untuk diatur atau diintervensi oleh pemerintah atau aturan sosial, atau setidaknya oleh tindakan bersama (Parsons, 2006). Istilah dari publik lazim dipakai untuk menyatakan seperti halnya kepentingan publik, opini publik, barang publik, akuntabilitas publik, transportasi publik dan sektor publik. Hal-hal yang berkaitan dengan publik merupakan kepemilikan bersama yang disediakan oleh pemerintah. Kegiatan publik harus mengedepankan kepentingan orang banyak. Berbeda dengan *privat* barang atau jasa yang dihasilkan oleh swasta ini hanya dapat digunakan oleh orang-orang tertentu.

Berdasarkan kedua definisi mengenai kebijakan dan publik maka dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan kebijakan publik yaitu suatu usaha yang direncanakan dengan dasar rasionalitas untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu tindakan guna mewujudkan kepentingan orang banyak. Dewey menyatakan bahwa kebijakan publik menitikberatkan pada apa yang

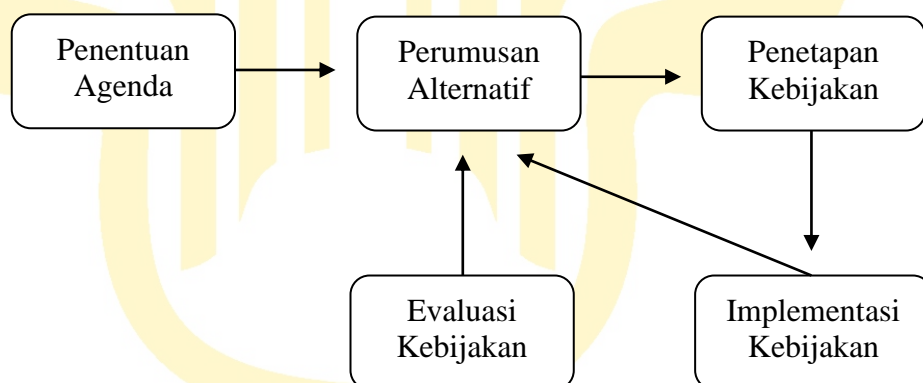
disebut dengan publik dan problem-problem (Dewey dalam Purnawati, 2012). Kebijakan publik membahas mengenai bagaimana isu-isu dan permasalahan yang ada di suatu negara terjadi yang kemudian didefinisikan dan bagaimana kesemuanya itu diletakkan dalam agenda kebijakan dan agenda politik (Purnawati, 2012).

Kebijakan publik merupakan hasil dari penyelenggaraan pemerintahan negara, di samping hasil berupa peraturan perundang-undangan, barang-barang publik dan pelayanan publik (Hamdi, 2014). Dalam proses kehidupan bernegara setiap warga negara selalu dipengaruhi oleh kebijakan publik. Hal ini terlihat dari berbagai bidang kegiatan seperti, perijinan, peraturan, pajak dan retribusi, pelayanan kesejahteraan, pembangunan infrastruktur dan perlindungan keamanan dan ketertiban (Hamdi, 2014).

Hamdi menyimpulkan terdapat tiga karakter utama dari kebijakan publik yaitu (1) Setiap kebijakan publik selalu memiliki tujuan untuk menyelesaikan masalah. Setiap kebijakan publik yang dibuat mengandung suatu upaya yang dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan masyarakat. Masyarakat dihadapkan pada permasalahan yang tidak dapat mereka selesaikan secara perseorangan. (2) Setiap kebijakan publik merupakan pola tindakan yang terjabarkan dalam program dan kegiatan. Kebijakan publik yang dibentuk merupakan upaya penemuan jawaban dalam penyelesaian masalah, sehingga kebijakan publik diamati dalam bentuk rencana, program dan kegiatan. (3) Setiap kebijakan publik termuat dalam hukum positif. Setiap kebijakan publik yang dibuat oleh pemerintah memiliki suatu aturan yang mengikat dan harus

dipatuhi oleh setiap warga negaranya. Jika peraturan tersebut tidak dipatuhi maka akan ada sanksi bagi pelanggar. Karakteristik tersebut akan memberikan manfaat bagi semua warga negara.

Pembentukan kebijakan publik harus melalui suatu proses pembuatan kebijakan publik. Proses kebijakan publik pada umumnya terdiri dari lima tahapan. Proses kebijakan publik dimulai dari penentuan agenda (*agenda setting*), perumusan alternatif kebijakan (*policy formulation*), penetapan kebijakan (*policy legitimation*), implementasi kebijakan (*policy implementation*) dan evaluasi kebijakan (*policy evaluation*). Berikut ini adalah skema proses pembuatan kebijakan publik :



Gambar 2.1. Proses Pembuatan Kebijakan Publik
Sumber : Proses Kebijakan Publik (Hamdi, 2014)

Gambar 2.1. menunjukkan proses pembuatan kebijakan yang diawali oleh penentuan agenda. Penentuan agenda dilakukan untuk membahas mengenai isu-isu permasalahan yang muncul dalam masyarakat. Keadaan tersebut dirasakan oleh sebagian besar masyarakat sebagai bentuk ketidaknyamanan yang kemudian memunculkan kesadaran dan kebutuhan

masyarakat untuk mengubah keadaan tersebut melalui tindakan-tindakan pemerintah.

Selanjutnya yaitu perumusan alternatif. Perumusan alternatif menunjukkan proses perumusan pilihan-pilihan atau alternatif yang dilakukan oleh pemerintah. Dunn menyatakan bahwa perumusan alternatif ini didasarkan pada kriteria seperti tujuan, biaya, manfaat, kendala, efek samping, waktu dan resiko. Selain itu juga didasarkan pada sumber tertentu seperti otoritas, pandangan, metode, teori ilmiah, motivasi, kasus paralel, pemisalan dan sistem etis. Perumusan alternatif kebijakan pada dasarnya merupakan hasil peramalan mengenai kondisi yang perlu diwujudkan berkaitan dengan pemecahan masalah (Hamdi, 2014).

Kemudian proses penetapan kebijakan. Penetapan kebijakan didasarkan pada pilihan-pilihan alternatif kebijakan yang telah tersedia. Penetapan kebijakan berkaitan dengan pencapaian konsensus dalam pemilihan alternatif yang tersedia. Setelah proses penetapan kebijakan dilakukan maka langkah selanjutnya yaitu pelaksanaan kebijakan. Tahap ini berkaitan dengan proses yang dilakukan oleh pemerintah untuk menjadikan kebijakan yang telah ditetapkan dapat menghasilkan keadaan sesuai dengan rencana (Hamdi, 2014). Pelaksanaan kebijakan baik sebelum dan setelah dilaksanakan harus dilakukan evaluasi kebijakan. Hal ini dilakukan dengan mengidentifikasi hasil dan akibat dari implementasi kebijakan. Evaluasi kebijakan akan memberikan respon terhadap keberlanjutan dari sebuah kebijakan. Thomas R. Dye dalam

Hamdi (2014) menyatakan bahwa evaluasi kebijakan merupakan pembelajaran mengenai konsekuensi dari kebijakan.

Proses kebijakan publik yang telah dilaksanakan sepenuhnya belum berarti telah selesai, tetapi masih perlu untuk dianalisis (analisis kebijakan publik). Analisis kebijakan adalah aktivitas menciptakan pengetahuan tentang proses pembuatan kebijakan. Analisis kebijakan publik merupakan proses pengkajian seluruh rangkaian siklus kebijakan publik dalam upaya merumuskan alternatif solusi pemecahan masalah publik (Hamdi, 2014). Analisis kebijakan publik memiliki peran untuk memastikan bahwa kebijakan yang akan diambil benar-benar dilandaskan atas manfaat optimal yang akan diterima oleh publik, bukan asal menguntungkan pengambil kebijakan (Nugroho dalam Bela, 2010).

Analisis kebijakan atau analisa kebijakan bertujuan untuk penganalisaan kebijakan, baik dalam kerangka perumusan maupun dalam kerangka implementasi dan evaluasi. Oleh karena itu analisa kebijakan dapat digunakan sebagai acuan dalam penggunaannya (Ali, 2012). Pendekatan analisa kebijakan publik bersifat penandaan, penilaian dan rekomendasi. Ali (2012) menyatakan terdapat beberapa teknik analisa kebijakan dalam perumusan kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan. Teknik analisa yang dapat digunakan untuk menganalisa perumusan kebijakan yaitu dengan model *matrix decision grade* dan *brain storming*. Kemudian untuk teknik analisa kebijakan dalam implementasi kebijakan yaitu dengan cara proyeksi dengan formula teknik *time series*, *path analysis* dan *conjecture*

dengan formula teknik *delphi*. Sedangkan untuk evaluasi kebijakan dapat dilakukan dengan analisa SWOT dan *chi kuadrat*.

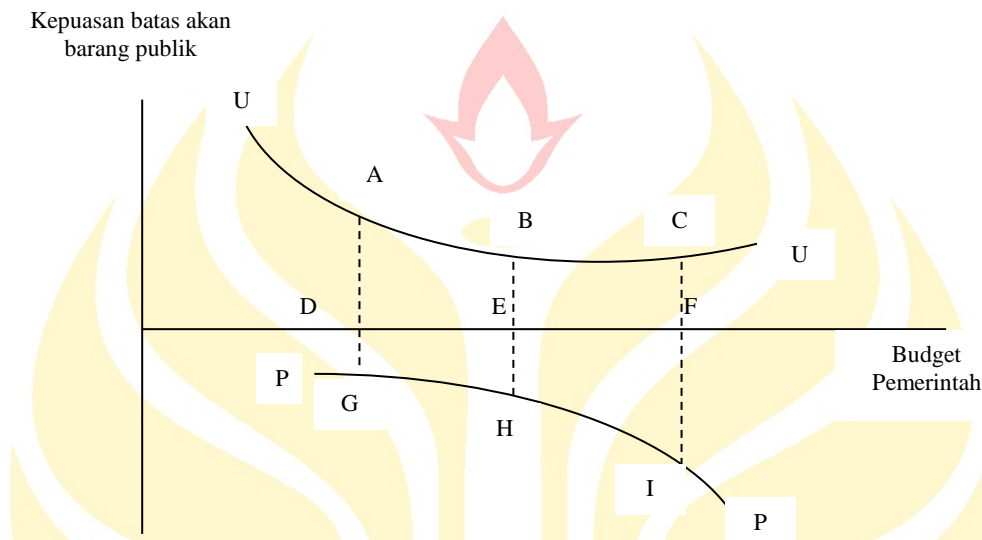
2.1.4. Pelayanan Publik

Kegiatan pemerintahan negara berfungsi untuk memediasi terkait dengan barang publik. Barang publik tersebut memberikan jaminan bagi pembangunan berkelanjutan, memelihara hukum, ketertiban dan keamanan, mengembangkan kebijakan dan program publik, menghasilkan pendapatan untuk membiayai infrastruktur dan pelayanan publik, mengembangkan anggaran dan implementasinya serta menyediakan peraturan dan intensif bagi pasar (Hamdi, 2014). Pemerintah sebagai pengatur pelaksanaan kegiatan bernegara harus melakukan kegiatan tersebut. Hal ini bertujuan untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Pelayanan publik merupakan salah satu tujuan yang harus dicapai dalam pelaksanaan otonomi daerah. Hal ini dikarenakan pelaksanaan otonomi daerah banyak menggali sumber pendapatan daerah, sehingga kesejahteraan masyarakat diutamakan. Salah satu pencapaian kesejahteraan masyarakat adalah melalui pelayanan publik.

Salah satu bentuk pelayanan publik yang dilakukan oleh pemerintah yaitu penyediaan barang atau jasa publik. Penyediaan pelayanan publik oleh pemerintah dibiayai dengan penerimaan pajak yang diperoleh dari masyarakat. Teori Pigou menyatakan bahwa barang publik yang disediakan sampai suatu tingkat yang menunjukkan kepuasan marginal akan barang publik sama dengan ketidakpuasan

akan pajak yang dipungut untuk membiayai program-program pemerintah dan penyediaan barang publik (Mangkoesebroto, 2000).



Gambar 2.2. Penyediaan dan Pembiayaan Barang Publik yang Optimal Menurut Pigou

Sumber : Ekonomi Publik Edisi 3, Mangkoesebroto (2000)

Gambar 2.2. merupakan kurva kepuasan marginal akan barang publik yang ditunjukkan oleh kurva UU. Kurva UU menunjukkan kepuasan marginal yang dirasakan oleh masyarakat. Di sisi lain pajak merupakan pungutan yang dipaksakan oleh pemerintah kepada masyarakat. Oleh karena itu pembayaran pajak menimbulkan rasa ketidakpuasan bagi masyarakat yang membayar pajak. Hal ini ditunjukkan dalam kurva PP.

Titik F menunjukkan kepuasan barang publik yang lebih besar dibandingkan dengan ketidakpuasan masyarakat dalam membayar pajak, sehingga diharapkan memperkecil anggaran untuk menghasilkan barang publik yang sedikit. Sedangkan pada titik D menunjukkan kepuasan marginal masyarakat terhadap pemerintah yang lebih besar daripada ketidakpuasan masyarakat dalam membayar pajak. Hal tersebut menunjukkan barang publik yang dihasilkan lebih

sedikit, sehingga meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui penambahan anggaran pemerintah. Kemudian, titik E merupakan titik optimum dari penyediaan barang publik dan pembayaran pajak oleh masyarakat. Hal ini dikarenakan masyarakat memiliki kepuasan marginal untuk barang publik sama dengan ketidakpuasan marginal dalam membayar pajak. Hal tersebut menunjukkan bahwa antara penyediaan barang publik sesuai dengan pajak yang dibayarkan oleh masyarakat (Mangkoesoebroto, 2000).

Jhon Due dalam Samudra (1995) menyatakan bahwa “perlawanan yang kuat dari pihak pemakai jalan terhadap pertambahan-pertambahan dalam tingkat-tingkat pajak tanpa alokasi yang baik, mereka merasa bahwa terlalu banyak yang telah dikeluarkan bila dibandingkan dengan apa yang telah diperolehnya”. Hal tersebut menunjukkan bahwa perlu adanya keseimbangan antara masyarakat puas terhadap pelayanan penyediaan barang publik oleh pemerintah dari pajak yang telah mereka bayarkan.

2.1.5. *Earmarked Tax*

Menurut McCleary (1991) menyatakan bahwa *earmarking* adalah suatu praktek menempatkan pendapatan yang melalui undang-undang atau konstitusional klausul dari pajak atau kelompok pajak untuk kegiatan pemerintah yang spesifik. *Earmarking* atau *earmarked* merupakan salah satu pendekatan dalam bidang pengelolaan keuangan publik, khususnya bidang penganggaran atau pengalokasian belanja (Ayu, 2013). Michael, 2015 menyatakan bahwa “*earmarking is the budgeting practice of dedicating tax or other revenues to a spesific program or purpose*”. Artinya bahwa *earmarking* merupakan praktek

penganggaran pajak atau pendapatan lainnya yang ditujukan untuk program atau tujuan tertentu. Tujuan pengalokasian pajak secara khusus ini yaitu untuk meningkatkan pelayanan publik. Keuntungan dari *earmarked tax* yaitu dapat menyediakan sumber terpercaya dalam pendanaan dan meningkatkan pendanaan serta membatasi pengeluaran publik secara keseluruhan.

Menurut Michael, *earmarking tax* dibagi menjadi dua tipe yaitu *full earmarking tax* dan *partial earmarking tax*. *Full earmarking tax* artinya penerimaan *earmarked tax* ini menjadi satu-satunya sumber pendapatan untuk melaksanakan suatu tujuan atau program tertentu. Sedangkan *partial earmarked tax* berarti bahwa untuk melaksanakan suatu program tertentu pendanaannya bukan hanya dari penerimaan *earmarked tax* tetapi juga berasal dari sumber keuangan lainnya.

Kegiatan perpajakan pada prinsipnya yaitu untuk memperoleh manfaat dari kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai akibat dari pembayaran pajak. Pengalokasian khusus dari pajak ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan publik berdasarkan jenis pajak yang dibayarkan. Melalui *earmaking* penerima manfaat akan lebih bersedia membayar jika mereka mengetahui kegunaan dari apa yang mereka bayarkan. Pemerintah menyediakan barang atau jasa dengan layanan yang lebih baik (McCleary, 1991). Hal tersebut menunjukkan bahwa *earmarked tax* berkaitan erat dengan penyediaan pelayanan publik. McCleary (1991) menyatakan terdapat empat kategori dari pengalokasian pajak secara khusus, sebagai berikut :

Tabel 2.2. Kategori Pengalokasian

Kategori	Pendapatan	Pengeluaran	Contoh
A	Pajak Khusus	Pengeluaran secara khusus	Pajak bensin dan kendaraan bermotor untuk investasi jalan tol.
B	Pajak Khusus	Penggunaan secara luas	Pajak dan royalti dari minyak untuk membiayai pengembangan. Pajak tembakau dan alkohol untuk membiayai sektor sosial.
C	Pajak Umum	Penggunaan akhir secara khusus	Bagi hasil untuk tujuan khusus.
D	Pajak Umum	Penggunaan akhir untuk umum	Bagi hasil

Sumber : McCleary, 1991

Kategori A merupakan bentuk paling umum dari *earmarked tax*. Pajak bensin dan biaya kendaraan bermotor digunakan untuk belanja jalan raya dan jaminan sosial. Tipe ini memiliki peran yang kuat, hal ini dikarenakan penerima manfaat jelas membayar untuk barang atau layanan yang diberikan. Kategori B, C, D merupakan kategori yang lemah. Tujuan dari ketiga tipe tersebut yaitu untuk redistribusi dan kesejahteraan sosial dengan tujuan alokatif.

Dilaksanakan atau tidak dilaksanakannya penerapan *earmarked tax* dilandasi dengan suatu alasan. Derran dalam McCleary (1991) menyatakan beberapa alasan terkait dengan diterapkannya *earmarked tax* di suatu daerah. Berikut ini adalah alasannya :

- 1) *Earmarking applies the benefit principle of taxation* (Pengalokasian khusus dilakukan dengan menerapkan prinsip kepentingan perpajakan).
- 2) *Earmarking gives more assurance of minimum levels of financing for public services that goverment consider worthy, thus avoiding periodic haggling*

within the bureaucracy and the legislature over appropriate levels of funding (Pengalokasian khusus memberikan sebuah jaminan dalam pembiayaan untuk pelayanan publik yang lebih baik, sehingga menghindari tawar-menawar periodik dalam birokrasi).

3) *Greater stability and continuity of funding may lead to lower cost because of speedy completion of projects* (Pendanaan yang lebih baik dan kontinuitas dapat menyebabkan biaya lebih rendah dan penyelesaian proyek yang lebih cepat).

4) *By linking taxation with spending, earmarking may overcome resistance to taxes and help to generate new source of revenue* (Dengan menghubungkan perpajakan dengan belanja, pengalokasian khusus mengatasi resistensi terhadap pajak dan membantu untuk menghasikan sumber pendapatan baru).

Begitupun dengan tidak diberlakukannya penerapan *earmarked tax* didasarkan pada suatu alasan. Bird dan Jun dalam Purnawati (2012) menyatakan terdapat tiga alasan tidak diterapkannya *earmarked tax*, alasan tersebut antara lain:

1) *Budgeting argument*. *Earmarking* dianggap menghasilkan kekakuan, misalokasi penganggaran, tidak adanya evaluasi atas *earmarking tax*, serta berkurangnya diskresi pemerintah dalam penganggaran.

2) *The distributional argument*. Hal ini mempermasalahkan distribusi yang merintang penerapan prinsip manfaat pada *earmarking tax*. Hal ini dikarenakan adanya suatu pemisahan antara pajak yang digunakan untuk *earmarking tax* dan yang digunakan sebagai distribusi pendapatan.

- 3) *Earmarking may not work*. Adanya suatu kekhawatiran bahwa penerapan *earmarking* tidak akan berhasil dan tidak memberikan dampak atau manfaat yang berarti.

2.2. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.3. Penelitian Terdahulu

No	Judul	Penulis	Metode	Hasil
1.	Analisis <i>Earmarking Tax</i> Atas Pajak Kendaraan Bermotor (Studi <i>Earmarking Tax</i> di DKI Jakarta)	Poetri Mutiara Bela (2010)	Pendekatan kualitatif dengan analisis deskriptif.	Penerapan <i>earmarked tax</i> atas pajak kendaraan bermotor merupakan penerapan prinsip manfaat, adanya masalah kemacetan, kepastian sumber pendanaan, kestabilan dan kontinuitas dalam pendanaan.
2.	Analisis Pengalokasian Anggaran untuk Penerangan Jalan Sebelum dan Sesudah dikeluarkannya Kebijakan <i>Earmarking Tax</i> atas pajak Penerangan Jalan di DKI Jakarta	Suki Hariawan (2011)	Pendekatan Kualitatif.	Sebelum dikeluarkannya kebijakan <i>earmarking tax</i> pengalokasian anggaran untuk penerangan jalan selama empat tahun terakhir telah mencapai 50% sedangkan setelah dikeluarkannya kebijakan pemerintah DKI Jakarta belum memiliki persiapan terkait pengalokasian anggaran tersebut dan peraturannya masih dalam proses penyelesaian.
3.	Peramalan Sumber-Sumber <i>Earmarked</i> Penerimaan Daerah (Studi Kasus: Pembiayaan Pemeliharaan Jalan di Kota Bandung)	Christine Carolina Surbakti (2011)	Analisis Regresi Sederhana.	Sumber-sumber <i>earmarked</i> penerimaan daerah sebaiknya bukan hanya berasal dari Pajak Kendaraan Bermotor, melainkan dari Bea Blaik Nama Kendaraan Bermotor dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor agar dapat menutupi pembiayaan pemeliharaan jalan. Berdasarkan hasil ramalan besaran alokasi masing-masing sumber diperkirakan akan tertutupi hingga lima tahun mendatang.

Lanjutan tabel 2.3...

No	Judul	Penulis	Metode	Hasil
4.	Penerapan Kebijakan <i>Earmarking Tax</i> Pada Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan di Provinsi Sulawesi Utara	Andre Stevan Masihor dan Winston Pontoh (2014)	Pendekatan Kualitatif dengan analisis deskriptif.	Kebijakan <i>Earmarking tax</i> pada pajak kendaraan bermotor di Provinsi Sulawesi Utara belum dapat diterapkan sepenuhnya untuk pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan di Provinsi Sulawesi Utara, belum terdapat pembukuan khusus dan alokasi dari kebijakan <i>earmarking tax</i> tidak dapat menutupi kebutuhan pembiayaan pembangunan jalan dan pemeliharaan jalan.
5.	Volatile Earmarked Revenue and State Highway Expenditures In The United States	Phuong Nguyen-Hoang (2015)	Kuantitatif. Menggunakan data panel dengan analisis OLS dan 2SLS.	Pengeluaran jalan nasional tidak dipengaruhi oleh pendapatan yang dialokasikan. Setiap terjadi penurunan 1% pendapatan yang dialokasikan maka akan menurunkan pengeluaran jalan nasional antara 0,24% sampai 0,32%. Oleh karena itu, kebijakan ini memiliki potensial bagi anggaran negara sebagai upaya untuk mempertahankan atau memperluas infrastruktur transportasi serta memicu pertumbuhan ekonomi.

Sumber : Penelitian-penelitian terdahulu, diolah

Persamaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya meliputi penggunaan variabel pembangunan dan pemeliharaan jalan sebagai alokasi khusus dari pajak kendaraan bermotor. Penggunaan variabel belanja modal untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan. Mendeskripsikan mengenai penerapan *earmarked tax*.

Terdapat beberapa perbedaan yang muncul dari penelitian ini dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Perbedaan yang pertama yaitu tempat yang dijadikan sebagai penelitian dan pemberharuan tahun dilakukannya penelitian ini. Studi kasus dalam penelitian ini adalah di Provinsi Jawa Tengah, sedangkan pembaharuan tahun dilakukannya penelitian ini yaitu pada tahun 2017. Selain itu, terdapat perbedaan lain seperti penelitian yang dilakukan oleh Bella (2010) yaitu metode analisis yang digunakan. Bella (2010) menggunakan metode kualitatif dengan analisis deskriptif, sedangkan dalam penelitian ini menggunakan analisis path.

Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Surbakti (2011) adalah penggunaan alat analisis. Surbakti (2011) menggunakan metode regresi sederhana, sedangkan dalam penelitian ini menggunakan metode *path analysis*.

Kemudian, perbedaan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hariawan (2011) dan Masihor (2014) yaitu pendekatan yang digunakan. Hariawan dan Masihor menggunakan pendekatan kualitatif. Hariawan menggunakan jenis pajak daerah yang *di earmarkedkan* adalah pajak penerangan jalan, sedangkan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan pajak kendaraan bermotor.

Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Hoang (2015) yaitu jenis pajak yang digunakan dan alat analisis yang digunakan. Hoang menggunakan jenis pajak bahan bakar dengan analisis OLS dan 2SLS, sedangkan penelitian ini menggunakan jenis pajak kendaraan bermotor dengan metode *path analysis*.

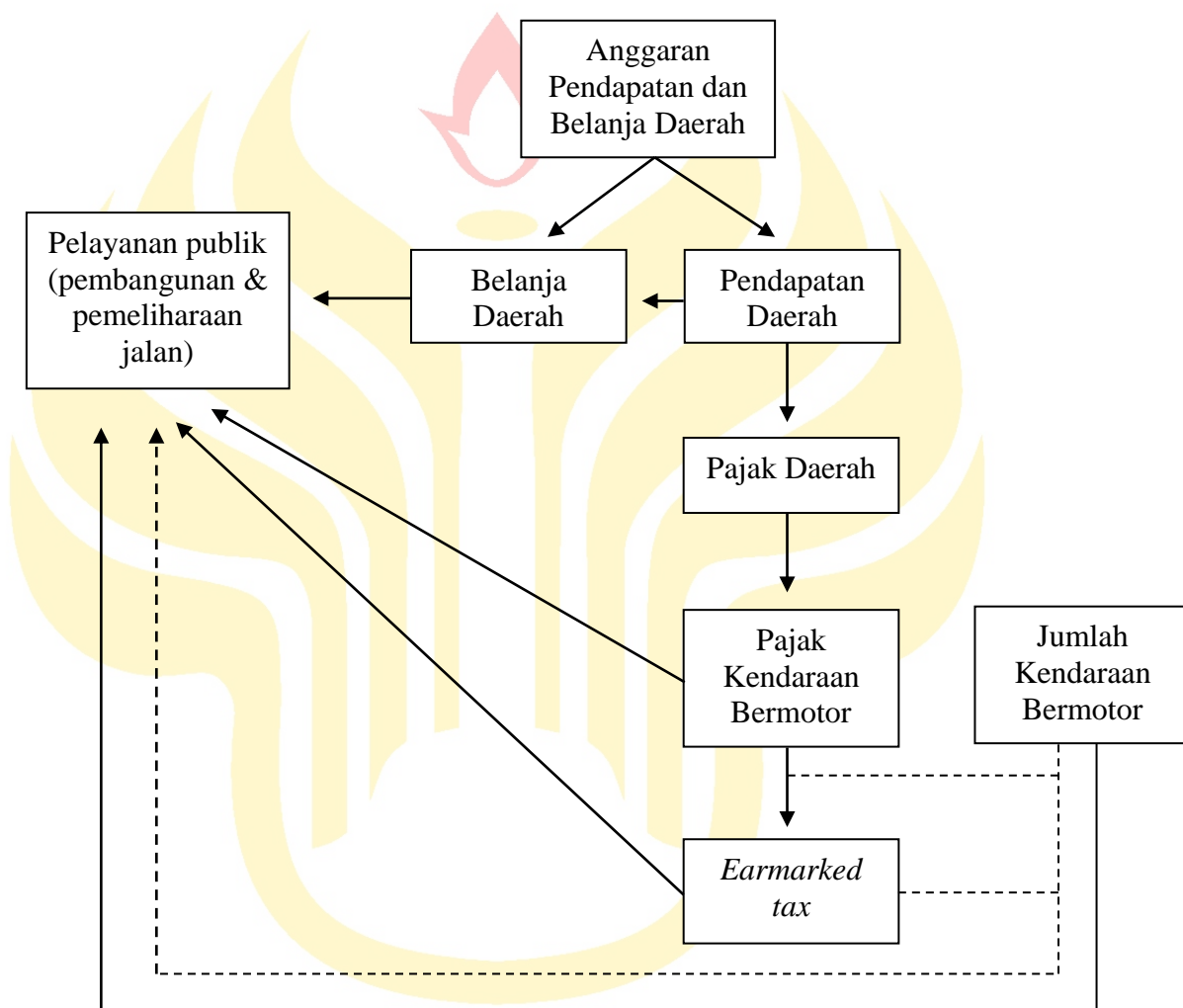
2.3. Kerangka Pemikiran

Pelaksanaan otonomi daerah yang dilakukan menimbulkan setiap daerah harus membiayai segala urusan pemerintahannya sendiri, termasuk pengelolaan keuangan. Pengelolaan keuangan daerah tertuang dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). APBD terdiri dari pendapatan daerah dan belanja daerah. Salah satu sumber pendapatan daerah yaitu berasal dari penerimaan pajak kendaraan bermotor. Selain untuk penerimaan pendapatan daerah, penerimaan pajak kendaraan bermotor juga dialokasikan khusus (*earmarked tax*) untuk penyediaan pelayanan publik yang berhubungan langsung dengan kendaraan bermotor. Pelayanan publik tersebut yaitu pembangunan dan pemeliharaan jalan.

Berdasarkan hal tersebut maka penelitian ini memiliki suatu tujuan untuk mengetahui pengaruh secara langsung pajak kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax*, jumlah kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax* dan pengaruh secara langsung *earmarked tax* terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Kemudian, ingin mengetahui pengaruh langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan), pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) dan pengaruh *earmarked tax* terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

Selain itu, ingin mengetahui pengaruh tidak langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax* sebagai variabel intervening dan pengaruh tidak langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan

pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax* sebagai variabel intervening. Berikut ini adalah skema kerangka pemikiran dalam penelitian ini :



Gambar 2.3. Kerangka Pemikiran Penelitian

Keterangan : ———> : Pengaruh langsung
 - - - -> : Pengaruh tidak langsung

2.4. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan landasan teori, penelitian terdahulu dan kerangka pemikiran yang telah diungkapkan maka berikut ini dirumuskan hipotesis penelitian.

Hipotesis penelitian merupakan jawaban sementara dari penelitian yang dilakukan. Berikut ini adalah hipotesis dari penelitian ini :

- 1) Ada pengaruh secara langsung pajak kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax*.
- 2) Ada pengaruh secara langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax*.
- 3) Ada pengaruh secara langsung *earmarked tax* terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
- 4) Ada pengaruh secara langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
- 5) Ada pengaruh secara tidak langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*.
- 6) Ada pengaruh secara langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
- 7) Ada pengaruh secara tidak langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*.

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Pajak kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap *earmarked tax* pada tingkat signifikansi 5%. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan atau penurunan *earmarked tax* dipengaruhi oleh penerimaan pajak kendaraan bermotor. Kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor berasal dari persentase penerimaan pajak kendaraan bermotor, sehingga penerimaan pajak kendaraan bermotor akan sangat mempengaruhi penerimaan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor. Pajak kendaraan bermotor memiliki potensi yang tinggi sebagai sumber *earmarked tax*. Hal ini dikarenakan pajak kendaraan bermotor memiliki kontribusi yang tinggi terhadap pajak daerah dan PAD, serta adanya kerjasama beberapa pihak dalam pemungutannya, sehingga terdapat kepastian ketersediaan pendapatan.
2. Jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap *earmarked tax* pada tingkat signifikansi 5%. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor akan ikut serta mempengaruhi *earmarked tax*. Jumlah kendaraan bermotor merupakan objek pajak dari pajak kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh yang signifikan

terhadap pajak kendaraan bermotor. Oleh karena itu, peningkatan atau penurunan jumlah kendaraan bermotor dapat menjadi salah satu yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan penerimaan *earmarked tax*. Mengingat bahwa salah satu sumber *earmarked tax* berasal dari penerimaan pajak kendaraan bermotor.

3. *Earmarked tax* memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) dengan tingkat signifikansi 5%. Hal ini menunjukkan bahwa pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) akan mengalami peningkatan seiring meningkatnya *earmarked tax*. Hasil tersebut menunjukkan bahwa tujuan *earmarked tax* dapat tercapai guna meningkatkan pelayanan publik. *Earmarked tax* merupakan salah satu sumber penerimaan yang berasal dari sektor jalan yang akan menjadi lebih efisien jika digunakan untuk sektor jalan. *Earmarked tax* dapat memberikan keuntungan terhadap ketersediaan pendanaan yang terjamin dan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah.
4. Pajak kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Penerimaan pajak kendaraan bermotor berbanding terbalik terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Hal ini disebabkan karena toleransi pajak yang rendah, perlambatan ekonomi yang terjadi di Jawa Tengah dan pembiayaan untuk pemeliharaan dan pembangunan jalan di Indonesia selama ini masih lebih besar dibandingkan dengan penerimaan pendapatan dari sektor transportasi.

5. Pajak kendaraan bermotor memiliki pengaruh tidak langsung melalui *earmarked tax* secara signifikan pada tingkat signifikansi 5%. *Earmarked tax* mampu menjembatani dari penerimaan pajak kendaraan bermotor untuk pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) menjadi lebih baik. Hal ini menunjukkan bahwa tercapainya tujuan dari dibentuknya kebijakan *earmarked tax* untuk mengatasi peningkatan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Melalui *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor dapat meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). *Earmarked tax* dapat menjamin ketersediaan dana untuk peningkatan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
6. Jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) pada tingkat signifikansi 5%. Semakin tinggi jumlah kendaraan bermotor akan meningkatkan beban volume lalu lintas jalan sehingga tingkat kerusakan jalan akan semakin tinggi. Hal ini mengakibatkan terjadinya peningkatan biaya untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan (meningkatkan pengeluaran pemerintah).
7. Jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh tidak langsung secara signifikan terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) pada tingkat signifikansi 5%. Kebijakan *earmarked tax* belum mampu menjadi perantara tingginya jumlah kendaraan bermotor dalam rangka memperbaiki pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Hal ini dikarenakan jumlah kendaraan bermotor hanya salah satu faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor, sedangkan

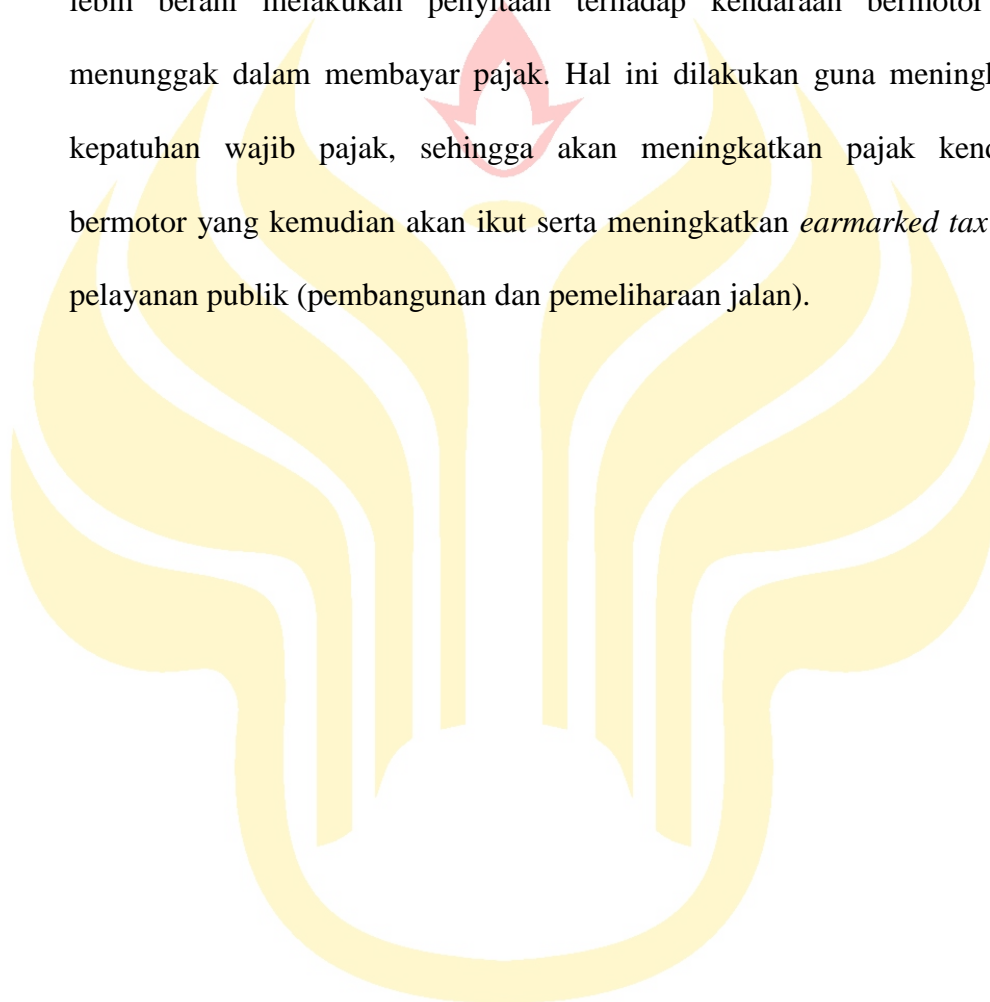
sumber utama dari *earmarked tax* adalah pajak kendaraan bermotor yang dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di atas maka dapat memberikan beberapa saran kepada pihak-pihak terkait, sebagai berikut :

1. Pihak Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah, khususnya pengelola pendapatan pajak kendaraan bermotor sebaiknya menambah berbagai fasilitas yang mempermudah dan mempercepat wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor. Peningkatan fasilitas akan membantu meningkatkan kemauan wajib pajak kendaraan bermotor untuk membayar pajak. Sehingga dapat meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Kemudian dapat meningkatkan penerimaan *earmarked tax* guna meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
2. Meningkatkan toleransi pajak dengan memberikan sosialisasi terkait dengan pajak. Khususnya pengetahuan tentang pajak kendaraan bermotor dan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor. Hal ini dilakukan karena masih rendahnya toleransi pajak oleh masyarakat. Contohnya sosialisasi dilakukan ketika wajib pajak sedang melakukan pembayaran pajak di kantor pajak. Sosialisasi dapat pula dilakukan melalui berbagai sosial media. Hal tersebut akan membantu meningkatkan pengetahuan dan pemahaman wajib pajak (toleransi pajak), sehingga akan meningkatkan kepercayaan wajib pajak kepada pemerintah terhadap pajak yang dibayarkannya.

3. Meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor melalui berbagai pengetatan hukum, seperti Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah (BPPD) lebih berani melakukan penyitaan terhadap kendaraan bermotor yang menunggak dalam membayar pajak. Hal ini dilakukan guna meningkatkan kepatuhan wajib pajak, sehingga akan meningkatkan pajak kendaraan bermotor yang kemudian akan ikut serta meningkatkan *earmarked tax* untuk pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Z Said. (2012). *Kebijakan Publik, Edisi 2*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Abimanyu, Anggito (Ed). (2009). *Era Baru Kebijakan Fiskal : Pemikiran, Konsep dan Implementasi*. Jakarta: Kompas Media Nusantara.
- Aji, Purnomo Bayu. (2015). *Analisis Sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dalam Pelaksanaan Otonomi Daerah di Kabupaten Buleleng*. *E-Journal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Manajemen*, Volume 3 Tahun 2015. Singaraja: Universitas Pendidikan Ganesha.
- Ali, Faried, dkk. (2012). *Studi Analisa Kebijakan, Konsep, Teori dan Aplikasi Sampel Tenik Analisa Kebijakan Pemerintah*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Ayu, Kusuma Mega & Achmad Lutfi. (2013). *Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor (Suatu Studi Komparasi di DKI Jakarta, Seoul dan Metro Manila)*. *Jurnal*. Depok: Universitas Indonesia.
- Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Tengah. 2017. Semarang: BPPD.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. (2016). *Jawa Tengah Dalam Angka Tahun 2016*. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. (2016). *Statistik Daerah Jawa Tengah Tahun 2016*. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. 2015. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. 2016. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. 2017. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika. (2015). *Statistik Transportasi Darat Tahun 2015*. Jakarta: BPS.
- Badan Pusat Statistika. 2017. Jakarta: BPS.
- Bank Indonesia. (2015). *Kajian Ekonomi Regional Provinsi Jawa Tengah Triwulan IV 2015*. Semarang: BI.

- Bela, M Poetri. (2010). Analisis *Earmarked Tax* Atas Pajak Kendaraan Bermotor (Studi *Earmarked Tax* di DKI Jakarta). *SKRIPSI*. Depok: Universitas Indonesia.
- Direktorat Jendral Keuangan Perimbangan (DJPK).(2015). *LGF Anggaran Urusan 2015*. Jakarta: DJPK.
- Direktorat Jendral Keuangan Perimbangan (DJPK). (2015). *LGF Anggaran Ringkas 2015*. Jakarta: DJPK.
- Fitriastuti, Mulia Septi. (2014). *Studi Penerapan Earmarking Tax Pajak Kendaraan Bermotor Terkait Pemeliharaan Jalan di Kabupaten XXX Provinsi Jawa Timur. Jurnal*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Ghozali, Imam. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariete Dengan Program IBM SPSS 23 Edisi 8*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hamdi, Muchlis. (2014). *Kebijakan Publik (Proses, Analisis dan Partisipasi)*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Hariawan, Suki. (2011). Analisis Pengalokasian Anggaran untuk Penerangan Jalan Sebelum dan Sesudah Dikeluarkannya Kebijakan *Earmarking Tax* Atas Pajak Penerangan Jalan di DKI Jakarta. *Skripsi*. Depok: Universitas Indonesia.
- Hoang, P Nguyen. (2015). *Volatile Earmarked Revenue and State Highway Expenditures In The United States.Jurnal*. Transportation (2015 42:237-256, DOI 10.1007/s11116-014-9534-5. School of Urban and Regional Planning & Public Policy Center. USA: University of Iowa.
- Karmila. (2016). *Pengaruh TAM Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak dengan Penggunaan E-Filing Sebagai Variabel Intervening pada KPP Pratama Sukoharjo. Jurnal*. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Lobrian, Vicky & Arisma, Anton dll. (2015). *Pengaruh Penduduk, Kendaraan Bermotor dan PDRB Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Provinsi Sumatera Selatan. Jurnal*. Palembang: Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi MDL.
- Mangkoesebroto, Guritno. (2000). *Ekonomi Publik Edisi 3*. Yogyakarta: BPFE.
- Mardiasmo. (2003). *Perpajakan Edisi Revisi*. ANDI: Yogyakarta.
- Masadi. (2016). Analisis Pengaruh Harga Minyak Dunia dan Fed Funds Rate Terhadap Inflasi Indonesia. *SKRIPSI*. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang.

- Masihor, Stevan Andre & Pontoh, Winston. (2014). *Penerapan Kebijakan Earmarking Tax pada Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan di Provinsi Sulawesi Utara*. *Jurnal Accountability*, Vol. 4 No. 2. Manado: Universitas Sam Ratulangi.
- McCleary, William. (1991). *The Earmarked Of Government Revenue Areview Of Some World Bank Experience*. *The World Bank Research Observer*, Vol. 6 No. 1. Penn State University.
- Michael, Joel. (2015). *Earmarked State Tax Revenues*. *Jurnal*. Research Department Minnesota House of Representatives, 600 State Office Building.
- Nuriyanis, Akhmad. (2010). *Solusi Sumber Pembiayaan Jalan di Era Ootomi Daerah*. *Jurnal*, Vol. 11 No. 2, Oktober 2010, Hal 68-73.
- Parsons, Wayne. (2006). *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Terjemahan Tri Wibowo Budi Santoso. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah No. 2 Tahun 2011 Tentang Pajak Daerah Provinsi Jawa Tengah*. 2011. Jawa Tengah: Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Tengah Nomor 21 Tahun 2011 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 2 Tahun 2011 Tentang Pajak Daerah Provinsi Jawa Tengah*. 2011. Jawa Tengah: Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- Perubahan Peraturan Gubernur No. 13 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Jawa Tengah No. 21 Tahun 2011 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah No. 2 Tahun 2011 Tentang Pajak Daerah Provinsi Jawa Tengah*. 2015. Jawa Tengah: Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- Pramesthi, D Puspaningtyas. (2015). *Evaluasi Efektivitas Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebagai Sumber Pendapatan Asli Daerah Tahun 2010-2014 Provinsi Jawa Tengah*. *Jurnal*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Prasetya, Ferry. (2012). *Modul Ekonomi Publik Bagian V : Teori Pengeluaran Pemerintah*. Malang: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya

- Purnawati, Desi. (2012). Formulasi kebijakan Pengalokasian Anggaran (*Earmarked*) Pajak Penerangan Jalan Untuk Penerangan Jalan Umum di Kota Depok. *SKRIPSI*. Depok: Universitas Indonesia.
- Putro, S Nugroho. (2010). Pengaruh Perumbuhan Ekonomi, Pendapatan Asli Daerah dan Dana Alokasi Umum Terhadap Pengalokasian Anggaran Belanja Modal (Study Kasus Pada Kabupaten /Kota di Provinsi Jawa Tengah). *SKRIPSI*. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.
- Renny, Jasniar. (2013). Ekonomi Publik 2. http://rennyjasniar.blogspot.co.id/2013/08/ekonomi-publik-2_6769.html. Diunduh pada hari Sabtu, tanggal 15 Juli 2017, pukul 13.30 wib.
- Salamah, Umi. (2012). Analisis Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebagai Pendapatan Asli Daerah (Studi Kasus Pada UP3AD SAMSAT Surakarta). *Tugas Akhir*. Surakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Sebelas Maret.
- Samudra, Azhari A. (1995). *Perpajakan di Indonesia : Keuangan, Pajak dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Sapariyah. (2007). *Path Analysis* Sebagai Salah Satu Sarana Statistik Dalam Penelitian dan Pengambilan Keputusan. *Jurnal Pendidikan Ekonomi* Vol.2 No.1 Februari Tahun 2007. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Sarwono, Jonathan. (2006). *Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS 13*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Soebechi, Imam (Ed). (2012). *Judicial Review Peraturan Daerah Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Sudjarwoko. (2010). Kontribusi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah dan Anggaran Pendapatan dan belanja Daerah Provinsi DKI Jakarta. *TESIS*. Depok: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Pendidikan, Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Surbakti, C Christine. (2011). *Peramalan Sumber-Sumber Earmarked Tax Penerimaan Daerah (Studi Kasus : Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota di Kota Bandung)*. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Vol. 22 No. 3, Desember 2011, hlm 211-226. Jakarta: Bank Mandiri.
- Tambunan, Tulus. (2006). Kondisi Infrastruktur di Indonesia. *Artikel*. Jakarta: Kadin Indonesia.

Tirta, S Artriyani. (2013). Analisis Pengaruh Inflasi, Pertumbuhan Ekonomi dan Investasi Terhadap Pengangguran di Provinsi Jawa Tengah. *Skripsi*. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang.

Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah. 2014. Jakarta: Pemerintahan Negara Republik Indonesia.

Undang Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. 2009. Jakarta: Pemerintahan Negara Republik Indonesia.

Utami, Triani Ayu. (2014). Analisis Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya Serta Kontribusinya Terhadap Pendapatan Asli Daerah Provinsi Jawa Tengah. *Skripsi*. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.

Yuwono, Jennie. (2015). *Peramalan Sumber-Sumber Earmarking Penerimaan Daerah (Studi Kasus: Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota di Kota Bandung)*. *Jurnal*. Bandung: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.