

**PENGARUH PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO SEKTOR
TRANSPORTASI, JUMLAH PENDUDUK, DAN JUMLAH KENDARAAN
BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR DI 6 (ENAM) PROVINSI PULAU SUMATERA TAHUN
2015-2020**

SKRIPSI

Diajukan kepada Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan
Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa untuk di seminarkan.



Disusun oleh:

ARDIAN WAHYUDI

NIM: 5553160079

**KONSENTRASI EKONOMI PUBLIK
JURUSAN ILMU EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
2022**

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ardian Wahyudi

NIM : 5553160079

Jurusan : Ilmu Ekonomi Pembangunan

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi dengan judul:

“Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, Dan Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di 6 (Enam) Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2020” Saya tulis sebagai syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (SE) dari Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, seluruhnya merupakan hasil karya saya sendiri.

Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan Skripsi yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah di tuliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah dan etika penulisan karya ilmiah.

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian Skripsi ini bukan hasil karya saya sendiri atau adanya plagiat dalam bagian tertentu, saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik yang saya sandang dan sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan peraturan undang-undang yang berlaku.

Serang, 26 Oktober 2022



**PERSETUJUAN PENGESAHAN
PEMBIMBING DAN DEWAN PENGUJI**

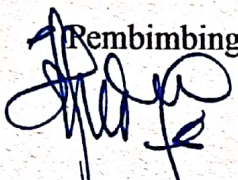
Skripsi dengan judul:
**PENGARUH PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO SEKTOR
TRANSPORTASI, JUMLAH PENDUDUK, DAN JUMLAH KENDARAAN
BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR DI 6 (ENAM) PROVINSI PULAU SUMATERA TAHUN 2015-
2020**

Telah diuji dalam sidang skripsi yang diselenggarakan oleh Jurusan Ilmu Ekonomi
Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
dan dinyatakan **LULUS**
Pada hari Jum'at, 24 Juni 2022 oleh Dewan Penguji.

Serang, 24 Juni 2022

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Indra Suhendra, SE., M.Si
NIP. 197702172008011016

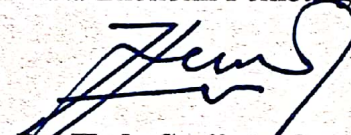

Umayatu Suiroh S, SE., M.Si
NIP. 197309242006042010

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis

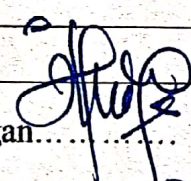
Ketua Jurusan
Ilmu Ekonomi Pembangunan


Dr.H. Akhmadi, SE.,M.M
NIP. 196511202002121002

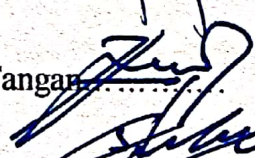

Dr. Hady Sutjipto, SE., M.Si
NIP. 197011052008121002

Dewan Penguji


Dr. Indra Suhendra, SE., M.Si
NIP. 197702172008011016

Tanggal 26/06/22 Tanda Tangan.....


Dr. Hady Sutjipto, SE., M.Si
NIP. 197011052008121002

Tanggal..... Tanda Tangan.....


Sayifullah, SE., M.Akt
NIP. 198204222008121003

Tanggal 19/8/22 Tanda Tangan.....


Nama	: Ardian Wahyudi
NIM	: 5553160079
Jurusan	: Ilmu Ekonomi Pembangunan
Jenjang Pendidikan	: Strata 1 (S1)

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh baik secara parsial maupun simultan dari variabel Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015- 2020. Data yang digunakan adalah data runtun waktu dari 2015-2020, Metode analisis yang digunakan yaitu analisis regresi linear berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial, variabel Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan jumlah kendaraan bermotor mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Pulau Sumatera Tahun 2015- 2020.

Kata kunci : Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, PDRB Sektor Transportasi Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor.

ABSTRACT

This study aims to determine how the influence of both the partial and simultaneous influence of the Gross Regional Domestic Product in the Transportation Sector, Population and Number of Motorized Vehicles on Motor Vehicle Tax Revenue in 6 (six) Provinces on the Island of Sumatra in 2015-2020. The data used are time series data from 2015-2020, the analytical method used is multiple linear regression analysis. The results of this study indicate that partially, the variables of the Gross Regional Domestic Product in the Transportation Sector, Population and the number of motorized vehicles have a positive and significant influence on Motor Vehicle Tax Revenue in 6 (six) Provinces on the Island of Sumatra in 2015-2020.

Keywords: Motor Vehicle Tax Revenue, GRDP of the Transportation Sector
Number of Population and Number of Motorized Vehicles.

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyang, saya panjatkan puja dan puji syukur atas kehadiran-Nya, yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan inayah-Nya kepada kita semua, selanjutnya dengan semangat dan kerja keras saya Alhamdulillah skripsi ini dapat dibuat dengan sebaik-baiknya, sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini tentang ” PENGARUH PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO SEKTOR TRANSPORTASI, JUMLAH PENDUDUK, DAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI 6 (ENAM) PROVINSI PULAU SUMATERA TAHUN 2015-2020”.

Dan harapan saya semoga skripsi ini dapat menambah pengetahuan dan pengalaman bagi saya dan para pembaca, untuk ke depannya dapat memperbaiki bentuk maupun menambah isi skripsi agar menjadi lebih baik lagi.

Terlepas dari semua itu, dalam skripsi ini sepenuhnya terdapat kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya. Oleh karena itu dengan tangan terbuka mempersilahkan untuk memberikan segala saran dan kritik dari pembaca agar skripsi ini dapat diperbaiki dengan lebih baik lagi.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan dari berbagai pihak yang telah mendoakan dan membantu dalam penyusunan skripsi ini, terimakasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya diberikan kepada kedua orang tua saya bapak Arbani dan ibu Robiyah yang sangat luar biasa tidak henti-hentinya mendukung, mendoakan dan membimbing saya agar menjadi anak yang berguna bagi Nusa Bangsa dan Agama. Dan tak lupa penulis menyampaikan terimakasih dan apresiasi kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Fatah Sulaiman, ST, MT selaku Rektor Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
2. Bapak Dr.H. Akhmadi, SE.,M.M selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

3. Bapak Dr. Hady Sutjipto, SE.,M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan yang selalu sabar dan tulus membimbing.
4. Bapak Rah Adi F Ginanjar, SE., MT selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi Pembangunan yang selalu sabar dan tulus membimbing.
5. Bapak Dr.Indra Suhendra, SE.,M.Si selaku pembimbing utama yang telah berkenan meluangkan waktu, tenaga, pikiran, kesabaran dan ketulusannya untuk memberikan bimbingan dan arahan dalam proses penyusunan skripsi ini.
6. Ibu Umayatu Suiroh S, SE.,M, Si selaku dosen pembimbing pendamping yang telah berkenan meluangkan waktu, tenaga, pikiran, kesabaran dan ketulusannya untuk memberikan bimbingan dan arahan dalam proses penyusunan skripsi ini.
7. Segenap dosen pengajar yang telah mengajarkan ilmu-ilmu kepada penulis dan para staf di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sultan Ageng Tirtayasa yang telah mempermudah dalam segala urusan kemahasiswaan.
8. Istri tercinta Yunia Fitri S.M yang telah berperan penting dalam penyusunan skripsi ini.
9. Serta tidak lupa dukungan dan doa dari keluarga besar yang sangat berarti dan membekas yang pada akhirnya memebrikan motivasi kepada penulis

Akhir kata saya berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita yang membaca skripsi ini. Semoga materi yang ada pada skripsi ini dapat dipahami dan dipelajari.

Serang, Agustus 2022

Ardian Wahyudi

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT.....	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	15
1.3 Tujuan Penelitian.....	15
1.4 Manfaat Penelitian.....	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	17
2.1 Konsep Variable Dependent.....	17
2.1.1 Pengertian Pajak.....	17
2.1.2 Manfaat dan Fungsi Pajak.....	18
2.1.3 Jenis Pajak.....	18
2.1.4 Pajak Daerah	20
2.2 Konsep variable independent	33
2.2.1 Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi.....	33
2.2.2 Jumlah Penduduk	39
2.2.3 Jumlah Kendaraan Bermotor.....	41
2.3 Kerangka pemikiran	42
2.4 Hipotesis Penelitian	44
BAB III METODE PENELITIAN.....	45
3.1 Metode Penelitian.....	45
3.1.1 Data Penelitian	45

3.1.2	Variable penelitian dan Operasionalisasi Variabel	46
3.2	Metode Analisis.....	49
3.3	Model analisis untuk Panel Data	49
3.4	Uji normalitas.	53
3.5	Uji Asumsi Klasik	54
3.5.1	Uji Multikolenearitas.	54
3.5.2	Uji Heteroskedastisitas.....	55
3.5.3	Uji Autokorelasi.....	56
3.6	Hipotesis Statistik.....	57
3.6.1	Uji Statistik t (Parsial).....	57
3.6.2	Uji Statistik F (Simultan)	59
3.6.3	Koefisien determinasi (R^2).....	60
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		62
4.1	Gambaran Umum	62
4.2	Perkembangan Variabel Penelitian	62
4.2.1	Perkembangan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.....	62
4.2.2	Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi.....	64
4.2.3	Perkembangan Jumlah Penduduk	65
4.2.4	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor.....	66
4.3	Hasil Analisis dan Estimasi Model Data Panel	68
4.3.1	Hasil pegujian pemilihan model.....	68
4.3.2	Hasil Estimasi Model	70
4.3.3	Hasil Uji Normalitas	72
4.4	Hasil Uji Asumsi Klasik.....	74
4.4.1	Hasil Uji Multikolinearitas.....	74
4.4.2	Hasil Uji Heteroskedastisitas	75
4.4.3	Hasil Uji Autokorelasi.....	76
4.5	Hasil Uji Hipotesis Statistik	77
4.5.1	Hasil Uji Statistik t (Parsial)	77
4.5.2	Hasil Uji Statistik F (Simultan).....	81

4.5.3 Hasil uji Koefisien determinasi (R^2)	83
4.6 Pembahasan	84
BAB V PENUTUP	88
5.1 Kesimpulan.....	88
5.2 Saran.....	89
DAFTAR PUSTAKA	90
LAMPIRAN.....	93

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Persen)	9
Table 2. 1 Data Studi Empiris	29
Table 2. 2 Kerangka Berpikir	43
Table 3. 1 Operasionalisasi Variabel.....	48
Table 4. 1 Hasil Uji Chow.....	69
Table 4. 2 Hasil Uji Hausman	70
Table 4. 3 Hasil Estimasi Regresi Data Panel.....	71
Table 4. 4 Hasil Uji Multikolinearitas.....	75
Table 4. 5 Hasil Uji Heteroskedastisitas	76
Table 4. 6 Hasil Uji Autokorelasi	77
Table 4. 7 Hasil Uji Statistik T.....	78
Table 4. 8 Hasil Uji Statistik F.....	82
Table 4. 9 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R ²).....	83

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 hasil uji normalitas	74
--	----

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1 1 Target Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2020 (dalam Rupiah) Sumber: Badan Pusat Statistika	7
Grafik 1 2 Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2020 (dalam Rupiah) Sumber: Badan Pusat Statistika.....	8
Grafik 1 3 Grafik PDRB Sektor Transportasi pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020	11
Grafik 1 4 Grafik Jumlah Penduduk pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020	12
Grafik 1 5 Grafik Jumlah Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020	14

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan merupakan suatu upaya pemanfaatan segala potensi yang dimiliki oleh masing-masing daerah, karena itu pembangunan lebih diarahkan ke daerah-daerah, sehingga pelaksanaan pembangunan tersebut diserahkan langsung pada tiap-tiap daerah, dalam rangka untuk mengatur rumah tangganya sendiri demi terwujudnya kesejahteraan dan kemakmuran di daerah tersebut.

Sejalan dengan pelaksanaan otonomi daerah, dibutuhkan pengeluaran daerah dalam rangka membiayai pembangunan di daerah. Pengeluaran daerah ini biasa disebut juga belanja daerah. Pulau Sumatera merupakan pulau yang kaya dengan hasil bumi. Dari lima provinsi kaya di Indonesia, tiga provinsi terdapat di pulau Sumatra, yaitu provinsi Aceh, Riau dan Sumatra Selatan. Hasil-hasil utama pulau Sumatra ialah kelapa sawit, tembakau, minyak bumi, timah, bauksit, batu bara dan gas alam. Hasil-hasil bumi tersebut sebagian besar diolah oleh perusahaan-perusahaan asing. Oleh karena itu setiap Provinsi yang ada di Pulau Sumatera (dalam hal ini ada 6 Provinsi) membutuhkan pengeluaran yang besar dalam rangka membiayai pembangunan daerahnya masing-masing.

Dalam rangka membiayai pembangunan daerah, pemerintah pasti mempunyai penerimaan daerah. Begitu pula dengan Provinsi-provinsi yang ada di Pulau Sumatra yang mana penerimaan daerah ini sangat penting dalam rangka membiayai pembangunan-pembangunan di daerahnya guna mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan, pelayanan,

pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan keistimewaan suatu daerah. Penerimaan daerah atau Pendapatan daerah dalam pelaksanaan desentralisasi memiliki beberapa sumber diantaranya dari Pendapatan Asli Daerah, Dana Perimbangan, Pinjaman Daerah, dan Lain-lain Pendapatan Daerah yang sah.

Pendapatan Asli Daerah merupakan salah satu indikator dalam mengukur tingkat kemandirian suatu daerah otonom dalam penyelenggaraan administrasi pemerintahan dan pembangunan. Pendapatan Asli Daerah merupakan pendapatan daerah yang sah yang dikelola daerah untuk mendukung pelaksanaan otonomi daerah. Semakin tinggi peranan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dalam pendapatan daerah merupakan cermin keberhasilan usaha-usaha atau tingkat kemampuan daerah dalam pembiayaan penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan (Suhendi, 2007). Pendapatan Asli Daerah (PAD) ini juga mempunyai beberapa sumber yaitu dari Hasil Pajak Daerah, Hasil Retribusi daerah, Hasil dari perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah.

Berikut ini adalah beberapa pengertian pajak menurut beberapa sumber. Menurut (Mardiasmo, 2018) Pajak merupakan iuran yang dibayarkan oleh rakyat kepada negara yang masuk dalam kas negara yang melaksanakan pada undang-undang serta pelaksanaannya dapat dipaksakan tanpa adanya balas jasa. Iuran tersebut digunakan oleh negara untuk melakukan pembayaran atas kepentingan umum untuk melakukan pembayaran atas kepentingan umum. Menurut (Dr.

Rochmat Soemitro, 2013) Pajak adalah iuran rakyat kepada kas Negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tiada mendapat jasa timbul (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan digunakan untuk membayar pengeluaran umum. Menurut (Dr.P.J.A. Andriani, 2014) pajak adalah iuran kepada Negara (yang dapat dipaksakan) yang terhutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk, dan yang gunanya untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum yang berhubungan dengan tugas negara yang menyelenggarakan pemerintah.

Dari ketiga uraian mengenai pengertian pajak tersebut dapat dirangkum pengertiannya sebagai berikut: Pajak adalah pungutan wajib yang dibayar rakyat untuk negara dan akan digunakan untuk kepentingan pemerintah dan masyarakat umum.

Pajak daerah merupakan iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada pemerintah daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk digunakan dalam membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah. Menurut (Tony Marsyahrul, 2005) pajak daerah adalah pajak yang dikelola oleh pemerintah daerah (baik pemerintah daerah Tingkat I maupun pemerintah daerah Tingkat II) dan hasilnya dipergunakan untuk membiayai pengeluaran rutin dan pembangunan daerah (APBD). Pajak daerah adalah peralihan kekayaan dari pihak rakyat kepada kas daerah untuk membiayai pengeluaran rutin dan surplusnya yang digunakan untuk investasi publik. Pajak

daerah adalah pungutan daerah menurut peraturan yang ditetapkan sebagai badan hukum publik dalam rangka membiayai rumah tangganya. Dengan kata lain pajak daerah adalah pajak yang wewenang pungutannya ada pada daerah dan pembangunan daerah (Kaho Josef Riwu, 2002).

Dari ketiga uraian mengenai pengertian pajak daerah tersebut dapat dirangkum pengertiannya sebagai berikut: Pajak daerah merupakan bagian dari pendapatan asli daerah yang terbesar, penerimaan dari pajak ini digunakan untuk pembiayaan penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan daerah. Peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu daerah juga mampu menarik minat investor di daerah sehingga penerimaan pajak daerah akan semakin meningkat yang selanjutnya akan digunakan oleh pemerintah daerah untuk memberikan pelayanan publik yang memadai sehingga hal ini akan meningkatkan belanja modal daerah.

Salah satu pajak daerah yang penerimaannya tergolong besar yaitu Pajak Kendaraan Bermotor. Pajak Kendaraan Bermotor memiliki potensi yang semakin meningkat seiring dengan kemajuan teknologi dan standar kebutuhan sekunder menjadi primer. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 dijelaskan bahwa Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor sendiri adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan.

Pajak Kendaraan Bermotor dapat menambah serta menunjang pemasukan anggaran rumah tangga daerah. Dilihat dari perkembangan teknologi dimasa sekarang ini, manusia pasti memerlukan sarana dan prasarana khususnya sarana transportasi guna mempermudah segala aktivitas sehari-harinya, sehingga kebutuhan kendaraan bermotor semakin meningkat setiap tahunnya seakan kendaraan bermotor yang awalnya merupakan kebutuhan tersier mulai beranjak menjadi kebutuhan sekunder atau bahkan kebutuhan primer. Hampir setiap rumah pasti dapat kita jumpai kendaraan bermotor, baik itu kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat dan hampir semua aktivitas pekerjaan yang dilakukan tidak luput dari penggunaan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, Pajak Kendaraan Bermotor otomatis menjadi salah satu primadona dalam memberikan pemasukan dan pendapatan daerah yang cukup besar dari pada jenis-jenis pajak daerah lainnya.

Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor didasarkan pada ketentuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 pasal 3-8 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Penerapan pajak kendaraan bermotor pada suatu daerah provinsi didasarkan pada peraturan daerah provinsi yang bersangkutan yang merupakan landasan hukum operasional dalam teknis pelaksanaan pengenaan dan pemungutan pajak kendaraan bermotor di daerah provinsi yang bersangkutan serta keputusan gubernur yang mengatur tentang pajak kendaraan bermotor sebagai aturan pelaksanaan peraturan daerah tentang pajak kendaraan bermotor pada provinsi dimaksud.

Dari sekian banyaknya permasalahan yang dihadapi oleh suatu perekonomian, penerimaan pajak kendaraan bermotor menjadi salah satu permasalahan yang penting untuk ditemukan solusinya, atau diidentifikasi faktor penyebabnya. Berikut ini adalah beberapa hal yang dapat terjadi apabila masalah penerimaan pajak kendaraan bermotor terjadi di suatu wilayah menurut beberapa sumber.

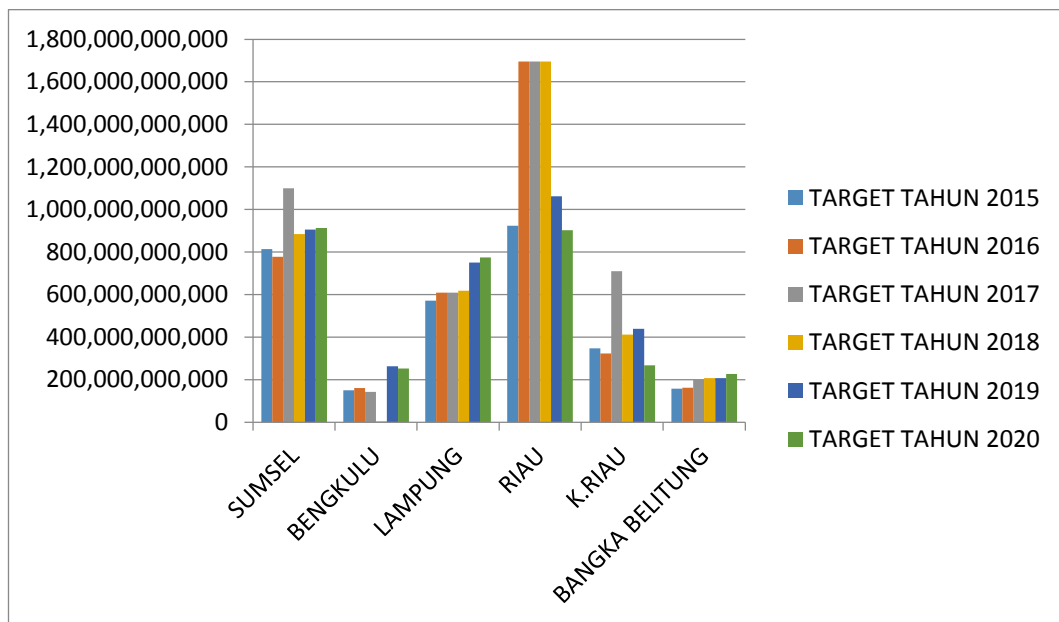
Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Surya Rahayuanti, Lewi Malisan, Anisa Kusumawardani dengan judul Analisis Target dan Realisasi Pajak Daerah dengan menyimpulkan bahwa salah satu penyebab penerimaan pajak kendaraan bermotor menurun atau tidak tercapainya target penerimaan adalah keterlambatan masyarakat dalam proses pembayaran pajak. Karena tidak sedikit masyarakat yang lupa dengan tanggal jatuh tempo pembayaran pajak.

Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh penelitian yang dibuat oleh Munawir, 2017. yang berjudul “Variabel Ekonomi Makro yang mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Aceh”, dengan kesimpulan jumlah penduduk, PDRB, inflasi berpengaruh positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Lalu penelitian yang dilakukan oleh penelitian yang dibuat oleh Agustina, 2020. dengan judul “Determinan Pertumbuhan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Barat” menyimpulkan bahwa jumlah kendaraan bermotor berpengaruh dan signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Barat.

Dari beberapa uraian mengenai dampak dari penerimaan pajak kendaraan bermotor tersebut, dapat dirangkum bahwa penerimaan pajak kendaraan bermotor

akan menyebabkan atau berdampak pada Kondisi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2020 karena membutuhkan pengeluaran yang besar dalam rangka membiayai pembangunan daerahnya masing-masing yang akan ditunjukkan melalui data perkembangan target Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) sebagai berikut:

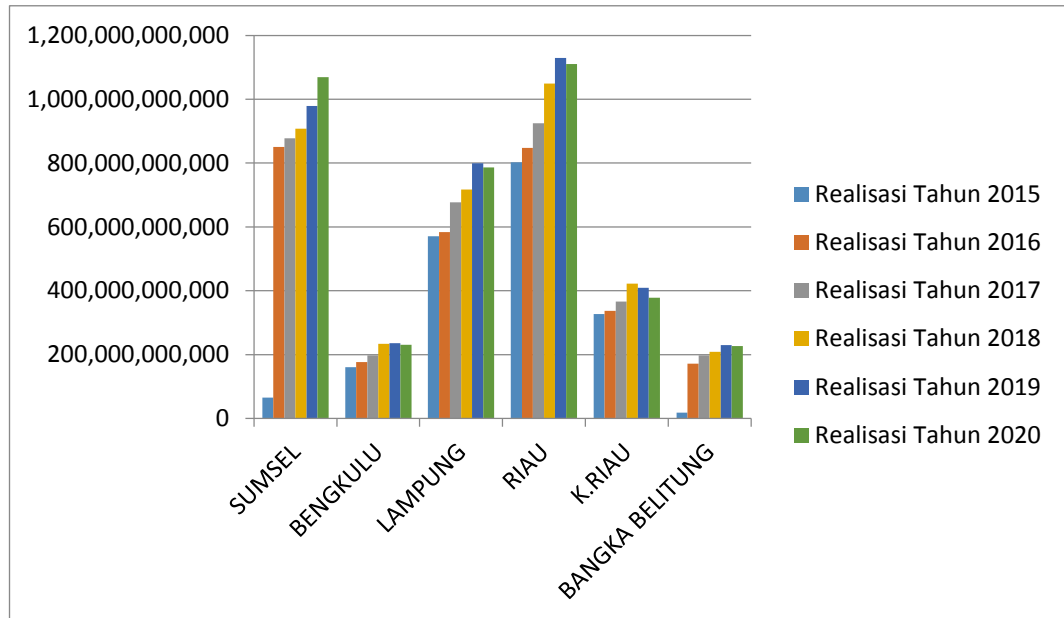


Sumber: Badan Pusat Statistika

Grafik 1.1 Target Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2020 (dalam Rupiah)

Dari Grafik 1.1 diatas terlihat bahwa target penerimaan pajak kendaraan bermotor menurut 6 provinsi di pulau Sumatera Tahun 2015-2020 di setiap tahun mengalami fluktuatif . Untuk Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor tertinggi yaitu berada pada Provinsi Riau dengan Penerimaan diatas 1 Triliyun Rupiah setiap tahunnya, sedangkan untuk penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor terendah yaitu berada pada Provinsi Bengkulu dengan penerimaan dibawah 400 Milyar Rupiah setiap Tahunnya dari tahun 2015-2020.

Berikut adalah data realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor menurut 6 provinsi di pulau Sumatera pada Tahun 2015-2020 sebagai berikut:



Sumber: Badan Pusat Statistika

Grafik 1.2 Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2020 (dalam Rupiah)

Dari Grafik 1.2 diatas terlihat bahwa realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor menurut 6 provinsi di pulau Sumatera tahun 2015-2020 di setiap tahun mengalami fluktuatif . Untuk Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor tertinggi yaitu berada pada Provinsi Riau dengan Penerimaan diatas 1 Triliyun Rupiah setiap tahunnya, sedangkan untuk penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor terendah yaitu berada pada Provinsi Bengkulu dengan penerimaan dibawah 400 Milyar Rupiah setiap Tahunnya dari tahun 2015-2020.Pemerintah telah menetapkan anggaran atau target setiap tahunnya dan pada realisasinya masih ada yang belum sesuai dengan target tersebut. hal tersebut perlu diketahui mengapa bisa terjadi.

Pajak Kendaraan Bermotor sebagai salah satu sumber penerimaan pajak Provinsi terbesar tentunya mempunyai kontribusi yang besar juga terhadap Penerimaan Pendapatan Asli Daerah. Berikut ini merupakan kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Tabel 1. 1 Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Persen)

Provinsi	Tahun					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sumatera selatan	96,9%	66,6%	76,15%	74,28%	76,33%	70%
Bengkulu	64%	76%	75,38%	73,28%	71,44%	67,6%
Lampung	55,5%	75,34%	75,36%	75%	73,5%	72,32%
Riau	69,24%	72,75%	72,5%	70,9%	68,3%	67%
Kepulauan riau	78%	67,6%	66,6%	65,5%	68,5%	68,5%
Bangka belitung	96,4%	70,2%	72,2%	75,5%	72,3%	67%

Sumber: Badan Pusat Statistika

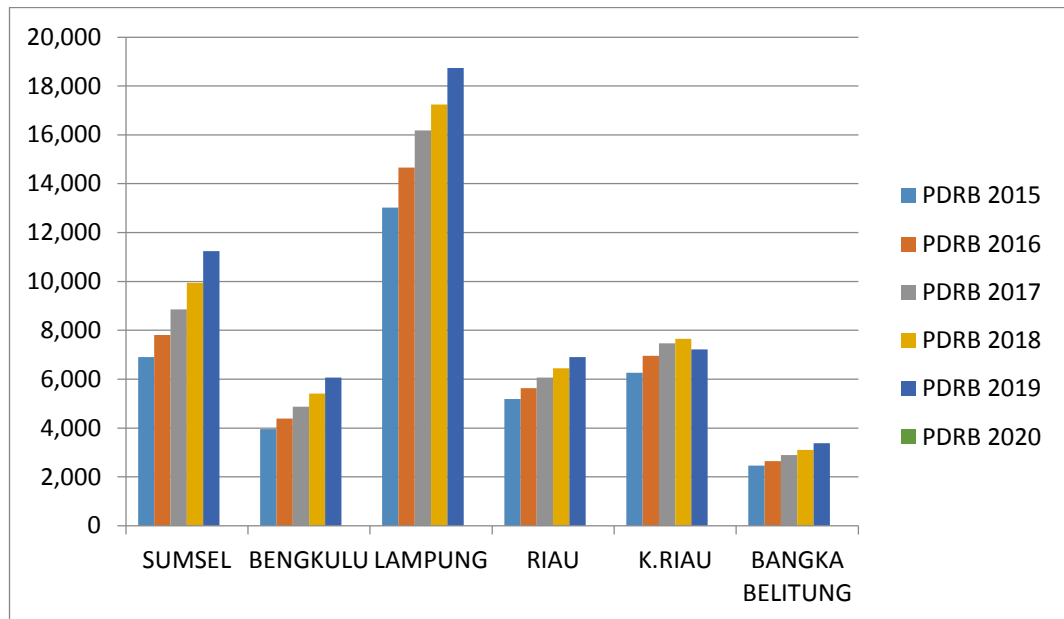
Berdasarkan data kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap PAD pada tabel 1.1. diatas dapat dilihat bahwa Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera mengalami fluktuasi setiap tahunnya, namun walaupun begitu Pajak Kendaraan Bermotor mempunyai kontribusi yang cukup besar terhadap Pendapatan Asli Daerah. Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terbesar yaitu berada pada Provinsi Sumatera Selatan dengan Kontribusi diatas 66% terhadap Pendapatan

Asli Daerah setiap tahunnya. Sedangkan kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terendah yaitu berada di Provinsi Kepulauan Riau dengan kontribusi dibawah 80% terhadap Pendapatan Asli Daerah pada tahun 2015-2020.

Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi suatu wilayah atau provinsi dalam periode tertentu ditunjukkan oleh data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), baik atas harga konstan maupun atas dasar harga berlaku. Menurut Badan Pusat Statistik produk domestik regional bruto adalah sebagai jumlah nilai tambah bruto yang dihasilkan oleh unit usaha dalam suatu wilayah domestik. Atau merupakan jumlah hasil seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh kegiatan ekonomi dalam suatu wilayah. Jika PDRB suatu daerah meningkat maka kemampuan daerah dalam membayar pajak (ability to pay) pajak juga akan meningkat.

Dalam penyajiannya Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) disusun dalam dua bentuk yaitu (i) atas dasar harga konstan; yaitu PDRB yang didasarkan atas dasar harga pada tahun tertentu sebagai patokan tahun dasar dan unsur inflasi ditiadakan, dan (ii) atas dasar harga berlaku; yaitu PDRB yang didasarkan atas dasar harga pasar yang berlaku pada tahun yang bersangkutan, namun didalamnya masih ada unsur inflasinya. Produk domestik regional bruto atas dasar harga konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun sedangkan produk domestik regional bruto atas dasar harga berlaku digunakan untuk menunjukkan besarnya struktur perekonomian dan peranan sektor ekonomi.

Berikut ini merupakan data dan Grafik PDRB Sektor Transportasi pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020:



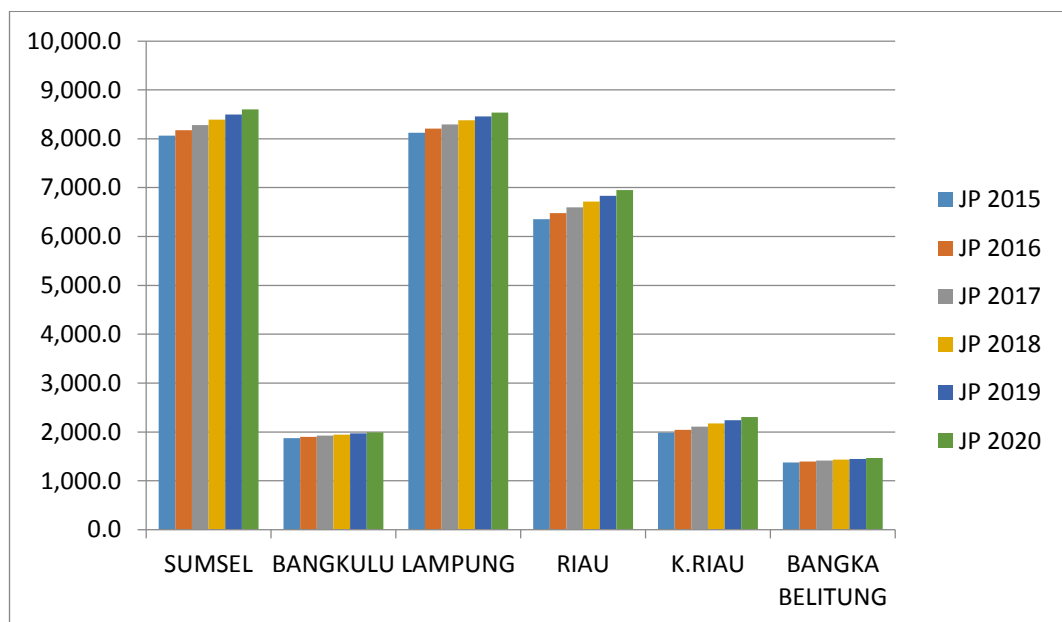
Sumber : Badan Pusat Statistik

Grafik 1 3 Grafik PDRB Sektor Transportasi pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Triliun Rupiah)

Berdasarkan data dan grafik PDRB Sektor Transportasi diatas dapat dilihat bahwa PDRB Sektor Transportasi pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera mengalami kenaikan setiap tahunnya dari Tahun 2015-2020. Untuk Penerimaan PDRB Sektor Transportasi tertinggi yaitu berada pada Provinsi Lampung dengan penerimaan PDRB Sektor Transportasi diatas 50 triliyun rupiah pada tahun 2020 dan diatas Rp.13 Triliyun rupiah pada tahun 2015-2020. Untuk Penerimaan PDRB Sektor Transportasi tertinggi selanjutnya yaitu berada pada Provinsi Sumsel, disusul Provinsi Kepulauan Riau, Provinsi Riau, dan Provinsi Bengkulu. Provinsi Bangka Belitung sendiri menempati posisi sebagai penerima PDRB Sektor Transportasi terendah dengan penerimaan dibawah 4 triliyun rupiah pada tahun 2015-2020.

Indikator selanjutnya yang mempengaruhi penerimaan pajak Kendaraan Bermotor yaitu Jumlah Penduduk. Pengertian penduduk sendiri yaitu semua orang yang berdomisili di suatu wilayah selama enam bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari enam bulan akan tetapi mempunyai tujuan untuk menetap. Jadi dengan kata lain, penduduk merupakan kumpulan manusia yang menempati wilayah tertentu dan dalam waktu tertentu. Jumlah penduduk dalam setiap negara atau daerah pada setiap waktu selalu mengalami penambahan dan pengurangan. Perubahan jumlah penduduk ini dikarenakan adanya kelahiran (Fertilitas), kematian (Mortalitas), dan migrasi.

Berikut ini merupakan data dan Grafik Jumlah Penduduk pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020:



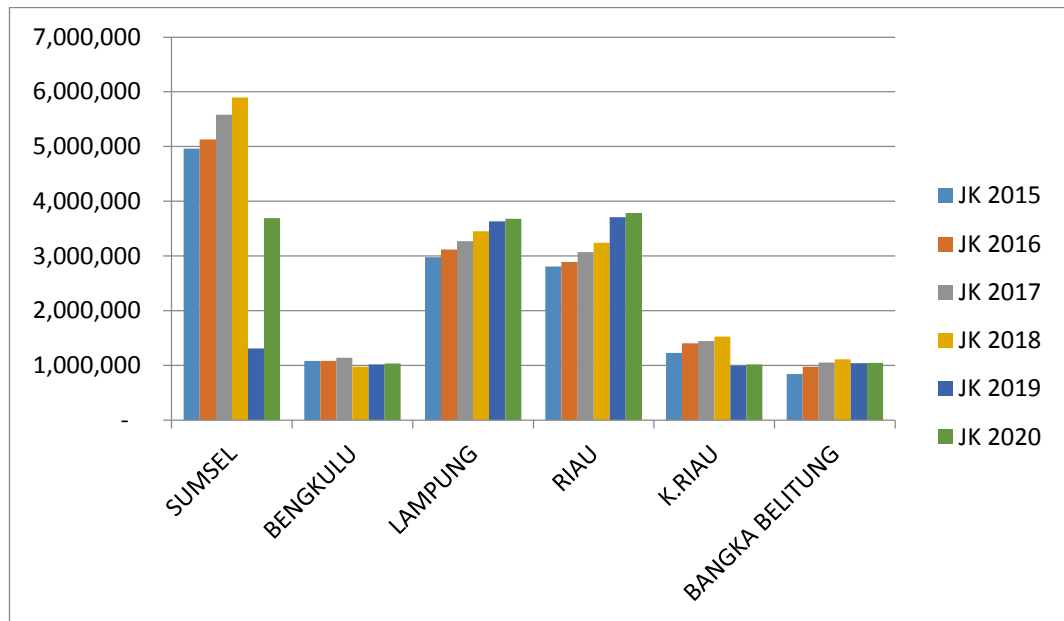
Sumber : Badan Pusat Statistik

Grafik 1 4 Grafik Jumlah Penduduk pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Juta Jiwa)

Berdasarkan data dan grafik jumlah penduduk tersebut dapat dilihat bahwa jumlah penduduk pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera mengalami kenaikan setiap tahunnya pada tahun 2015-2020. Provinsi dengan jumlah penduduk tertinggi berada di Sumatera Selatan dengan jumlah penduduk diatas 8 juta jiwa per tahun, sedangkan Provinsi dengan jumlah penduduk terendah berada di Provinsi Bangka Belitung yang mempunyai jumlah penduduk kurang dari 1,5 juta jiwa per tahun periode tahun 2015-2020.

Salah satu faktor yang tidak dapat Dipisahkan dari pajak kendaraan bermotor adalah Jumlah Kendaraan Bermotor, pada era saat ini kendaraan bermotor seolah menjadi kebutuhan yang penting bagi masyarakat karena merupakan alat transportasi yang mempermudah segala aktivitasnya. Semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor maka meningkat pula pendapatan daerah dari sector pajak kendaraan bermotor, karena ketika masyarakat menggunakan kendaraan untuk mobilitas kehidupan sehari-hari maka secara bersamaan penerimaan pajak kendaraan bermotor akan meningkat. Miftah, 2018.

Berikut ini merupakan data dan Grafik Jumlah Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020:



Sumber : Badan Pusat Statistik

Grafik 1 5 Grafik Jumlah Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Juta Unit)

Berdasarkan data dan grafik jumlah kendaraan bermotor tersebut dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera mengalami Fluktuatif setiap tahunnya periode tahun 2015-2020. Provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor tertinggi berada di Provinsi Sumatera Selatan dengan jumlah kendaraan bermotor diatas 4 juta unit setiap tahunnya, sedangkan Provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor terendah berada di Provinsi Bangka belitung dengan jumlah kendaraan bermotor kurang dari 1,2 juta unit pada tahun 2015-2020.

Masalah Berdasarkan latar belakang yang diuraikan sebelumnya, maka peneliti menentukan judul penelitian sebagai berikut “Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan

Bermotor Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) Di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2020”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti menentukan kalimat pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor secara parsial terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2020?
2. Bagaimana Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor secara simultan Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2020?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor secara parsial Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.
2. Untuk mengetahui bagaimana Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor secara simultan Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini terdiri dari manfaat secara keilmuan dan manfaat secara praktis. Berikut ini adalah manfaat dari penelitian ini:

1. Manfaat Keilmuan

- a. Penelitian ini diharapkan memberi kontribusi ilmiah pada kajian tentang penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PPKB) di 6 provinsi pulau Sumatera tahun 2015-2020 dan riset ini diharapkan mampu sebagai tambahan informasi baru bagi masyarakat dan mahasiswa/i yang ingin melakukan penelitian.
- b. Sebagai bahan studi bagi mahasiswa/i fakultas ekonomi dan bisnis khusus nya bagi departemen ekonomi pembangunan ingin melakukan penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai bahan informasi bagi masyarakat tentang Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.
- b. Penelitian ini juga di ambil sebagai bahan pertimbangan pemerintah dalam membuat dan pengambilan kebijakan khususnya kebijakan dalam meningkatkan pendapatan asli daerah agar lebih optimal dalam mendorong pemerataan penerimaan pajak kendaraan bermotor di Indonesia pada umumnya dan pada tingkat provinsi di pulau Sumatera khususnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Variable Dependent

2.1.1 Pengertian Pajak

Menurut (Mardiasmo, 2018), Pajak merupakan iuran yang dibayarkan oleh rakyat kepada negara yang masuk dalam kas negara yang melaksanakan pada undang-undang serta pelaksanaannya dapat dipaksakan tanpa adanya balas jasa. Iuran tersebut digunakan oleh negara untuk melakukan pembayaran atas kepentingan umum untuk melakukan pembayaran atas kepentingan umum.

Menurut (Dr. Rochmat Soemitro, 2013). Pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan Undang-Undang (yang dapat dipaksakan) dengan tidak mendapat jasa timbal (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan digunakan untuk membayar pengeluaran umum.

Menurut (Dr.P.J.A. Andriani, 2014), pajak adalah iuran kepada negara (yang dapat dipaksakan) yang terhutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk, dan yang gunanya untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum yang berhubungan dengan tugas negara yang menyelenggarakan pemerintah. Dari ketiga uraian mengenai pengertian pajak tersebut, dapat dirangkum pengertiannya sebagai berikut. Pajak adalah pungutan wajib yang dibayar rakyat untuk negara dan akan digunakan untuk kepentingan pemerintah dan masyarakat umum.

2.1.2 Manfaat dan Fungsi Pajak

Manfaat dari pajak yang terkumpul tidak akan secara langsung dapat dinikmati oleh wajib pajak, karena pajak digunakan untuk kepentingan umum bukan individual karena di gunakan untuk keperluan negara serta untuk kemakmuran rakyat.

Pajak memiliki beberapa fungsi dalam kehidupan negara dan masyarakat. Fungsi pajak dapat dibagi menjadi 2 yaitu:

a. Fungsi Budgetair (Sumber Keuangan Negara)

Pajak mempunyai fungsi budgetair, artinya pajak merupakan salah satu sumber penerimaan pemerintah untuk membiayai pengeluaran baik rutin maupun pembangunan.

b. Fungsi Regureland (Pengatur)

Pajak mempunyai fungsi pengatur, artinya pajak sebagai alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijakan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi, serta mencapai tujuan-tujuan tertentu di luar bidang keuangan (Thomas Nadeak and Eva Sunasti, 2019).

2.1.3 Jenis Pajak

Terdapat berbagai jenis pajak yang dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu pengelompokan menurut golongan, menurut sifat dan menurut lembaga pemungutnya.

1. Menurut Golongannya

Pajak dikelompokkan menjadi dua:

- a. Pajak langsung, pajak yang harus dipikul atau ditanggung sendiri oleh wajib pajak harus menjadi beban wajib pajak yang bersangkutan.
- b. Pajak tidak langsung, pajak yang pada akhirnya dapat dibebankan atau dilimpahkan kepada orang lain atau pihak ketiga. Pajak tidak langsung terjadi jika terdapat suatu kejadian, peristiwa, atau perbuatan yang menyebabkan terutangnya pajak, misalnya terjadi penyerahan barang atau jasa.

2. Menurut sifat

Pajak dapat dikelompokkan menjadi dua. Berikut ini penjelasannya.

- a. Pajak subjektif, pajak yang pengenaannya memperhatikan keadaan pribadi wajib pajak atau pengenaan pajak yang memperhatikan keadaan subjeknya.
- b. Pajak objektif, pajak yang pengenaannya memperhatikan objeknya, baik berupa benda, keadaan, perbuatan, maupun peristiwa yang mengakibatkan keadaan pribadi subjek pajak (wajib pajak) dan tempat tinggal.

3. Menurut lembaga pemungutan

Pajak dikelompokkan menjadi dua, berikut penjelasannya:

- a. Pajak negara (pajak Pusat), pajak yang dipungut oleh pemerintah pusat dan digunakan untuk membiayai rumah tangga negara pada umumnya.

- b. Pajak daerah, pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah, baik daerah tingkat I (Pajak Provinsi) maupun daerah tingkat II (Pajak Kabupaten/ Kota), dan digunakan untuk membiayai rumah tangga daerah masing-masing. Pajak daerah diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009.

2.1.4 Pajak Daerah

1) Pengertian Pajak Daerah

Secara umum pajak adalah pungutan dari masyarakat oleh negara (pemerintah) berdasarkan Undang-Undang yang bersifat dapat dipaksakan dan terutang oleh yang wajib membayanya dengan tidak mendapat prestasi kembali (kontra prestasi/balas jasa) secara langsung, yang hasilnya digunakan untuk membiayai pengeluaran negara dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan. Hal ini menunjukkan bahwa pajak adalah pembayaran wajib yang dikenakan berdasarkan Undang-Undang yang tidak dapat dihindari bagi yang berkewajiban dan bagi mereka yang tidak mau membayar pajak dapat dilakukan paksaan. Dengan demikian, akan terjamin bahwa kas negara selalu berisi uang pajak. Selain itu, pengenaan pajak berdasarkan Undang-Undang akan menjamin adanya keadilan dan kepastian hukum bagi pembayar pajak sehingga pemerintah tidak dapat sewenang-wenang menetapkan besarnya pajak.

Menurut Mardiasmo (2009 ; 21), pajak adalah kontribusi wajib kepada negara yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa

berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan negara bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Sedangkan pajak daerah itu sendiri menurut Undang-Undang No. 28 Tahun 2009, yang selanjutnya disebut pajak adalah kontribusi wajib 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. Dari definisi di atas, penulis dapat menarik suatu kesimpulan bahwa pajak daerah adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerahnya tanpa imbalan yang langsung dapat dirasakan, yang bersifat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah setempat.

2) Jenis-Jenis Pajak Daerah

Pasal 2 ayat (1) dan (2) di dalam Undang - undang No. 28 Tahun 2009 disebutkan bahwa jenis pajak daerah yaitu sebagai berikut ini.

Jenis pajak provinsi terdiri dari :

1. Pajak Kendaraan Bermotor;
2. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor;
3. Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor;
4. Pajak Air Permukaan; dan
5. Pajak Rokok.

Menurut Siahaan (2010;64) pajak kabupaten atau kota yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 adalah sebagai berikut:

- 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

Dari jenis pajak Kabupaten atau Kota dapat tidak memungut salah satu dari beberapa jenis pajak yang telah ditentukan apabila potensi pajak di daerah kabupaten atau kota tersebut dipandang kurang memadai. Dari jenis pajak, kabupaten atau kota dapat tidak memungut salah satu dari beberapa jenis pajak yang telah ditentukan apabila potensi pajak di daerah kabupaten atau kota tersebut dipandang kurang memadai.

Tarif untuk setiap jenis pajak sebagaimana dasar hukum pemungutan pajak daerah yang telah diatur dalam Undang-Undang No.28 Tahun 2009 adalah sebagai berikut ini :

1. Tarif pajak kendaraan bermotor pribadi ditetapkan sebagai berikut ini:

- a. Untuk kepemilikan kendaraan bermotor pertama paling rendah sebesar 1% (satu persen) dan paling tinggi sebesar 2% (dua persen);
- b. Untuk kepemilikan kendaraan bermotor kedua dan seterusnya tarif dapat ditetapkan secara progresif paling rendah sebesar 2% (dua persen) dan paling tinggi sebesar 10% (sepuluh persen);
2. Tarif pajak kendaraan bermotor angkutan umum, ambulans, pemadam kebakaran, sosial keagamaan, lembaga sosial dan keagamaan, Pemerintah/TNI/POLRI, Pemerintah Daerah, dan Kendaraan lain yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah, ditetapkan paling rendah sebesar 0,5% (nol koma lima persen) dan paling tinggi sebesar 2% (dua persen);
3. Tarif pajak kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan paling rendah 0,1% dan paling tinggi sebesar 0,2%;
4. Tarif bea balik nama kendaraan bermotor ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut.
 - a. Penyerahan pertama ditetapkan sebesar 20%; dan
 - b. Penyerahan kedua dan seterusnya ditetapkan sebesar 1%;
5. Khusus untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum, tarif pajak yang ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut.
 - a. Untuk penyerahan pertama, tarif pajak ditetapkan sebesar 0,75%;
dan

- b. Untuk penyerahan kedua dan seterusnya, tarif pajak ditetapkan sebesar 0,075%

2.1.5 Pajak Kendaraan Bermotor

Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2015 tentang perubahan peraturan daerah Nomor 8 Tahun 2010 tentang pajak kendaraan bermotor kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda berserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berpungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga bergerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat berat dan alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor yang tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air. Pajak kendaraan bermotor, dipungut pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. (Ferdian, 2019)

Pemungutan pajak kendaraan bermotor dewasa ini didasarkan pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Pasal 3-8. Pajak kendaraan bermotor diperhitungkan besarnya dari jenis kendaraan, merk, tipe, tahun pembuatan. Besarnya pokok PKB yang terutang sesuai dengan Peraturan daerah provinsi Sulawesi Utara No. 7 Tahun 2011 tentang pajak daerah yang dapat dihitung yang menggunakan rumus sebagai berikut:

$$PKB = \frac{\text{TARIF PAJAK} \times \text{Dasar Pengenaan Pajak}}{\text{TARIF PAJAK (Nilai Jual Kendaraan Bermotor} \times \text{BOBOT)}}$$

(Sumber Klikpajak.id)

a. Tata cara pembayaran pajak kendaraan bermotor

Pajak kendaraan bermotor terutang harus dilunasi atau dibayar sekaligus dimuka untuk masa 12 (dua belas) bulan. PKB dilunasi selambat-lambatnya 30 hari sejak diterbitkan SKPD (Surat Ketetapan Pajak Daerah), SKPDKB (Surat Ketetapan Pajak Daerah Kurang Bayar), SKPDKBT (Surat Ketetapan Pajak Daerah Kurang Bayar Tambahan), STPD (Surat Tagihan Pajak Daerah), surat keputusan pembetulan, surat keputusan keberatan, dan putusan banding yang menyebabkan jumlah pajak yang harus dibayar bertambah. Pembayaran pajak kendaraan bermotor dilakukan ke kas daerah bank, atau tempat lain yang ditunjuk oleh gubernur, dengan menggunakan surat setoran pajak daerah.

b. Sanksi pajak kendaraan bermotor

Wajib pajak yang melakukan pembayaran pajak diberikan tanda bukti pelunasan atau pembayaran pajak dan Penning. Wajib pajak yang terlambat melakukan pembayaran pajak akan dikenakan sanksi yaitu:

- a) Keterlambatan pembayaran pajak yang melampaui saat jatuh tempo yang ditetapkan dalam SKPD dikenakan sanksi administrasi berupa denda sebesar 25% dari pokok pajak.
- b) Keterlambatan pembayaran pajak sebagai mana ditetapkan dalam SKPD yang melampaui 15 hari setelah jatuh tempo dikenakan sanksi administrasi sebesar 2% sebulan dihitung dari pajak yang kurang atau terlambat bayar untuk jangka waktu paling lama 24 bulan dihitung sejak saat terhutangnya pajak.

2.1.6 Faktor – faktor yang mempengaruhi pajak kendaraan bermotor

Adapun penelitian yang telah dilakukan sebelumnya sehingga dapat dijadikan rujukan yang relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis untuk menjadi referensi antara lain :

1. Penelitian yang dibuat oleh Nita Darmasari 2005 yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi pajak kendaraan bermotor di Sumatera Selatan”, dengan kesimpulan Pendapatan Perkapita, tarif pajak, Jumlah Kendaraan Bermotor, inflasi berpengaruh positif terhadap penambahan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.
2. Ni Nyoman Pande Ariasih, I Made Suyana Utama, dan I G A P Wirathi (2011), Pengaruh Jumlah Penduduk Dan PDRB Per Kapita Terhadap Penerimaan PKB Dan BBNKB Serta Kemandirian Keuangan Daerah Provinsi Bali Tahun 1991-2010, hasil kesimpulannya menjelaskan bahwa $X_1 = -/$ tidak signifikan dan $X_2 = -/$ tidak signifikan
3. Yuskar (2014), Analisis epektifitas dan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di sumatera barat, hasil kesimpulannya menjelaskan bahwa $X_1 = +/$ signifikan, $X_2 = +/$ signifikan dan $X_3 = -/$ signifikan.
4. Penelitian yang dibuat oleh (Ayu Triani Utami, 2014) dengan judul Analisis Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-faktor yang mempengaruhinya serta Kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah di Provinsi Jawa Tengah dengan menyimpulkan bahwa $X_1 = +/tdk$ signifikan , $X_2 = +/Signifikan$, $X_3 = +/Signifikan$.

5. Penelitian yang dibuat oleh (LUKMAN, 2015) dengan judul Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pajak Kendaraan Bermotor di Kabupaten Pangkep dengan menyimpulkan bahwa $X_1 = \text{signifikan}$, $X_2 = +/\text{Signifikan}$, $X_3 = +/\text{Signifikan}$.
6. Penelitian yang dibuat oleh (Ratnasari, 2016) dengan judul “Analisis Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Sulawesi Tenggara”, dengan kesimpulan Jumlah Kendaraan Bermotor, PDRB Per Kapita, Mutasi Kendaraan Masuk berpengaruh positif terhadap penambahan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Sedangkan Tunggakan Pajak Kendaraan Bermotor Tidak Berpengaruh signifikan terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.
7. Penelitian yang dibuat oleh (Munawir, 2017) yang berjudul “Variabel Ekonomi Makro yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik nama Kendaraan Bermotor di Aceh”, dengan kesimpulan Jumlah Penduduk, PDRB, Inflasi Berpengaruh Positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.
8. Penelitian yang dibuat oleh (Yunimiartiningsih, 2017) yang berjudul “Pengaruh Jumlah Hotel, Jumlah Wisatawan, Pendapatan Per Kapita dan PDRB terhadap Penerimaan Pajak Daerah Terhadap Penerimaan Pajak Daerah di Provinsi Jawa Timur tahun 2012-2016”, dengan kesimpulan Jumlah Hotel dan Pendapatan Per Kapita berpengaruh Positif Signifikan terhadap penambahan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sedangkan Jumlah Wisatawan dan PDRB tidak berpengaruh signifikan terhadap penambahan Penerimaan Pajak Kendaraan.

9. Penelitian yang dilakukan (Miftah, 2018) dengan judul “Pengaruh Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Kota Yogyakarta”, dengan kesimpulan Jumlah Dan Mutasi Kendaraan Bermotor berpengaruh positif signifikan terhadap penambahan Penerimaan Pajak Daerah.
10. Penelitian yang dibuat oleh (Lia Kartika, Abd. Rahim, 2018) dengan judul Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan dengan menyimpulkan bahwa X1: signifikan, X2: signifikan, X3: signifikan.
11. Penelitian yang dibuat oleh (Oktavia, Safri and Vyn Amzar, 2019) dengan judul Faktor-faktor yang mempengaruhi tunggakan pajak kendaraan bermotor Kabupaten Tanjung Jabung Barat (studi kasus: Kecamatan Tungkal Ilir) dengan menyimpulkan bahwa X1 = signifikan , X2 = +/-tidak Signifikan, X3 = +/-tidak Signifikan.
12. Penelitian yang dibuat oleh (Carlyn, 2020) dengan judul analisis penerimaan pajak kendaraan bermotor sebelum dan sesudah penerapan sistem pembayaran pajak online berbasis e-samsat di provinsi sulawesi utara dengan menyimpulkan bahwa Jumlah Kendaraan Bermotor berpengaruh signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.
13. Penelitian yang dibuat oleh (Ertadha Bill Qisthi Faaz, Kurnia Heriansyah, 2020) dengan judul analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di DKI Jakarta

dengan menyimpulkan bahwa X1 = signifikan , X2 = +/-Signifikan,X3 = +/-Signifikan, X4 = +/-Signifikan.

14. Penelitian yang dibuat oleh (Sartika, Afifah and Sari, 2021) dengan judul pengaruh insentif pajak kendaraan bermotor selama pandemi covid 19 terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di sulawesi selatan dengan menyimpulkan bahwa X1 = signifikan.

15. Penelitian yang dibuat oleh (Apriliyanti and Harianto Hakim, 2021) dengan judul analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di provinsi kalimantan selatan dengan menyimpulkan bahwa X1: signifikan, X2: tidak signifikan, X3: tidak signifikan, X4=tidak signifikan, X5=tidak signifikan.

Table 2. 1 Data Studi Empiris

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Alat Analisis	Variabel	Hasil Penelitian
1	(Nita Darmasari, 2005)	Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi pajak kendaraan bermotor di Sumatera Selatan	Regresi Linear Berganda	Y: PKB X1: pendapatan perkapita X2: tarif pajak X3: jumlah kendaraan bermotor X4: inflasi	X1: signifikan X2: signifikan X3: signifikan X4: signifikan
2	(Nyoman, Ariasih and Utama, 2011)	Pengaruh Jumlah Penduduk Dan PDRB Per Kapita Terhadap Penerimaan PKB Dan BBNKB Serta	Regresi Linear Berganda	Y : PKB Y : BBNKB X1: jumlah penduduk X2: PDRB	X1: signifikan X2: signifikan

		Kemandirian Keuangan Daerah Provinsi Bali Tahun 1991-2010		Perkapita	
3	(Yuskar and Yanti, 2014)	Analisis efektifitas dan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Sumatera Barat	Regresi Linear Berganda	Y: PKB X1: jumlah kendaraan bermotor X2: jumlah penduduk X3: pendapatan perkapita	X1: signifikan X2: signifikan X3: tidak signifikan
4	(Ayu Triani Utami, 2014)	Analisis Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-faktor yang mempengaruhinya serta Kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah di Provinsi Jawa Tengah	Regresi Linear Berganda	<u>Dependen :</u> Y = PPKB <u>Independen :</u> X ₁ = Jumlah Penduduk X ₂ = Jumlah Kendaraan Bermotor X ₃ = PDRB Sektor Transportasi	X1 = +/tdk signifikan X2 = +/Signifikan X3 = +/Signifikan
5	(LUKMAN, 2015)	Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pajak Kendaraan Bermotor di Kabupaten Pangkep	Regresi Linear Berganda	<u>Dependen :</u> Y = PPKB <u>Independen :</u> X ₁ = Jumlah Penduduk X ₂ = Jumlah Kendaraan Bermotor X ₃ = Pendapatan Per Kapita	X1 = -/Signifikan X2 = +/Signifikan X3 = -/Signifikan
6	(Ratnasari, 2016)	Analisis Pajak Kendaraan bermotor di	Regresi Linear	Y: PKB X1: jumlah	X1: signifikan

		provinsi Sulawesi Tenggara	Berganda	kendaraan bermotor X2: PDRB Perkapita X3: mutasi kendaraan masuk X4: tunggakan pajak kendaraan bermotor	X2: signifikan X3: signifikan X4: tidak signifikan
7	(Munawir, 2017)	Variabel Ekonomi Makro yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik nama Kendaraan Bermotor di Aceh	Regresi Linear Berganda	Y: PKB X1: jumlah penduduk X2: PDRB X3: inflasi	X1: signifikan X2: signifikan X3: signifikan
8	(Yunimiartiningasih, 2017)	Pengaruh Jumlah Hotel, Jumlah Wisatawan, Pendapatan Per Kapita dan PDRB terhadap Penerimaan Pajak Daerah Terhadap Penerimaan Pajak Daerah di Provinsi Jawa Timur tahun 2012-2016	Regresi Linear Berganda	Y: PKB X1: jumlah hotel X2: jumlah wisatawan X3: pendapatan perkapita X4: PDRB	X1: signifikan X2: tidak signifikan X3: signifikan X4: tidak signifikan
9	(Saputra, 2018)	Pengaruh Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Kota Yogyakarta	Regresi Linear Berganda	Y: PKB X1: jumlah kendaraan bermotor X2: mutasi pengeluaran	X1: signifikan X2: signifikan
10	(Lia Kartika, Abd.	Analisis Faktor-Faktor	Regresi	<u>Dependen</u> :	X1: signifikan

	Rahim, 2018)	Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan	Linear Berganda	<u>Y = PPKB</u> <u>Independen :</u> <u>X1 = jumlah</u> <u>kendaraan</u> <u>bermotor</u> <u>X2 = penduduk</u> <u>X3=pdrb sektor</u> <u>transportasi</u>	X2: signifikan X3: signifikan
11	(Oktavia, Safri and Vyn Amzar, 2019)	Faktor-faktor yang mempengaruhi tunggakan pajak kendaraan bermotor Kabupaten Tanjung Jabung Barat (studi kasus: Kecamatan Tungkal Ilir)	Regresi Linear Berganda	<u>Dependen :</u> <u>Y = tunggakan</u> <u>PKB</u> <u>Independen :</u> <u>X1 = umur</u> <u>X2 = pendidikan</u> <u>X3 = Pendapatan</u>	X1: signifikan X2: tidak signifikan X3: tidak signifikan
12	(Carlyn <i>et al.</i> , 2020)	analisis penerimaan pajak kendaraan bermotor sebelum dan sesudah penerapan sistem pembayaran pajak online berbasis e-samsat di provinsi sulawesi utara	OLS	Y: PKB X1: jumlah kendaraan bermotor	X1: signifikan
13	(Ertadha Bill Qisthi Faaz, Kurnia Heriansyah, 2020)	analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di dki jakarta	Regresi Linear Berganda	<u>Dependen :</u> <u>Y = kepatuhan</u> <u>wajib pajak</u> <u>Independen :</u> <u>X1 = pengetahuan</u> <u>X2 = kesadaran</u> <u>wajib pajak</u> <u>X3 = sanksi</u> <u>perpajakan</u> <u>X4=kualitas</u>	X1: signifikan X2: signifikan X3: signifikan X4: signifikan

				<u>pelayanan</u>	
14	(Sartika, Afifah and Sari, 2021)	pengaruh insentif pajak kendaraan bermotor selama pandemi covid 19 terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di sulawesi selatan	Regresi Linear Berganda	<u>Dependen :</u> <u>Y = Kepatuhan</u> <u>Wajib Pajak</u> <u>Kendaraan</u> <u>Bermotor</u> <u>Independen :</u> <u>X1 = Insentif</u> <u>Pajak Kendaraan</u> <u>Bermotor</u>	X1: signifikan
15	(Apriliyanti and Harianto Hakim, 2021)	analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di provinsi kalimantan selatan	Regresi Data Panel	<u>Dependen :</u> <u>Y = PKB</u> <u>Independen :</u> <u>X1 = jumlah</u> <u>kendaraan</u> <u>bermotor</u> <u>X2 = penduduk</u> <u>X3=pdrb perkapita</u> <u>X4=inflasi</u> <u>X5=sistem pajak</u>	X1: signifikan X2: tidak signifikan X3: tidak signifikan X4=tidak signifikan X5=tidak signifikan

Sumber: Data Diolah

2.2 Konsep variable independent

2.2.1 Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi

Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi suatu wilayah atau provinsi dalam periode tertentu ditunjukkan oleh data produk domestik regional bruto, baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) menurut Badan Pusat Statistik (BPS: 2012) didefinisikan sebagai jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu wilayah, atau merupakan

jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi di suatu wilayah. Sedangkan definisi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) menurut Sadono Sukirno (1994), adalah seluruh nilai tambah yang timbul dari berbagai kegiatan ekonomi di suatu wilayah, tanpa memperhatikan pemilik atas faktor produksinya, apakah milik penduduk wilayah tersebut ataukah milik penduduk wilayah lain. Untuk lebih jelasnya dalam penghitungan angka-angka produk domestik regional bruto, ada tiga pendekatan yang kerap digunakan dalam melakukan suatu penelitian, yaitu:

1) Menurut Pendekatan Produksi

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) menurut pendekatan produksi merupakan nilai produksi netto dari barang dan jasa yang dihasilkan daerah dalam jangka waktu tertentu (satu tahun). Unit-unit produksi tersebut dalam penyajiannya dikelompokkan menjadi 17 sektor lapangan usaha yaitu sebagai berikut:

2) Menurut Pendekatan Pendapatan

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah jumlah balas jasa yang diterima oleh faktor produksi dalam suatu daerah dalam jangka waktu tertentu. Balas jasa yang diterima adalah upah, sewa tanah, bunga modal dan keuntungan dikurangi pajak penghasilan dan pajak langsung lainnya.

Dalam perhitungan PDRB, kecuali balas jasa faktor produksi diatas termasuk pula komponen penyusutan dan pajak tak langsung netto.

Seluruh komponen pendapatan ini secara sektoral disebut sebagai nilai tambah bruto.

3) Menurut Pendekatan Pengeluaran

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah semua komponen permintaan akhir seperti: pengukuran konsumsi rumah tangga dan lembaga swasta yang tidak mencari untung, konsumsi, pemerintah, pembentukan modal tetap bruto, perubahan stok, dan ekspor netto. Dalam penyajiannya Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) disusun dalam dua bentuk yaitu:

a) Atas Dasar Harga Konstan

Yaitu PDRB dihitung menurut harga tetap, dengan cara menilai kembali (mendeflasikan) berdasarkan pada harga-harga pada tahun dasar dengan menggunakan indeks harga konsumen. Dari perhitungan ini tercermin tingkat kegiatan ekonomi yang sebenarnya melalui PDRB riilnya.

b) Atas Dasar Harga Berlaku

Yaitu PDRB yang didasarkan atas dasar harga pasar yang berlaku pada tahun yang bersangkutan. Ini berarti belum diperhitungkan perubahan harga atau perkembangan ekonomi yang terjadi saat itu, antara lain pengaruh inflasi misalnya. Produk domestik regional bruto atas dasar harga konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun (Sukirno, 2005), sedangkan menurut BPS, produk domestik regional bruto

atas dasar harga berlaku digunakan untuk menunjukkan besarnya struktur perekonomian dan peranan sektor ekonomi.

Indikator yang mempengaruhi kendaraan bermotor adalah PDRB sektor transportasi. Definisi PDRB sektor transportasi sendiri adalah jumlah nilai tambah yang dihasilkan menurut lapangan usaha sektor transportasi dan pergudangan di suatu wilayah. PDRB sektor transportasi dan pergudangan ini merupakan PDRB menurut lapangan usaha yang mempunyai beberapa sub-sektor, diantaranya adalah :

1) Angkutan Rel

Angkutan Rel untuk penumpang dan atau barang yang menggunakan jalan rel kereta melalui antar kota, dalam kota dan pengoperasian gerbong tidur atau gerbong makan kereta api yang sepenuhnya dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (PT. KAI). Metode estimasi yang digunakan yaitu pendekatan produksi. Indikator produksi adalah jumlah penumpang dan barang yang diangkut atau jumlah Km-penumpang dan Km-ton barang. Nilai tambah bruto atas dasar harga berlaku dihitung berdasarkan data laporan tahunan PT Kereta Api Indonesia (PT. KAI). Nilai tambah bruto atas dasar harga konstan 2010 dihitung berdasarkan perkalian output atas dasar harga konstan dengan rasio nilai tambah bruto tahun 2010.

2) Angkutan Darat

Sub sektor ini meliputi kegiatan pengangkutan barang dan penumpang menggunakan alat angkut kendaraan jalan raya, baik bermotor ataupun tidak bermotor. Termasuk pula kegiatan carter/sewa kendaraan baik

dengan atau tanpa pengemudi serta jasa angkutan dengan saluran pipa untuk mengangkut minyak mentah, gas alam, produk minyak, Kimia dan air. Output atas dasar harga berlaku dihitung didasarkan pada perkalian antara indikator produksi (jumlah kendaraan wajib uji) dengan indikator harga (rata-rata output untuk masing-masing jenis alat angkutan). Output atas dasar harga konstan 2010 diperoleh dengan menggunakan metode ekstrapolasi dengan indeks jumlah kendaraan sebagai ekstrapolatornya. Nilai Tambah Bruto dihitung berdasarkan perkalian antara rasio Nilai Tambah Bruto dengan outputnya.

3) Angkutan Laut

Kegiatan yang dicakup meliputi pengangkutan penumpang dan barang dengan kapal laut yang diusahakan oleh perusahaan pelayaran milik nasional baik trayek dalam negeri maupun internasional. Output atas dasar harga berlaku diperoleh dari perkalian jumlah barang dan penumpang yang diangkut dengan rata-rata tarif per ton barang dan rata-rata per penumpang.. Output atas dasar harga konstan 2010 dihitung metode ekstrapolasi. Sedangkan Nilai Tambah Bruto diperoleh dari hasil perkalian antara rasio Nilai Tambah Bruto dengan outputnya.

4) Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

Kegiatan yang dicakup meliputi kegiatan pengangkutan penumpang, barang dan kendaraan dengan menggunakan kapal atau angkutan sungai dan danau baik bermotor maupun tidak bermotor. , serta kegiatan penyeberangan dengan alat angkut kapal ferry. Output atas dasar harga

berlaku dihitung berdasarkan pada perkalian antara indikator produksi dengan indikator harga yang terdiri dari angkutan sungai, danau serta penyeberangan. Output atas dasar harga konstan 2010 diperoleh dengan menggunakan metode ekstrapolasi dengan indeks produksi rata-rata tertimbang jumlah penumpang, barang dan kendaraan yang diangkut sebagai ekstrapolatornya. Nilai tambah bruto dihitung berdasarkan perkalian antara rasio nilai tambah bruto dengan outputnya.

5) Angkutan Udara

Mencakup kegiatan pengangkutan penumpang, barang dan kegiatan lain, berkaitan yang dilakukan perusahaan penerbangan milik nasional, baik penerbangan dalam negeri maupun internasional. Output atas dasar harga berlaku dihitung berdasarkan pada perkalian antara indikator produksi dengan indikator harga untuk masing-masing angkutan penumpang dan barang baik domestik maupun internasional. Output atas dasar harga konstan 2010 diperoleh dengan menggunakan metode ekstrapolasi dengan indeks produksi rata-rata tertimbang jumlah penumpang, dan jumlah barang yang diangkut sebagai ekstrapolatornya. Nilai Tambah Bruto dihitung berdasarkan perkalian antara rasio Nilai Tambah Bruto dengan outputnya.

6) Pergudangan dan Jasa Penunjang Angkutan; Pos dan Kurir

Meliputi kegiatan pemberian jasa penyediaan fasilitas yang menunjang dan memperlancar kegiatan pengangkutan, yaitu jasa-jasa pelabuhan udara, laut, sungai, darat (terminal dan parkir), jasa pelayanan bongkar

muat barang darat dan laut, keagenan penumpang, jasa ekspedisi, jalan tol, pergudangan, jasa pengujian kelayakan angkutan darat dan laut, jasa penumpang lainnya, pos, dan kurir. Nilai output dan Nilai Tambah Bruto atas dasar harga berlaku dari hasil pengolahan data pendapatan dan pengeluaran/biaya dari laporan rugi/laba perusahaan BUMN dan beberapaperusahaan go public. Output atas dasar harga konstan 2010 diperoleh dengan metode deflasi, yaitu dengan membagi nilai output atas dasar harga berlaku dengan indeks harga tahun dasar 2010. Nilai Tambah Bruto atas dasar harga konstan diperoleh dengan mengalikan output atas dasar harga konstan dengan rasio NTB tahun dasar 2010.

2.2.2 Jumlah Penduduk

Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan menetap (BPS:2009). Sedangkan menurut UU RI No 10 tahun 1992 tentang kependudukan tertulis pengertian penduduk adalah orang dalam matranya sebagai diri pribadi, anggota keluarga, anggota masyarakat, warga negara, dan himpunan kuantitas yang bertempat tinggal di suatu tempat dalam batas wilayah negara pada waktu tertentu. Dari pengertian tersebut maka dapat disimpulkan bahwa penduduk merupakan kumpulan manusia yang menempati wilayah tertentu dan dalam waktu tertentu. Jumlah penduduk dalam setiap negara atau daerah pada setiap waktu selalu mengalami penambahan dan pengurangan.

Perubahan jumlah penduduk ini dikarenakan adanya kelahiran (Fertilitas), kematian (Mortalitas), dan migrasi.

a) Teori Pertumbuhan Klasik Adam Smith

Salah satu tokoh ekonomi klasik sekaligus pelopor ilmu ekonomi yang terkenal yaitu Adam Smith dalam bukunya yang berjudul *The Wealth of Nations* mengemukakan mengenai faktor-faktor yang menentukan pertumbuhan dan pembangunan ekonomi. Smith berpendapat bahwa perkembangan penduduk akan mendorong pertumbuhan dan pembangunan ekonomi. Penduduk yang bertambah akan memperluas pasar dan perluasan pasar akan meningkatkan spesialisasi dalam perekonomian tersebut. Sebagai akibat dari spesialisasi yang terjadi, maka tingkat kegiatan ekonomi akan bertambah tinggi. Perkembangan spesialisasi dan pembagian pekerjaan akan mempercepat proses pembangunan ekonomi, karena spesialisasi akan meningkatkan produktivitas tenaga kerja dan mendorong perkembangan teknologi.

Mengenai corak pertumbuhan ekonomi, Smith menyatakan bahwa apabila pembangunan sudah terjadi, maka proses tersebut akan terus menerus berlangsung secara kumulatif. Apabila pasar berkembang, pembagian kerja dan spesialisasi akan terjadi, dan yang belakangan ini akan menimbulkan kenaikan produktivitas. Kenaikan pendapatan nasional yang disebabkan oleh perkembangan tersebut dan perkembangan penduduk dari masa ke masa, yang terjadi bersama-sama dengan kenaikan dalam pendapatan nasional, akan memperluas pasar dan menciptakan

tabungan yang lebih banyak. Tambahan pula, spesialisasi yang bertambah tinggi dan pasar yang bertambah luas akan menciptakan teknologi dan mengadakan inovasi (pembaruan). Maka perkembangan ekonomi akan berlangsung lagi dan dengan demikian pendapatan perkapita akan terus meningkat dari masa ke masa.

2.2.3 Jumlah Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor menurut Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak. Sedangkan definisi kendaraan bermotor Indonesia, menurut Pasal 1 ayat 8 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) yaitu: Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Dari pengertian kendaraan bermotor di atas, jelaslah bahwa yang dimaksud dengan kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang mempergunakan tenaga mesin sebagai intinya untuk bergerak atau berjalan, kendaraan ini biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang dan barang atau sebagai alat transportasi akan tetapi kendaraan tersebut bukan yang berjalan di atas rel seperti kereta api. Menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 Bab VII Pasal 47 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan bermotor berdasarkan

fungsinya dibagi menjadi dua yaitu. Kendaraan perseorangan dan kendaraan bermotor umum.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi satu sama lain. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang akan meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi ikut meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat.

2.3 Kerangka pemikiran

Berdasarkan uraian diatas, gambaran kerangka berpikir dalam penelitian ini terlihat dalam bagan berikut :

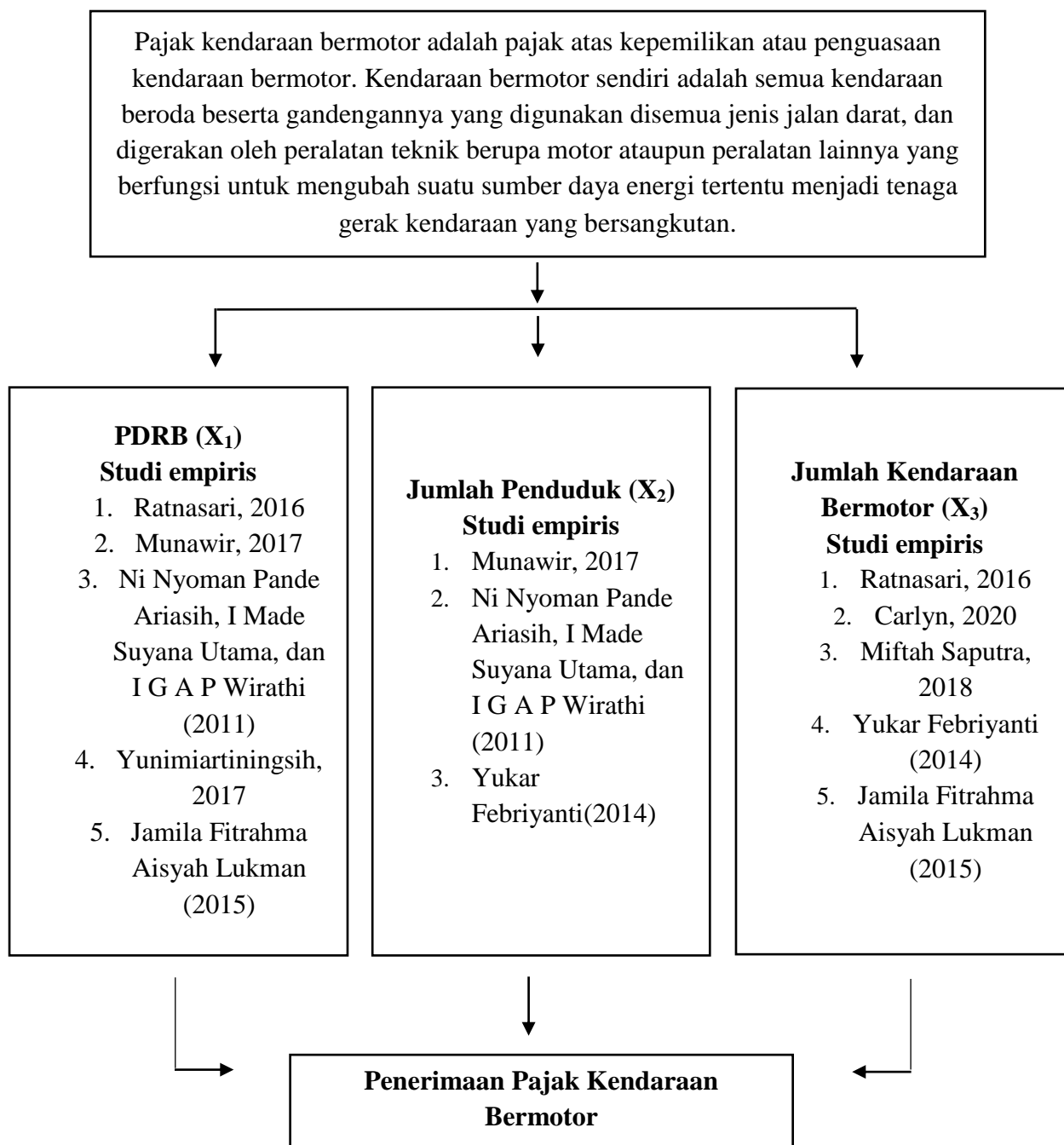


Table 2. 2 Kerangka Berpikir

2.4 Hipotesis Penelitian

Dalam melakukan analisis terlebih dahulu ditentukan hipotesis yang digunakan. Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap permasalahan yang menjadi objek penelitian, yang kebenarannya harus dikaji dan diteliti melalui data yang terkumpul kemudian diolah diuji secara empiris. Berdasarkan perumusan masalah diatas, maka hipotesis penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi berpengaruh terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera tahun 2015-2020.
- 2) Jumlah Penduduk berpengaruh terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera tahun 2015-2020.
- 3) Jumlah Kendaraan Bermotor berpengaruh terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera tahun 2015-2020.
- 4) Produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor secara simultan berpengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi pulau Sumatera tahun 2015-2020.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Menurut (Sugiyono, 2017) mengatakan bahwa, metode penelitian pada dasarnya merupakan ciri-ciri ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu, Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Menurut (Resseffendi, 2010) mengatakan bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang menggunakan observasi, wawancara atau angket mengenai keadaan sekarang ini, mengenai subjek yang sedang kita teliti. Melalui angket dan sebagainya kita mengumpulkan data untuk menguji hipotesis atau menjawab suatu pertanyaan. (Sugiyono, 2017) bahwa metode penelitian kuantitatif diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

3.1.1 Data Penelitian

Menurut Siswandari (dalam Setyawan, 2013) Data pada pengertian sehari-hari dapat diartikan sebagai fakta dari suatu objek yang diamati, bisa berupa angka atau kata. Jika dipandang dari statistik, data adalah fakta-fakta yang akan digunakan sebagai bahan penarikan simpulan.

a. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dalam bentuk tahunan dari tahun 2015 sampai dengan 2020 dengan tipe data time

series. Data time series atau disebut juga data deret waktu merupakan sekumpulan data dari suatu fenomena tertentu yang didapat dalam beberapa interval waktu tertentu, misalnya dalam waktu mingguan, bulanan, tahunan. data kuantitatif, yaitu data yang diukur dalam suatu skala numerik (angka), penelitian kuantitatif melalui sebuah proses dengan membangun hipotesis dan menguji secara empirik hipotesis yang dibangun tersebut (Ferdinand, 2014:10).

b. Sumber Data

Sumber Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dari Badan pusat Statistik (BPS) serta sumber-sumber lain yang berkaitan dengan penelitian ini dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2020.

c. Objek Penelitian

Objek yang menjadi ruang lingkup dalam penelitian ini adalah Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera.

Data yang digunakan adalah data Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera dari tahun 2015-2020.

3.1.2 Variable penelitian dan Operasionalisasi Variabel

Variable penelitian adalah segala sesuatu yang akan menjadi objek penelitian, sedangkan Operational Variabel adalah suatu definisi yang

diberikan kepada suatu variable dengan memberikan arti (Moh. Nazir: 2003). Jadi penelitian ini meliputi faktor-faktor yang berpengaruh dalam peristiwa atau gejala yang diteliti.

Variabel penelitian terdiri dari dua macam yaitu variable terikat atau *dependen variable* atau variable yang tergantung dengan variable lain dan variable bebas atau *independen variable* atau variable yang tidak tergantung dengan variable lain. Variable terikat dalam penelitian ini yaitu penerimaan pajak kendaraan bermotor dan variable bebas dalam penelitian ini yaitu PDRB sector transportasi, jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor.

a. Variable dependen

Variable dependen adalah variable yang besarnya dipengaruhi oleh variable lain. Didalam penelitian ini digunakan penerimaan pajak kendaraan bermotor sebagai variable tidak bebas (variable terikat) variable penerimaan pajak kendaraan bermotor adalah pada 6 provinsi di Pulau Sumatera.

b. Variable independen

Variable dependen adalah variable yang besarnya tidak dipengaruhi oleh variable lain. Didalam penelitian ini digunakan yaitu PDRB sector transportasi, jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor.

Pada penelitian ini terdapat 4 variabel yang digunakan, hal ini terdapat pada tabel 3.1 sebagai berikut :

Table 3. 1 Operasionalisasi Variabel

variabel	konsep	Indikator	satuan	Skala
Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	Pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. (UU No.28 Tahun 2009)	Nilai realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor	Juta rupiah	Rasio
Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi (PDRB)	Jumlah nilai tambah yang dihasilkan menurut lapangan usaha sektor transportasi dan pergudangan disuatu wilayah (BPS 2012)	Nilai PDRB menurut lapangan usaha sektor transportasi dan pergudangan	Juta Rupiah	Rasio
Jumlah Penduduk (JP)	Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan menetap (BPS:2009).	Nilai Jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin	jiwa	Rasio
Jumlah Kendaraan Bermotor (JKB)	Semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak.	Nilai jumlah kendaraan Bermotor	Unit	Rasio

3.2 Metode Analisis

Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi panel data. Yaitu gabungan antara data time series dan cross section sedangkan teknis analisis yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda dengan menggunakan eviews 8.

Metode analisis regresi dengan pendekatan panel data, Menurut (Gujarati, 2012) panel data merupakan suatu metode analisis regresi yang menggunakan matriks data analisis dalam bentuk data runut waktu (*time series*) dan data individu (*cross-section*).

Karena metode analisis Panel Data menggunakan dua bentuk data yaitu data *time series* dan data *cross-section*, maka dalam penyusunan model analisisnya ditunjukkan dengan identitas indeks yaitu it . Berikut ini adalah bentuk umum dari model analisis dengan metode Panel Data:

$$Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 X_{1it} + \beta_2 X_{2it} + \dots + \varepsilon_{it}$$

Di mana:

- Y : Variabel yang dijelaskan (variable terikat)
- A : nilai konstanta
- b_1, b_2 : nilai koefisien regresi dari variable yang menjelaskan (variable bebas)
- X_1, X_2 : variable yang menjelaskan (variable bebas)
- E : komponen error

3.3 Model analisis untuk Panel Data

Analisis regresi linear berganda data panel memiliki tiga macam estimasi model, yaitu (Gujarati, 2004):

1. Common Effect Model (CEM)

Common Effect Model merupakan model sederhana yaitu menggabungkan seluruh data time series dengan cross section. Model ini menganggap bahwa intersep dan slop dari setiap variabel sama untuk setiap obyek observasi, dengan kata lain, hasil regresi ini dianggap berlaku untuk semua Kabupaten/Kota pada semua waktu. Kelemahan model ini adalah ketidaksesuaian model dengan keadaan sebenarnya. Kondisi tiap obyek dapat berbeda dan kondisi suatu obyek satu waktu dengan waktu yang lain dapat berbeda.

2. Fixed Effect Model (FEM)

Fixed Effect Model (FEM) merupakan metode estimasi model regresi data panel dengan asumsi bahwa koefisien slop kontan dan intersep berbeda antar unit cross section tetapi intersep antar waktu konstan. Generalisasi secara umum yang sering dilakukan adalah dengan memasukan variable dummy untuk menghasilkan nilai koefisien slop atau parameter yang berbeda-beda antar unit cross section. Pendekatan dengan memasukkan variabel dummy ini dikenal dengan sebutan Fixed Effect model atau Least Square Dummy Variable (LSDV).

3. Random Effect Model

Random Effect Model (REM) digunakan untuk mengatasi kelemahan model efek tetap yang menggunakan dummy variable, sehingga model mengalami ketidakpastian. Penggunaan dummy variable akan mengurangi derajat bebas (degree of freedom) yang pada akhirnya akan mengurangi

efisiensi dari parameter yang diestimasi. REM menggunakan residual yang diduga memiliki hubungan antar waktu dan antar individu, sehingga REM mengasumsikan bahwa setiap individu memiliki perbedaan intersep yang merupakan variabel acak. Untuk menentukan model terbaik yang dapat digunakan dalam analisis data panel, peneliti harus melakukan uji pemilihan teknik estimasi regresi. Terdapat dua cara dalam melakukan pemilihan teknik estimasi untuk menentukan teknik yang paling tepat dalam mengestimasi parameter data panel. Pertama, uji Chow (Likelihood Ratio) digunakan untuk memilih antara metode Common Effect atau Fixed Effect. Kedua, Uji Hausman yang digunakan untuk memilih antara metode Fixed Effect atau metode Random Effect. Penjelasan mengenai uji pemilihan teknik estimasi yang digunakan dalam analisis data panel adalah sebagai berikut:

1) Uji Chow (Likelihood Ratio)

Uji Chow dapat digunakan untuk memilih teknik dengan metode pendekatan Common Effect Model (CEM) / Pooled Least Square (PLS) atau dengan metode Fixed Effect model (FEM). Apabila dari hasil uji tersebut ditentukan bahwa metode pendekatan Common Effect Model yang digunakan maka tidak diperlukan melakukan uji Hausman, namun apabila dari hasil uji Chow ditentukan bahwa Fixed Effect Model yang digunakan, maka harus ada uji lanjutan dengan uji Hausman untuk memilih antara metode Fixed Effect atau metode Random Effect yang akan digunakan untuk mengestimasi regresi data panel (Gujarati dan Porter, 2015).

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

H_0 : model analisis adalah CEM.

H_1 : model analisis adalah FEM.

Kriteria penentuan keputusannya adalah:

- a. Jika nilai dari Probabilitas_{cross-section Chi-Square} kurang dari ($<$) nilai α , maka keputusannya adalah Tolak H_0 .
- b. Jika nilai dari Probabilitas_{cross-section Chi-Square} lebih dari ($>$) nilai α , maka keputusannya adalah Tidak Tolak H_0 .

2) Uji Hausman (Hausman Test)

Uji Hausman digunakan untuk menentukan model estimasi data panel yang paling baik dan tepat antara pendekatan Fixed Effect Model (FEM) atau Random Effect Model (REM).

Hipotesis dalam uji Hausman adalah sebagai berikut:

1. H_0 : model yang dipilih Random Effect Model
2. H_1 : model yang dipilih Fixed Effect Model

Kriteria penentuan keputusannya adalah:

- a. Jika nilai dari Probabilitas_{cross-section random} adalah kurang dari ($<$) nilai α , maka keputusannya adalah Tolak H_0 .
- b. Jika nilai dari Probabilitas_{cross-section random} adalah kurang dari ($<$) nilai α , maka keputusannya adalah Tidak Tolak H_0 .

Uji Hausman membandingkan antara nilai statistik Hausman dengan nilai tabel distribusi Chi-square dengan degree of freedom sejumlah variabel independen. Bila nilai statistik Hausman $>$ Chi-Square dan nilai

probabilitas $< \alpha$ maka H_0 ditolak dan pendekatan Fixed Effect Model yang dipilih. Sedangkan, bila nilai statistik Hausman $<$ Chi-Square dan nilai probabilitas $> \alpha$ maka H_0 diterima dan pendekatan Random Effect Model yang dipilih. Statistik uji Hausman tersebut mengikuti distribusi statistik chi-square dengan degree of freedom sebanyak k di mana k adalah jumlah variabel independen (Widarjono, 2013).

3.4 Uji normalitas.

Uji Normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal atau tidak (Imam Ghozali, 2005). Uji normalitas dilakukan dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal grafik persamaan regresi. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, model regresi memenuhi asumsi normalitas, sebaliknya jika data menyebar jauh dari garis diagonal atau tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

Uji Normalitas ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel terikat dan variabel bebas memiliki distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang terdistribusi normal atau yang mendekati normal.

Tujuan pengujian:

Untuk mengidentifikasi normalitas dari persebaran seluruh data penelitian.

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

H_0 : Data tidak terdistribusi normal.

H_1 : Data terdistribusi normal.

Kriteria penentuan keputusan hipotesis statistiknya adalah:

- a. Jika nilai *Jarque-Berra* test (JB_{test}) kurang dari ($<$) nilai *Chi-Square*_{tabel} maka keputusannya adalah Tolak H_0 .
- b. Jika nilai *Jarque-Berra* test (JB_{test}) lebih dari ($>$) nilai *Chi-Square*_{tabel} maka keputusannya adalah Tidak Tolak H_0 .

3.5 Uji Asumsi Klasik

Uji penyimpangan dengan asumsi klasik bertujuan agar model regresi ini menghasilkan model yang bersifat BLUE (Best Linear Unbiased Estimator) atau mempunyai hasil yang tidak biasa. Sebelum model penelitian secara teoritis akan menghasilkan nilai parameter penduga yang tepat bila memenuhi uji asumsi klasik dalam regresi, yaitu meliputi uji multikolinearitas, uji autokorelasi, dan uji heterokedastisitas (Gujarati, 2004).

3.5.1 Uji Multikolenearitas.

Uji Multikolenearitas yaitu hubungan linier antar variabel independen di dalam regresi berganda. Multikolenearitas tidak akan terjadi pada persamaan regresi linier sederhana. Indikasi adanya multikolenearitas yang digunakan pada penelitian ini yaitu dengan melakukan regresi auxiliary. Regresi ini dapat digunakan untuk mengetahui hubungan antar dua (atau lebih) variabel independen yang secara bersama-sama (misalnya X_2 dan X_3) mempengaruhi satu variabel independen yang lain (misal X_1). Untuk mendeteksi terjadinya multikolenearitas dalam model, digunakan beberapa indikator sebagai berikut (Widarjono, 2013: 54):

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

H_0 : Tidak terjadi kondisi Multikoleneartitas.

H_1 : Terjadi kondisi Multikoleneartitas.

Kriteria penentuan keputusan hipotesis statistiknya adalah:

- a) Jika nilai *Correlation Matrix*_{antarvariabel independent} kurang dari ($<$) 0,8 maka keputusannya adalah Tolak H_0 .
- b) Jika nilai *Correlation Matrix*_{antarvariabel independent} kurang dari ($<$) 0,8 maka keputusannya adalah Tidak Tolak H_0 .

3.5.2 Uji Heteroskedastisitas.

Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas. Heteroskedastisitas yaitu variable pengganggu (e) memiliki varian yang berbeda dari satu obeservasi ke observasi lainnya atau varian antar variabel independen tidak sama. Hal ini melanggar asumsi heteroskedastisitas yaitu setiap variabel penjelas memiliki varian yang sama (konstan) Dalam pengolahan data panel dalam Eviews, menggunakan metode General Least Square (Cross Section Weights), untuk mendeteksi adanya heteroskedastisitas yaitu dengan membandingkan Sum Square Resid pada Weighted Statistik dengan Sum Squared Resid pada Unweighted Statistik. Jika Sum Square Resid pada Weighted Statistik $<$ Sum Squared Resid Unweighted Statistik, maka tidak terjadi heteroskedastisitas (Gujarati, 2004)

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

H_0 : Tidak terjadi Heteroskedastisitas (terjadi Homoskedastisitas).

H_1 : Terjadi Heteroskedastisitas.

Kriteria penentuan keputusan hipotesis statistiknya adalah:

- a) Jika nilai $Chi-Square_{statistik}$ kurang dari ($<$) nilai $Chi-Square_{tabel}$ maka keputusannya adalah Tolak H_0 .
- b) Jika nilai $Chi-Square_{statistik}$ lebih dari ($>$) nilai $Chi-Square_{tabel}$ maka keputusannya adalah Tidak Tolak H_0 .

3.5.3 Uji Autokorelasi.

Autokorelasi adalah keadaan dimana variabel gangguan pada periode tertentu berkorelasi dengan variabel pada periode lain, dengan kata lain variabel gangguan tidak random. Faktor-faktor yang menyebabkan autokorelasi antara lain kesalahan dalam menentukan model, penggunaan lag pada model, dan atau memasukkan variabel yang penting. Akibat dari adanya autokorelasi adalah parameter yang diestimasi menjadi biasa dari variannya minimum, sehingga tidak efisien (Gujarati, 2006).

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

H_0 : Tidak terdapat Autokorelasi.

H_1 : Terdapat Autokorelasi.

Kriteria penentuan keputusan hipotesis statistiknya adalah:

- a) Jika nilai $dU \geq dW \geq 4-dU$, maka keputusannya adalah Tolak H_0 .
- b) Jika nilai $dU \leq dW \leq 4-dU$, maka keputusannya adalah Tidak Tolak H_0 .

Untuk mendeteksi adanya autokorelasi, dengan menggunakan uji Durbin Watson. Untuk mengetahui ada atau tidaknya autokorelasi, maka dilakukan dengan membandingkan DW-statistik dengan DW-tabel.

Hipotesis Nol	Keputusan	Jika
Tidak ada autokorelasi positif	Tolak H_0	$0 \leq d \leq d_L$
Tidak ada autokorelasi positif	Tidak ada keputusan	$d_L \leq d \leq d_U$
Tidak ada autokorelasi negative	Tolak H_0	$4 - d_L < d < 4$
Tidak ada autokorelasi negative	Tidak ada keputusan	$4 - d_U < d < 4 - d_L$
Tidak ada autokorelasi, baik positif maupun negative	Terima H_1	$d_U < d < 4 - d_U$

3.6 Hipotesis Statistik

Tujuan pengujian:

Adalah untuk merubah jawaban sementara dari penelitian yang didasarkan pada teori dan studi empiris menjadi jawaban yang nyata, dengan menggunakan metode analisis statistic.

3.6.1 Uji Statistik t (Parsial)

Uji t dilakukan untuk melihat signifikansi dari pengaruh variabel independen secara individual terhadap variabel dependen dengan menganggap variabel independen lainnya adalah konstan.

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

- a) Pengaruh produk domestik regional bruto sektor transportasi terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor

$H_0 : \beta_1 < 0$, Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi tidak berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

$H_1 : \beta_1 > 0$, Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

- b) Pengaruh jumlah penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor

$H_0 : \beta_2 < 0$, Jumlah penduduk tidak berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

$H_1 : \beta_2 > 0$, Jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

- c) Pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor

$H_0 : \beta_3 < 0$, Jumlah kendaraan bermotor tidak berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan

Bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

$H_1 : \beta_3 > 0$, Jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

Kriteria penentuan keputusannya adalah:

- a) Jika nilai dari $t_{\text{statistik } \beta_i}$ adalah lebih dari ($>$) nilai t_{tabel} pada nilai α , maka keputusannya adalah tolak H_0 .
- b) Jika nilai dari $t_{\text{statistik } \beta_i}$ adalah kurang dari ($<$) nilai t_{tabel} pada nilai α , maka keputusannya adalah tidak tolak H_0 .

3.6.2 Uji Statistik F (Simultan)

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

$H_0 : \beta_1, \beta_2, \beta_3 < 0$, produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor tidak berpengaruh positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

$H_0 : \beta_1, \beta_2, \beta_3 > 0$, produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

Kriteria penentuan keputusannya adalah:

- a). Jika nilai dari $F_{\text{statistik}}$ adalah lebih dari ($>$) nilai F_{tabel} pada nilai α , maka keputusannya adalah tolak H_0 .
- b). Jika nilai dari $F_{\text{statistik}}$ adalah kurang dari ($<$) nilai F_{tabel} pada nilai α , maka keputusannya adalah tidak tolak H_0 .

3.6.3 Koefisien determinasi (R^2)

Tujuan pengujian:

Menurut (Ghozali, 2017) koefisien determinasi (R^2) merupakan kemampuan untuk mengukur suatu model dalam menafsirkan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi yaitu antara 0 dan 1. Nilai R^2 artinya kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Koefisien determinasi memiliki kelemahan yang mendasar yaitu adanya bias terhadap jumlah variabel independen yang dimasukkan kedalam model. Penggunaan nilai R-squared dibutuhkan karena setiap tambahan satu variabel independen akan meningkatkan koefisien determinasi (R^2), meskipun variabel tersebut tidak signifikan dapat diartikan jika mendekati nilai 1 maka variabel independen dapat memberikan informasi yang diinginkan dalam memprediksi variabel dependen. Tetapi, jika nilai mendekati 0 maka variabel independen tidak dapat memberikan informasi yang diinginkan dalam memprediksi variabel independen.

Koefisien determinasi atau R^2 juga menjelaskan mengenai besaran pengaruh yang ditimbulkan dari variasi variable independent yang digunakan terhadap perubahan variable dependennya, dengan cara mengkalikannya dengan nilai 100 yaitu $R^2 \times 100$ (sehingga akan mendapatkan satuan nilai

persen), yang mengandung arti, persentase pengaruh yang ditimbulkan oleh variasi variable independent terhadap variable dependennya. Sisa pengaruh yang ditimbulkan berasal dari 100 persen di kurangi persentasi nilai R^2 (yaitu $100 - \% R^2$), yang merupakan pengaruh dari variable independent lainnya yang tidak digunakan dalam penelitian.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

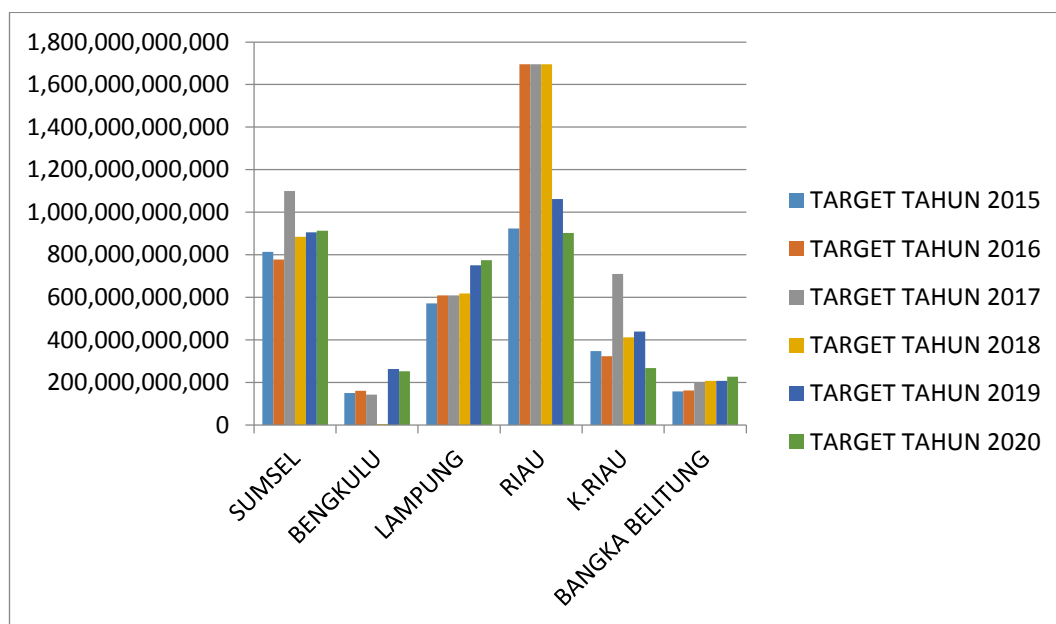
Gambaran umum diuraikan untuk memberi gambaran variabel yang dipakai dalam suatu penelitian. Pulau Sumatera merupakan pulau yang kaya dengan hasil bumi. Dari lima provinsi kaya di Indonesia, tiga provinsi terdapat di pulau Sumatra, yaitu provinsi Aceh, Riau dan Sumatra Selatan. Hasil-hasil utama pulau Sumatra ialah kelapa sawit, tembakau, minyak bumi, timah, bauksit, batu bara dan gas alam. Hasil-hasil bumi tersebut sebagian besar diolah oleh perusahaan-perusahaan asing. Oleh karena itu setiap Provinsi yang ada di Pulau Sumatera (dalam hal ini ada 6 Provinsi) membutuhkan pengeluaran yang besar dalam rangka membiayai pembangunan daerahnya masing-masing. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penerimaan pajak kendaraan bermotor sebagai variabel dependen dan variabel independennya yaitu produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2020.

4.2 Perkembangan Variabel Penelitian

4.2.1 Perkembangan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Salah satu jenis pajak provinsi yang memiliki potensi yang semakin meningkat seiring dengan kemajuan teknologi dan standar kebutuhan sekunder menjadi primer adalah pajak kendaraan bermotor. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 dijelaskan bahwa Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor.

Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi yang ada di Pulau Sumatera terus mengalami kenaikan setiap tahunnya periode tahun 2015-2020 seperti nampak pada Grafik berikut ini.



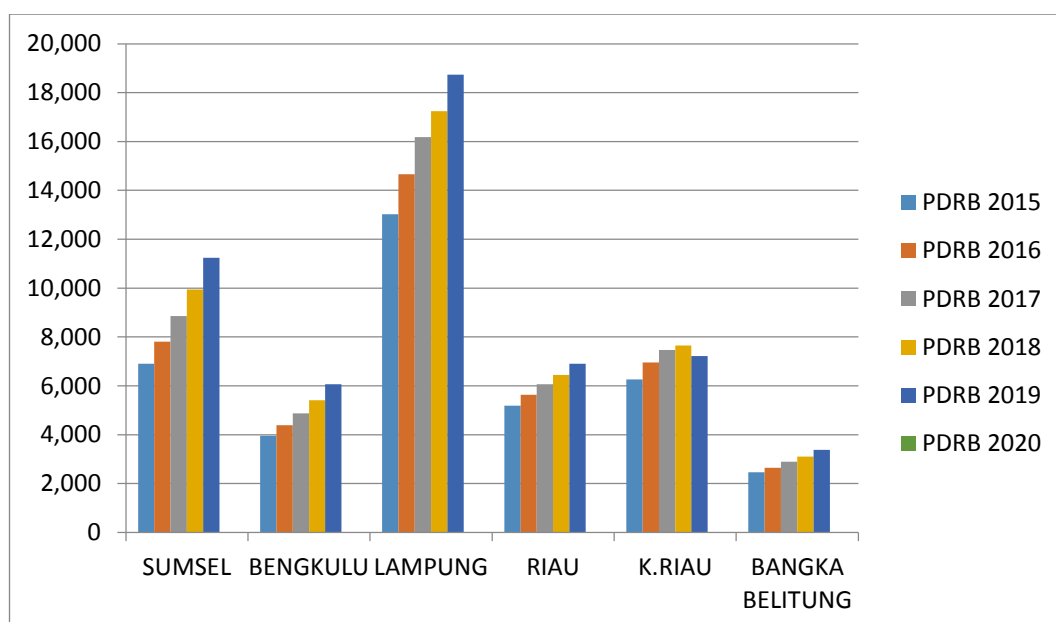
Sumber: Badan Pusat Statistika

Grafik 4 6 Target Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2020 (dalam Rupiah)

Dari Grafik 4.1 diatas terlihat bahwa target penerimaan pajak kendaraan bermotor menurut 6 provinsi di pulau Sumatera Tahun 2015-2020 di setiap tahun mengalami fluktuatif . Untuk Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor tertinggi yaitu berada pada Provinsi Riau dengan Penerimaan diatas Rp.1 Triliyun Rupiah setiap tahunnya, sedangkan untuk penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor terendah yaitu berada pada Provinsi Bengkulu dengan penerimaan dibawah Rp.400 Milyar Rupiah setiap Tahunnya dari tahun 2015-2020.

4.2.2 Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi

Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi suatu wilayah atau provinsi dalam periode tertentu ditunjukkan oleh data Produk Domestik Regional Bruto, baik atas harga dasar berlaku maupun atas harga dasar konstan. Produk Domestik Regional Bruto didefinisikan sebagai jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu wilayah, atau merupakan jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi di suatu wilayah (Badan Pusat Statistik, 2006).



Sumber : Badan Pusat Statistik

Grafik 4.2 PDRB Sektor Transportasi pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Triliun Rupiah)

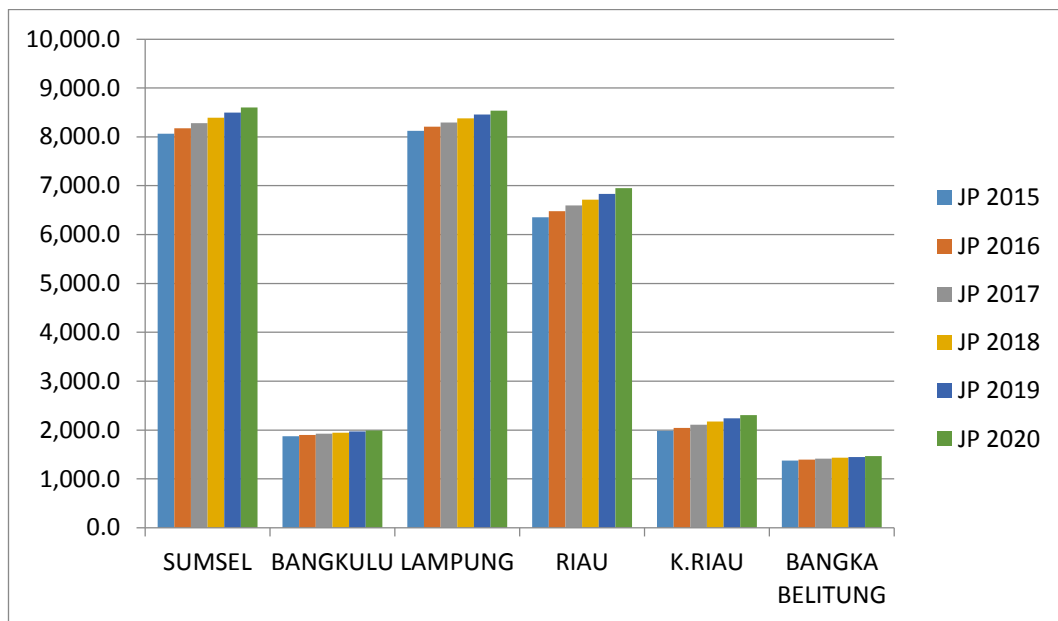
Berdasarkan data dan grafik 4.2 PDRB Sektor Transportasi diatas dapat dilihat bahwa PDRB Sektor Transportasi pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera mengalami kenaikan setiap tahunnya dari Tahun 2015-2020. Untuk

Penerimaan PDRB Sektor Transportasi tertinggi yaitu berada pada Provinsi Lampung dengan penerimaan PDRB Sektor Transportasi diatas 50 triliyun rupiah pada tahun 2020 dan diatas 13 Triliyun rupiah pada tahun 2015-2020. Untuk Penerimaan PDRB Sektor Transportasi tertinggi selanjutnya yaitu berada pada Provinsi Sumsel, disusul Provinsi Kepulauan Riau, Provinsi Riau, dan Provinsi Bengkulu. Provinsi Bangka Belitung sendiri menempati posisi sebagai penerima PDRB Sektor Transportasi terendah dengan penerimaan dibawah 4 triliyun rupiah pada tahun 2015-2020.

4.2.3 Perkembangan Jumlah Penduduk

Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi betujuan menetap (BPS, 2009:11). Sedangkan menurut UU RI No 10 tahun 1992 tentang kependudukan tertulis pengertian penduduk adalah orang dalam matranya sebagai diri pribadi, anggota keluarga, anggota masyarakat, warga negara, dan himpunan kuantitas yang bertempat tinggal di suatu tempat dalam batas wilayah negara pada waktu tertentu.

Jumlah penduduk dalam setiap negara atau daerah pada setiap waktu selalu mengalami pertambahan dan pengurangan. Perubahan jumlah penduduk ini dikarenakan adanya kelahiran (Fertilitas), kematian (Mortalitas), dan migrasi.



Sumber : Badan Pusat Statistik

Grafik 4.3 Grafik Jumlah Penduduk pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Juta Jiwa)

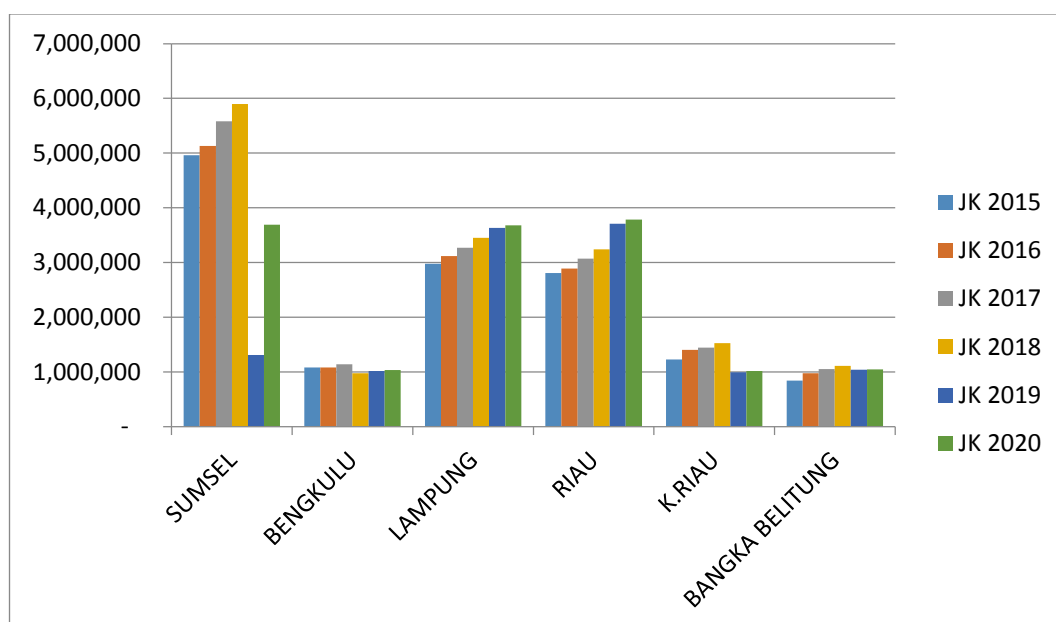
Berdasarkan data dan grafik 4.3 jumlah penduduk tersebut dapat dilihat bahwa jumlah penduduk pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera mengalami kenaikan setiap tahunnya pada tahun 2015-2020. Provinsi dengan jumlah penduduk tertinggi berada di Sumatera Selatan dengan jumlah penduduk diatas 8 juta jiwa per tahun, sedangkan Provinsi dengan jumlah penduduk terendah berada di Provinsi Bangka Belitung yang mempunyai jumlah penduduk kurang dari 1,5 juta jiwa per tahun periode tahun 2015-2020.

4.2.4 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor

Salah satu faktor yang tidak dapat dipisahkan dari Pajak Kendaraan Bermotor adalah Jumlah Kendaraan Bermotor. Definisi Kendaraan Bermotor menurut UU Nomor 28 Tahun 2009 yaitu Semua kendaraan beroda beserta

gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan.

Seiring dengan perkembangan zaman, manusia memerlukan sarana dan prasana khususnya transportasi guna mempermudah segala aktivitas sehari-harinya. Maka dari itu jumlah kendaraan bermotor akan terus meningkat seiring dengan permintaan dan penawaran masyarakat yang cukup tinggi akan kendaraan bermotor. Oleh karena itu Jumlah kendaraan bermotor akan mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor secara langsung. Semakin banyak jumlah kendaraan bermotor, diharapkan akan meningkatkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.



Sumber : Badan Pusat Statistik
Grafik 4.4 Grafik Jumlah Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 (Juta Unit)

Berdasarkan data dan grafik 4.4 jumlah kendaraan bermotor tersebut dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera mengalami Fluktuatif setiap tahunnya periode tahun 2015-2020. Provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor tertinggi berada di Provinsi Sumatera Selatan dengan jumlah kendaraan bermotor diatas 4 juta unit setiap tahunnya, sedangkan Provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor terendah berada di Provinsi Bangka belitung dengan jumlah kendaraan bermotor kurang dari 1,2 juta unit pada tahun 2015-2020.

4.3 Hasil Analisis dan Estimasi Model Data Panel

Model penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis linear berganda dengan menggunakan data panel. Data panel adalah penggabungan antara data time series dan data cross section. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui adanya pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera dari tahun 2015 sampai dengan 2020 dengan menggunakan program statistik E-views 8.

4.3.1 Hasil pegujian pemilihan model

Permodelan dalam menggunakan teknik regresi data panel dilakukan dengan menggunakan tiga pendekatan alternatif metode dalam pengolahannya, pendekatan-pendekatan tersebut yaitu Metode Pooled Least Square, Metode *Fixed Effect Model* (FEM), dan Metode *Random Effect Model* (REM).

4.3.1.1 Hasil Uji Chow

Uji chow digunakan untuk mengetahui apakah *Common Effect Model* (CEM) atau *Fixed Effect Model* (FEM) yang akan dipilih untuk mengestimasi data. Kriteria pengambilan keputusan pada uji chow yaitu, jika Prob. Cross-section Chi Square $<$ alpha (5 %) maka *Fixed Effect Model* yang dipilih, atau jika Prob. Cross-section Chi Square $>$ alpha (5 %) maka *Common Effect Model* yang dipilih. Hipotesis yang dibentuk dalam uji chow adalah sebagai berikut:

Uji hipotesis statistik:

H_0 : $pvalue > \alpha$, *Model common effect* (CEM)

H_1 : $pvalue < \alpha$, *Model fixed effect* (FEM)

Tabel 4. 1 Hasil Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests
Equation: Untitled
Test cross-section fixed effects

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	15.593170	(5,27)	0.0000
Cross-section Chi-square	48.880735	5	0.0000

Berdasarkan Tabel 4.1 menunjukkan bahwa nilai Prob. Cross-section Chi Square $<$ alpha (5 %) atau $0,0000 < 0,05$, maka tolak H_0 , artinya model yang digunakan adalah *Fixed Effect Model* (FEM).

4.3.1.2 Hasil Uji Hausman

Uji Hausman dilakukan untuk mengetahui apakah *Fixed Effect Model* (FEM) atau *Random Effect Model* (REM) yang akan dipilih untuk mengestimasi data. Kriteria pengambilan keputusan pada uji hausman

yaitu, jika Prob. Cross-section Random $<$ alpha (5 %) maka *Fixed Effect* yang dipilih, atau jika Prob. Cross-section Random $>$ alpha (5 %) maka *Random Effect* Model yang dipilih.

Uji hipotesis statistik:

H_0 : $p\text{value} > \alpha$,*Model random effect*

H_1 : $p\text{value} < \alpha$,*Model fixed effect*

Tabel 4. 2 Hasil Uji Hausman

Correlated Random Effects - Hausman Test

Equation: Untitled

Test cross-section random effects

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	24.640213	3	0.0000

Berdasarkan Tabel 4.2 menunjukkan bahwa nilai Prob. Cross-section Random $<$ alpha (5 %) atau $0,0000 < 0,05$, maka H_0 ditolak, artinya model yang digunakan adalah Fixed Effect Model (FEM).

4.3.2 Hasil Estimasi Model

Hasil estimasi model terbaik yang dipilih dalam penelitian ini yaitu menggunakan fixed effect model (FEM) karena jika dilihat dari Uji Chow dapat kita lihat bahwa nilai probabilitasnya kurang dari alpha 5%, begitu juga dengan Uji Hausman dapat kita lihat bahwa nilai probabilitasnya $<$ α (5%). Jika dilihat satu persatu hasil estimasinya berdasarkan tabel 4.1 dan tabel 4.2 sebelumnya untuk melihat nilai probabilitasnya, maka untuk Uji Chow adalah sebesar $0.0000 < 0.05$, maka model yang dipilih adalah fixed effect. Sedangkan jika dilihat dari Uji Hausman nilai probabilitasnya sebesar 0.0000

< 0.05, maka model yang dipilih adalah fixed effect. Maka dapat disimpulkan bahwa model terbaik yang digunakan untuk penelitian ini adalah menggunakan *fixed effect model* (FEM).

Berikut adalah hasil estimasi regresi data panel FEM:

Tabel 4. 3 Hasil Estimasi Regresi Data Panel

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-2.90E+12	7.53E+11	-3.851664	0.0007
ST_PDRB	33647913	19345771	2.739290	0.0934
JP	6.64E+08	1.71E+08	3.879414	0.0006
JKB	4957.871	27756.33	2.178621	0.8596

Berdasarkan hasil regresi model penelitian, persamaan diatas dapat diartikan sebagai berikut :

$$PPK_{Bit} = -2,90E+12 + 33,647,913 PDRB_{St} + 6,64E+08 JP_{it} + 4,957,871 JKB_{it} + e_{it} \dots\dots(8)$$

Keterangan:

PPKB : Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

PDRBST: Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi

JP : Jumlah Penduduk

JKB : Jumlah Kendaraan Bermotor

B0 : Konstanta

$\beta_1 \beta_2 \beta_3$: Koefisien Regresi

i : Banyaknya data cross section (Provinsi di Pulau Sumatera)

t : Banyaknya data time series (tahun 2015-2020)

e : error term

Berdasarkan tabel 4.3 Model estimasi yang terpilih yaitu fixed effect model menunjukkan bahwa Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi (PDRBST), Jumlah Penduduk (JP) & Jumlah Kendaraan Bermotor (JKB), berpengaruh positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Berdasarkan Model FEM tersebut maka dapat dibuat persamaan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta dengan nilai $2,90E+12 = 0,00000000000290$ artinya nilai PPKB hanya bisa terbentuk jika dipengaruhi variabel independent.
2. Nilai koefisien regresi pada PDRB $33,647,913$ yang artinya setiap kenaikan nilai PDRB sebesar 1 triliun maka mengakibatkan terjadinya peningkatan nilai ppkb sebesar $33,647,913$.
3. Nilai koefisien regresi pada jumlah penduduk $6,64E+08 = 0,000000064$ yang artinya setiap penambahan penduduk yg mempunyai kedudukan mengakibatkan nilai jp terbentuk 1 juta yang dipengaruhi variabel dependen sebesar $6,64E+08$.
4. Nilai koefisien regresi jumlah kendaraan bermotor sebesar $4,957,871$ artinya setiap kenaikan nilai JKB sebesar 1 unit maka akan mengakibatkan kenaikan variabel dependen sebesar $4,957,871$.

4.3.3 Hasil Uji Normalitas

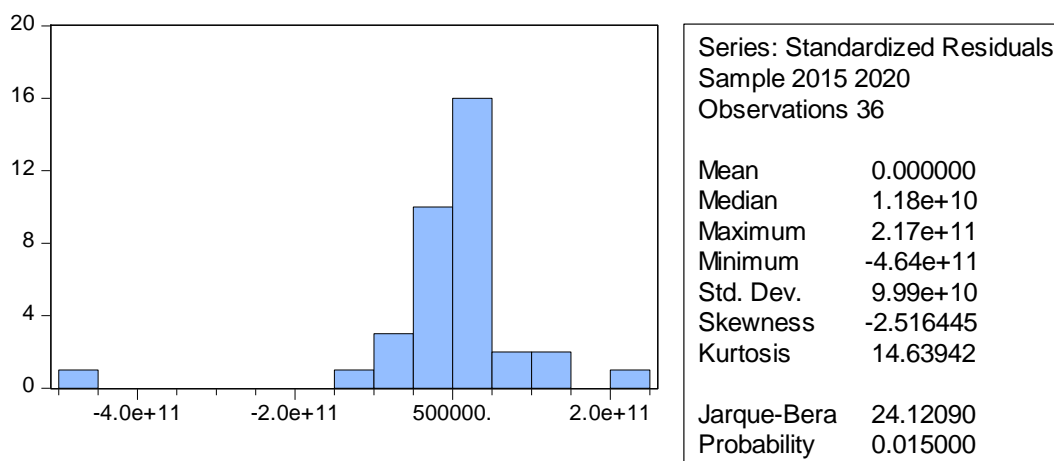
Uji normalitas bertujuan untuk menguji sebuah data dalam model regresi terdistribusi normal atau tidak, karena model regresi terbaik adalah model

dengan data terdistribusi normal atau yang mendekati normal. Untuk melihat apakah data terdistribusi normal atau tidak, perlu dilakukan uji normalitas, keputusan diambil dengan melihat nilai Jarque-Bera. Apabila nilai Jarque-Bera < Chi-square tabel maka data berdistribusi normal (Gujarati dan Porter, 2015: 171).

Uji normalitas dilakukan dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal grafik persamaan regresi. Apabila data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, model regresi memenuhi asumsi normalitas, sebaliknya apabila data menyebar jauh dari garis diagonal atau tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas (Gujarati dan Porter, 2015: 169).

Uji hipotesis statistik:

H_0 : JBtest > Chi Squaretable , Data tidak terdistribusi normal



H_1 : JBtest < Chi Squaretable , Data terdistribusi normal

Hasil uji normalitas dari seluruh variabel penelitian yaitu sebagai berikut:

Gambar 4. 1 hasil uji normalitas

Berdasarkan pada gambar 4.1 tersebut dapat dilihat hasil uji normalitas. Dalam penelitian ini menggunakan $\alpha = 5\%$ (0,05) dengan *degree of freedom* ($df = n-k = 36-4 = 32$) maka diperoleh nilai *chi-square* tabel sebesar 46.1943. Pada gambar diatas dapat diketahui bahwa nilai *Jarque-Bera* sebesar 24.12090 yang berarti lebih kecil dari nilai *chi-square* tabel dan probabilitas sebesar $0.01500 > 0,05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa persamaan dalam penelitian ini tidak memiliki masalah normalitas dengan kata lain *error term* terdistribusi normal.

4.4 Hasil Uji Asumsi Klasik

Pada uji asumsi klasik dikenal juga dengan nama BLUE (Best Linear Unbiased Estimator) yang harus memenuhi beberapa kriteria, diantaranya sebagai berikut:

4.4.1 Hasil Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dapat dideteksi dengan melihat hasil uji korelasi pada nilai matriks korelasi (correlation matrix). Pada uji tersebut, multikolinearitas diketahui dengan melihat hubungan secara individual antara satu variabel independen dengan satu variabel independen yang lain (Gujarati dan Porter, 2015: 408).

Uji hipotesis statistik:

H_0 : correlation matrix $> 0,8$, Terjadi multikolinearitas

H_1 : correlation matrix $< 0,8$, Tidak terjadi multikolinearitas

Adapun hasil perhitungan correlation Matrix adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 4 Hasil Uji Multikolinearitas

	ST_PDRB	JP	JKB
ST_PDRB	1.000000	0.736051	0.515227
JP	0.736051	1.000000	0.764718
JKB	0.515227	0.564718	1.000000

Berdasarkan hasil Uji Multikolinearitas diatas dapat dilihat bahwa koefisien matriks korelasi antar variabel bebas lebih kecil dari 0.80 sehingga tidak terdapat hubungan linear antar variabel atau tidak terjadi gejala multikolinearitas.

4.4.2 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Pengujian heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Cara untuk mendeteksi heteroskedastisitas dalam model salah satunya dengan menggunakan uji white (white test). Jika residualnya mempunyai varian yang sama disebut homoskedastisitas dan jika variannya tidak sama/berbeda disebut heteroskedastisitas (Gujarati dan Porter, 2015: 84).

Uji hipotesis:

H0: Chi Squarehitung > Chi Squaretabel, terjadi heteroskedastisitas.

H1: Chi Squarehitung < Chi Squaretabel, tidak terjadi heteroskedastisitas.

Adapun hasil pengujian heteroskedastisitas yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 5 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Jumlah data (n)	R-squared	Chi-square hitung (n x R-squared)	Chi-square table	Hasil
36	0.289210	10.41156	50.9985	tidak terjadi heteroskedastisitas

Berdasarkan tabel 4.5 menunjukkan bahwa nilai R-squared pada output regresi data panel FEM dengan menggunakan $\alpha = 5\%$ (0,05) dan degree of freedom sebesar 36 maka dapat diperoleh nilai chi-square tabel sebesar 50.9985. Diketahui bahwa nilai chi-square hitung < chi-square tabel atau $10.41156 < 50.9985$ maka H_0 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa persamaan dalam penelitian ini tidak memiliki masalah heteroskedastisitas.

4.4.3 Hasil Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk memastikan tidak adanya korelasi antara satu variabel gangguan dengan variabel gangguan yang lain (Gujarati dan Porter, 2015: 85). Dalam penelitian ini, uji autokorelasi dideteksi dengan menggunakan metode Durbin Watson (DW) dengan ketentuan $dU \leq d \leq 4 - dU$, (d = nilai Durbin-Watson statistic, dU = batas atas Durbin-Watson tabel).

Uji hipotesis statistik:

H_0 : $dU > DW > 4-dU$, Terjadi autokorelasi.

H_1 : $dU < DW < 4-dU$, Tidak terjadi autokorelasi.

Tabel 4. 6 Hasil Uji Autokorelasi

Metode	Nilai DU	Nilai DW	4-DU	Estimasi pengajuan	keterangan
FEM	1.7245	2.191786	$4 - 1.7245 = 2.2755$	$1.7245 < 2.191786 < 2.2755$	Tidak terjadi autokorelasi

pada tabel 4.6 sebelumnya menunjukkan nilai sebesar 2.191786 maka menurut kriteria pengujian berada di antara $1.7245 < 2.191786 < 2.2755$ yang berarti tidak terdapat masalah autokorelasi dalam model ini.

4.5 Hasil Uji Hipotesis Statistik

Pengujian hipotesis statistik merupakan pengujian terhadap yang akan menghasilkan suatu keputusan dalam menerima atau menolak hipotesis statistik. Jika menolak hipotesis nol atau H_0 maka penelitian yang dilakukan secara statistik keputusannya adalah berpengaruh dan jika tidak menolak hipotesis nol atau H_1 maka keputusan hasil penelitian tersebut secara statistik tidak berpengaruh.

4.5.1 Hasil Uji Statistik t (Parsial)

Uji statistik T atau Uji Parsial pada dasarnya menunjukkan seberapa besar pengaruh masing-masing variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen yang dalam hal ini yaitu regresi pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak

Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Untuk taraf signifikansi $\alpha=5\%$ dengan hipotesis yang diajukan satu arah dan derajat kebebasan: ($df = n-k = 36-4 = 32$).

Tabel 4. 7 Hasil Uji Statistik T

variabel	Coefficient	t-hitung	t-tabel	prob	Taraf signifikasi	hasil
PDRB	33647913	2.739290	2.03693	0.0434	0.05	Signifikan
JP	6.64E+08	3.879414		0.0006		Signifikan
JKB	4957.871	2.178621		0.0496		Signifikan

Berdasarkan estimasi yang di tunjukkan tabel 4.7 maka hasil uji parsial adalah sebagai berikut:

4.5.1.1 Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi

- a) $H_0 : \beta_1 < 0$: Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi tidak berpengaruh terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.
- b) $H_1 : \beta_1 > 0$: Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi berpengaruh terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Pengambilan keputusan:

Jika t hitung $>$ t table atau -t hitung $<$ -t tabel atau Prob. $<$ taraf nyata (α), maka H_0 ditolak. Jika t hitung $<$ t tabel atau -t hitung $>$ -t tabel atau Prob. $>$ taraf nyata (α), maka H_1 ditolak. Berdasarkan hasil

estimasi nilai t-hitung Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi > t tabel yaitu sebesar $2.739290 > 2.03693$ dengan nilai prob $0.0434 < \alpha = 5\%$ maka H_0 ditolak. Artinya terdapat pengaruh positif dan signifikan dari Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020. Nilai koefisien regresi sebesar 33647913 menunjukkan bahwa Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Hasil interpretasi uji parsial Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi karena nilai t statistik lebih besar dari t tabel maka keputusannya tolak H_0 yang artinya pengaruh dari variabel Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor

4.5.1.2 Jumlah Penduduk

- a. $H_0 : \beta_2 < 0$: Jumlah Penduduk tidak berpengaruh Positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.
- b. $H_1 : \beta_2 > 0$: Jumlah Penduduk berpengaruh Positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Pengambilan keputusan:

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$ atau $Prob. < \text{taraf nyata } (\alpha)$, maka H_0 ditolak. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} > -t_{tabel}$ atau $Prob. > \text{taraf nyata } (\alpha)$, maka H_1 ditolak. Berdasarkan hasil estimasi nilai t -hitung Jumlah Penduduk $> t$ tabel yaitu sebesar $3.879414 > 2.03693$ dengan nilai prob $0.0006 < \alpha = 5\%$ maka H_0 ditolak. Artinya terdapat pengaruh positif dan signifikan dari Jumlah Penduduk terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Sumatera Tahun 2015-2020. Nilai koefisien regresi sebesar $6.64E+08$ menunjukkan bahwa Jumlah Penduduk berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Sumatera Tahun 2015-2020.

Hasil interpretasi uji parsial jumlah penduduk karena nilai t statistik lebih besar dari t tabel maka keputusannya tolak H_0 yang artinya pengaruh dari variabel Jumlah Penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

4.5.1.3 Jumlah Kendaraan Bermotor

- a. $H_0 : \beta_3 < 0$: Jumlah Kendaraan bermotor tidak berpengaruh Positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.
- b. $H_1 : \beta_3 > 0$: Jumlah Kendaraan bermotor berpengaruh Positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Pengambilan keputusan:

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$ atau $Prob. < \text{ taraf nyata } (\alpha)$, maka H_0 ditolak. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} > -t_{tabel}$ atau $Prob. > \text{ taraf nyata } (\alpha)$, maka H_1 ditolak. Berdasarkan hasil estimasi nilai t -hitung Jumlah Kendaraan Bermotor $> t_{tabel}$ yaitu sebesar $2.178621 > 2.03693$ dengan nilai $prob\ 0.0496 < \alpha = 5\%$ maka H_0 ditolak. Artinya terdapat pengaruh positif dan signifikan dari Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020. Nilai koefisien regresi sebesar 49.57.871 menunjukkan bahwa Jumlah Kendaraan Bermotor berpengaruh positif terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Hasil interpretasi uji parsial Jumlah Kendaraan bermotor karena nilai t statistik lebih besar dari t_{tabel} maka keputusannya tolak H_0 yang artinya pengaruh dari variabel Jumlah Kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

4.5.2 Hasil Uji Statistik F (Simultan)

Pengujian terhadap pengaruh semua variabel independen di dalam model dapat dilakukan dengan uji simultan (uji F). Uji statistik F menunjukkan apakah semua variabel independen yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel dependen. Dengan hipotesis statistik simultan sebagai berikut:

$H_0 : \beta_1, \beta_2, \beta_3 < 0$, Tidak terdapat pengaruh dari Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan bermotor secara simultan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

$H_0 : \beta_1, \beta_2, \beta_3 > 0$, Terdapat pengaruh dari Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan bermotor secara simultan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

Adapun hasil pengolahan data uji hipotesis statistik simultan sebagai berikut:

Tabel 4. 8 Hasil Uji Statistik F

F-Statistik	F- Tabel	Prob.	Taraf kesalahan (α)	Keputusan
14. 96490	2.90	0,000	0,05	Berpengaruh, Signifikan

Dari hasil regresi pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor, terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020 yang menggunakan $\alpha = 5\%$ (0,05) dengan degree of freedom for numerator ($dfn = k-1 = 4-1 = 3$) dan degree of freedom for denominator ($dfd = n-k = 36-4 = 32$) maka diperoleh F-tabel sebesar 2.90.

Dari hasil regresi pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor, terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau

Sumatera Tahun 2015-2020 diperoleh F-statistik sebesar 14. 96490 dan nilai probabilitas F- statistik 0.000000. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel independen secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen karena nilai F- hitung > nilai F-tabel yaitu $14. 96490 > 2.90$.

Hasil interpretasi uji Simultan Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor, terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor karena nilai F statistik lebih besar dari F tabel maka keputusannya tolak H_0 yang artinya berpengaruh signifikan dari variabel Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor, terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

4.5.3 Hasil uji Koefisien determinasi (R^2)

Hasil koefisien determinasi mengukur seberapa besar presentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabelvariabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel- variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

Tabel 4. 9 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

R-squared	0.915704
Adjusted R-squared	0.890728

Berdasarkan hasil regresi pada tabel sebelumnya, diperoleh nilai R^2 sebesar 0.915704 atau 91.57%. Hal ini menunjukkan bahwa variabel independen yang berupa Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor, mampu menjelaskan variabel dependen yaitu Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 91.57%. Dapat juga dikatakan bahwa Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor mempunyai pengaruh sebesar 91.57% terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Sedangkan sisanya sebanyak 8.43% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak disertakan dalam model estimasi.

4.6 Pembahasan

4.6.1 Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Berdasarkan hasil perhitungan regresi yang telah dilakukan sebelumnya, koefisien regresi untuk PDRB 33,647,913 yang artinya setiap kenaikan nilai PDRB sebesar 1 triliun maka mengakibatkan terjadinya peningkatan nilai ppkb sebesar 33,647,913. Hasil dari uji signifikansi secara parsial atau secara individu, pengaruh PDRB Sektor Transportasi terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor menghasilkan angka yang signifikan dimana nilai dari $t_{hitung} >$ dari nilai t_{tabel} yaitu $2.739290 > 2.03693$ pada tingkat kepercayaan sebesar 5 persen.

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori dan hasil penelitian terdahulu Ayu Triani Utami (2014) dengan judul —Analisis Pajak Kendaraan Bermotor

dan Faktor-faktor yang mempengaruhinya serta Kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah di Provinsi Jawa Tengahl dengan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa PDRB Sektor Transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah.

4.6.2 Pengaruh Jumlah Penduduk terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Berdasarkan hasil perhitungan regresi yang telah dilakukan sebelumnya, koefisien regresi untuk variabel jumlah penduduk $6,64E+08 = 0,000000064$ yang artinya setiap penambahan penduduk yg mempunyai kedudukan mengakibatkan nilai jp terbentuk 1 juta yang dipengaruhi variabel dependen sebesar $6,64E+08$. Hasil dari uji signifikansi secara parsial atau secara individu, pengaruh Jumlah Penduduk terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor menghasilkan angka yang signifikan dimana nilai dari $t_{hitung} >$ dari nilai t_{tabel} yaitu $3.879414 > 2.03693$ pada tingkat kepercayaan sebesar 5 persen. Maka dapat disimpulkan bahwa apabila terjadi kenaikan Jumlah Penduduk sebesar 1 jiwa maka akan berakibat pada kenaikan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 6,64 juta rupiah atau Rp 664.000, dengan asumsi variabel lainnya tetap (*ceteris paribus*).

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori dan hasil penelitian terdahulu Zulfah Dwi Hasnuri (2014) dengan judul —Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta (Studi Kasus Kab/Kota Daerah Istimewa Yogyakarta

Tahun 2006- 2013) dengan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa Jumlah Penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini membuktikan bahwa semakin meningkatnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan jumlah kendaraan bermotor guna mempermudah dan memperlancar kegiatan sehari-hari penduduknya juga ikut meningkat sehingga otomatis penerimaan pajak kendaraan bermotor juga ikut meningkat.

4.6.3 Pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Berdasarkan hasil perhitungan regresi yang telah dilakukan sebelumnya, koefisien regresi untuk variabel jumlah kendaraan bermotor sebesar 4,957,871 artinya setiap kenaikan nilai JKB sebesar 1 unit maka akan mengakibatkan kenaikan sebesar 4,957,871. Hasil dari uji signifikansi secara parsial atau secara individu, pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor menghasilkan angka yang signifikan dimana nilai dari $t_{hitung} >$ dari nilai t_{tabel} yaitu $2.178621 > 2.03693$ pada tingkat kepercayaan sebesar 5 persen. Maka dapat disimpulkan bahwa apabila terjadi kenaikan Jumlah Kendaraan Bermotor sebesar 1 unit maka akan berakibat pada kenaikan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 49,57 juta rupiah atau Rp 49.570 dengan asumsi variabel lainnya tetap (*ceteris paribus*).

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori dan hasil penelitian terdahulu Dinda Rezki Giovani, Yazid Yud Padmono (2014) dengan judul

—Faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timurl dengan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa Jumlah Kendaraan Bermotor berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timur. Hal ini membuktikan bahwa semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor disuatu wilayah maka akan meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor di wilayah tersebut.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari pembahasan pada bab sebelumnya mengenai Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Secara parsial atau individu dapat disimpulkan bahwa:
 - a. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa variabel Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.
 - b. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa variabel Jumlah Penduduk memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.
 - c. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa variabel Jumlah Kendaraan Bermotor memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

2. Kesimpulan Secara Simultan

Variabel Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk dan Jumlah Kendaraan Bermotor secara simultan atau bersama-sama memberikan pengaruh yang signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada 6 (enam) Provinsi di Pulau Sumatera Tahun 2015-2020.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut diatas, maka penulis dapat memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan masukan yang positif dan dapat digunakan untuk dasar pengambilan keputusan bagi pemerintah terkait. Adapun saran-saran yang penulis ajukan adalah sebagai berikut :

1. Bagi Pemerintah

Bagi lembaga pemerintahan untuk menambah aktivitas penduduk seperti membuka peluang pekerjaan bagi masyarakat agar keluar rumah dan meningkatkan pembelian jumlah kendaraan bermotor sehingga meningkat pula jumlah penduduk yang membayar pajak dan meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan penelitian dengan menggunakan variabel lain selain variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian untuk melihat pengaruh terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriani, 2014. *"Teori Perpajakan"* Jakarta, Salemba Empat
- Badan Pusat Statistik. 2012. *"Produk Domestik Regional Bruto dalam Angka."* BPS Jawa Tengah
- Apriliyanti, D. A. K. and Harianto Hakim, D. B. (2021) '*Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Institut Pertanian Bogor , Jawa Barat , Indonesia*', E-Jurnal Manajemen, 10(4), pp. 375–394.
- Ayu Triani Utami (2014) '*Analisis Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya Serta Kontribusinya Terhadap Pendapatan Asli Daerah Provinsi Jawa Tengah*', Pajak Daerah.
- Carlyn, G. et al. (2020) '*Sebelum Dan Sesudah Penerapan Sistem Pembayaran Pajak Online Berbasis E-Samsat Di Provinsi Sulawesi Utara*', Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi, 20(02), pp. 130–141.
- Dr. Rochmat Soemitro (2013) '*Perpajakan Edisi Revisi 2013*', P. 01.
- Dr.P.J.A. Andriani (2014) '*Perpajakan Indonesia*', P. 3.
- Ertadha Bill Qisthi Faaz, Kurnia Heriansyah, A. D. (2020) '*Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Wajib Pajak Dalam Membayar Pajak Kendaraan Bermotor Di Dki Jakarta*',
- E-Jurnal :[Http://Journal.Univpancasila.Ac.Id/Index.Php/RELEVAN](http://Journal.Univpancasila.Ac.Id/Index.Php/RELEVAN), 1(November), Pp. 24–34.
- Ferdian, T. (2019) '*Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Wajib Pajak Dalam Membayar Pajak Kendaraan Bermotor Pada Samsat ...*', Jurnal Akrab Juara.
- Ghozali, I. (2017) *Model Persamaan Struktural Konsep Dan Aplikasi Program AMOS 24*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Gujarati, D. (2004) *Basic Econometrics (Ekonometrika Dasar)*. Edited by Erlangga. Jakarta.
- Gujarati, D. N. (2012) *Dasar-dasar Ekonometrika*,.

Kaho Josef Riwu (2002) '*Prospek Otonomi Daerah Di Negara Republik Indonesia.*'

Lia Kartika, Abd. Rahim, S. A. (2018) '*Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan*', pp. 1–7.

LUKMAN, J. F. A. (2015) '*Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pajak kendaraan bermotor di kabupaten pangkep*'.

Mardiasmo (2018) *Perpajakan Edisi Revisi Tahun 2018*. Yogyakarta: Andi.

Munawir, 2017 (2017) '*Variabel ekonomi makro yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor di aceh*', 4(November), pp. 101–117.

Nita Darmasari (2005) '*Pembangunan Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi*', *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Vol. 3 No., pp. 101–112.

Nyoman, N., Ariasih, P. and Utama, I. M. S. (2011) '*Pengaruh Jumlah Penduduk Dan Pdrb Per Kapita Kemandirian Keuangan Daerah Provinsi Bali*', pp. 543–562.

Oktavia, E., Safri, M. and Vyn Amzar, Y. (2019) '*Faktor-faktor yang mempengaruhi tunggakan pajak kendaraan bermotor Kabupaten Tanjung Jabung Barat (studi kasus: Kecamatan Tungkal Ilir)*', *e-Journal Perdagangan Industri dan Moneter*, 7(2), pp. 73–82. doi: 10.22437/pim.v7i2.13098.

Ratnasari, 2016 (2016) '*Analisis penerimaan pajak kendaraan bermotor di provinsi sulawesi tenggara*', 1, pp. 82–95.

Resseffendi (2010) '*Metode Penelitian.*', *NASPA Journal*, p. 33.

Saputra, M. (2018) '*Pengaruh Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Kota Yogyakarta*', *Journal of Chemical Information and Modeling*, 01(01), pp. 1689–1699.

Sartika, E. D., Afifah, N. and Sari, S. N. (2021) '*Pengaruh Insentif Pajak Kendaraan Bermotor Selama Pandemi Covid 19 Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor Di Sulawesi Selatan*', *Jurnal Analisa Akuntansi dan Perpajakan*, 5(2), pp. 144–159. doi: 10.25139/jaap.v5i2.4144.

Sugiyono (2017) *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung.

Thomas Nadeak and Eva Sunasti (2019) '*Analisis Efektivitas Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah Sebelum Dan Sesudah Berlakunya Surat Keputusan Gubernur Jawa Barat Nomor 973 /154 2018*', Buana Ilmu. Doi: 10.36805/Bi.V4i1.809.

Tony Marsyahrul (2005) '*Pengantar Perpajakan / Tony Marsyahrul; Editor, JB. Sudar Manto*', P. 5.

Yunimiartiningsih, E. (2017) '*Pengaruh Jumlah Hotel, Jumlah Wisatawan, Pendapatan Perkapita Dan Produk Domestik Bruto Terhadap Penerimaan Pajak Daerah Di Jawa Timur Tahun 2012-2016*', Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia, pp. 1–21.

Yuskar and Yanti, F. (2014) '*Analisis Efektivitas dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Sumatera Barat*', Jurnal Riset Akuntansi dan Bisnis

LAMPIRAN

Lampiran 1 Data penelitian

PROVINSI	TAHUN	Anggaran PKB	Realisasi PKB	ST PDRB	JP	JKB
BENGKULU	2015	149,978,433,212	160,447,563,000	3,958	1,875.9	0
	2016	160,908,271,823	176,474,178,000	4,390	1,900.7	1,082,167
	2017	142,682,018,133	198,052,322,900	4,869	1,924.9	1,141,740
	2018	3,886,835,024	233,223,158,800	5,414	1,948.6	977,732
	2019	262,931,775,876.55	236,085,441,000	6,062	1,971.8	1,018,850
	2020	252,240,421,019	230,746,716,600	32,02	1,994.3	1,037,047
LAMPUNG	2015	571,200,000,000	570,471,497,254	13,027	8,123.0	2,977,698
	2016	609,000,000,000	584,213,376,785	14,665	8,210.3	3,116,502
	2017	609,000,000,000	677,101,130,141	16,182	8,295.3	3,267,573
	2018	618,000,000,000	716,636,817,248	17,239	8,377.7	3,450,246
	2019	750,000,000,000	799,767,612,251	18,735	8,457.6	3,632,255
	2020	775,000,000,000	786,228,389,430	59,99	8,534.8	3,679,741
RIAU	2015	923,876,600,607	802,073,723,877	5,185	6,356.7	2,808,613
	2016	1,696,121,364,478	847,541,057,849	5,640	6,478.4	2,890,611
	2017	1,696,121,364,478	924,512,254,424	6,062	6,598.7	3,069,332
	2018	1,696,121,364,478	1,049,350,992,438	6,449	6,717.6	3,243,032
	2019	1,062,778,306,722	1,129,336,200,214	6,906	6,835.1	3,707,460
	2020	902,478,923,658	1,109,838,807,024	61,44	6,951.2	3,784,031
KEP.RIAU	2015	347,613,939,000	326,540,672,932	6,261	1,982.8	1,231,227
	2016	324,171,000,000	336,845,145,365	6,954	2,045.3	1,402,283
	2017	709,663,606,890	365,838,924,721	7,472	2,109.4	1,445,931
	2018	412,774,825,415	421,982,757,385	7,649	2,174.8	1,527,992
	2019	439,358,947,357	409,130,728,150	7,219	2,241.6	993,001
	2020	267,715,896,986	378,582,834,754	63,97	2,309.5	1,016,818
BANGKA BELITUNG	2015	157,552,961,226	18,515,211,985	2,462	1,373.3	840,602
	2016	162,912,641,750	171,879,396,152	2,642	1,393.1	977,430
	2017	201,026,491,000	197,962,271,163	2,900	1,412.7	1,052,990
	2018	208,088,533,500	208,756,992,548	3,105	1,432.1	1,111,107
	2019	208,088,533,500	230,000,974,291	3,380	1,451.1	1,039,803
	2020	227,162,811,000	226,373,483,345	53,94	1,469.8	1,048,188
SUMSEL	2015	814,363,152,908	64,830,739,687	6,904	8,062.7	4,963,694
	2016	777,486,400,742	850,081,635,310	7,812	8,174.1	5,128,207
	2017	1,098,985,858,854	877,957,148,995	8,855	8,283.8	

						5,580,365
	2018	884,985,858,854	907,578,696,491	9,950	8,391.5	5,898,485
	2019	905,093,000,000	979,347,884,263	11,247	8,497.5	1,307,725
	2020	913,245,000,000	1,069,302,341,956	33,69	8,600.8	3,691,852

Lampiran 2 hasil eviews

Dependent Variable: REALISASI_PKB

Method: Panel Least Squares

Date: 06/08/22 Time: 20:17

Sample: 2015 2020

Periods included: 6

Cross-sections included: 6

Total panel (balanced) observations: 36 **FEM**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-2.90E+12	7.53E+11	-3.851664	0.0007
ST_PDRB	33647913	19345771	2.739290	0.0434
JP	6.64E+08	1.71E+08	3.879414	0.0006
JKB	4957.871	27756.33	2.178621	0.0496

Effects Specification

Cross-section fixed (dummy variables)

R-squared	0.915704	Mean dependent var	5.35E+11
Adjusted R-squared	0.890728	S.D. dependent var	3.44E+11
S.E. of regression	1.14E+11	Akaike info criterion	53.96498
Sum squared resid	3.49E+23	Schwarz criterion	54.36086
Log likelihood	-962.3696	Hannan-Quinn criter.	54.10315
F-statistic	36.66270	Durbin-Watson stat	2.391786
Prob(F-statistic)	14.96490		

Redundant Fixed Effects Tests **UJI CHOW**

Equation: Untitled

Test cross-section fixed effects

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	15.593170	(5,27)	0.0000
Cross-section Chi-square	48.880735	5	0.0000

Correlated Random Effects - **Hausman Test**

Equation: Untitled

Test cross-section random effects

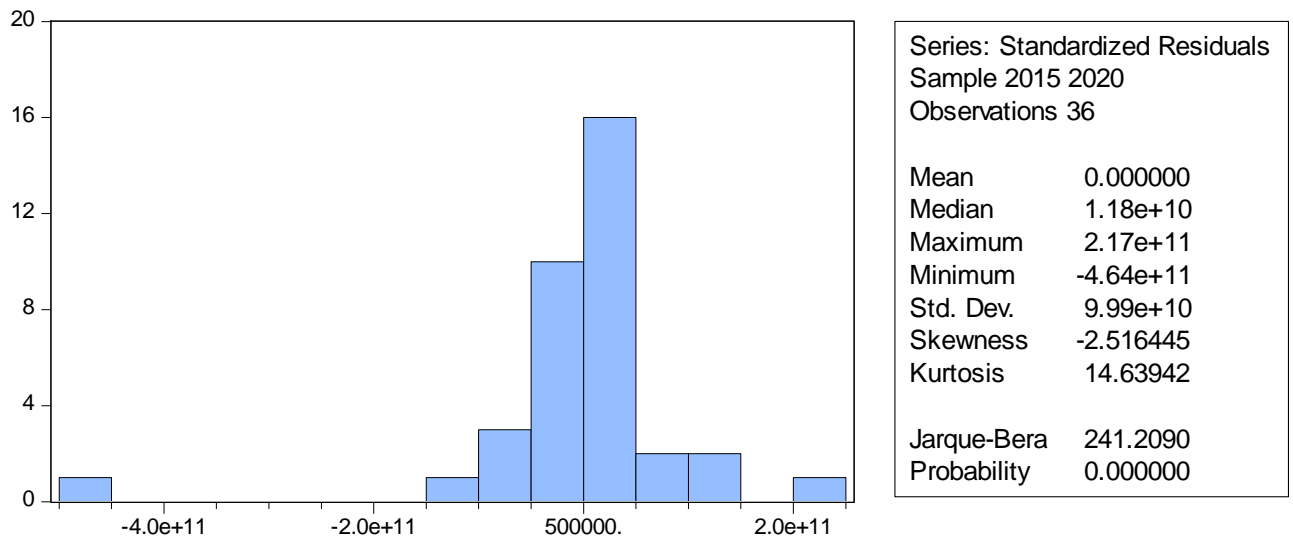
Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	24.640213	3	0.0000

Cross-section random effects test comparisons:

Variable	Fixed	Random	Var(Diff.)	Prob.
----------	-------	--------	------------	-------

	33647912.89	37681734.956	16534196521	
ST_PDRB	4294	182	8442.81	0.7537
	663821243.4	72319067.244	28214956223	
JP	86288	038	836106	0.0004
	-	-	13679097.533	
JKB	4957.870566	17205.526170	297	0.0009

Uji normalitas



multikolinearitas

	ST_PDRB	JP	JKB
ST_PDRB	1.000000	0.736051	0.515227
JP	0.736051	1.000000	0.864718
JKB	0.515227	0.864718	1.000000

Uji heteroskedastisitas

Jumlah data (n)	R-squared	Chi-square hitung (n x R-squared)	Chi-square table	Hasil
36	0.289210	10.41156	50.9985	tidak terjadi heteroskedastisitas

Uji autokorelasi

Metode	Nilai DU	Nilai DW	4-DU	Estimasi pengajuan	keterangan
FEM	1.7245	2.191786	$4 - 1.7245 =$ 2.2755	$1.7245 <$ 2.191786 < 2.2755	Tidak terjadi autokorelasi

Lampiran 3 Tabel chi square

Tabel Chi Square

v	α (alpha)									
	0.995	0.99	0.975	0.95	0.9	0.1	0.05	0.025	0.01	0.005
1	0.0000	0.0002	0.0010	0.0039	0.0158	2.7055	3.8415	5.0239	6.6349	7.8794
2	0.0100	0.0201	0.0506	0.1026	0.2107	4.6052	5.9915	7.3778	9.2103	10.5966
3	0.0717	0.1148	0.2158	0.3518	0.5844	6.2514	7.8147	9.3484	11.3449	12.8382
4	0.2070	0.2971	0.4844	0.7107	1.0636	7.7794	9.4877	11.1433	13.2767	14.8603
5	0.4117	0.5543	0.8312	1.1455	1.6103	9.2364	11.0705	12.8325	15.0863	16.7496
6	0.6757	0.8721	1.2373	1.6354	2.2041	10.6446	12.5916	14.4494	16.8119	18.5476
7	0.9893	1.2390	1.6899	2.1673	2.8331	12.0170	14.0671	16.0128	18.4753	20.2777
8	1.3444	1.6465	2.1797	2.7326	3.4895	13.3616	15.5073	17.5345	20.0902	21.9550
9	1.7349	2.0879	2.7004	3.3251	4.1682	14.6837	16.9190	19.0228	21.6660	23.5894
10	2.1559	2.5582	3.2470	3.9403	4.8652	15.9872	18.3070	20.4832	23.2093	25.1882
11	2.6032	3.0535	3.8157	4.5748	5.5778	17.2750	19.6751	21.9200	24.7250	26.7568
12	3.0738	3.5706	4.4038	5.2260	6.3038	18.5493	21.0261	23.3367	26.2170	28.2995
13	3.5650	4.1069	5.0088	5.8919	7.0415	19.8119	22.3620	24.7356	27.6882	29.8195
14	4.0747	4.6604	5.6287	6.5706	7.7895	21.0641	23.6848	26.1189	29.1412	31.3193
15	4.6009	5.2293	6.2621	7.2609	8.5468	22.3071	24.9958	27.4884	30.5779	32.8013
16	5.1422	5.8122	6.9077	7.9616	9.3122	23.5418	26.2962	28.8454	31.9999	34.2672
17	5.6972	6.4078	7.5642	8.6718	10.0852	24.7690	27.5871	30.1910	33.4087	35.7185
18	6.2648	7.0149	8.2307	9.3905	10.8649	25.9894	28.8693	31.5264	34.8053	37.1565
19	6.8440	7.6327	8.9065	10.1170	11.6509	27.2036	30.1435	32.8523	36.1909	38.5823
20	7.4338	8.2604	9.5908	10.8508	12.4426	28.4120	31.4104	34.1696	37.5662	39.9968
21	8.0337	8.8972	10.2829	11.5913	13.2396	29.6151	32.6706	35.4789	38.9322	41.4011
22	8.6427	9.5425	10.9823	12.3380	14.0415	30.8133	33.9244	36.7807	40.2894	42.7957
23	9.2604	10.1957	11.6886	13.0905	14.8480	32.0069	35.1725	38.0756	41.6384	44.1813
24	9.8862	10.8564	12.4012	13.8484	15.6587	33.1962	36.4150	39.3641	42.9798	45.5585
25	10.5197	11.5240	13.1197	14.6114	16.4734	34.3816	37.6525	40.6465	44.3141	46.9279
26	11.1602	12.1981	13.8439	15.3792	17.2919	35.5632	38.8851	41.9232	45.6417	48.2899
27	11.8076	12.8785	14.5734	16.1514	18.1139	36.7412	40.1133	43.1945	46.9629	49.6449
28	12.4613	13.5647	15.3079	16.9279	18.9392	37.9159	41.3371	44.4608	48.2782	50.9934
29	13.1211	14.2565	16.0471	17.7084	19.7677	39.0875	42.5570	45.7223	49.5879	52.3356
30	13.7867	14.9535	16.7908	18.4927	20.5992	40.2560	43.7730	46.9792	50.8922	53.6720
31	14.4578	15.6555	17.5387	19.2806	21.4336	41.4217	44.9853	48.2319	52.1914	55.0027
32	15.1340	16.3622	18.2908	20.0719	22.2706	42.5847	46.1943	49.4804	53.4858	56.3281
33	15.8153	17.0735	19.0467	20.8665	23.1102	43.7452	47.3999	50.7251	54.7755	57.6484
34	16.5013	17.7891	19.8063	21.6643	23.9523	44.9032	48.6024	51.9660	56.0609	58.9639
35	17.1918	18.5089	20.5694	22.4650	24.7967	46.0588	49.8018	53.2033	57.3421	60.2748
36	17.8867	19.2327	21.3359	23.2686	25.6433	47.2122	50.9985	54.4373	58.6192	61.5812
37	18.5858	19.9602	22.1056	24.0749	26.4921	48.3634	52.1923	55.6680	59.8925	62.8833
38	19.2889	20.6914	22.8785	24.8839	27.3430	49.5126	53.3835	56.8955	61.1621	64.1814
39	19.9959	21.4262	23.6543	25.6954	28.1958	50.6598	54.5722	58.1201	62.4281	65.4756
40	20.7065	22.1643	24.4330	26.5093	29.0505	51.8051	55.7585	59.3417	63.6907	66.7660
41	21.4208	22.9056	25.2145	27.3256	29.9071	52.9485	56.9424	60.5606	64.9501	68.0527
42	22.1385	23.6501	25.9987	28.1440	30.7654	54.0902	58.1240	61.7768	66.2062	69.3360
43	22.8595	24.3976	26.7854	28.9647	31.6255	55.2302	59.3035	62.9904	67.4593	70.6159
44	23.5837	25.1480	27.5746	29.7875	32.4871	56.3685	60.4809	64.2015	68.7095	71.8926
45	24.3110	25.9013	28.3662	30.6123	33.3504	57.5053	61.6562	65.4102	69.9568	73.1661
46	25.0413	26.6572	29.1601	31.4390	34.2152	58.6405	62.8296	66.6165	71.2014	74.4365
47	25.7746	27.4158	29.9562	32.2676	35.0814	59.7743	64.0011	67.8206	72.4433	75.7041
48	26.5106	28.1770	30.7545	33.0981	35.9491	60.9066	65.1708	69.0226	73.6826	76.9688
49	27.2493	28.9406	31.5549	33.9303	36.8182	62.0375	66.3386	70.2224	74.9195	78.2307
50	27.9907	29.7067	32.3574	34.7643	37.6886	63.1671	67.5048	71.4202	76.1539	79.4900
51	28.7347	30.4750	33.1618	35.5999	38.5604	64.2954	68.6693	72.6160	77.3860	80.7467
52	29.4812	31.2457	33.9681	36.4371	39.4334	65.4224	69.8322	73.8099	78.6158	82.0008

$n - k = 36 - 4$
 $keluar - 36$

$n - k = 48 - 2 = 46$

Lampiran 4 tabel DW

Tabel Durbin-Watson (DW), $\alpha = 5\%$

n	k=1		k=2		k=3		k=4		k=5	
	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU
6	0.6102	1.4002								
7	0.6996	1.3564	0.4672	1.8964						
8	0.7629	1.3324	0.5591	1.7771	0.3674	2.2866				
9	0.8243	1.3199	0.6291	1.6993	0.4548	2.1282	0.2957	2.5881		
10	0.8791	1.3197	0.6972	1.6413	0.5253	2.0163	0.3760	2.4137	0.2427	2.8217
11	0.9273	1.3241	0.7580	1.6044	0.5948	1.9280	0.4441	2.2833	0.3155	2.6446
12	0.9708	1.3314	0.8122	1.5794	0.6577	1.8640	0.5120	2.1766	0.3796	2.5061
13	1.0097	1.3404	0.8612	1.5621	0.7147	1.8159	0.5745	2.0943	0.4445	2.3897
14	1.0450	1.3503	0.9054	1.5507	0.7667	1.7788	0.6321	2.0296	0.5052	2.2959
15	1.0770	1.3605	0.9455	1.5432	0.8140	1.7501	0.6852	1.9774	0.5620	2.2198
16	1.1062	1.3709	0.9820	1.5386	0.8572	1.7277	0.7340	1.9351	0.6150	2.1567
17	1.1330	1.3812	1.0154	1.5361	0.8968	1.7101	0.7790	1.9005	0.6641	2.1041
18	1.1576	1.3913	1.0461	1.5353	0.9331	1.6961	0.8204	1.8719	0.7098	2.0600
19	1.1804	1.4012	1.0743	1.5355	0.9666	1.6851	0.8588	1.8482	0.7523	2.0226
20	1.2015	1.4107	1.1004	1.5367	0.9976	1.6763	0.8943	1.8283	0.7918	1.9908
21	1.2212	1.4200	1.1246	1.5385	1.0262	1.6694	0.9272	1.8116	0.8286	1.9635
22	1.2395	1.4289	1.1471	1.5408	1.0529	1.6640	0.9578	1.7974	0.8629	1.9400
23	1.2567	1.4375	1.1682	1.5435	1.0778	1.6597	0.9864	1.7855	0.8949	1.9196
24	1.2728	1.4458	1.1878	1.5464	1.1010	1.6565	1.0131	1.7753	0.9249	1.9018
25	1.2879	1.4537	1.2063	1.5495	1.1228	1.6540	1.0381	1.7666	0.9530	1.8863
26	1.3022	1.4614	1.2236	1.5528	1.1432	1.6523	1.0616	1.7591	0.9794	1.8727
27	1.3157	1.4688	1.2399	1.5562	1.1624	1.6510	1.0836	1.7527	1.0042	1.8608
28	1.3284	1.4759	1.2553	1.5596	1.1805	1.6503	1.1044	1.7473	1.0276	1.8502
29	1.3405	1.4828	1.2699	1.5631	1.1976	1.6499	1.1241	1.7426	1.0497	1.8409
30	1.3520	1.4894	1.2837	1.5666	1.2138	1.6498	1.1426	1.7386	1.0706	1.8326
31	1.3630	1.4957	1.2969	1.5701	1.2292	1.6500	1.1602	1.7352	1.0904	1.8252
32	1.3734	1.5019	1.3093	1.5736	1.2437	1.6505	1.1769	1.7323	1.1092	1.8187
33	1.3834	1.5078	1.3212	1.5770	1.2576	1.6511	1.1927	1.7298	1.1270	1.8128
34	1.3929	1.5136	1.3325	1.5805	1.2707	1.6519	1.2078	1.7277	1.1439	1.8076
35	1.4019	1.5191	1.3433	1.5838	1.2833	1.6528	1.2221	1.7259	1.1601	1.8029
36	1.4107	1.5245	1.3537	1.5872	1.2953	1.6539	1.2358	1.7245	1.1755	1.7987
37	1.4190	1.5297	1.3635	1.5904	1.3068	1.6550	1.2489	1.7233	1.1901	1.7950
38	1.4270	1.5348	1.3730	1.5937	1.3177	1.6563	1.2614	1.7223	1.2042	1.7916
39	1.4347	1.5396	1.3821	1.5969	1.3283	1.6575	1.2734	1.7215	1.2176	1.7886
40	1.4421	1.5444	1.3908	1.6000	1.3384	1.6589	1.2848	1.7209	1.2305	1.7859
41	1.4493	1.5490	1.3992	1.6031	1.3480	1.6603	1.2958	1.7205	1.2428	1.7835
42	1.4562	1.5534	1.4073	1.6061	1.3573	1.6617	1.3064	1.7202	1.2546	1.7814
43	1.4628	1.5577	1.4151	1.6091	1.3663	1.6632	1.3166	1.7200	1.2660	1.7794
44	1.4692	1.5619	1.4226	1.6120	1.3749	1.6647	1.3263	1.7200	1.2769	1.7777
45	1.4754	1.5660	1.4298	1.6148	1.3832	1.6662	1.3357	1.7200	1.2874	1.7762
46	1.4814	1.5700	1.4368	1.6176	1.3912	1.6677	1.3448	1.7201	1.2976	1.7748
47	1.4872	1.5739	1.4435	1.6204	1.3989	1.6692	1.3535	1.7203	1.3073	1.7736
48	1.4928	1.5776	1.4500	1.6231	1.4064	1.6708	1.3619	1.7206	1.3167	1.7725
49	1.4982	1.5813	1.4564	1.6257	1.4136	1.6723	1.3701	1.7210	1.3258	1.7716
50	1.5035	1.5849	1.4625	1.6283	1.4206	1.6739	1.3779	1.7214	1.3346	1.7708
51	1.5086	1.5884	1.4684	1.6309	1.4273	1.6754	1.3855	1.7218	1.3431	1.7701
52	1.5135	1.5917	1.4741	1.6334	1.4339	1.6769	1.3929	1.7223	1.3512	1.7694
53	1.5183	1.5951	1.4797	1.6359	1.4402	1.6785	1.4000	1.7228	1.3592	1.7689
54	1.5230	1.5983	1.4851	1.6383	1.4464	1.6800	1.4069	1.7234	1.3669	1.7684
55	1.5276	1.6014	1.4903	1.6406	1.4523	1.6815	1.4136	1.7240	1.3743	1.7681
56	1.5320	1.6045	1.4954	1.6430	1.4581	1.6830	1.4201	1.7246	1.3815	1.7678
57	1.5363	1.6075	1.5004	1.6452	1.4637	1.6845	1.4264	1.7253	1.3885	1.7675
58	1.5405	1.6105	1.5052	1.6475	1.4692	1.6860	1.4325	1.7259	1.3953	1.7673
59	1.5446	1.6134	1.5099	1.6497	1.4745	1.6875	1.4385	1.7266	1.4019	1.7672
60	1.5485	1.6162	1.5144	1.6518	1.4797	1.6889	1.4443	1.7274	1.4083	1.7671
61	1.5524	1.6189	1.5189	1.6540	1.4847	1.6904	1.4499	1.7281	1.4146	1.7671
62	1.5562	1.6216	1.5232	1.6561	1.4896	1.6918	1.4554	1.7288	1.4206	1.7671
63	1.5599	1.6243	1.5274	1.6581	1.4943	1.6932	1.4607	1.7296	1.4265	1.7671

Lampiran 5 tabel T

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29	0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30	0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31	0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32	0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33	0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34	0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35	0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36	0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37	0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38	0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39	0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279
40	0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688

Catatan: Probabilita yang lebih kecil yang ditunjukkan pada judul tiap kolom adalah luas daerah dalam satu ujung, sedangkan probabilitas yang lebih besar adalah luas daerah dalam kedua ujung

Lampiran 6 tabel F

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilitas = 0,05															
df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	161	199	216	225	230	234	237	239	241	242	243	244	245	245	246
2	18.51	19.00	19.16	19.25	19.30	19.33	19.35	19.37	19.38	19.40	19.40	19.41	19.42	19.42	19.43
3	10.13	9.55	9.28	9.12	9.01	8.94	8.89	8.85	8.81	8.79	8.76	8.74	8.73	8.71	8.70
4	7.71	6.94	6.59	6.39	6.26	6.16	6.09	6.04	6.00	5.96	5.94	5.91	5.89	5.87	5.86
5	6.61	5.79	5.41	5.19	5.05	4.95	4.88	4.82	4.77	4.74	4.70	4.68	4.66	4.64	4.62
6	5.99	5.14	4.76	4.53	4.39	4.28	4.21	4.15	4.10	4.06	4.03	4.00	3.98	3.96	3.94
7	5.59	4.74	4.35	4.12	3.97	3.87	3.79	3.73	3.68	3.64	3.60	3.57	3.55	3.53	3.51
8	5.32	4.46	4.07	3.84	3.69	3.58	3.50	3.44	3.39	3.35	3.31	3.28	3.26	3.24	3.22
9	5.12	4.26	3.86	3.63	3.48	3.37	3.29	3.23	3.18	3.14	3.10	3.07	3.05	3.03	3.01
10	4.96	4.10	3.71	3.48	3.33	3.22	3.14	3.07	3.02	2.98	2.94	2.91	2.89	2.86	2.85
11	4.84	3.98	3.59	3.36	3.20	3.09	3.01	2.95	2.90	2.85	2.82	2.79	2.76	2.74	2.72
12	4.75	3.89	3.49	3.26	3.11	3.00	2.91	2.85	2.80	2.75	2.72	2.69	2.66	2.64	2.62
13	4.67	3.81	3.41	3.18	3.03	2.92	2.83	2.77	2.71	2.67	2.63	2.60	2.58	2.55	2.53
14	4.60	3.74	3.34	3.11	2.96	2.85	2.76	2.70	2.65	2.60	2.57	2.53	2.51	2.48	2.46
15	4.54	3.68	3.29	3.06	2.90	2.79	2.71	2.64	2.59	2.54	2.51	2.48	2.45	2.42	2.40
16	4.49	3.63	3.24	3.01	2.85	2.74	2.66	2.59	2.54	2.49	2.46	2.42	2.40	2.37	2.35
17	4.45	3.59	3.20	2.96	2.81	2.70	2.61	2.55	2.49	2.45	2.41	2.38	2.35	2.33	2.31
18	4.41	3.55	3.16	2.93	2.77	2.66	2.58	2.51	2.46	2.41	2.37	2.34	2.31	2.29	2.27
19	4.38	3.52	3.13	2.90	2.74	2.63	2.54	2.48	2.42	2.38	2.34	2.31	2.28	2.26	2.23
20	4.35	3.49	3.10	2.87	2.71	2.60	2.51	2.45	2.39	2.35	2.31	2.28	2.25	2.22	2.20
21	4.32	3.47	3.07	2.84	2.68	2.57	2.49	2.42	2.37	2.32	2.28	2.25	2.22	2.20	2.18
22	4.30	3.44	3.05	2.82	2.66	2.55	2.46	2.40	2.34	2.30	2.26	2.23	2.20	2.17	2.15
23	4.28	3.42	3.03	2.80	2.64	2.53	2.44	2.37	2.32	2.27	2.24	2.20	2.18	2.15	2.13
24	4.26	3.40	3.01	2.78	2.62	2.51	2.42	2.36	2.30	2.25	2.22	2.18	2.15	2.13	2.11
25	4.24	3.39	2.99	2.76	2.60	2.49	2.40	2.34	2.28	2.24	2.20	2.16	2.14	2.11	2.09
26	4.23	3.37	2.98	2.74	2.59	2.47	2.39	2.32	2.27	2.22	2.18	2.15	2.12	2.09	2.07
27	4.21	3.35	2.96	2.73	2.57	2.46	2.37	2.31	2.25	2.20	2.17	2.13	2.10	2.08	2.06
28	4.20	3.34	2.95	2.71	2.56	2.45	2.36	2.29	2.24	2.19	2.15	2.12	2.09	2.06	2.04
29	4.18	3.33	2.93	2.70	2.55	2.43	2.35	2.28	2.22	2.18	2.14	2.10	2.08	2.05	2.03
30	4.17	3.32	2.92	2.69	2.53	2.42	2.33	2.27	2.21	2.16	2.13	2.09	2.06	2.04	2.01
31	4.16	3.30	2.91	2.68	2.52	2.41	2.32	2.25	2.20	2.15	2.11	2.08	2.05	2.03	2.00
32	4.15	3.29	2.90	2.67	2.51	2.40	2.31	2.24	2.19	2.14	2.10	2.07	2.04	2.01	1.99
33	4.14	3.28	2.89	2.66	2.50	2.39	2.30	2.23	2.18	2.13	2.09	2.06	2.03	2.00	1.98
34	4.13	3.28	2.88	2.65	2.49	2.38	2.29	2.23	2.17	2.12	2.08	2.05	2.02	1.99	1.97
35	4.12	3.27	2.87	2.64	2.49	2.37	2.29	2.22	2.16	2.11	2.07	2.04	2.01	1.99	1.96
36	4.11	3.26	2.87	2.63	2.48	2.36	2.28	2.21	2.15	2.11	2.07	2.03	2.00	1.98	1.95
37	4.11	3.25	2.86	2.63	2.47	2.36	2.27	2.20	2.14	2.10	2.06	2.02	2.00	1.97	1.95
38	4.10	3.24	2.85	2.62	2.46	2.35	2.26	2.19	2.14	2.09	2.05	2.02	1.99	1.96	1.94
39	4.09	3.24	2.85	2.61	2.46	2.34	2.26	2.19	2.13	2.08	2.04	2.01	1.98	1.95	1.93
40	4.08	3.23	2.84	2.61	2.45	2.34	2.25	2.18	2.12	2.08	2.04	2.00	1.97	1.95	1.92
41	4.08	3.23	2.83	2.60	2.44	2.33	2.24	2.17	2.12	2.07	2.03	2.00	1.97	1.94	1.92
42	4.07	3.22	2.83	2.59	2.44	2.32	2.24	2.17	2.11	2.06	2.03	1.99	1.96	1.94	1.91
43	4.07	3.21	2.82	2.59	2.43	2.32	2.23	2.16	2.11	2.06	2.02	1.99	1.96	1.93	1.91
44	4.06	3.21	2.82	2.58	2.43	2.31	2.23	2.16	2.10	2.05	2.01	1.98	1.95	1.92	1.90
45	4.06	3.20	2.81	2.58	2.42	2.31	2.22	2.15	2.10	2.05	2.01	1.97	1.94	1.92	1.89



RIWAYAT HIDUP

Nama : Ardian Wahyudi

NIM : 5553160079

Jurusan: Ilmu Ekonomi Pembangunan

Tempat Lahir : Cilegon

Tanggal Lahir : 11 April 1998

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Alamat : jl.fatahillah link penyurungan rt/rw:007/001 desa randakari
kec.ciwandan

Putra Ke : 1 (Satu)

Nama Bapak : Arbani

Nama Ibu : Robiyah

Riwayat Pendidikan:

- SMA Plus Assa'adah
- Universitas Sultan Ageng Tirtayasa Serang Banten

Kegiatan Diluar Akademik:

-