

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

Submission date: 16-Nov-2021 07:56PM (UTC+0700)

Submission ID: 1704524295

File name: Punya\_ayang\_JELEK.pdf (630.13K)

Word count: 9662

Character count: 64447

**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  
2015-2019**

**USULAN PENELITIAN**

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



Disusun oleh:

**ARDIAN WAHYUDI**  
NIM: 5553160079

**17 KONSENTRASI EKONOMI PUBLIK  
JURUSAN ILMU EKONOMI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA  
2021**

## KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penayang, 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 penelitian ini dapat dibuat dengan sebaik-baiknya, sehingga saya dapat menyelesaikan usulan penelitian 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 2015-2019".

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

Terlepas dari semua itu, dalam penelitian 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 penelitian ini dapat diperbaiki dengan lebih baik lagi.

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

Serang, November 2021

Ardian Wahyudi

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI .....	ii
DAFTAR TABEL .....	iv
DAFTAR GAMBAR .....	v
I. PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Manfaat Penelitian .....	9
II. TINJAUAN PUSTAKA .....	11
A. Konsep Variable Dependent .....	11
1. Pengertian Pajak .....	11
2. Manfaat dan Fungsi Pajak .....	12
3. Jenis pajak .....	12
4. Pajak Daerah .....	14
B. Konsep variable independent .....	26
1. Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi .....	26
2. Jumlah Penduduk .....	31
3. Jumlah Kendaraan Bermotor .....	33
C. Kerangka pemikiran .....	34
D. Hipotesis Penelitian .....	36
III. METODE PENELITIAN .....	37
A. Metode Penelitian .....	37
1. Data Penelitian .....	37
2. Variable penelitian dan Operasional Variable .....	38
B. Metode Analisis .....	40
C. Model analisis untuk Panel Data .....	42
3. Uji Asumsi Klasik .....	46

4. Hipotesis Statistik.....	50
5. Koefisien determinasi ( $R^2$ ).....	53
DAFTAR PUSTAKA .....	54

## DAFTAR TABEL

Table 2. 1 Data Studi Empiris .....	22
Table 2. 2 Kerangka Berpikir .....	35
Table 3. 1 Operasionalisasi Variabel .....	39

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Target Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2019 (dalam Triliun Rupiah).....	4
Gambar 1.2 Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2019 (dalam Triliun Rupiah).....	5

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang, terbukti dengan adanya perkembangan kemajuan pembangunan disegala bidang. Pembangunan nasional yang dilakukan mendorong pemerintah meningkatkan pendapatan Negara dengan melakukan perubahan di segala sektor. Salah satu sumber penerimaan pemerintah adalah penerimaan dari sektor pajak. Berikut ini adalah beberapa pengertian pajak menurut beberapa sumber. Menurut Mardiasmo (2018:3) 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 Rochmat Soemitro (2013:1), 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 P.J.A. Andriani (2014:3), pajak adalah iuran kepada Negara (yang dapat dipaksakan) yang terutang 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.

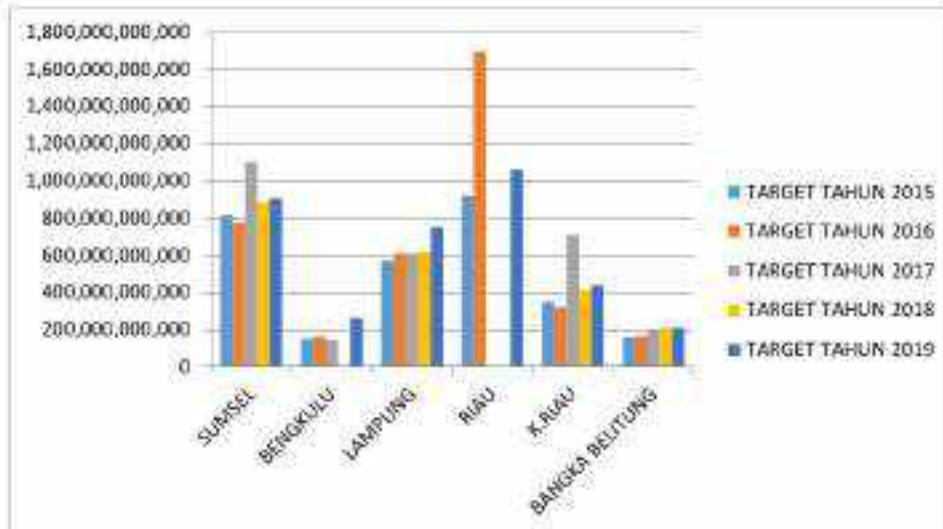


Dari ketiga uraian mengenai pengertian pajak tersebut dapat dirangkum pengertiannya sebagai berikut. Pajak adalah pungutan wajib yang dibayar rakyat untuk negara dan akan digunakan untuk kepentingan pemerintah dan masyarakat umum. salah satu jenis pajak yang memiliki potensi yang semakin meningkat seiring dengan kemajuan teknologi dan standar kebutuhan sekunder menjadi primer adalah pajak kendaraan bermotor. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) yaitu salah satu pajak yang kewenangannya diberikan kepada pemerintah provinsi yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang pajak dan retribusi. Selain itu Undang-Undang ini mengatur dalam hal ketentuan pokok, pedoman kebijakan serta arahan dalam melakukan pemungutan sekaligus pengaturan penetapan terkait prosedur umum perpajakan dan retribusi daerah yang dijabarkan dalam peraturan daerah. Objek pajak kendaraan bermotor yaitu setiap orang yang mempunyai hak kuasa kepada kendaraan bermotor yang digunakan untuk alat mobilitas orang atau barang. Kepemilikan dan penguasaan kendaraan bermotor baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, perwakilan dari lembaga internasional, dikecualikan atau tidak ada pengenaan pajak kendaraan bermotor. Kemudian yang menjadi subjek dari pajak kendaraan bermotor yaitu adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan menguasai kendaraan bermotor. (M. Suparmoko, hal: 63)

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 (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2019 ditunjukkan melalui data perkembangan target Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) sebagai berikut:

Gambar 1.1 Target Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2019 (dalam Triliun Rupiah)

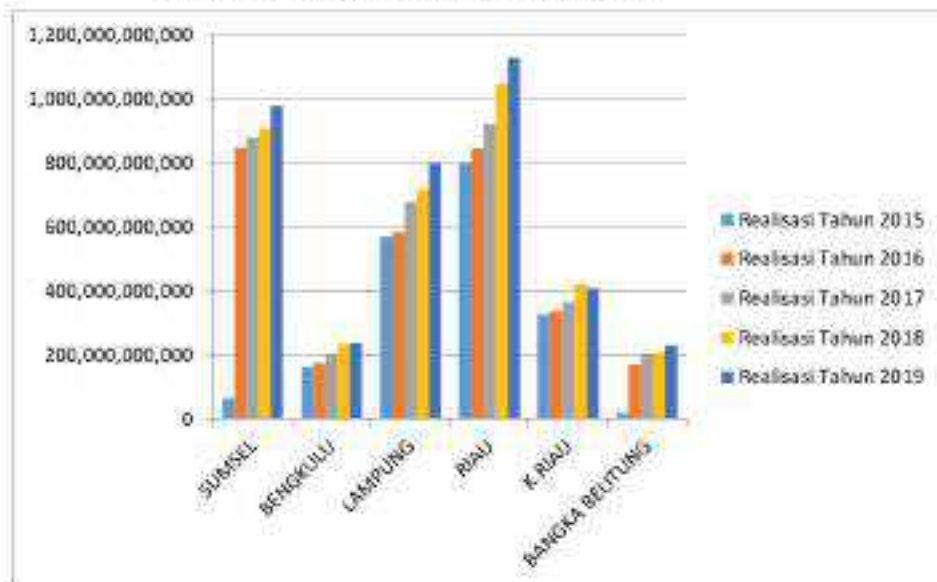


Sumber: Badan Pusat Statistika

Dari Gambar 1.1 diatas terlihat bahwa target penerimaan pajak kendaraan bermotor menurut 6 provinsi di pulau Sumatera Tahun 2015-2019 di setiap tahun mengalami fluktuatif . 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.

Berikut adalah data realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor menurut 6 provinsi di pulau Sumatera pada Tahun 2015-2019 sebagai berikut:

Gambar 1.2 Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Sumatera pada tahun 2015-2019 (dalam Triliun Rupiah)



Dari Gambar 1.2 diatas terlihat bahwa realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor menurut 6 provinsi di pulau Sumatera tahun 2015-2019 di setiap tahun mengalami fluktuatif . 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.

Analisis mengenai penerimaan pajak kendaraan bermotor ini adalah analisis mengenai bagaimana pengaruh dari beberapa faktor yang dianggap dapat mempengaruhi terjadinya penerimaan pajak kendaraan bermotor 6 provinsi di pulau Sumatera. Faktor-faktor yang dianalisis terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor ini adalah produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor. 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 kostan 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. Indikator lainnya yang mempengaruhi pajak kendaraan bermotor adalah produk domestik regional bruto sektor transportasi. Definisi produk domestik regional bruto sektor transportasi sendiri adalah jumlah nilai tambah yang dihasilkan menurut lapangan usaha sektor transportasi dan perdagangan di suatu wilayah. Produk domestik regional bruto sektor transportasi dan perdagangan ini merupakan produk domestik regional bruto menurut

lapangan usaha yang mempunyai beberapa sub-sektor, diantaranya yaitu bersumber dari : Angkutan Rel, Angkutan Darat, Angkutan Laut, Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, Angkutan Udara, dan Angkutan Pergudangan dan Jasa Penunjang Angkutan; Pos dan kurir. 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 pertambahan dan pengurangan. Perubahan jumlah penduduk ini dikarenakan adanya kelahiran (Fertilitas), kematian (Mortalitas), dan migrasi. 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 adalah deskripsi dari variabel bebas yang digunakan dalam analisis penerimaan pajak kendaraan bermotor ini

- a) 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.
- b) Penduduk adalah semua orang yang berdomsili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomsili kurang dari 6 bulan tetapi betujuan menetap (BPS:2009).
- c) 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.

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 (PKB) Di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2019".

#### **B. 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 (PKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2019?
2. Bagaimana Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor secara simultan Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2019?

### C. 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 (PKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2019.
2. Untuk mengetahui bagaimana Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, dan Jumlah Kendaraan Bermotor secara simultan Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di 6 Provinsi Pulau Sumatera Tahun 2015-2019.

### D. 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 (PKB) di 6 provinsi pulau Sumatera tahun 2015-2019 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 khususnya 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 2015-2019.
- 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.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### A. Konsep Variable Dependent

#### 1. Pengertian Pajak

Menurut Mardiasno,2018:3, 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.

<sup>4</sup> Menurut 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 P.J.A. Andriani, 2014, pajak adalah iuran kepada negara (yang dapat dipaksakan) yang terutang 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. 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).

## 3. Jenis Pajak

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

### I. 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 terutangya 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.

#### 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 membayarnya 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%.

### 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.

## 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 (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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.

5. Ni Nyoman Pande Ariasih, I Made Suyana Utama, dan I G A P Wirathi (2010). 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  $X1 = -$ /tidak signifikan dan  $X2 = -$ /tidak signifikan
6. 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.
7. Yuskar (2014). Analisis eektivitas dan faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Sumatera Barat, hasil kesimpulannya menjelaskan bahwa  $X1 = +$ / signifikan,  $X2 = +$ /signifikan dan  $X3 = -$ / signifikan.
8. Penelitian yang dibuat oleh (Yunimartingsih, 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.

*Table 2.1 Data Studi Empiris*

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Alat Analisis	Variabel	Hasil Penelitian
1	(Ratnasari, 2016)	Analisis Pajak Kendaraan bermotor di provinsi Sulawesi Tenggara	Regresi Linear Berganda	Y: PKB X1: jumlah kendaraan bermotor X2: PDRB Perkapita X3: mutasi kendaraan masuk X4: tunggakan pajak kendaraan bermotor	X1: signifikan X2: signifikan X3: signifikan X4: tidak signifikan
2	(Munawir, 2017)	Variabel Ekonomi Makro yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak	Regresi Linear Berganda	Y: PKB X1: jumlah penduduk	X1: signifikan X2: signifikan X3: signifikan

		Kendaraan Bermotor dan Bea Balik nama Kendaraan Bermotor di Aceh		X2: PDRB X3: inflasi	
3	(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
4	(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
5	(Nyoman, Ariasih)	Pengaruh Jumlah	Regresi	Y : PKB	X1: signifikan

	and Utama, 2011)	Penduduk Dan PDRB Per Kapita Terhadap Penerimaan PKB Dan BBNKB Serta Kemandirian Keuangan Daerah Provinsi Bali Tahun 1991-2010	Linear Berganda	Y : BBNKB X1: jumlah penduduk X2: PDRB Perkapita	X2: signifikan
6	(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

7	(Yuskar and Yanti, 2014)	Analisis efektivitas 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
8	(Yunimartiniingsih, 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

Sumber: Data Diolah



## B. Konsep variable independent

### 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 merupakan PDRB menurut lapangan usaha yang mempunyai beberapa sub-sektor, diantaranya adalah :

8  
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 angkut). Output atas dasar harga konstan 2010 diperoleh dengan menggunakan metodeekstrapolasi dengan indeks jumlah kendaraan sebagai ekstrapolatomya. 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. 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 matryanya 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.

### 3. Jumlah Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor menurut Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009<sup>14</sup> 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<sup>16</sup> 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.

### **C. Kerangka pemikiran**

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

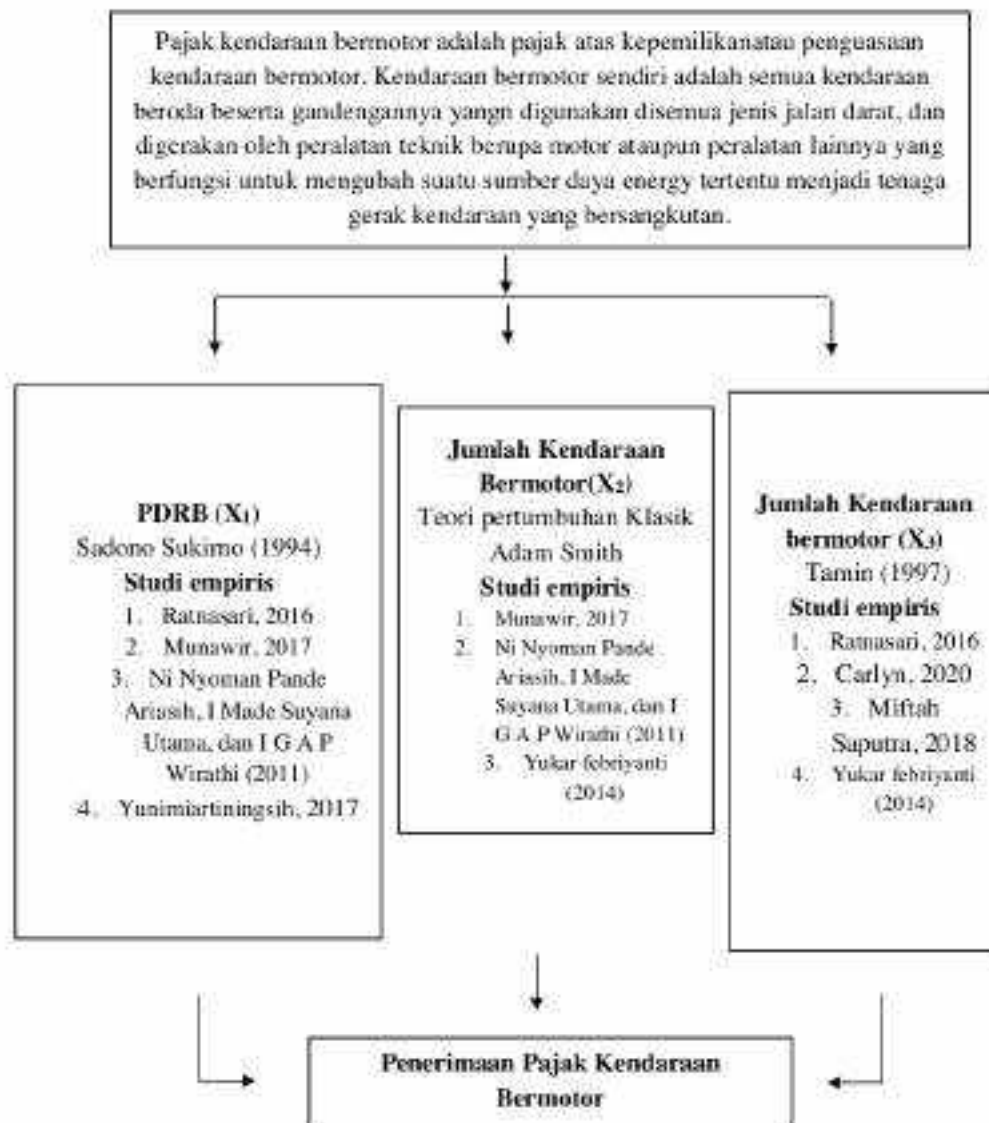


Table 2. 2 Kerangka Berpikir

#### D. Hipotesis Penelitian

Dalam melakukan analisis terlebih dahulu ditentukan hipotesis yang digunakan. Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap permasalahan yang menjadi objek penelitian, yang kebenurannya 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) Terdapat pengaruh produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor (pkb) di 6 provinsi pulau sumatera tahun 2015-2019.
- 2) Terdapat pengaruh produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor secara simultan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor (pkb) di 6 provinsi pulau sumatera tahun 2015-2019.

### III. METODE PENELITIAN

#### A. Metode Penelitian

Menurut Sugiyono (2017:2) 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 2010:33) 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 2017:8) 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.

#### 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 2019 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 2019.

## 2. Variable penelitian dan Operasional Variable

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 factor-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 <sup>20</sup> 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 dipulau sumatera.

b. Variable independen

Variable <sup>20</sup> 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
<sup>2</sup> 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	Milyar Rupiah	Rasio
Jumlah Penduduk (JP)	Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia	Nilai Jumlah penduduk	jiwa	Rasio

	selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi betujuan menetap (BPS.2009).	berdasarkan jenis kelamin		
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

## B. 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, merupakan suatu metode analisis regresi yang menggunakan matriks data analisis dalam bentuk data runtut waktu (*time series*) dan data individu (*cross-section*). Penggunaan metode analisis Panel Data, disebabkan utamanya adalah karena analisis yang dilakukan hanya memiliki jumlah time series yang sedikit (tidak memenuhi sebanyak minimal 30 varians data), sehingga perlu menggunakan jumlah cross-section (objek penelitian) yang lebih dari satu (1). Sehingga, syarat perlu yang

dibutuhkan untuk melakukan regresi dapat terpenuhi, yaitu jumlah varians minimal 30.

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 dari persamaan
- $\beta_1, \beta_2$  : nilai koefisien regresi dari variable yang menjelaskan (variable bebas)
- $X_1, X_2$  : variable yang menjelaskan (variable bebas)
- E : komponen error pada persamaan
- I : identitas cross-section
- T : identitas time series

Maka model bisa dapat ditulis :

$$PKB_{it} = \beta_0 + \beta_1 PDRB_{it} + \beta_2 JP_{it} + \beta_3 JKB_{it} + \varepsilon_{it}$$

Di mana:

- PKB : penerimaan pajak kendaraan bermotor
- A : nilai konstanta dari persamaan
- $\beta_1, \beta_2$  : nilai koefisien regresi dari variable yang menjelaskan (variable bebas)
- PDRB : PDRB sector transportasi
- JP : Jumlah Penduduk



- JKB : Jumlah Kendaraan Bermotor  
E : komponen error pada persamaan  
I : identitas cross-section  
T : identitas time series

### C. 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 konstan dan intersep berbeda antar unit cross section tetapi intersep antar waktu konstan. Generalisasi secara umum yang sering dilakukan adalah dengan memasukkan 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  $\alpha$ , maka keputusannya adalah Tolak  $H_0$ .
- b. Jika nilai dari Probabilitas *cross-section* Chi-Square lebih dari ( $>$ ) nilai  $\alpha$ , 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<sub>cross-section random</sub> adalah kurang dari ( $<$ ) nilai  $\alpha$ , maka keputusannya adalah Tolak  $H_0$ .
- b. Jika nilai dari Probabilitas<sub>cross-section random</sub> adalah kurang dari ( $<$ ) nilai  $\alpha$ , maka keputusannya adalah Tidak Tolak  $H_0$ .

7 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).

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

## 2. 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 multikolinieritas, uji autokorelasi, dan uji heterokedastisitas (Gujarati, 2004).

**a. Uji Multikolinearitas.**

Uji Multikolinearitas yaitu hubungan linier antar variabel independen di dalam regresi berganda. Multikolinearitas tidak akan terjadi pada persamaan regresi linier sederhana. Indikasi adanya multikolinearitas 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 X2 dan X3) mempengaruhi satu variabel independen yang lain (misal X1). Untuk mendeteksi terjadinya multikolinearitas dalam model, digunakan beberapa indikator sebagai berikut (Widarjono, 2013: 54):

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

$H_0$  : Tidak terjadi kondisi Multikolinearitas.

$H_1$  : Terjadi kondisi Multikolinearitas.

Kriteria penentuan keputusan hipotesis statistiknya adalah:

- a) Jika nilai *Correlation Matrix* antar variabel independen kurang dari (<) 0.8 maka keputusannya adalah Tolak  $H_0$ .
- b) Jika nilai *Correlation Matrix* antar variabel independen kurang dari (<) 0.8 maka keputusannya adalah Tidak Tolak  $H_0$ .

**b. Uji Heteroskedastisitas.**

Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas. Heteroskedastisitas yaitu variable pengganggu ( $e$ ) memiliki varian yang berbeda dari satu obeservasi ke obeservasi 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: 397)

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  $H_0$ .

### c. 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 bias 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 $H_0$	$d_U < d < 4 - d_U$



### 3. 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:

#### a. Hipotesis Statistik 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

$H_0 : \beta_1 = 0$ , konsekuensinya adalah tidak terdapat pengaruh dari produk domestik regional bruto sektor transportasi secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

$H_1 : \beta_1 \neq 0$ , konsekuensinya adalah terdapat pengaruh dari produk domestik regional bruto sektor transportasi secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

b) Pengaruh jumlah penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor

$H_0 : \beta_2 = 0$ , konsekuensinya adalah tidak terdapat pengaruh dari jumlah penduduk secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

$H_1 : \beta_2 \neq 0$ , konsekuensinya adalah terdapat pengaruh dari jumlah penduduk secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

c) Pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor

$H_0 : \beta_3 = 0$ , konsekuensinya adalah tidak terdapat pengaruh dari jumlah kendaraan bermotor secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

$H_1 : \beta_3 \neq 0$ , konsekuensinya adalah terdapat pengaruh dari jumlah kendaraan bermotor secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

Kriteria penentuan keputusannya adalah:

a) Jika nilai dari  $t_{hitung} > t_{tabel}$  maka keputusannya adalah tolak  $H_0$ .

- b) Jika nilai dari  $t_{hitung}$  adalah kurang dari ( $<$ ) nilai  $t_{tabel}$  pada nilai  $\alpha$ , maka keputusannya adalah tidak tolak  $H_0$ .

#### b. Hipotesis Statistik Simultan

Pernyataan hipotesis statistiknya adalah:

$H_0 : \beta_j = 0$ , konsekuensinya adalah tidak terdapat pengaruh dari produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor secara simultan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

$H_1$  : ada salahsatu dari  $\beta_j \neq 0$ , konsekuensinya adalah terdapat pengaruh dari produk domestik regional bruto sektor transportasi, jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor secara simultan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di 6 provinsi Sumatera periode tahun 2015-2019.

Kriteria penentuan keputusannya adalah:

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

#### 4. Koefisien determinasi ( $R^2$ )

Tujuan pengujian:

Untuk mengidentifikasi kebiasaan dari model analisis yang dihasilkan dalam penelitian. Model analisis yang bisa atau tidak BLUE adalah model analisis yang variasi dari variable independent yang dipilihnya tidak mampu menjelaskan perubahan dari variable dependentnya. Indikatornya adalah apabila nilai koefisien determinasi atau  $R^2$  nya sebesar antara nol (0) sampai dengan 0,6. Model analisis yang tidak bisa atau yang BLUE adalah model analisis yang variasi dari variable independent yang dipilihnya mampu menjelaskan perubahan dari variable dependentnya. Indikatornya adalah apabila nilai koefisien determinasi atau  $R^2$  nya sebesar lebih dari 0,6.

Koefisien determinasi atau  $R^2$  juga menjelaskan mengenai besaran pengaruh yang ditimbulkan dari variasi variable independent yang digunakan terhadap perubahan variable dependentnya, 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 dependentnya. Sisa pengaruh yang ditimbulkan berasal dari 100 persen di kurangi persentase nilai  $R^2$  (yaitu  $100 - \% R^2$ ), yang merupakan pengaruh dari variable independent lainnya yang tidak digunakan dalam penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andriani, 2014. *Teori Perpajakan*, jakarta, salemba empat
- Badan Pusat Statistik, 2012. *Produk Domestik Regional Bruto dalam Angka*. bps-jawa tengah
- 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.
- Ferdian, t. (2019) 'analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor pada samsat ...', *jurnal akrab juara*.
- Ferdinand, augusty. 2014. *metode penelitian manajemen*. bp universitas diponegoro semarang.
- Gujarati, damodar. 2004. *basic econometrics (ekonometrika dasar)*. alih bahasasumarno zain. jakarta: penerbit erlangga.
- Mardiasmo, 2018. *perpajakan, yogyakarta, penerbit andi*.
- Munawir. 2017 (2017) 'variabel ekonomi makro yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan bes balik nama kendaraan bermotor di aceh', 4(november), pp. 101–117.
- Nazir,m, 2003. *metode penelitian*. jakarta : ghalia indonesia
- 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.
- Ratnasari, 2016 (2016) 'analisis penerimaan pajak kendaraan bermotor di provinsi sulawesi tenggara', 1, pp. 82–95.
- Ruseffendi, h. e. t. (2010). *perkembangan pendidikan matematika*. jakarta: universitas terbuka.
- 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.
- Suparmoko m., 2002 "*ekonomi publik*" yogyakarta, penerbit andi
- Soemitro rochmat, 2013. *perpajakan, bandung, penerbit refika aditama*

Sadono, Sukirno. 1994. pengantar ekonomi makro. pt. raja grafindo perseda, jakarta.

Sugiyono. (2017). metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan r&d. bandung : alfabeta, cv.

Thomas nadeak and eva sunasti (2019) <sup>12</sup> '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.

Yunimartiningih, c. (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*.

# 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

## ORIGINALITY REPORT

39%

SIMILARITY INDEX

41%

INTERNET SOURCES

18%

PUBLICATIONS

24%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://core.ac.uk">core.ac.uk</a> Internet Source	5%
2	<a href="http://jimfeb.ub.ac.id">jimfeb.ub.ac.id</a> Internet Source	3%
3	Submitted to Trisakti University Student Paper	3%
4	<a href="http://repository.unhas.ac.id">repository.unhas.ac.id</a> Internet Source	3%
5	<a href="http://jurnal.untirta.ac.id">jurnal.untirta.ac.id</a> Internet Source	2%
6	<a href="http://es.scribd.com">es.scribd.com</a> Internet Source	2%
7	<a href="http://media.neliti.com">media.neliti.com</a> Internet Source	2%
8	<a href="http://ppid.bandung.go.id">ppid.bandung.go.id</a> Internet Source	

2%

9

[docobook.com](http://docobook.com)

Internet Source

2%

10

[www.docstoc.com](http://www.docstoc.com)

Internet Source

2%

11

[nanangbudianas.blogspot.com](http://nanangbudianas.blogspot.com)

Internet Source

2%

12

[journal.ubpkarawang.ac.id](http://journal.ubpkarawang.ac.id)

Internet Source

1%

13

Submitted to Sriwijaya University

Student Paper

1%

14

[repository.unair.ac.id](http://repository.unair.ac.id)

Internet Source

1%

15

[dpp.jakarta.go.id](http://dpp.jakarta.go.id)

Internet Source

1%

16

[repository.widyatama.ac.id](http://repository.widyatama.ac.id)

Internet Source

1%

17

[repository.uinjkt.ac.id](http://repository.uinjkt.ac.id)

Internet Source

1%

18

[repository.unpas.ac.id](http://repository.unpas.ac.id)

Internet Source

1%

19

[id.123dok.com](http://id.123dok.com)

Internet Source

1%



20

pt.scribd.com

Internet Source

1 %

---

21

contoh-makalah2.blogspot.co.id

Internet Source

1 %

---

22

123dok.com

Internet Source

1 %

---

23

library.binus.ac.id

Internet Source

1 %

---

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off

# 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

---

GRADEMARK REPORT

---

FINAL GRADE

**/0**

GENERAL COMMENTS

**Instructor**

---

PAGE 1

---

PAGE 2

---

PAGE 3

---

PAGE 4

---

PAGE 5

---

PAGE 6

---

PAGE 7

---

PAGE 8

---

PAGE 9

---

PAGE 10

---

PAGE 11

---

PAGE 12

---

PAGE 13

---

PAGE 14

---

PAGE 15

---

PAGE 16

---

PAGE 17

---

PAGE 18

---

PAGE 19

---

PAGE 20

---

PAGE 21

---

PAGE 22

---

PAGE 23

---

PAGE 24

---

PAGE 25

---

PAGE 26

---

PAGE 27

---

PAGE 28

---

PAGE 29

---

PAGE 30

---

PAGE 31

---

PAGE 32

---

PAGE 33

---

PAGE 34

---

PAGE 35

---

PAGE 36

---

PAGE 37

---

PAGE 38

---

PAGE 39

---

PAGE 40

---

PAGE 41

---

PAGE 42

---

PAGE 43

---

PAGE 44

---

PAGE 45

---

PAGE 46

---

PAGE 47

---

PAGE 48

---

PAGE 49

---

PAGE 50

---

PAGE 51

---

PAGE 52

---

PAGE 53

---

PAGE 54

---

PAGE 55

---

PAGE 56

---

PAGE 57

---

PAGE 58

---

PAGE 59

---

PAGE 60

---

PAGE 61

---