



1. Nomor dan Huruf B.P.K.B.
2. Tanggal B.P.K.B.
3. Nomor Register B.P.K.B.
Tempat dikeluarkan B.P.K.B.
Nama/Alamat Pemilik B.P.K.B.
Sebagaimana B.P.K.B. tidak berlaku B.
**IDENTIFIKASI
TERHADAP POTENSI PKB / BBNKB
YANG TIDAK DAFTAR ULANG
DI KANTOR BERSAMA SAMSAT
SE-JAWA BARAT**



KERJASAMA
DINAS PENDAPATAN PROPINSI JAWA BARAT
DENGAN
PUSAT KAJIAN DAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN APARATUR I
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA
BANDUNG 2004

**IDENTIFIKASI
TERHADAP POTENSI PKB / BBNKB
YANG TIDAK DAFTAR ULANG
DI KANTOR BERSAMA SAMSAT
SE-JAWA BARAT**

**KERJASAMA
DINAS PENDAPATAN PROPINSI JAWA BARAT
DENGAN
PUSAT KAJIAN DAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN APARATUR I
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA
BANDUNG 2004**

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb

UU No. 22 Tahun 1999 Tentang Pemerintahan Daerah dan UU Nomor 25 Tahun 1999 Tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah, menyebutkan bahwa salah satu sumber pembiayaan pembangunan daerah atau sumber penerimaan daerah adalah Pendapatan Asli Daerah (PAD). Salah satu komponen PAD yang memiliki kontribusi cukup besar bagi Daerah Propinsi adalah Pajak Daerah.

Pajak Daerah, menurut UU No. 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Undang-undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, menyebutkan bahwa salah satu sumber utama pajak daerah Propinsi adalah berasal dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Artinya kedua sumber penerimaan tersebut yaitu PKB / BBNKB, memiliki dukungan yang cukup berarti dalam menopang pembiayaan pembangunan Daerah Propinsi.

Bagi Propinsi Jawa Barat sampai dengan saat ini kedua sumber penerimaan ini, yaitu PKB / BBNKB, termasuk salah satu sumber penerimaan yang cukup penting dalam menyumbang pendapatan daerah dari pos pajak daerah. Hal ini terlihat dari besarnya proporsi kedua pos ini dalam anggaran pendapatan daerah. Bahkan lebih jauh dari itu, pencapaian penerimaan selama ini dimungkinkan untuk lebih ditingkatkan. Hal ini didasarkan pada masih banyaknya potensi yang belum tergali secara optimal. Adapun indikasinya antara lain, masih adanya wajib pajak yang tidak mendaftar ulang. Kondisi ini disinyalir mempunyai prosentase yang cukup signifikan untuk meningkatkan

pencapaian penerimaan PKB dan BBNKB.

Dalam rangka menyikapi hal di atas, kajian tentang Identifikasi Terhadap Potensi PKB/BBNKB yang Tidak Daftar Ulang di Kantor Bersama SAMSAT se-Jawa Barat, menjadi sangat penting untuk dilakukan. Oleh karena itu, Dinas Pendapatan Propinsi Jawa Barat bekerjasama dengan Pusat Kajian dan Diklat Aparatur I – Lembaga Administrasi Negara, telah melakukan kajian dan menghasilkan beberapa kesimpulan dan rekomendasi untuk Dipenda dalam rangka optimalisasi potensi tersebut.

Namun demikian, tim kajian menyadari bahwa masih terdapat beberapa hal yang belum sempurna. Sehingga kritik dan saran dari semua pihak sangat diharapkan.

Akhirnya kepada semua pihak yang telah membantu selesainya kajian ini, kami ucapan terima kasih.

Wassalamu 'alaikum Wr.Wb.

Bandung, Oktober 2004

Tim Kajian

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Daftar isi	iii
BAB I Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Permasalahan Penelitian	5
1.3 Tujuan Kajian	5
1.4 Output Yang Diharapkan	5
1.5 Kerangka Pemikiran	6
1.6 Metode Dan Pendekatan Kajian	11
BAB II Konsep Pajak Daerah Dan Kebijakan Pemungutan PKB/BBNKB	14
2.1 Konsep PKB dan BBNKB sebagai Pajak Daerah	14
2.2 Kelembagaan Pemungutan PKB/BBNKB	17
2.3 Sumber Daya Manusia Pemungutan PKB/BBNKB	21
2.4 Sarana Pemungutan PKB/BBNKB	23
BAB III Gambaran dan Pebahasan	25
3.1 Gambaran Umum Wajib Pajak Yang Tidak Daftar Ulang	25
3.2 Gambaran Wajib Pajak Yang Tidak Daftar Ulang Menurut Jenis Kendaraan Bermotor	33
3.3 Gambaran Wajib Pajak Yang Tidak Daftar Ulang Menurut Wilayah	33
BAB IV Penutup	56
4.1 Kesimpulan	56
4.2 Rekomendasi	59

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (PKB/BNKB) menurut UU No. 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Undang-undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, merupakan salah satu sumber utama bagi penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Propinsi. Keberhasilan dalam pemungutan PKB/BNKB ini memiliki keterkaitan yang kuat dengan kemampuan pembiayaan pembangunan di daerah propinsi.

Bagi Propinsi Jawa Barat sampai dengan saat ini sumber penerimaan PKB/BNKB ini merupakan dua pos penerimaan yang sangat penting bagi penerimaan daerah. Dalam tahun 2003, total penerimaan PKB/BNKB mencapai angka sekitar Rp. 1,3 Triliyun, atau sekitar 46,9% dari total anggaran pendapatan Daerah Propinsi Jawa Barat. Bahkan lebih jauh dari itu, angka tersebut masih dimungkinkan untuk lebih ditingkatkan. Hal ini didasarkan pada kenyataan masih besarnya potensi PKB/BNKB ini yang belum tergali secara lebih optimal. Saiah satu indikasinya terlihat dari masih banyaknya kendaraan yang beroperasional di Jawa Barat yang tidak bernomor kendaraan daerah Jawa Barat (Dipenda dan LAN RI, 2003).

Indikasi lain dari belum optimalnya pemungutan PKB/BNKB ini, terlihat dari adanya wajib pajak yang tidak mendaftar ulang. Jumlah dari kelompok wajib pajak yang tidak daftar ulang ini cukup besar, yaitu diperkirakan mencapai rata-rata 16% dari potensi yang ada, atau kalau dirata-ratakan dan dikalikan dengan tingkat penerimaan yang ada tahun 2003 diperkirakan bisa mencapai sekitar Rp. 200 miliar pertahun. Walaupun tentu angka di atas kurang akurat, sebab data untuk menghitung besaran rupiah di atas seharusnya di kalikan dengan tarif yang sesuai dengan tahun

dan jenis kendaraan yang tidak daftar ulang tersebut. Namun sebagai indikasi awal, bahwa adanya wajib pajak yang tidak daftar ulang ini secara nominal memiliki materialitas terhadap jumlah penerimaan PKB/BBNKB yang dipungut melalui Kantor Bersama SAMSAT Dipenda Jawa Barat.

Berdasarkan data yang ada pada tahun 2003, jumlah wajib pajak yang tidak daftar ulang tersebut meliputi mencapai 467.120 wajib pajak, yang selengkapnya dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 1.1
Data Potensi PKB/BBNKB
Yang Tidak Daftar Ulang Tahun 2003

NO.	JENIS KENDARAAN	JUMLAH	
1.	Sedan dsj		11.179
	- Umum	134	
	- Bukan Umum	11.045	
2.	Jeep dsj		5.649
3.	Minibus dsj		35.135
	- Umum	17.525	
	- Bukan Umum	17.610	
4.	Mikro Bus; Bus dsj		7.115
	- Umum	4.683	
	- Bukan Umum	2.432	
5.	Pick Up; Truck dsj		31.276
	- Umum	2.653	
	- Bukan Umum	28.593	
6.	Alat Berat		299
7.	Sepeda Motor R2 R3 dsj		376.467
Jumlah Keseluruhan			467.120

Sumber: Dipenda Propinsi Jabar, 2003

Dilihat dari tabel di atas, menunjukkan bahwa proporsi jumlah kendaraan yang tidak daftar ulang ini sangat tinggi, baik itu untuk perjenis kendaraan maupun untuk kelompok umum maupun bukan umum. Artinya memang dalam proses pemungutan PKB/BBNKB masih belum optimal.

Tidak optimalnya pemungutan PKB/BBNKB ini secara garis besar disebabkan oleh dua hal, yaitu pertama, oleh faktor wajib pajak dan kedua adalah faktor internal dari pengelola pemungutan pajaknya sendiri yang masih harus disempurnakan.

Dari sisi faktor wajib pajak, menunjukkan bahwa kesadaran untuk membayar PKB/BBNKB pada sebagian wajib pajak yang masih rendah. Hal ini ini dapat dilihat dari masih tingginya kendaraan yang dimiliki atau dipakainya yang seharusnya sudah dibayar PKB/BBNKB sesuai dengan domisiliya tapi belum dilaksanakan. Masih adanya wajib pajak masih yang mempersepsikan pembayaran PKB/BBNKB sama atau identik dengan pembayaran STNK atau penomoran kendaraan, yang nantinya berhubungan dengan operasi kendaraan oleh Polisi di jalan raya (Dipenda dan LAN RI, 2003).

Faktor lain dari sisi wajib pajak ini yang mengakibatkan wajib pajak tidak daftar ulang ini adalah kondisi kendaraan itu sendiri yang sudah tidak layak pakai, rusak berat atau hilang dan tidak melaporkan ke yang berwajib. Sehingga dimungkinkan catatan kendaraan tersebut masih terekam di catatan Kantor Bersama SAMSAT, sementara fisik kendaraan tersebut sudah tidak beroperasi atau hilang. Peluang ini sangat besar, sebab dari indikasi awal proporsi kendaraan yang tidak daftar ulang ini cukup tinggi untuk kendaraan-kendaraan yang sudah cukup tua, sehingga peluang untuk rusak atau tidak beroperasi sangat besar.

Sementara itu dilihat dari sisi pengelola pemungutan itu sendiri, hasil studi yang dilakukan oleh Dipenda dan LAN RI tahun 2003 menunjukkan memang masih ada sejumlah kelemahan yang menyangkut kelembagaan, prosedur, sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta mekanisme pelaksanaan pelayanan, koordinasi

dan pengawasan yang ada pada sisi pengelola (Dipenda dan LAN RI, 2003).

Beberapa peluang untuk munculnya data bahwa ada wajib pajak yang tidak daftar ulang yang disebabkan oleh faktor internal diantaranya adalah penggantian nomor kendaraan oleh nomor baru, tapi nomor lama tidak terhapus dalam data, proses mutasi kendaraan ke luar yang tidak terekam dengan baik, laporan kendaraan yang hilang tidak disertai penghapusan data, sehingga dengan telah menyebabkan data KBM atau wajib pajak yang ada dalam potensi tidak menunjukkan data yang sebenarnya. Dari hasil studi pendahuluan jumlah data yang terkategori seperti di atas, atau seringkali disebut dengan "*data sampah*" diperkirakan cukup besar. Walaupun sampai dengan saat survey pendahuluan prediksi prosentase jumlah data sampah ini belum diperoleh secara pasti.

Tidak adanya suatu analisis yang mendalam serta mampu menjelaskan perilaku sesungguhnya dari persoalan wajib pajak yang tidak daftar ulang ini, selain di satu sisi menimbulkan persoalan dalam penilaian capaian kinerja sehingga memungkinkan kurang tepatnya (bias) evaluasi akuntabilitas kinerja instansi pemungut, juga seringkali menjadi temuan pengawasan yang sifatnya akumulatif dari tahun ketahun dan itu tidak mampu terjelaskan atas munculnya masalah wajib pajak yang tidak daftar ulang ini.

Padahal sebagaimana telah diuraikan di atas, munculnya atau adanya wajib pajak yang tidak daftar ulang itu dapat terjadi karena memang secara fisik kendaraan bermotor sebagai objek pajak PKB/BBNKB tersebut sudah tidak layak pakai, rusak atau hilang. Sehingga dimungkinkan munculnya angka 16% atau sekitar 467.120 KBM seperti pada tahun 2003 di atas tidak seluruhnya berawal baik dari tidak baiknya pengelolaan PKB/BBNKB di tingkat operasional.

Untuk itu, sejalan dengan kondisi yang ada di atas, maka kajian identifikasi terhadap potensi PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang di Propinsi Jawa Barat menjadi

sangat penting untuk dilakukan. Kajian ini selain akan memberikan gambaran yang lebih utuh dari kondisi yang sesungguhnya terjadi di lapangan, juga akan memberikan suatu rekomendasi sebagai jalan keluar dari masalah kurang tergalinya potensi pajak daerah, khususnya PKB/BBNKB yang potensi sudah seharusnya menjadi sumber utama penerimaan daerah.

1.2 Permasalahan Penelitian

Untuk memberikan panduan dalam proses dan tahapan kajian selanjutnya, maka uraian keseluruhan permasalahan di atas, dapat dirumuskan dalam permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran potensi PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang, baik dilihat dari sisi wajib pajak maupun dari sisi pengelolanya ?
2. Bagaimana kebijakan yang harus di irancang dan dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan Propinsi Jawa Barat sehubungan dengan adanya wajib pajak PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang tersebut ?

1.3 Tujuan Kajian

Sejalan dengan permasalahan potensi PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang di Propinsi Jawa Barat, maka tujuan kajian ini adalah melakukan identifikasi atas potensi tersebut, dilihat dari sisi wajib pajak, maupun dari sisi pengelolanya, sebagai bahan untuk perumusan kebijakan Dinas Pendapatan Propinsi Jawa Barat dalam meningkatkan pelayanan dan penerimaan dari PKB/BBNKB tersebut.

1.4 Output Yang Diharapkan

Output yang diharapkan dari hasil kegiatan kajian ini adalah berupa hasil laporan penelitian (kajian) yang berisikan tentang:

1. Teridentifikasinya faktor-faktor penyebab wajib pajak PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang di Jawa Barat, baik dilihat dari sisi wajib pajak maupun sisi pengelolanya.

2. Rumusan alternatif kebijakan yang harus dirumuskan dan dilaksanakan oleh Dinas Pendapatan serta Pemerintah Propinsi Jawa Barat dalam menggali potensi PKB/BBNKB selama ini tidak daftar ulang tersebut.

1.5 Kerangka Pemikiran

Hasil identifikasi kinerja operasional pelayanan pemungutan PKB dan BBNKB di Kantor Bersama Samsat Se Jawa Barat tahun 2003, menunjukkan bahwa kinerja penerimaan PKB / BBNKB dengan indikator realisasi terhadap target menunjukkan kinerja yang sangat baik. Walaupun diperkirakan tingginya tingkat realisasinya ini tidak sepenuhnya disebabkan oleh tingginya kesadaran masyarakat untuk membayar pajak, namun justru lebih banyak disebabkan oleh adanya ketidaktahanan masyarakat atas pungutan PKB / BBNKB yang terkait dengan pembayaran STNK. Bahkan lebih jauh dari itu tingginya tingkat realisasi ini diperkirakan justru oleh adanya kelemahan dalam penetapan target yang jauh di bawah potensi sesungguhnya (Dipenda dan LAN RI, 2003)

Hasil penelitian tersebut di atas, ditunjang oleh data yang ada di Dinas Pendapatan Propinsi yang menunjukkan masih adanya potensi PKB/ BBNKB yang tidak daftar ulang setiap tahunnya. Diperkirakan jumlah wajib pajak yang tidak daftar ulang ini mencapai 16% dari total potensi yang ada. Sebagai satu kasus pada tahun 2003 jumlah objek pajak PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang ini mencapai 467.120 kendaraan bermotor. Jumlah ini jika dibandingkan dengan total potensi wajib pajak PKB/BBNKB yang ada memiliki nilai yang "material" untuk dikaji secara lebih mendalam.

Munculnya angka wajib pajak PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang selain cukup besar juga menimbulkan masalah tersendiri pada saat dihubungkan dengan pengukuran kinerja lembaga-lembaga yang terkait dengan pengelolaan pajak tersebut.

Sehingga seringkali justru menimbulkan kekaburuan dalam aspek akuntabilitas kelembagaan tersebut. Padahal dimungkinkan munculnya selisih antara wajib pajak yang terdaftar dengan wajib pajak yang melakukan daftar ulang atau dikenal dengan wajib pajak yang tidak daftar ulang tersebut disebabkan oleh faktor-faktor yang di luar kendali kelembagaan yang bersangkutan.

Dilihat dari kecenderungan pertumbuhan kenaikan baru yang sangat tinggi pada beberapa tahun terakhir sementara prosentase jumlah wajib pajak yang tidak daftar ulang justru mengalami penurunan, atau dalam kata lain jumlah total wajib pajak yang cenderung tetap, maka peluang munculnya data mengenai wajib pajak PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang bisa disebabkan oleh faktor-faktor yang berhubungan dengan kondisi fisik kendaraan tersebut, atau sistem administrasi dalam pengelolaan database tentang wajib pajak PKB/BBNKB masih ada kelemahan.

Artinya, dengan kondisi sistem operasi pengendalian pemakaian kendaraan oleh aparat kepolisian yang sangat intensif seperti yang terjadi saat ini, hampir sulit terjadi ada kendaraan yang tidak memiliki nomor kendaraan. Walaupun secara yuridis tidak ada keterkaitan antara operasi oleh Kepolisian dengan pembayaran pajak PKB/BBNKB, namun sejalan dengan hasil penelitian tahun 2003 oleh Dipenda dengan LAN-RI menunjukkan bahwa secara faktual banyak wajib pajak yang mengidentikan pembayaran PKB/BBNKB dengan perpanjangan STNK.

Dan berikutnya, kalaupun ada wajib pajak yang menunggak pembayaran pajak, biasanya pada saat kendaraan tersebut habis masa STNK kendaraan tersebut dipastikan jika kendaraannya masih operasional akan melakukan perpanjangan STNK, dan itu berarti akan sekaligus melakukan daftar ulang, serta membayar pajak PKB/BBNKB yang tertunggaknya. Dengan demikian yang terjadi adalah penundaan pembayaran pajak, yang seharusnya dibayar setiap tahun dibayar sekaligus dalam satu kali untuk beberapa tahun. Jadi pos penerimaan pajak dari denda (atau penerimaan

pajak PKB yang bukan dari tahun yang bersangkutan) bisa mencerminkan posisi wajib pajak yang menunda pembayaran pajaknya.

Dengan demikian munculnya data potensi wajib pajak yang tidak daftar ulang ini secara garis besar dapat dikelompokkan oleh dua penyebab utama, yaitu: (1) faktor wajib pajak dan (2) faktor pengelola PKB/BBNKB itu sendiri. Jika mengacu kepada hasil kajian Dipenda dan LAN RI (2003), faktor-faktor yang menyebabkan wajib pajak tidak daftar ulang tersebut diantaranya: faktor kesadaran serta persepsi wajib pajak yang masih kurang tepat tentang PKB/BBNKB sehingga pada gilirannya memicu keputusan wajib pajak untuk tidak daftar ulang.

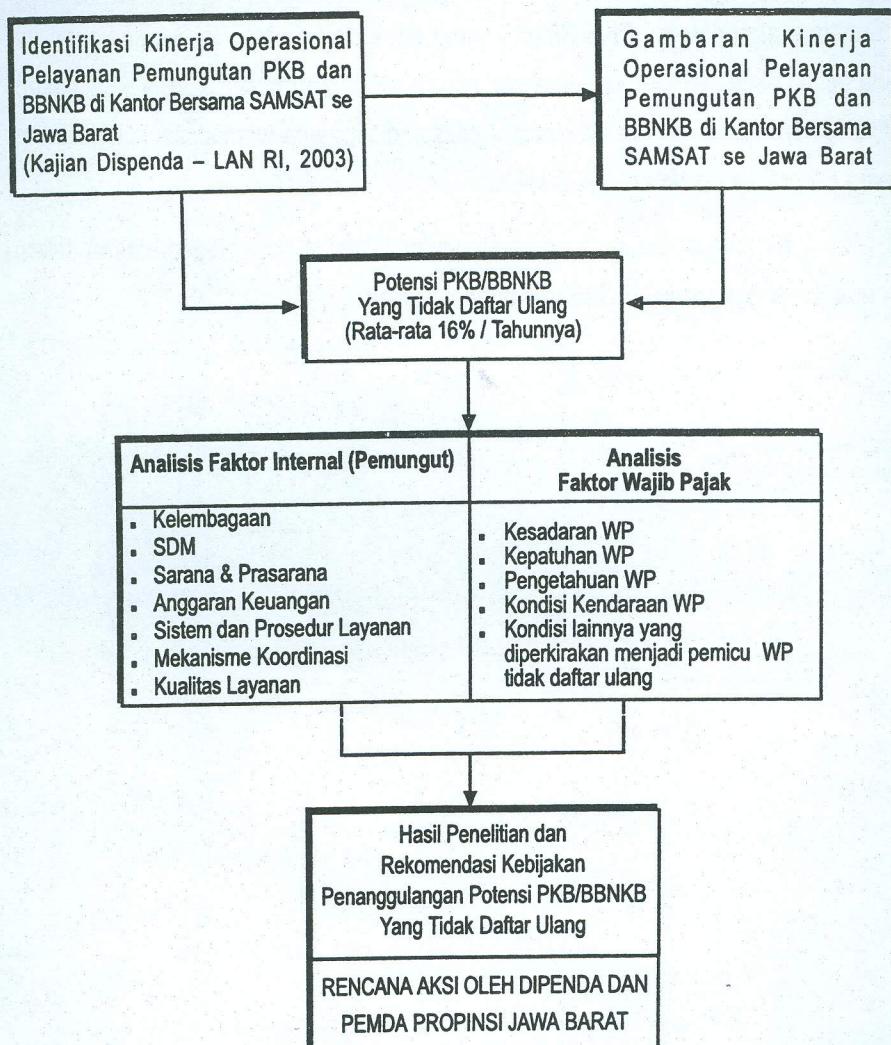
Sementara itu dilihat dari faktor pengelola, sesuai dengan temuan penelitian yang sama oleh Dipenda dan LAN RI (2003) menunjukkan bahwa masih ditemukan sejumlah kelemahan mulai dari sisi kelembagaan, mekanisme pelayanan yang dinilai masih kurang memadai. Selain itu faktor sumberdaya manusia, baik yang meliputi kuantitas, maupun kualitas sumber daya manusia pemungut yang ada di lapangan yang kurang sesuai dengan kebutuhan yang ada. Faktor penyebab adanya kualitas sumber daya manusia ini akibat dari mekanisme rekrutmen dan penempatan atau rotasi pegawai yang kurang sesuai dengan kebutuhan di lapangan.

Faktor lain, yang dinilai cukup penting bagi rendahnya kualitas pelayanan pemungutan pajak adalah mekanisme koordinasi, pengawasan serta pelayanan yang masih lemah. Hal ini dapat dilihat dari masih adanya perbedaan persepsi antara aparatur pelaku pemungutan dengan wajib pajak atas kepentingan sebuah layanan prima dalam pemungutan PKB dan BBNKB. Bahkan hasil penelitian tersebut menemukan kecenderungan adanya perbedaan kualitas layanan yang diberikan oleh pemungut pajak untuk antar wajib pajak. Perbedaan ini diprediksi oleh faktor-faktor layanan yang sering mengalami penyimpangan dari ketentuan yang berlaku akibat kepentingan kepentingan bersama yang muncul antara pemungut dengan wajib pajak.

Untuk mengetahui secara lebih mendalam persoalan yang mengakibatkan adanya potensi PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang tersebut, maka studi ini mencoba melakukan studi lanjutan dengan memfokuskan pada temuan penelitian yang lebih mendalam atas potensi PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang ini. Hasil kajian ini diharapkan akan memberikan dasar yang kuat untuk perumusan alternatif kebijakan dalam penyelesaian masalah tersebut. Apalgi angka potensi ini mencapai angka yang sangat tinggi, atau sekitar Rp. 20 Milyar.

Kerangka pemikiran dalam studi identifikasi ini dapat digambarkan dalam skema (kerangka pemikiran kajian) sebagai berikut:

Gambar 1
Kerangka Pemikiran Kajian
Potensi PKB/BBNKB Yang Tidak Daftar Ulang



1.6 Metode Dan Pendekatan Kajian

Metode yang akan dipergunakan dalam kajian ini adalah metode deskriptif analitik. Artinya kajian ini akan melakukan kajian secara deskriptif yang berkaitan dengan permasalahan potensi PKB/BBNKB yang tidak bayar di Jawa Barat. Kajian deskriptif ini akan meliputi sisi wajib pajak dan pengelolanya itu sendiri, sehingga secara utuh dapat digambarkan keseluruhan dari permasalahan yang sedang diteliti. Sementara itu analitik artinya, selain melakukan pemaparan kajian ini juga melakukan analitis atas gambaran tersebut di atas. Analisis ini akan dilakukan dari tahap demi tahapan kajian, sehingga keterkaitan dari suatu temuan dengan temuan lainnya mampu memberikan informasi yang sangat lengkap dan menyeluruh dari permasalahan yang sedang diteliti.

Selaras dengan metode di atas, maka kajian ini akan menggunakan kuantitatif sebagai pendekatan utama, yang digabungkan dengan pendekatan kualitatif sebagai pendekatan pendukung (*dominant less dominant*). Penggabungan pendekatan ini terutama dilakukan dalam proses pengambilan data. Melalui model pendekatan ini diharapkan mampu menjembatani sejumlah keterbatasan yang dimungkinkan ada pada saat hanya menggunakan satu pendekatan saja. Namun, dengan pendekatan kuantitatif sebagai pendekatan utama maka instrumen utama yang akan dipakai dalam kajian ini adalah instrumen berupa angket yang berkaitan dengan topik-topik kajian.

Penelitian ini akan dilakukan di seluruh kantor bersama SAMSAT yang ada di Jawa Barat, baik itu untuk sisi wajib pajak PKB/BBNKB maupun sisi pengelolanya. Dikarenakan penelitian ini memerlukan rangkaian penelitian yang cukup panjang, maka kajian ini di rancang dalam tahapan-tahapan sebagai berikut:

- a. **Tahap Persiapan**, meliputi penyusunan desain penelitian (*research design*), studi kepustakaan dan penyusunan instrumen penelitian.

b. Tahap Pelaksanaan Kajian, adalah studi yang berhubungan dengan proses pengumpulan data. Tahapan ini yang terbagi dua sub-tahapan studi yaitu studi dokumentasi dan studi lapangan. Studi dokumentasi merupakan studi yang didasarkan kepada dokumen yang ada di Kantor Bersama Samsat untuk melihat gambaran karakteristik umum potensi PKB/BBNKB dari masing-masing wilayah. Sedangkan studi lapangan bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang lebih lengkap dari potensi PKB/BBNKB dari seluruh wilayah yang didasarkan kepada hasil jawaban responden dari lapangan. Studi lapangan ini akan dilakukan baik pada kelompok responden wajib pajak maupun pengelola di kantor bersama samsat.

c. Tahap analisis data dan penyusunan rekomendasi serta penyusunan laporan akhir.

Sejalan dengan kebutuhan studi di atas, maka teknik sampling akan dilakukan dengan menggunakan pendekatan kebutuhan kajian (*purposive sampling*) yang didasarkan kepada karakteristik kelompok responden serta keterwakilan wilayah, sehingga diharapkan melalui teknik ini keterwakilan dari seluruh kelompok responden dapat dicapai. Untuk mendukung kebutuhan analisis data, maka khususnya untuk data sekunder mengenai wajib pajak yang tidak daftar ulang menggunakan data-data yang sudah terekam dalam sistem data base secara terkomputerasi, baik yang ada di Kantor Pusat (Dinas Pendapatan Propinsi Jawa Barat) dan data yang diambil melalui program sisipan dari masing-masing Kantor UPPD.

Teknik pengolahan dan analisis data akan dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

- a. Melakukan analisis terhadap data sekunder mengenai potensi PKB/BBNKB dari masing-masing UPP dan Kantor Bersama SAMSAT yang ada di Propinsi Jawa Barat. Analisis ini akan melihat peta potensi yang ada di masing-masing wilayah serta sekaligus melihat karakteristik dari potensi tersebut serta kecenderungannya.

Untuk itu data yang dipergunakan adalah data wajib pajak yang tidak daftar ulang pada tahun 2003. yang dalam kajian ini sumber data yang dipergunakan ada dua yaitu data yang bersumber dari Kantor UPPD dan data yang bersumber dari Kantor Pusat (Dinas Pendapatan Propinsi Jawa Barat).

- b. Melakukan analisis terhadap data-data primer yang diperoleh dari jawaban responden, baik itu dari responden yang berasal dari kelompok wajib pajak maupun dari kelompok pengelola.
- c. Berdasarkan dua hasil analisis di atas, selanjutnya akan dilakukan analisis kombinasi antara keduanya untuk memperoleh gambaran untuk dari potensi PKB/BBNKB tersebut secara lebih utuh, yang selanjutnya akan menjadi dasar dalam perumusan alternatif kebijakan penanggulangannya.

BAB II

KONSEP PAJAK DAERAH DAN KEBIJAKAN PEMUNGUTAN PKB/BBNKB

2.1 Konsep PKB dan BBNKB sebagai Pajak Daerah

Secara konsep Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) sebagai suatu jenis pungutan yang terkelompokan dalam Pajak yang diartikan sebagai iuran rakyat kepada negara berdasarkan undang-undang, yang sifatnya dapat dipaksakan, dengan tiada mendapat jasa timbal yang langsung dengan tujuan untuk membayar pengeluaran umum (Rochmat Soemitra dalam Mardiasmo, 2001).

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa pajak memiliki unsur-unsur sebagai berikut :

1. Iuran dari rakyat kepada Negara; Yang berhak memungut pajak hanyalah negara. Iuran tersebut berupa uang (bukan barang).
2. Berdasarkan undang-undang; Pajak dipungut berdasarkan atau dengan kekuatan undang-undang serta aturan pelaksanaanya.
3. Tanpa jasa timbal atau kontraprestasi dari negara yang secara langsung dapat ditunjuk. Dalam pembayaran pajak tidak dapat ditunjukkan adanya kontraprestasi oleh pemerintah.
4. Digunakan untuk membiayai rumah tangga negara yakni, pengeluaran-pengeluaran yang bermanfaat bagi masyarakat luas.

Dengan demikian pajak memiliki fungsi yang cukup penting dalam mendukung sistem suatu Negara, dua fungsi utama pajak bagi suatu Negara adalah:

1. Fungsi Anggaran (Budgeter)

Pajak sebagai sumber dana bagi pemerintah untuk membiayai pengeluaran-pengeluarannya.

2. Fungsi pengaturan (regulerend)

Pajak sebagai alat untuk mengatur dan melaksanakan kebijaksanaan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi.

Selanjutnya menurut Mardiasmo (2001) agar pemungutan pajak tidak menimbulkan hambatan atau perlawanan, maka pemungutan pajak harus memenuhi syarat sebagai berikut :

1. Pemungutan pajak harus adil (syarat keadilan)
2. Pemungutan pajak harus berdasarkan undang-undang (syarat yuridis)
3. Tidak mengganggu perekonomian (syarat ekonomis)
4. Pemungutan pajak harus efisien (syarat finansial)
5. Sistem pemungutan pajak harus sederhana

Menurut Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah bahwa Pajak Daerah yang selanjutnya disebut pajak adalah iuran wajib yang dilakukan oleh pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan perundang-undangan yang berlaku, dan digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah. Dan jenis pajak yang dikelola oleh pemerintah daerah Propinsi sebanyak 4 (empat) jenis yang terdiri dari:

1. Pajak kendaraan bermotor
2. Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
3. Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor
4. Pajak Pengambilan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.

Untuk menilai suatu pajak daerah layak atau tidaknya , Nick Devas (Abdul Halim, 2001:120) menyatakan bahwa tolak ukur yang digunakan untuk menilai pajak daerah adalah :

1. Hasil (Yield), yaitu memadai tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitan dengan berbagai layanan yang dibiayainya, stabilitas dan mudah tidaknya memperkirakan dan elastisitasnya hasil pajak terhadap inflasi, pertumbuhan penduduk

termasuk perbandingan hasil pajak dengan biaya pemungut.

2. Keadilan (*Equity*), yaitu bahwa dasar pajak dan kewajiban harus jelas dan tidak sewenang-wenang, pajak bersangkutan harus adil secara horizontal, artinya beban pajak haruslah sama besar antara berbagai kelompok yang berbeda tetapi dengan kedudukan ekonomi yang sama, adil secara vertikal, adil dari tempat ke tempat artinya tidak ada perbedaan besar dan sewenang-wenang dalam beban pajak dari satu daerah ke daerah yang lainnya.
3. Daya guna ekonomi (*Economic Efficiency*), pajak hendaknya mendorong (atau setidak-tidaknya) tidak menghambat sumber daya secara berdaya guna dalam kehidupan ekonomi, jangan sampai pilihan konsumen dan pilihan produsen menjadi salah arah atau menjadi segan bekerja atau menabung dan memperkecil beban pajak.
4. Kemampuan melaksanakan (*Ability to Implement*), dimana suatu pajak haruslah dapat dilaksanakan dari sudut kemampuan politik dan kemampuan tata usaha.
5. Kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah, ini berarti bahwa haruslah jelas kepada daerah mana suatu pajak harus dibayarkan, dan tempat memungut pajak sedapat mungkin sama dengan tempat akhir beban pajak, pajak tidak mudah dihindari, dengan cara memindahkan objek pajak dari suatu daerah ke daerah lain; pajak daerah hendaknya jangan mempertajam perbedaan-perbedaan antara daerah dari segi potensi ekonomi masing-masing; dan pajak hendaknya tidak menimbulkan beban yang lebih besar dari kemampuan tata usaha pajak daerah.

Selanjutnya disebutkan pula bahwa pajak menimbulkan beberapa akibat antara lain:

1. Pajak sering tumpang tindih di mana beberapa jenis pajak dikenakan pada objek yang sama dengan dasar yang berbeda-beda.
2. Tagihan kecil-kecil yang dilakukan berulang-ulang menimbulkan sikap enggan untuk membayar pajak.

3. Sistem pajak secara keseluruhan berpengaruh tidak adil karena sulit menyusun system pajak yang benar-benar progresif.
4. Pajak dan pungutan yang kecil-kecil sering menimbulkan simpang siur sehingga bagi pembayar pajak mengetahui apakah pungutan pajak yang ditarik sah atau tidak.

2.2 Kelembagaan Pemungutan PKB/BBNKB

Pajak Kendaran Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, yang selanjutnya disebut PKB & BNKB merupakan salah satu pajak yang dipungut oleh Pemerintah Propinsi dengan lokasi pemungutan di Kabupaten/Kota. Sehingga untuk melaksanakan fungsi pelayanan pendapatan tersebut telah dibentuk 31 (tiga puluh satu) unit pelayanan pendapatan daerah (UPPD) yang tersebar di seluruh Kabupaten/Kota yang ada di Jawa Barat (Perda No. 5 Tahun 2000 jo 15 tahun 2000). Tujuan utama dari adanya pembentukan kelembagaan UPPD ini sesungguhnya untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat serta sekaligus menjamin keberhasilan dalam pelaksanaan fungsi tersebut di lapangan.

Dalam bagian lain Perda tersebut dijelaskan bahwa setiap Kantor UPPD yang ada di Jawa Barat, memiliki struktur sebagai berikut:

- Kepala Unit
- Subag Tata Usaha
- Seksi PKB/BBNKB
- Seksi Pajak Non PKB/BBNKB
- Seksi Non Pajak
- Instalasi
- Kelompok Jabatan Fungsional

Selain itu, pemungutan PKB dan BBNKB dalam penyelenggarannya juga telah diatur oleh Instruksi Bersama Menteri Pertahanan Keamanan, Menteri dalam Negeri dan Menteri Keuangan No. Ins/03/M/X/1999; No. 29 Tahun 1999; No. 6/IMK.014/1999 dalam Sistem Administrasi Manunggal Di Bawah Satu Atap (SAMSAT) untuk penerbitan STNK, STCK, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Tanda Coba Kendaraan Berrmotor dan Pemungutan PKB dan BBNKB serta SWDKLLJ. Yang diikuti dengan ketentuan turunannya, yaitu Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian RI, Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) tentang pedoman tata laksana SAMSAT beserta Lampirannya.

Dalam implementasinya dari dua kebijakan tersebut di atas, PKB dan BBNKB dilaksanakan di Kantor Bersama SAMSAT, yang merupakan gabungan pelayanan antara dari tiga instansi yaitu DIPENDA, Polri dan Jasa Raharja dalam penerbitan STNK, STCK, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Pemungutan PKB dan BBNKB serta SWDKLLJ. Dan yang menjalankan fungsi operasional dari DIPENDA di Kantor Bersama ini adalah dipegang oleh Kasie PKB dan BBNKB pada Kantor UPPD masing-masing. Untuk memudahkan koordinasi dari ketiga instansi tersebut di atas dalam melaksanakan tugasnya dibutuhkan suatu kelembagaan atau pengorganisasian sebagai suatu wadah bersama, yang dalam mendukung lancarnya koordinasi dan mekanisme dalam wadah tersebut dibutuhkan suatu Tim Pembina SAMSAT, baik itu di tingkat Pusat maupun Propinsi. Adapun strukturnya Tim Pembina SAMSAT adalah sebagai berikut:

- a. *Tim Pembina SAMSAT Pusat*, dengan susunan keanggotaan:
 - Pembina: Menteri Dalam Negeri; Menteri Pertahanan; Menteri Keuangan
 - Pengarah: Sekjen Departemen Dalam Negeri; Kepala Kepolisian RI, Dirut PT Jasa Raharja

- Ketua Umum: Direktur Jenderal PUOD
- Ketua Pelaksana Harian: Direktur BPD Ditjen PUOD; Direktur Lalu Lintas Polri, Direktur Operasi PT Jasa Raharja
- Sekretaris: Kasubdit Bina Pajak Daerah, Kasubdit Regident Dilantas Polri; Kepala Divisi Asuransi PT Jasa Raharja
- Bendaharawan: Staf pada Dit. Bina Patda Ditjen PUOD
- Anggota: Sekretaris Direktorat Jenderal PUOD; Wakil Direktur Lalu Lintas Polri; Direktur Bina Keuangan Daerah Ditjen PUOD, Kepala Biro Analisa Keuangan Daerah Depkeu, Kepala Biro Hukum Setjen Depdagri, Kasubdit Bina Anggaran Daerah Ditjen POUOD Depdagri, Kabag Regident Ranmor Subdit Regident Dilantas Polri, Kabagsus Subdit Regident Dilantas Polri; Kabag Analisa PAD Departemen Keuangan, Kaur underwriting PT Jasa Raharja (Persero), Kepala Divisi Sistem Informasi PT Jasa Raharja (Persero), Kasi Pajak Dati I Dit Bina Patda Ditjen PUOD Depdagri, Kasi Pajak Dati II Dit Bina Patda Ditjen PUOD Depdagri, Kasi Perundang-undangan Perpajakan Dit Bina Patda Ditjen PUOD Depdagri, Kasi Teknis Perpajakan Dit Bina Patda Ditjen PUOD Depdagri.

b. Tim Pembina SAMSAT Propinsi, dengan susunan keanggotaan:

- Pengarah: Gubernur Kepala Daerah, Kepala Kepolisian Daerah
- Ketua Umum: Sekwilda Propinsi
- Ketua Pelaksana Harian: Kepala Dinas Pendapatan Propinsi, Kepala Dit Lantas Polda, Kepala Cabang PT Jasa Raharja (Persero)
- Sekretaris: Kasubdis Pajak Dinas Pendapatan Propinsi, Kabag Regident Dilantas Polda
- Bendaharawan: Staf Pad Dinas Pendapatan Propinsi
- Anggota: Kepala Biro Hukum Pemda Propinsi, SesDilantas Polda, Kepala Biro Keuangan Pemda Propinsi, Kasubdis Renbang Dinas Pendapatan Propinsi,

Kasubdis Wasbin Dinas Pendapatan Propinsi, Kabag Tata Usaha Dinas Pendapatan Propinsi, Kabag Operasional PT Jasa Raharja (Persero), Kasi Pajak Dinas Pendapatan Propinsi, Kasubag STNK Dirlantas Polda, Kasi Hukum dan Perundang-undangan DIPENDA Propinsi.

Secara tegas dalam Instruksi Bersama tersebut tugas pokok dari Tim Pembina SAMSAT Propinsi ini adalah sebagai berikut:

- Mengkoordinasikan pelaksanaan SAMSAT
- Melaksanakan pembinaan pelaksanaan SAMSAT
- Memecahkan masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan SAMSAT
- Melakukan analisa dan evaluasi pelaksanaan SAMSAT
- Menyampaikan laporan kegiatan pelaksanaan SAMSAT kepada Gubernur Propinsi dengan tembusan kepada Kapolda dan Kepala Cabang PT Jasa Raharja
- Menyampaikan laporan rutin secara berkala kepada Tim Pembina SAMSAT Pusat

Selanjutnya, untuk mendukung pelaksanaan fungsi di Kantor Bersama SAMSAT-nya sendiri telah ditunjuk pembagian penanggung jawab kegiatan diantara Kepolisian, DIPENDA dan PT. Jasa Raharja. Adapun pembagian tersebut:

Tabel 2.1

Pembagian Tanggung Jawab di SAMSAT

NO	UNIT KEGIATAN	PENANGGUNG JAWAB
1.	Unit Pelayanan	Petugas DIPENDA & Polri
2.	Unit Administrasi	Petugas DIPENDA, Polri dan Jasa Raharja
3.	Unit Pembayaran	Petugas DIPENDA (Bendaharawan SAMSAT Penerima)
4.	Unit Percetakan	Petugas DIPENDA & Polri
5.	Unit Penyerahan	Petugas Polri
6.	Unit Arsip	Petugas Polri dan DIPENDA
7.	Unit Informasi	Petugas Polri dan DIPENDA

Sumber : Inber, 1999

Sesuai dengan instruksi bersama tersebut, maka kelembagaan pemungutan PKB dan BBNKB di Propinsi Jawa Barat saat ini telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, yaitu dipungut melalui Sistem Administrasi Manunggal Di Bawah Satu Atap (SAMSAT) yang tersebar di 31 UPPD.

Sampai dengan saat ini upaya itu, khususnya dalam pemekaran kantor bersama SAMSAT beberapa di antaranya sudah dilakukan, namun sebaiknya upaya pemekaran ini memiliki standar yang dibakukan, sehingga setiap kantor bersama yang ada memiliki dasar yang sama untuk mengajukan pemekaran jika sudah memenuhi kriteria yang telah ditetapkan tersebut.

2.3 Sumber Daya Manusia Pemungutan PKB/BBNKB

Tim Pembina SAMSAT Pusat, telah menerbitkan Keputusan yang berkaitan dengan SDM, yaitu Keputusan No. Pol. JUKLAK/03/XI/2000, Nomor 973-553, dan Nomor JUKLAK/02/XI/2000, tentang Pedoman Kualifikasi dan Jumlah Sumber Daya Manusia di Kantor Bersama SAMSAT. Di dalam Pasal 1 Keputusan tersebut dinyatakan bahwa *“Pegawai yang ditugaskan di Kantor Bersama SAMSAT harus memiliki kemampuan/keahlian akan tugas dan fungsinya, profesional, bermoral baik, berdedikasi tinggi dan berwibawa dalam melaksanakan tugasnya”*. Untuk memenuhi kebutuhan pegawai yang memiliki keahlian dengan kualifikasi yang dibutuhkan, dilakukan melalui pembekalan dan pendidikan dan pelatihan sebagaimana dikemukakan dalam pasal 2 keputusan tersebut.

Sedangkan mengenai kuantitas SDM yang ditempatkan di Kantor Bersama SAMSAT, penentuan jumlahnya disesuaikan dengan volume pelayanan dan tipe Kantor Bersama SAMSAT (Pasal 4), yang penentuannya ditentukan oleh Tim Pembina SAMSAT Provinsi dengan mempertimbangkan aspek kebutuhan, keamanan, dan kewilayahan (Pasal 5).

Secara rinci, penentuan jumlah pegawai di lingkungan SAMSAT di dasarkan pada pedoman jumlah pegawai sebagaimana terlampir dalam keputusan tersebut, adalah:

Tabel 2.2
Pedoman Jumlah Pegawai di Kantor Bersama SAMSAT

NO.	JUMLAH PELAYANAN	A. PETUGAS SAMSAT			JUMLAH PETUGAS MAKSIMAL	KET. (Ratio maksimal)
		DIPENDA	POLRI	JASA RAHARJA		
1	< 100	6	4	1	11	0,11
2	101 - 250	12	7	1	20	0,08
3	251 - 500	21	13	1	35	0,07
4	501 - 750	30	18	2	50	0,07
5	751 - 1000	36	23	2	60	0,06

Sumber : Lampiran Keputusan Tim Pembina SAMSAT Pusat No. Pol. JUKLAK/03/X/2000, Nomor 973-553, Nomor JUKLAK/02/X/2000, diolah.

Apabila dari pedoman di atas ditarik suatu nilai ideal berdasarkan asumsi sebuah keputusan (kebijakan), maka ratio ideal dari perbandingan antara jumlah pegawai dengan jumlah layanan yang dilakukan setiap hari adalah berkisar antara 0,06 – 0,11 atau antara 6% - 11%. Artinya bahwa setiap layanan yang diberikan oleh Kantor Bersama SAMSAT dapat dikatakan ideal apabila dilakukan oleh jumlah pegawai sebesar 6% - 11% dari jumlah layanan yang dilakukan setiap harinya.

2.4 Sarana Pemungutan PKB/BBNK

Sarana kegiatan yang perlu ada di kantor bersama SAMSAT dalam rangka melaksanakan tugas pelayanannya pada dasarnya sudah cukup jelas sebagaimana dituangkan dalam Bab VI lampiran surat keputusan bersama antara Kepala Kepolisian, Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Direktur Utama PT. Jasa Raharja Nomor Skep/06/X/1999, Nomor 973-1228, dan Nomor SKEP/02/X/1999.

Sarana Kegiatan berdasarkan lampiran Keputusan dimaksud, dibagi menjadi 5 (lima) jenis, yaitu gedung kantor dengan fasilitasnya, halaman parkir, tempat cek fisik kendaraan, fasilitas umum dan fasilitas khusus.

Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan di Jawa Barat, maka pada umumnya potensi PKB / BBNKB secara kuantitatif setiap tahun mengalami pertumbuhan, bahkan untuk daerah-daerah yang tertentu pertumbuhan kendaraan baru tersebut termasuk yang sangat pesat.

Artinya dilihat dari sisi potensi pajak, PKB / BBNKB termasuk jenis pajak daerah yang memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai salah satu sumber pendapatan daerah.

Tabel 2.3
Jumlah Kendaraan Untuk PKB dan BBNKB
Untuk Bulan Desember 2002

No.	NAMA UPPD	PAJAK KENDARAAN BERMOTOR		BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR	
		Roda 4	Roda 2	Roda 4	Roda 2
1	Depok	2.227	6.864	396	2.087
2	Cibinong	2.618	5.618	2.618	5.618
3	Kota Bogor	2.054	1.447	281	696
4	Kota Sukabumi	411	388	37	99
5	Cibadak	600	868	62	353
6	Plb. Ratu	130	246	17	83
7	Cianjur	1.127	1.576	149	754
8	Bekasi	5.791	9.588	720	2.762
9	Cikarang	2.256	8.328	321	3.664
10	Karawang	976	6.944	91	2.371
11	Purwakarta	425	1.418	48	419
12	Subang	454	3.473	56	844
13	Kota Cirebon	20	15	140	444
14	Sumber	1.197	5.130	129	1.330
15	Ciledug	212	1.121	-	-
16	Indramayu	403	2.938	43	773
17	Hauregeulis	121	1.611	2	27
18	Kuningan	649	2.331	68	584
19	Majalengka	738	2.967	74	674
20	Bandung Barat	5.907	6.111	559	946
21	Bandung Tengah	6.289	6.197	458	916
22	Bandung Timur	2.859	4.039	263	636
23	Padalarang	2.297	5.670	348	2.478
24	Rancaekek	1.634	3.056	54	215
25	Sumedang	661	1.655	58	504
26	Garut	916	1.774	95	559
27	Tasikmalaya	1.082	2.871	103	711
28	Sukaraja	682	2.769	57	883
29	Ciamis	990	2.636	114	1.012
30	Pangandaran	125	817	7	105
31	Cimahi	1.362	2.388	115	505

Sumber: Laporan Bulanan UPPD, 2002

BAB III

GAMBARAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Gambaran Umum Wajib Pajak Yang Tidak Daftar Ulang

Tujuan utama dalam kajian ini adalah teridentifikasinya faktor-faktor penyebab wajib pajak PKB/BBNKB yang tidak daftar ulang di Jawa Barat, baik dilihat dari sisi wajib pajak maupun sisi pengelolanya. Yang selanjutnya dari temuan tersebut dapat dirumuskan alternatif kebijakan yang harus dikembangkan oleh Dinas Pendapatan serta Pemerintah Propinsi Jawa Barat dalam menggali potensi PKB/BBNKB selama ini tidak daftar ulang tersebut.

Dalam menjawab kebutuhan tersebut, maka penelitian ini mencoba menganalisis secara lebih mendalam perilaku yang dimiliki oleh kendaraan bermotor yang tidak melakukan daftar ulang secara lebih mendalam. Untuk kepentingan ini maka kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang ini dikelompokkan berdasarkan jenis kendaraan, selanjutnya dikelompokkan lagi berdasarkan berapa lama periode keterlambatan wajib pajak ini tidak daftar ulang. Dan terakhir dikelompokkan lagi berdasarkan usia kendaraan tersebut.

Pertama, kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang diklasifikasikan menurut jenisnya, yaitu: (1) sedan; (2) jeep; (3) minibus; (4) bus; (5) truk dan (6) alat berat; serta (7) sepeda motor. Kedua, dari masing masing jenis kendaraan di atas, untuk pajak yang tidak daftar ulang ini, lalu dikelompokkan berdasarkan usia atau lamanya tidak daftar ulang. Untuk itu maka dikelompokkan berdasarkan periode lamanya tidak daftar ulang, sebagai berikut:

- Tidak daftar ulang selama 0 - 1 tahun;
- Tidak daftar ulang selama 2 - 3 tahun;
- Tidak daftar ulang selama 4 - 5 tahun;

- Tidak daftar ulang selama 6 - 7 tahun;
- Tidak daftar ulang selama 8 - 9 tahun;
- Tidak daftar ulang selama lebih dari 10 tahun.

Selanjutnya berdasarkan usia atau lamanya tidak daftar ulang tersebut akan dilihat usia kendaraannya. Penetapan usia kendaraan tersebut didasarkan kepada tahun rakitan kendaraan (KBM) yang bersangkutan. Berdasarkan hal itu, maka pengelompokan atas usia kendaraan ini dikelompokkan dalam kelompok sebagai berikut:

- Usia kendaraan (KBM) 0-4 tahun;
- Usia kendaraan (KBM) 5-9 tahun;
- Usia kendaraan (KBM) 10-14 tahun;
- Usia kendaraan (KBM) 15-19 tahun;
- Usia kendaraan (KBM) 20-24 tahun;
- Usia kendaraan (KBM) 25-29 tahun;
- Usia kendaraan (KBM) lebih dari 30 tahun.

Adapun data yang masuk dan diolah adalah data kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang yang diperoleh dari dua sumber, yaitu (1) Kantor Pusat (Dinas Pendapatan Propinsi Banten) dari Hasil Kajian Dinas Pendapatan Propinsi Jawa Barat Tahun 2003 tentang Potensi Pajak PKB dan BBNKB dan; (2) Kantor UPPD yang diambil melalui program khusus (sisipan).

Untuk data yang bersumber dari Kantor Pusat (hasil kajian) data yang dapat dianalisis hanya 21 UPPD, yaitu: Bandung, Bekasi, Bogor, Ciamis, Cianjur, Cibadak, Cikarang, Ciledung, Cimahi, Cirebon, Depok, Garut, Karawang, Padalarang, Pelabuhan Ratu, Purwakarta, Rancaekek, Sukabumi, Subang, Sumber, Tasikmalaya. Ada data

sebesar 39.189 data yang tidak daftar ulang yang tidak daftar di analisis yang disebabkan oleh kondisi data tanggal dalam file tersebut tidak bisa terbaca dengan baik. Dengan demikian dikarenakan data yang tidak teranalisis tersebut tidak "material" maka dalam analisis ini diabaikan.

Sementara itu data yang bersumber dari Kantor UPPD yang dianalisis ada 21 UPPD, dimana untuk sisanya diwakili oleh data pada UPPD induk. Pengelompokkan data ini sebgaimana dapat terlihat dalam rincian berikut ini:

01. Kota Bandung (di gunakan Total KBM UPPD Wilayah Bandung Timur)
 1. UPPD Wilayah Bandung Timur
 2. UPPD Wilayah Bandung Barat
 3. UPPD Wilayah Bandung Tengah
02. (Digunakan Total KBM UPPD Wilayah Sumber)
 1. UPPD Wilayah Sumber
 2. UPPD Wilayah Ciledug
03. (Digunakan Total KBM UPPD Wilayah Cibadak)
 1. UPPD Wilayah Cibadak
 2. UPPD Wilayah Pelabuhan Ratu
04. (Digunakan Total KBM UPPD Wilayah Tasikmalaya)
 1. UPPD Wilayah Tasikmalaya
 2. UPPD Wilayah Sukaraja
05. (Digunakan Total KBM UPPD Wilayah Ciamis)
 1. UPPD Wilayah Ciamis
 2. UPPD Wilayah Pangandaran
06. UPPD Wilayah Bogor
07. UPPD Wilayah Cibinong
08. UPPD Wilayah Majalengka

09. UPPD Wilayah Kuningan
10. UPPD Wilayah Cirebon
11. UPPD Wilayah Subang
12. UPPD Wilayah Purwakarta
13. UPPD Wilayah Karawang
14. UPPD Wilayah Cianjur
15. UPPD Wilayah Sukabumi
16. UPPD Wilayah Cikarang

17. (Digunakan Total KBM UPPD Wilayah Cimahi)

1. UPPD Wilayah Cimahi
2. UPPD Wilayah Padalarang
3. UPPD Wilayah Rancaekek

18. (Digunakan Total KBM UPPD Wilayah Indramayu)

1. UPPD Wilayah Indramayu
2. UPPD Wilayah Haurgeulis

19. (Digunakan Total KBM UPPD Wilayah Depok)

1. UPPD Wilayah Depok
2. UPPD Wilayah Cinere

20. UPPD Wilayah Bekasi

21. UPPD Wilayah Garut

Dari hasil pengolahan data yang diperoleh dari dua sumber di atas, hasilnya diketahui bahwa jumlah wajib pajak yang tidak daftar ulang pada tahun 2003 berdasarkan data yang bersumber dari kantor pusat adalah sebanyak 1.052.889, sementara dari data yang bersumber dari UPPD mencapai 1.230.896. Selengkapnya mengenai jumlah tersebut ditampilkan dalam tabel berikut ini.

Tabel 3.1
Perbandingan Antara KBM Yang Tidak Daftar Ulang
Dari Data Kantor Pusat dengan dari UPPD

Uraian	Data dari Pusat	Data Dari UPPD
Jumlah WP Yang Tidak		
Daftar Ulang Tahun 2003	1.052.889*	1.230.896

* Belum termasuk data sebesar 39.189 data tidak bisa diolah karena data tanggal akhir PKB dan tanggal proses daftar sebagian besar tidak ada, bahkan rusak (tahun yang tidak bisa diproses)

Berdasarkan kedua data di atas, diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang sampai dengan tahun 2003 mencapai angka di atas empat puluh prosen. Angka tersebut jika dibandingkan dengan perkiraan awal yang diperkirakan sekitar enam belas prosen – yang bahkan dalam satu tahun terakhir diperkirakan menurun sampai dengan sepuluh prosen, maka adanya data tersebut menunjukkan bahwa jumlah ‘data sampah’ yang ada dalam sistem data base yang ada di kantor pusat maupun di kantor UPPD cukup tinggi, yaitu mencapai lebih dari tiga puluh prosen. Angka ini disebabkan oleh data yang seharusnya sudah hilang tapi masih ada dan ikut terolah dalam pengumpulan data untuk kajian ini.

Selanjutnya untuk melihat kecenderungan perilaku wajib pajak yang tidak daftar ulang untuk perjenis kendaraan dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 3.2 a
Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang Per Jenis Kendaraan
Berdasarkan Data Dari Kantor Pusat

	SEDAN	JEEP	MINIBUS	BUS	TRUK	AL_BER	MOTOR
TDU-03	42,320	26,133	134,084	15,749	109,298	223	725,082
POT-03	119,720	48,563	351,570	21,012	191,792	382	1,799,793

Sumber : Dispenda, 2003

Tabel 3.2 b
Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang Per Jenis Kendaraan
Berdasarkan Data Dari UPPD

	SEDAN	JEEP	MINIBUS	BUS	TRUK	AL_BER	MOTOR
TDU-03	39,758	22,878	154,647	3,276	105,774	170	904,393
POT-03	119,720	48,563	351,570	21,012	191,792	382	1,799,793

Sumber : Hasil penelitian diolah kembali, 2004

Dari data pada tabel 3.2a dan 3.2b di atas dapat ditunjukkan bahwa proporsi kendaraan yang tidak daftar ulang untuk setiap jenis kendaraan menunjukkan kecenderungan yang sama. Walaupun yang pada data yang bersumber dari Dispensa (2003) menunjukkan bahwa ada kecendrungan pada jenis kendaraan bus sangat menonjol, sementara pada data yang bersumber dari Kantor UPPD menunjukkan jenis truk yang sangat menonjol.

Sesuai dengan gambaran tersebut, maka dengan mengambil asumsi bahwa pemilikan kendaraan memiliki hubungan dengan kelompok masyarakat tertentu, maka dapat dianalisis bahwa perilaku seluruh kelompok masyarakat yang tidak daftar ulang menunjukkan kecenderungan yang sama.

Untuk dapat menggambarkan lebih jauh tentang kecenderungan ini maka dapat dilihat juga dari periode lamanya menunggak dan usia kendaraan tersebut. Temuan hasil penelitian menunjukkan gambaran sebagaimana terlihat dalam dua tabel berikut ini.

Tabel 3.3
Perbandingan Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dilihat Dari Lama Menunggak

Lamanya Menunggak	Data Dari Pusat		Data dari UPPD	
	JUMLAH	%	JUMLAH	%
10 <	2,020	0.19%	500	0.04 %
8 - 9	32,264	3.06%	3,708	0.30 %
6 - 7	170,553	16.20%	20,836	1.69 %
4 - 5	241,418	22.93%	79,863	6.49 %
2 - 3	336,513	31.96%	207,048	16.82 %
0 - 1	270,121	25.66%	918,941	74.66 %
Jumlah	1,052,889	100%	1,230,896	100 %

Sumber: Dispensa, 2003 dan Hasil Penelitian, 2004

Keterangan:

Jumlah Kendaraan yang tidak Daftar Ulang dibawah 5 tahun adalah

·Data dari Pusat = 80.05%

·Data dari UPPD = 97.97%

Dari temuan penelitian sebagaimana tergambar dalam data yang ada pada tabel 3.3 di atas menunjukkan bahwa proporsi terbesar dari periode (lamanya) kendaraan yang tidak daftar ulang adalah dibawah lima tahun, atau terjadi antara tahun 1998 – sampai dengan tahun 2003. Munculnya kenaikan angka yang cukup besar dalam periode ini dapat dianalisis dari dua sisi. Pertama, pada tahun tersebut telah terjadi krisis ekonomi sehingga pada periode itu kondisi ekonomi masyarakat sedang mengalami tekanan yang sangat luar biasa, sehingga dapat dilihat kenaikan jumlah wajib pajak yang tidak daftar ulang pada periode itu mengalami peningkatan yang cukup tinggi. Kedua, namun jika melihat arah garis kecenderungannya indikasi, keterkaitan dengan krisis ini menjadi kurang sejalan, sebab pada dua dan tiga tahun terakhir justru jumlah kendaraan mengalami kenaikan yang tinggi pula. Sehingga dapat disimpulkan besarnya angka yang tidak daftar ulang dalam lima tahun terakhir dapat diprediksikan bukan hanya oleh faktor krisis ekonomi, tapi juga oleh persoalan lain yang menyangkut kesadaran wajib pajak.

Tabel 3.4
Perbandingan Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dilihat Dari Usia Kendaraan

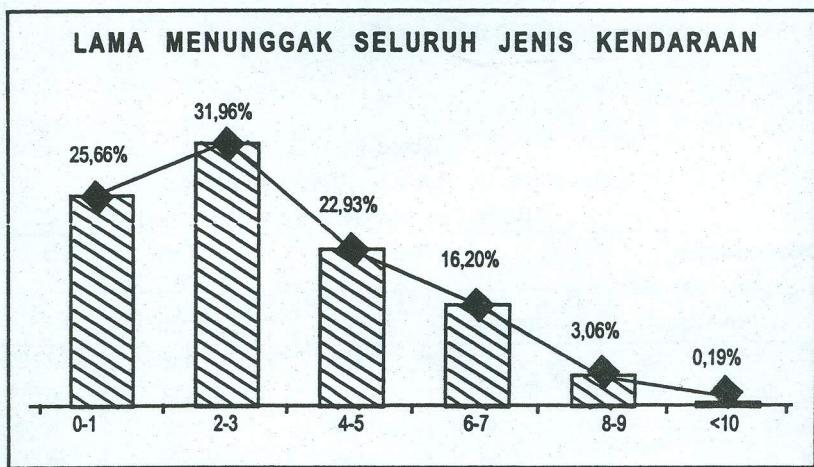
Usia Kendaraan (Didasarkan Kepada Tahun Pembuatan)	Data Dari Pusat		Data dari UPPD	
	Jumlah	%	Jumlah	%
30 >	36711	3.49%	29,435	2.39%
25 - 29	96919	9.21%	80,133	6.51%
20 - 24	165849	15.75%	151,218	12.29%
15 - 19	105192	9.99%	99,090	8.05%
10 - 14	132165	12.55%	124,754	10.14%
05 - 09	354493	33.67%	371,492	30.18%
00 - 04	161560	15.34%	374,674	30.44%
JUMLAH	1,052,889	100%	1,230,796	100%

Sumber: Dispenda, 2003 dan Hasil Penelitian, 2004

Sesuai dengan gambaran pada tabel 3.4 di atas, memperkuat analisis ini ditunjang oleh temuan penelitian tentang usia kendaraan yang tidak melakukan daftar ulang, justru proporsinya yang memiliki kecenderungan yang sama, walaupun untuk data yang bersumber dari UPPD menunjukkan justru banyak kendaraan yang usianya di bawah sepuluh tahun yang justru tidak melakukan daftar ulang. Padahal jika dilihat dari sisi usia kendaraan tersebut adalah kendaraan-kendaraan yang diperkirakan masih sangat dimungkinkan dalam keadaaan baik dan masih dioperasionalkan.

Berikut ini adalah grafik yang diturunkan dari Tabel 3.3 (khusus untuk yang bersumber dari Kantor Pusat), untuk menggambarkan prosentase lama tidak daftar ulang untuk semua jenis kendaraan bermotor.

Gambar 3.1



Selanjutnya adalah grafik yang diturunkan dari Tabel 3.4 (khusus untuk yang bersumber dari Kantor Pusat), untuk menggambarkan prosentase golongan usia untuk semua jenis kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang.

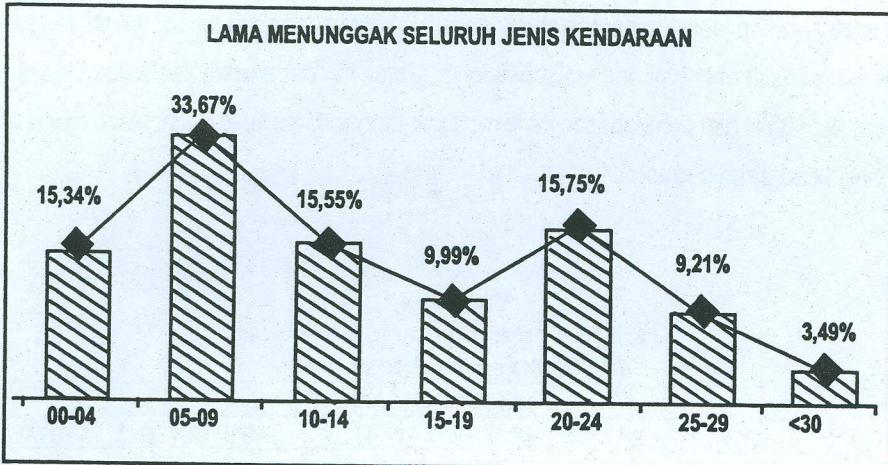
Dari temuan penelitian sebagaimana tergambar dalam data yang ada pada tabel 3.3 di atas menunjukkan bahwa proporsi terbesar dari periode (lamanya) kendaraan yang tidak daftar ulang adalah dibawah lima tahun, atau terjadi antara tahun 1998 – sampai dengan tahun 2003. Munculnya kenaikan angka yang cukup besar dalam periode ini dapat dianalisis dari dua sisi. *Pertama*, pada tahun tersebut telah terjadi krisis ekonomi sehingga pada periode itu kondisi ekonomi masyarakat sedang mengalami tekanan yang sangat luar biasa, sehingga dapat dilihat kenaikan jumlah wajib pajak yang tidak daftar ulang pada periode itu mengalami peningkatan yang cukup tinggi. *Kedua*, namun jika melihat arah garis kecenderungannya indikasi, keterkaitan dengan krisis ini menjadi kurang sejalan, sebab pada dua dan tiga tahun terakhir justru jumlah kendaraan mengalami kenaikan yang tinggi pula. Sehingga dapat disimpulkan besarnya angka yang tidak daftar ulang dalam lima tahun terakhir dapat diprediksikan bukan hanya oleh faktor krisis ekonomi, tapi juga oleh persoalan lain yang menyengkut kesadaran wajib pajak.

Tabel 3.4
Perbandingan Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dilihat Dari Usia Kendaraan

Usia Kendaraan (Didasarkan Kepada Tahun Pembuatan)	Data Dari Pusat		Data dari UPPD	
	Jumlah	%	Jumlah	%
30 >	36711	3.49%	29,435	2.39%
25 - 29	96919	9.21%	80,133	6.51%
20 - 24	165849	15.75%	151,218	12.29%
15 - 19	105192	9.99%	99,090	8.05%
10 - 14	132165	12.55%	124,754	10.14%
05 - 09	354493	33.67%	371,492	30.18%
00 - 04	161560	15.34%	374,674	30.44%
JUMLAH	1,052,889	100%	1,230,796	100%

Sumber: Dispensa, 2003 dan Hasil Penelitian, 2004

Gambar 3.2



Melihat kecenderungan di atas, maka dapat dianalisis bahwa pada periode lima sampai dengan enam tahun terakhir terlihat ada kecenderungan peningkatan jumlah wajib pajak yang tidak daftar ulang, walaupun jika diamati angka ini mengalami penurunan dalam 2 tahun terakhir. Selanjutnya jika dilihat kecenderungan perperiode lamanya tidak daftar ulang, terlihat ada kecenderungan KBM yang tidak daftar ulang adalah kendaraan bermotor adalah hampir merata pada seluruh usia kendaraan, atau kalaupun ada penonjolan justru pada usia kendaraan 05-09 tahun disusul dengan usia kendaraan 4 tahun dan 20-24 tahun.

Hal ini dapat dilihat bahwa usia-usia kendaraan pada periode tersebut diperkirakan berkaitan dengan mutasi kendaraan. Artinya akibat tekanan ekonomi pada periode tersebut dapat menyebabkan wajib pajak untuk tidak daftar ulang atau justru menjual kendaraan, sehingga berimplikasi pada tingginya angka mutasi kendaraan.

3.2 Gambaran Wajib Pajak Yang Tidak Daftar Ulang Menurut Jenis Kendaraan Bermotor

Uraian di atas baru menunjukkan gambaran umum dan belum menunjukkan secara lebih rinci per jenis kendaraan yang tidak daftar ulang, sehingga tidak

dimungkinkan analisis tersebut dilakukan secara lebih mendalam. Sebab dimungkinkan karakter setiap jenis kendaraan sedikit memiliki kekhususan jika dihubungkan dengan kondisi sosial ekonomi dari wajib pajaknya. Untuk itu, pada uraian selanjutnya akan disajikan tabel dan pembahasan yang menggambarkan lama tidak daftar ulang menurut jenis kendaraan bermotor.

Tabel 3.5.a
Lama Tidak daftar ulang dan Jenis Kendaraan
Dari Data Kantor Pusat (dalam Jumlah)

TDU	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
10<	152	78	222	94	321	1	1,152	2,020
8 - 9	1,721	1,050	3,893	1,014	5,319	14	19,253	32,264
6 - 7	7,662	5,252	25,525	3,639	21,696	25	106,754	170,553
4 - 5	9,589	7,505	31,829	3,582	27,702	44	161,167	241,418
2 - 3	13,658	7,328	40,581	4,018	31,232	78	239,618	336,513
0 - 1	9,538	4,920	32,034	3,402	23,028	61	197,138	270,121
TOTAL	42,320	26,133	134,084	15,749	109,298	223	725,082	1,052,889

Sumber: Dispensa, 2003

Tabel 3.5.b
Lama Tidak daftar ulang dan Jenis Kendaraan
Dari Data Kantor Pusat (dalam prosentase)

TDU	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
10<	0.36%	0.30%	0.17%	0.60%	0.29%	0.45%	0.16%	0.19%
8 - 9	4.07%	4.02%	2.90%	6.44%	4.87%	6.28%	2.66%	3.06%
6 - 7	18.10%	20.10%	19.04%	23.11%	19.85%	11.21%	14.72%	16.20%
4 - 5	22.66%	28.72%	23.74%	22.74%	25.35%	19.73%	22.23%	22.93%
2 - 3	32.27%	28.04%	30.27%	25.51%	28.58%	34.98%	33.05%	31.96%
0 - 1	22.54%	18.83%	23.89%	21.60%	21.07%	27.35%	27.19%	25.66%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sumber: Dispensa, 2003

Tabel 3.6.a
Lama Tidak daftar ulang dan Jenis Kendaraan
Dari Data UPPD (dalam Jumlah)

TDU	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
10<	28	33	22	3	52	-	362	500
8 - 9	157	113	533	76	695	-	2,134	3,708
6 - 7	677	485	2,969	223	2,971	8	13,503	20,836
4 - 5	1,813	1,445	8,825	392	8,197	30	59,161	79,863
2 - 3	8,274	5,437	30,210	547	21,289	21	141,270	207,048
0 - 1	28,809	15,365	112,088	2,035	72,570	111	687,963	918,941
TOTAL	39,758	22,878	154,647	3,276	105,774	170	904,393	1,230,896

Sumber: data diolah (2004)

Tabel 3.6.b
Lama Tidak daftar ulang dan Jenis Kendaraan
Dari Data UPPD (dalam prosentase)

TDU	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
10<	0.07%	0.14%	0.01%	0.09%	0.05%	0.00%	0.04%	0.04%
8 - 9	0.39%	0.49%	0.34%	2.32%	0.66%	0.00%	0.24%	0.30%
6 - 7	1.70%	2.12%	1.92%	6.81%	2.81%	4.71%	1.49%	1.69%
4 - 5	4.56%	6.32%	5.71%	11.97%	7.75%	17.65%	6.54%	6.49%
2 - 3	20.81%	23.77%	19.53%	16.70%	20.13%	12.35%	15.62%	16.82%
0 - 1	72.46%	67.16%	72.48%	62.12%	68.61%	65.29%	76.07%	74.66%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sumber: data diolah (2004)

Sesuai dengan tabel-tabel di atas, menggambarkan bahwa periode lama tidak daftar ulang bagi seluruh jenis kendaraan adalah pada periode di bawah tiga tahun. Dari temuan ini dapat digambarkan jika proporsi yang tidak daftar ulang pada masing-masing jenis kendaraan jumlahnya cukup merata. Kalaupun ditemukan jumlah satu jenis (misalnya minibus atau sepeda motor) lebih banyak dari jenis yang lainnya dikarenakan secara kuantitaspun jumlah jenis kendaraan tersebut lebih banyak dibandingkan dengan yang lain.

Selanjutnya jika dilihat dari usia kendaraan maka dapat digambarkan bahwa seluruh kendaraan yang tidak daftar ulang memiliki kecenderungan justru pada usia kendaraan yang masih relatif muda. Selengkapnya dapat dilihat dalam tabel-tabel berikut ini.

Tabel 3.7.a
Usia Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dari Data Kantor Pusat (dalam Jumlah)

Usia KBM	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
30 >	1,691	729	9,824	510	7,705	9	141,092	161,560
25 - 29	6,183	7,581	46,821	3,104	28,077	32	262,695	354,493
20 - 24	5,558	3,987	29,198	2,697	17,363	55	73,307	132,165
15 - 19	5,992	2,813	27,618	3,415	15,607	26	49,721	105,192
10 - 14	7,249	4,761	14,739	4,520	25,308	82	109,190	165,849
05 - 09	8,346	2,194	5,409	1,146	13,051	5	66,768	96,919
00 - 04	7,301	4,068	475	357	2,187	14	22,309	36,711
JUMLAH	42,320	26,133	134,084	15,749	109,298	223	725,082	1,052,889

Sumber: Dispensa, 2003

Tabel 3.7.b
Usia Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dari Data Kantor Pusat (dalam Prosentase)

Usia KBM	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
30 >	4.00%	2.79%	7.33%	3.24%	7.05%	4.04%	19.46%	15.34%
25 - 29	14.61%	29.01%	34.92%	19.71%	25.69%	14.35%	36.23%	33.67%
20 - 24	13.13%	15.26%	21.78%	17.12%	15.89%	24.66%	10.11%	12.55%
15 - 19	14.16%	10.76%	20.60%	21.68%	14.28%	11.66%	6.86%	9.99%
10 - 14	17.13%	18.22%	10.99%	28.70%	23.16%	36.77%	15.06%	15.75%
05 - 09	19.72%	8.40%	4.03%	7.28%	11.94%	2.24%	9.21%	9.21%
00 - 04	17.25%	15.57%	0.35%	2.27%	2.00%	6.28%	3.08%	3.49%
JUMLAH	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Sumber: Dispensa, 2003

Tabel 3.8.a
Usia Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dari Data Kantor UPPD (dalam Jumlah)

Usia KBM	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
30 >	5,385	2,792	477	42	1,632	4	19,102	29,434
25 - 29	6,800	1,746	4,672	396	11,050	12	55,459	80,135
20 - 24	7,015	3,802	16,365	654	21,793	60	101,528	151,217
15 - 19	6,217	2,375	29,227	307	12,844	24	48,196	99,190
10 - 14	5,251	3,814	29,641	488	14,925	45	70,590	124,754
05 - 09	6,415	7,216	51,905	1,106	27,578	21	277,251	371,492
00 - 04	2,675	1,133	22,360	283	15,952	4	332,267	374,674
JUMLAH	39,758	22,878	154,647	3,276	105,774	170	904,393	1,230,896

Sumber: Hasil Penelitian, 2004

Tabel 3.8.b
Usia Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dari Data Kantor UPPD (dalam Prosentase)

Usia KBM	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
30 >	13.54%	12.20%	0.31%	1.28%	1.54%	2.35%	2.11%	2.39%
25 - 29	17.10%	7.63%	3.02%	12.09%	10.45%	7.06%	6.13%	6.51%
20 - 24	17.64%	16.62%	10.58%	19.96%	20.60%	35.29%	11.23%	12.29%
15 - 19	15.64%	10.38%	18.90%	9.37%	12.14%	14.12%	5.33%	8.06%
10 - 14	13.21%	16.67%	19.17%	14.90%	14.11%	26.47%	7.81%	10.14%
05 - 09	16.14%	31.54%	33.56%	33.76%	26.07%	12.35%	30.66%	30.18%
00 - 04	6.73%	4.95%	14.46%	8.64%	15.08%	2.35%	36.74%	30.44%
JUMLAH	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Sumber: Hasil Penelitian, 2004

Dari hasil temuan ini memberikan satu gambaran bahwa potensi KBM yang tidak daftar ulang untuk semua jenis kendaraan adalah sama besar. Artinya jika ini penyebabnya adalah menyangkut sikap masyarakat atas pembayaran PKB, maka dapat disimpulkan bahwa hampir seluruh lapisan masyarakat (dengan asumsi setiap jenis kendaraan mencerminkan strata sosial masyarakat) menunjukkan sikap yang sama.

Untuk itu, selain kesimpulan pertama di atas, dapat diajukan jawaban lain bahwa penyebabnya bukan hanya dari faktor wajib pajak semata, akan tetapi berkaitan dengan sistem administrasi dan pengelolaan data kendaraan bermotor, yang masih belum optimal jumlah kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang, jika dirata-ratakan untuk setiap Kantor Bersama Samsat adalah sekitar 50.000 KBM pertahun; atau sekitar 4.167 perbulan atau 167 kendaraan per-hari.

Dengan tingginya jumlah mutasi kendaraan yang masuk, sementara kapasitas kelembagaan yang ada masih belum memadai (sesuai dengan kajian Dispensa dan Lan RI, 2003) maka dimungkinkan kekurang optimalan tersebut berimplikasi pada munculnya angka wajib pajak yang tidak daftar ulang menjadi tinggi. Adanya data ini (yang dikenal dengan istilah data sampah) diyakini oleh beberapa fihak khususnya yang berhubungan dengan pengelola data bahwa sampai dengan saat ini masih belum sepenuhnya bisa dihindari. Sebab data sampah ini selain muncul akibat kekurangan kapasitas kelembagaan di lapangan, juga muncul sebagai akibat dari pemekaran kantor bersama Samsat yang tidak diikuti dengan pemilahan data wajib pajak secara tuntas.

Selanjutnya untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas untuk masing-masing jenis kendaraan maka berikut ini disampaikan gambaran dan analisis untuk masing-masing jenis kendaraan (data yang dipergunakan adalah data yang bersumber dari Kantor Pusat (Dispensa, 2003).

1. Gambaran Kendaraan Bermotor Jenis Sedan

Tabel berikut menyajikan gambaran mengenai lama tidak daftar ulang dan usia KBM untuk jenis Sedan.

Tabel 3.8.a
Usia Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dari Data Kantor UPPD (dalam Jumlah)

Usia KBM	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
30 >	5,385	2,792	477	42	1,632	4	19,102	29,434
25 - 29	6,800	1,746	4,672	396	11,050	12	55,459	80,135
20 - 24	7,015	3,802	16,365	654	21,793	60	101,528	151,217
15 - 19	6,217	2,375	29,227	307	12,844	24	48,196	99,190
10 - 14	5,251	3,814	29,641	488	14,925	45	70,590	124,754
05 - 09	6,415	7,216	51,905	1,106	27,578	21	277,251	371,492
00 - 04	2,675	1,133	22,360	283	15,952	4	332,267	374,674
JUMLAH	39,758	22,878	154,647	3,276	105,774	170	904,393	1,230,896

Sumber: Hasil Penelitian, 2004

Tabel 3.8.b
Usia Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Dari Data Kantor UPPD (dalam Prosentase)

Usia KBM	JENIS KENDARAAN							TOTAL
	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
30 >	13.54%	12.20%	0.31%	1.28%	1.54%	2.35%	2.11%	2.39%
25 - 29	17.10%	7.63%	3.02%	12.09%	10.45%	7.06%	6.13%	6.51%
20 - 24	17.64%	16.62%	10.58%	19.96%	20.60%	35.29%	11.23%	12.29%
15 - 19	15.64%	10.38%	18.90%	9.37%	12.14%	14.12%	5.33%	8.06%
10 - 14	13.21%	16.67%	19.17%	14.90%	14.11%	26.47%	7.81%	10.14%
05 - 09	16.14%	31.54%	33.56%	33.76%	26.07%	12.35%	30.66%	30.18%
00 - 04	6.73%	4.95%	14.46%	8.64%	15.08%	2.35%	36.74%	30.44%
JUMLAH	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Sumber: Hasil Penelitian, 2004

Dari hasil temuan ini memberikan satu gambaran bahwa potensi KBM yang tidak daftar ulang untuk semua jenis kendaraan adalah sama besar. Artinya jika ini penyebabnya adalah menyangkut sikap masyarakat atas pembayaran PKB, maka dapat disimpulkan bahwa hampir seluruh lapisan masyarakat (dengan asumsi setiap jenis kendaraan mencerminkan strata sosial masyarakat) menunjukkan sikap yang sama.

Tabel 3.9
Lama Tidak daftar ulang dan Usia KBM Jenis Sedan

SEDAN

USIA	LAMA TIDAK DAFTAR ULANG						TOTAL
	0-1	2-3	4-5	6-7	8-9	>10	
00-04	819	848	24	-	-	-	1.691
05-09	1.418	2.478	1.264	1.002	21	-	6.183
10-14	1.385	1.460	1.188	1.282	206	37	5.558
15-19	1.481	1.733	1.673	933	148	24	5.992
20-24	1.669	2.427	1.757	1.154	220	22	7.249
25-29	1.657	2.648	1.907	1.620	486	28	8.346
>30	1.109	2.064	1.776	1.671	640	41	7.301
%	22,54%	32,27%	22,66%	18,10%	4,07%	0,36%	100,00%

Sumber: Dispenda, 2003

Berdasarkan tabel tersebut dapat digambarkan KBM jenis sedan yang tidak daftar ulang adalah kendaraan yang diperkirakan STNKnya justru masih aktif. Proporsi terbesar periode atau lama tidak daftar ulang adalah di bawah lima tahun. Kelompok ini proporsinya mencapai 77,47%. Bahkan jika digabung dengan kelompok 6-7 tahun jumlahnya mencapai 95,57%. Namun jika dilihat dari sebaran untuk usia kendaraan sedan yang tidak daftar ulang justru terjadi pada hampir semua usia kendaraan, kecuali pada usia kendaraan yang di bawah 4 tahun).

Atas gambaran ini ada dapat dianalisis bahwa: Pertama, jika dihubungkan dengan kecenderungan pemakai jenis kendaraan sedan ini adalah masyarakat perkotaan yang relatif memiliki tingkat pendidikan yang cukup sehingga diperkirakan memiliki pemahaman yang cukup juga tentang PKB/BBNKB maka ada kecenderungan yang kurang baik dalam persepsi masyarakat terhadap pembayaran PKB. Hampir seluruh pemakai jenis kendaraan sedan pada seluruh usia kendaraan justru melakukan penundaan pembayaran PKB. Hal ini menjadi penguat bahwa banyak wajib pajak yang menunda pembayaran tersebut oleh faktor keadaan yang memaksa wajib

pajak untuk menunda pembayaran PKB. Sebab dari hasil wawancara secara incremental dengan sekelompok masyarakat penundaan ini lebih banyak diakibatkan oleh faktor kesengajaan yang disebabkan bukan ketidak tahanan, tapi dalam pandangan mereka justru menganggap pembayaran PKB bukan pelanggaran hukum yang beresiko tinggi.

Kedua, atau jika mencoba melihat tingkat sebaran jenis kendaraan sedan yang tidak daftar ulang ini yang cukup merata untuk seluruh usia kendaraan, diperkirakan hal ini menyangkut dengan aktivitas pencatatan mutasi keluar kendaraan tersebut yang belum optimal. Hal ini sangat dimungkinkan sebab usia-usia kendaraan yang tidak daftar ulang ini adalah kendaraan yang diperkirakan sudah balik nama atau dipindah tanggalkan. Jadi adanya data wajib pajak tidak daftar ulang atas muncul sebagai akibat dari kurang optimalnya proses administrasi pencatatan KBM, baik itu mutasi mapun penggantian nomor kendaraan. Penguatan dari kesimpulan ini adalah ditunjukkan oleh sebaran dalam lama menunggak di bawah lima tahun untuk per usia kendaraan jumlahnya yang relative sama.

Ketiga, begitu pula pada kelompok usia tidak daftar ulang yang di atas lima tahun, menurunnya jumlah yang tidak daftar ulang berkaitan dengan kecenderungan usia pakai jenis kendaraan ini. Berdasarkan ketiga analisis tersebut di atas, pada jenis kendaraan sedan diperkirakan proporsi terbesar yang diidentifikasi tidak daftar ulang adalah menyangkut system pencatatan, baik dalam mutasi atau pergantian nomor kendaraan yang masih belum optimal. Kalau saja ada kelompok yang menunda pembayaran PKB diperkirakan jumlahnya cukup kecil. Dan sesungguhnya dari sisi sudut penerimaan daerah, adanya penundaan pembayaran PKB tidak dapat dipandang sebagai suatu pendapatan yang nihil, sebab hanya menggeser pos penerimaan tersebut ke periode yang lain.

Hal yang sama dengan adanya permasalahan mutasi kendaraan yang tidak terekam dengan baik, sebenarnya dilihat dari sisi penerimaan daerah tidak mengalami pengurangan, selama mutasi tersebut terjadi masih di dalam Propinsi Jawa Barat.

Namun akibat yang paling nyata dari adannya permasalahan ini adalah menyangkut pada system data base wajib pajak jenis kendaraan sedan, yang jumlahnya kurang sesuai dengan kondisi sebenarnya. Sehingga setiap saat seolah-olah ada sejumlah wajib pajak jenis kendaraan ini yang sangat besar yang tidak daftar ulang, padahal dimungkinkan jumlah tersebut tidak sebesar yang selama ini diperkirakan.

1. Gambaran Kendaraan Bermotor Jenis Jeep

Tabel berikut menyajikan gambaran mengenai lama tidak daftar ulang untuk jenis Jeep dan sejenisnya.

Tabel 3.10
Lama Tidak daftar ulang dan Usia KBM Jenis Jeep

JEEP		LAMA TIDAK DAFTAR ULANG						TOTAL
USIA		0-1	2-3	4-5	6-7	8-9	>10	
00-04		359	327	43	-	-	-	729
05-09		1.471	2.387	2.300	1.374	49	-	7.581
10-14		792	971	1.204	863	144	13	3.987
15-19		514	729	890	564	103	13	2.813
20-24		876	1.280	1.388	942	252	23	4.761
25-29		354	602	631	459	140	8	2.194
>30		554	1.032	1.049	1.050	362	21	4.068
%		18,83%	28,04%	28,72%	20,10%	4,02%	0,30%	100,00%

Sumber: Dispenda, 2003

Berdasarkan tabel 3.7 di atas, kecenderungan perilaku jenis KBM Jeep dan sejenisnya yang tidak daftar ulang ini hampir sama dengan kecenderungan jenis kendaraan sedan. Dimana proporsi terbesar dari lama tidak daftar ulang jenis kendaraan ini adalah di bawah lima tahun, bahkan jika ditambah dengan di bawah tujuh tahun jumlahnya mencapai 95,68%. sementara sisanya yang hanya sebesar

4,32% saja yang lama tidak daftar ulangnya lebih dari 8 tahun. Atas pola yang hampir sama dengan jenis kendaraan sedan maka untuk jenis kendaraan jeep ini juga dapat dianalisis sebagai berikut:

Pertama, jika dihubungkan dengan kecenderungan pemakai jenis kendaraan jeep ini yang relatif terbatas jika dibandingkan jenis minibus, maka ada kecenderungan yang kurang baik dalam persepsi masyarakat terhadap pembayaran PKB. Hampir seluruh pemakai jenis kendaraan jeep pada seluruh usia kendaraan justru melakukan penundaan pembayaran PKB.

Kedua, atau jika mencoba melihat tingkat sebaran jenis kendaraan jeep ini, sebagaimana juga dilakukan pada jenis sedan di atas, ternyata yang tidak daftar ulang ini cukup merata untuk seluruh usia kendaraan, diperkirakan hal ini menyangkut dengan aktivitas pencatatan mutasi keluar kendaraan tersebut yang belum optimal. Hal ini sangat dimungkinkan sebab usia-usia kendaraan yang tidak daftar ulang ini adalah kendaraan yang diperkirakan sudah balik nama atau dipindah tangankan. Penguatan dari kesimpulan ini adalah ditunjukkan oleh sebaran dalam lama menunggak di bawah lima tahun untuk per usia kendaraan jumlahnya yang relative sama.

Ketiga, begitu pula pada kelompok usia tidak daftar ulang yang di atas lima tahun, menurunnya jumlah yang tidak daftar ulang berkaitan dengan kecenderungan usia pakai jenis kendaraan ini. Berdasarkan ketiga analisis tersebut di atas, pada jenis kendaraan sedan diperkirakan proporsi terbesar yang diidentifikasi tidak daftar ulang adalah menyangkut sistem pencatatan, baik dalam mutasi atau pergantian nomor kendaraan yang masih belum optimal. Kalau saja ada kelompok yang menunda pembayaran PKB diperkirakan jumlahnya cukup kecil. Dan sesungguhnya dari sisi sudut penerimaan daerah, adanya penundaan pembayaran PKB tidak dapat dipandang sebagai suatu pendapatan yang nihil, sebab hanya menggeser pos penerimaan tersebut ke periode yang lain.

Hal yang sama dengan adanya permasalahan mutasi kendaraan yang tidak

terekam dengan baik, sebenarnya dilihat dari sisi penerimaan daerah tidak mengalami pengurangan, selama mutasi tersebut terjadi masih di dalam Propinsi Jawa Barat. Namun akibat yang paling nyata dari adannya permasalahan ini adalah menyangkut pada system data base wajib pajak jenis kendaraan sedan, yang jumlahnya kurang sesuai dengan kondisi sebenarnya. Sehingga setiap saat seolah-olah ada sejumlah wajib pajak jenis kendaraan ini yang sangat besar yang tidak daftar ulang, padahal dimungkinkan jumlah tersebut tidak sebesar yang selama ini diperkirakan.

1. Gambaran Kendaraan Bermotor Jenis Minibus

Tabel berikut menyajikan gambaran mengenai lama tidak daftar ulang KBM dan golongan KBM untuk jenis Minibus secara keseluruhan.

Tabel 3.11
Lama Tidak daftar ulang dan Usia KBM Jenis Minibus

MINIBUS		LAMA TIDAK DAFTAR ULANG						TOTAL
USIA	0-1	2-3	4-5	6-7	8-9	>10		
00-04	5.928	3.669	227	-	-	-	9.824	
05-09	10.539	16.056	11.776	8.196	254	-	46.821	
10-14	6.659	8.110	7.253	6.345	757	74	29.198	
15-19	5.356	7.145	7.295	6.173	1.574	75	27.618	
20-24	2.729	4.151	3.782	3.137	888	52	14.739	
25-29	765	1.345	1.384	1.547	351	17	5.409	
>30	58	105	112	127	69	4	475	
%	23,89%	30,27%	23,74%	19,04%	2,90%	0,17%	100,00%	

Sumber: Dispenda, 2003

Untuk jenis Minibus, secara umum matriksnya didominasi oleh periode lama tidak daftar ulang 0-1 tahun, 2-3 tahun, 4-5 tahun, dan 6-7 tahun dengan golongan usia berkisar antara 5 sampai 11 tahun. Pada Tabel 3.8 dapat dilihat bahwa sebagian besar periode lama tidak daftar ulang terletak pada periode 2-3 tahun (30,27%).

Hal ini sejalan dengan Lama Tidak daftar ulang Untuk Semua Jenis KBM (lihat Tabel 3.2). Seperti yang diduga, periode lama tidak daftar ulang 0-1 dan 4-5 tahun juga dominan, dengan besarnya masing-masing 23,89% dan 23,74%. Periode lama tidak daftar ulang 6-7 tahun ternyata juga cukup besar (19,04%), sedangkan untuk periode lama tidak daftar ulang 8-9 tahun dan periode lebih dari 10 tahun relatif sangat kecil, masing-masing 2,90% dan 0,17%.

Bila melihat prosentase golongan usia untuk jenis Minibus ini, tampak bahwa golongan usia 5-9 tahun (34,92%), 10-14 tahun (21,78%), dan 15-19% memang mendominasi. Selebihnya, sebesar 10,99% termasuk pada golongan usia 20-24 tahun dan sebesar 7,33% termasuk pada golongan usia 0-1 tahun. Sisanya, sebesar 4,03% termasuk golongan usia 25-29 tahun dan hanya 0,35% yang termasuk golongan usia lebih dari 30 tahun.

Melihat pola di atas, dapat ditunjukkan kecenderungan yang sama terjadi antara pola kendaraan jenis ini dengan jenis sebelumnya (sedan dan jeep), bahkan kecenderungan ini sama dengan kecenderungan secara keseluruhan. Artinya ada satu kesamaan perilaku wajib pajak untuk seluruh jenis kendaraan.

Dengan demikian kecenderungan yang sama juga terjadi dalam system pencatatan. Diperkirakan adanya data-data wajib pajak yang tidak daftar ulang selain sebagai akibat faktor wajib pajak juga faktor ini. Dengan demikian angka-angka yang cukup besar ini kalau dikurangi dengan data sampah diperkirakan akan mengalami penurunan yang cukup signifikan juga. Sebab data sampah ini selain muncul akibat kekurangan kapasitas kelembagaan di lapangan, juga muncul sebagai akibat dari pemekaran kantor bersama Samsat yang tidak diikuti dengan pemilahan data wajib pajak secara tuntas.

1. Gambaran Kendaraan Bermotor Jenis Bus

Tabel berikut menyajikan gambaran mengenai lama tidak daftar ulang KBM dan golongan KBM untuk jenis Bus secara keseluruhan.

Tabel 3.12
Lama Tidak daftar ulang dan Usia KBM jenis Bus

BUS

USIA	LAMA TIDAK DAFTAR ULANG						TOTAL
	0-1	2-3	4-5	6-7	8-9	>10	
00-04	339	171	-	-	-	-	510
05-09	955	1.024	621	451	53	-	3.104
10-14	563	596	624	756	143	15	2.697
15-19	589	876	784	897	238	31	3.415
20-24	737	1.033	1.138	1.128	449	35	4.520
25-29	158	240	328	321	89	10	1.146
>30	61	78	87	86	42	3	357
%	21,60%	25,51%	22,74%	23,11%	6,44%	0,60%	100,00%

Sumber: Dispensa, 2003

Lama tidak daftar ulang yang dominan pada KBM jenis Bus ini adalah periode tidak daftar ulang 2-3 tahun sebesar 25,51%, diikuti dengan lama tidak daftar ulang periode 6-7 tahun sebesar 23,11%, serta oleh periode 4-5 tahun dan 0-1 tahun masing-masing sebesar 22,74% dan 21,60%. Hal ini menunjukkan bahwa sebaran lama tidak daftar ulang KBM jenis Bus pada hampir semua periode itu relatif sama, kecuali untuk periode lama tidak daftar ulang 8-9 tahun sebesar 6,44% dan periode lama tidak daftar ulang lebih dari 10 tahun yang hanya sebesar 0,60%.

Bila dilihat dari golongan usia KBM jenis Bus, maka yang mendominasi adalah golongan usia 20-24 tahun sebesar (28,70%). Hal ini dimungkinkan karena masih banyaknya jenis Bus buatan tahun 1980-an yang masih digunakan sebagai alat angkutan umum. Selanjutnya, dari yang lebih besar ke yang lebih kecil, sebesar 21,68% termasuk golongan usia 15-19 tahun, sebesar 19,71% termasuk golongan usia 5-9, 17,12% termasuk golongan usia 10-14 tahun, dan sebesar 7,28% termasuk golongan usia 25-29.

Selebihnya, sebesar 3,24% termasuk golongan usia 0-4 atau jenis Bus keluaran baru, dan hanya 2,27% termasuk golongan usia I lebih dari 30 tahun.

Kecilnya angka untuk golongan usia 0-4 tahun ini dimungkinkan karena memang Bus-Bus yang relatif baru itu sebagian besar melakukan daftar ulang. Adapun untuk kasus golongan usia yang lebih dari 25 tahun dimungkinkan karena Bus-Bus tersebut tidak terpakai lagi untuk angkutan umum atau telah rusak berat sehingga banyak yang tidak mendaftar ulang.

Sesuai dengan data yang ada jumlah terbesar kendaraan yang tidak daftar ulang adalah kendaraan di wilayah-wilayah perkotaan yang memungkinkan kendaraan ini banyak beroperasi. Mengingat kendaraan ini jumlahnya kecil dan seringkali dipakai bukan untuk kepentingan pribadi maka besarnya angka yang tidak daftar ulang selayaknya dapat dengan mudah diidentifikasi. Untuk itu permasalahan terbesar dalam kasus kendaraan jenis bus yang kepemilikannya lebih banyak dalam bentuk perusahaan, munculnya data yang tidak daftar ulang dapat dianalisis dari beberapa kemungkinan:

Pertama, kendaraan tersebut tidak laik pakai, namun jumlah ini jika mengacu kepada data yang ada jumlahnya seharusnya sangat kecil sebab dilihat dari sisi usia rata-rata justru masih dalam usia ekonomis kendaraan tersebut.

Kedua, wajib pajak pemilik kendaraan tersebut secara sengaja dengan bantuan atau tidak bantuan fihak lain tidak membayar pajak kendaraan bermotor. Kalau ini memang benar dilakukan seharusnya ada pendekatan yang harus dilakukan fihak Pemerintah untuk menanggulangi permasalahan tersebut. Sebab selayaknya jenis kendaraan ini termasuk kendaraan yang secara fisik maupun kepemilikan secara mudah untuk diidentifikasi. Apalagi jika dilihat dari data yang ada kendaraan yang tidak daftar ulang ini justru berada di kota besar, yang sangat mungkin secara fisik pemilik kendaraan dan jumlah kendaraannya relatif mudah untuk diidentifikasi. Upaya ini menjadi sangat lebih mungkin mengingat nilai penerimaan yang akan disumbangkan dari hasil kegiatan ini sangat material jika dibandingkan dengan penanganan kasus jenis kendaraan lain, misalnya sepeda motor walaupun jumlahnya secara kuantitas sangat tinggi.

1. Gambaran Kendaraan Bermotor Jenis Truk

Tabel berikut menyajikan gambaran mengenai lama tidak daftar ulang KBM dan golongan KBM untuk jenis Truk secara keseluruhan.

Tabel 3.13
Lama Tidak daftar ulang dan Usia KBM Jenis Truk

TRUK

USIA	LAMA TIDAK DAFTAR ULANG						TOTAL
	0-1	2-3	4-5	6-7	8-9	>10	
00-04	4.338	3.283	84	-	-	-	7.705
05-09	5.456	9.286	8.377	4.805	153	-	28.077
10-14	3.344	4.315	4.804	4.066	773	61	17.363
15-19	2.804	3.907	4.347	3.392	1.100	57	15.607
20-24	4.708	6.622	6.346	5.369	2.132	131	25.308
25-29	2.114	3.343	3.239	3.416	888	51	13.051
>30	264	476	505	648	273	21	2.187
%	21,07%	28,58%	25,35%	19,85%	4,87%	0,29%	100,00%

Sumber: Dispenda, 2003

Untuk KBM Truk dan sejenisnya, seperti halnya jenis Sedan, Minibus, dan Bus, sebagian besar periode lama tidak daftar ulang termasuk pada periode 2-3 tahun atau sebesar 28,58%, diikuti oleh periode 4-5 tahun sebesar 25,35%, periode 0-1 tahun sebesar 21,07%, dan periode 6-7 tahun sebesar 19,85%. Sisanya sebesar 4,87% termasuk pada periode lama tidak daftar ulang 8-9 tahun dan sebesar 0,29% pada periode lama tidak daftar ulang lebih dari 10 tahun.

Bila dilihat dari golongan usia, maka golongan usia KBM jenis Truk yang banyak tidak daftar ulang adalah dari golongan usia 5-9 tahun (25,69%) dan golongan usia 20-24 tahun (23,16%). Potensi tidak daftar ulang berikutnya adalah dari golongan usia 10-14 tahun (15,89%), golongan usia 15-19 tahun (14,28%), dan golongan usia 25-29 tahun (11,94%). Sisanya, sebesar 7,05% termasuk pada golongan usia KBM jenis Truk yang baru (usia 0-4 tahun). Terakhir, sebesar 2,00% termasuk

golongan usia lama (lebih dari 30 tahun). Pada intinya Tabel 3.10 di atas menunjukkan bahwa KBM jenis Truk banyak tidak daftar ulang pada periode lama tidak daftar ulang 2-3 tahun dengan usia kendaraan 5-9 tahun.

Dilihat dari sisi penyebaran kepemilikan dan penyebaran wilayah dari jenis kendaraan truk sebenarnya hampir sama dengan kendaraan minibus. Yang lebih banyak dipergunakan untuk kepentingan niaga. Dari data yang ada pola perilaku kendaraan jenis ini yang tidak daftar ulang memiliki pola yang hampir sama dengan jenis minibus, bahkan dengan pola umum secara keseluruhan kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang. Dengan demikian analisisnya pun relatif sama dengan hasil analisis sebelumnya. Yaitu dari sisi wajib pajak dipicu oleh keadaan yang memungkinkan pemilik kendaraan tersebut tidak melakukan daftar ulang. Dan dilihat dari sisi aparat fiskus, hal ini bisa dipicu oleh kapasitas kelembagaan di kantor bersama samsat yang masih perlu dioptimalkan.

1. Gambaran Kendaraan Bermotor Jenis Alat Berat

Tabel berikut menyajikan gambaran mengenai lama tidak daftar ulang KBM dan golongan KBM untuk jenis Alat Berat secara keseluruhan.

Tabel 3.14
Lama Tidak daftar ulang dan Usia KBM Jenis Alat Berat

ALAT BERAT	LAMA TIDAK DAFTAR ULANG						TOTAL
	0-1	2-3	4-5	6-7	8-9	>10	
00-04	7	1	1	-	-	-	9
05-09	16	4	5	6	1	-	32
10-14	26	11	10	6	2	-	55
15-19	4	1	13	5	3	-	26
20-24	7	57	10	3	5	-	82
25-29	-	-	2	2	1	-	5
>30	1	4	3	3	2	1	14
%	27,35%	34,98%	19,73%	11,21%	6,28%	0,45%	100,00%

Sumber: Dispenda, 2003

Dari keseluruhan jenis KB, jenis Alat Berat ini merupakan jenis KBM yang paling sedikit, karena memang jenis kendaraan ini bisa disebut jenis kendaraan khusus. Akibatnya, jumlah KBM jenis ini yang tidak daftar ulang tentunya relatif kecil juga. Pola lama tidak daftar ulang untuk jenis KBM Alat Berat ini mengikuti pola pada umumnya, yaitu dengan periode lama tidak daftar ulang 2-3 tahun atau 34,98% sebagai yang paling menonjol, diikuti oleh periode lama tidak daftar ulang 0-1 tahun sebesar 27,35%, dan periode lama tidak daftar ulang 4-5 tahun sebesar 19,73%. Selebihnya, sebesar 11,26% termasuk ke dalam periode lama tidak daftar ulang 6-7 tahun dan sebesar 6,28% termasuk ke dalam periode lama tidak daftar ulang 8-9 tahun. Sisanya, hanya 0,45% yang termasuk ke dalam periode lama tidak daftar ulang lebih dari 10 tahun.

Dilihat dari golongan usia KBM jenis Alat Berat, ternyata usia 20-24 tahun termasuk ke dalam golongan usia yang paling banyak tidak daftar ulang (36,77%), diikuti oleh golongan usia 10-14 tahun (24,66%), golongan usia 5-9 tahun (14,35%), dan golongan usia 15-19 tahun (11,66%). Selebihnya, sebesar 6,28% termasuk ke dalam golongan usia lebih dari 30 tahun dan sebesar 4,04% termasuk ke dalam golongan usia 0-4 tahun. Sisanya, sebesar 2,24% termasuk ke dalam golongan usia 25-29 tahun.

Dari hasil identifikasi ini, jumlah kendaraan alat berat yang tidak daftar ulang termasuk yang paling kecil, hal ini sejalan dengan kepemilikan kendaraan ini yang tidak dimiliki secara masal. Dan jika diamati dari sisi wilayah ternyata data terbesar justru di daerah Ciledug dan Sumber, yang seharusnya sangat dimungkinkan lebih mudah penanganannya.

Mengingat kepemilikan kendaraan ini sangat terbatas dan lokasi pemakaiannya pun terbatas, maka upaya-upaya untuk melakukan pengecekan ke lapangan tentang kondisi kendaraan jenis ini harus secara rutin dijadwalkan.

1. Gambaran Kendaraan Bermotor Jenis Sepeda Motor

Tabel 3.12 menyajikan gambaran mengenai lama tidak daftar ulang KBM dan golongan KBM untuk jenis Sepeda Motor secara keseluruhan. Dari tabel 3.12, tampak jelas bahwa jumlah dan prosentase dari jenis KBM Sepeda Motor ini sangat berpengaruh terhadap pola lama tidak daftar ulang dan pola golongan usia KBM secara keseluruhan (Bandangkan prosentase lama tidak daftar ulang KBM jenis Sepeda Motor dengan prosentase lama tidak daftar ulang seluruh KB; bandingkan juga prosentase golongan usianya).

Tabel 3.15
Lama Tidak daftar ulang dan Usia KBM
Jenis Sepeda Motor

SEPEDA MOTOR

USIA	LAMA TIDAK DAFTAR ULANG						TOTAL
	0-1	2-3	4-5	6-7	8-9	>10	
00-04	84.836	54.504	1.752	-	-	-	141.092
05-09	52.349	92.894	72.820	42.933	1.699	-	262.695
10-14	15.388	22.505	19.352	12.604	3.188	270	73.307
15-19	10.334	14.153	13.844	9.098	2.147	145	49.721
20-24	19.241	31.101	30.109	21.963	6.411	365	109.190
25-29	10.971	18.010	17.813	15.298	4.411	265	66.768
>30	4.019	6.451	5.477	4.858	1.397	107	22.309
%	27,19%	33,05%	22,23%	14,72%	2,66%	0,16%	100,00%

Sumber: Dispensa, 2003

Untuk KBM Sepeda Motor dan sejenisnya, periode lama tidak daftar ulang yang paling menonjol adalah periode lama tidak daftar ulang 2-3 tahun sebesar 33,05%. Bila dilihat dari golongan usianya, yang paling menonjol adalah golongan usia 5-9 tahun sebesar 36,23%.

Periode lama tidak daftar ulang 0-1 tahun menempati urutan kedua dengan jumlah 27,19%, diikuti oleh periode lama tidak daftar ulang 4-5 tahun sebesar 22,23%, dan periode lama tidak daftar ulang 6-7 tahun sebanyak 14,72%. Sisanya sebesar 2,66% termasuk pada periode lama tidak daftar ulang 8-9 tahun dan sebesar 0,16% termasuk pada periode lama tidak daftar ulang lebih dari 10 tahun.

Sama halnya dengan Tabel 3.3, golongan usia untuk KBM jenis Sepeda motor juga mengikuti pola Tabel 3.3 tersebut. Golongan usia yang paling banyak tidak daftar ulang dalam hal ini adalah golongan usia 5-9 tahun, yaitu sebesar 36,23%. Urutan ini disusul oleh golongan usia KBM yang baru (0-1 tahun) sebesar 19,46%. Ini diduga karena banyaknya motor-motor buatan Cina yang membanjiri pasar Indonesia, khususnya Jawa Barat. Bila ditelusuri, tampak bahwa golongan usia 20-24 tahun (15,06%) juga banyak tidak daftar ulang, walau tidak sebesar yang pertama. Banyaknya golongan usia ini dimungkinkan karena masih banyaknya kendaraan buatan tahun 1980-an, terutama jenis skuter yang tidak daftar ulang. Selainnya, sebesar 10,11% termasuk pada golongan usia 10-14 tahun dengan pola penyebaran lama tidak daftar ulang yang relatif rata, kecuali untuk lama tidak daftar ulang 8-9 tahun dan lebih dari 10 tahun. Hal yang sama juga berlaku untuk golongan usia 25-29 sebesar 9,21%. Demikian pula halnya untuk golongan usia 15-19 tahun (sebesar 6,86%), pola penyebaran lama tidak daftar ulangnya juga relatif rata. Terakhir, sebesar 3,81% termasuk golongan usia lebih dari 30 tahun dengan lama periode tidak daftar ulang paling banyak pada periode 2-3 tahun.

Dengan gambaran seperti di atas, maka dapat dilihat angka terbesar penyumbang jumlah kendaraan yang tidak daftar ulang adalah jenis ini. Mengingat tingkat kehilangan dan kecelakaan jenis ini termasuk tinggi, apalagi banyaknya kemudahan dalam kepemilikan kendaraan ini melalui kredit, yang selalu disertai dengan asuransi kehilangan, maka salah satu penyebab yang bisa diidentifikasi dari munculnya potensi pajak yang tidak daftar ulang adalah kendaraan tersebut sudah hilang atau rusak. Artinya salah salah satu upaya yang dapat dilakukan dalam menjamin bahwa potensi pajak ini adalah potensi riil (nyata), maka diperlukan satu mekanisme yang dimungkinkan selalu ada cross check antara kepolisian dan dispenda dalam pendataan kehilangan dan kerusakan kendaraan. Hal ini mungkin dapat dilakukan secara ekternal diluar kegiatan kantor bersama samsat saat ini, walaupun dalam aktivitasnya harus dilakukan dengan koordinasi kepala UPPD.

Selain itu, mengingat tingkat perputaran kendaraan jenis ini termasuk cepat, maka peningkatan kapasitas kelembagaan pengelolaan pajak kendaraan kedepan harus ditingkatkan.

Setelah menguraikan gambaran lama tidak daftar ulang dan golongan usia menurut jenis kendaraan, bagian selanjutnya akan menggambarkan lama tidak daftar ulang, golongan usia, dan jenis kendaraan menurut setiap wilayah.

3.3 Gambaran Wajib Pajak Yang Tidak Daftar Ulang Menurut Wilayah

Tabel berikut menyajikan gambaran Jenis Kendaraan (Sedan, Jeep, Minibus, Bus, Truk, Alat Berat, dan Sepeda Motor) berdasarkan masing-masing Wilayah di Jawa Barat.

Tabel 3.16
Jenis Kendaraan Yang Tidak Daftar Ulang
Berdasarkan Wilayah

JENIS KENDARAAN								TOTAL
NO.	WILAYAH	SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	
1	BANDUNG	9.796	4.856	11.043	1.917	13.361	8	65.403
2	BEKASI	382	123	1.003	44	381	-	4.417
3	BOGOR	1.129	716	2.477	295	1.876	16	9.197
4	CIAMIS	415	264	1.217	780	2.778	3	27.332
5	CIANJUR	125	117	1.356	176	1.426	3	8.855
6	CIBADAK	132	277	2.692	420	2.291	2	11.705
7	CIKARANG	1.545	600	3.755	247	2.644	15	39.019
8	CILEDUG	719	423	4.089	724	4.724	78	48.731
9	CIMAH	7.684	5.390	29.592	2.766	21.225	4	125.199
10	CIREBON	579	396	1.454	386	2.710	8	13.034
11	DEPOK	3.392	797	4.148	181	1.218	1	19.547
12	GARUT	468	518	3.975	519	4.357	10	14.637
13	KARAWANG	206	163	1.674	409	2.247	5	34.416
14	PDLARANG	8.862	6.039	32.148	2.976	22.187	5	137.435
15	PEL_RATU	492	686	6.729	861	4.977	6	18.962
16	PW_KARTA	120	67	511	62	864	4	7.345
17	RC_EKEK	5.273	3.871	21.356	1.882	13.610	4	77.540
18	SUKABUMI	185	211	1.297	178	801	-	3.448
19	SUBANG	69	78	470	156	913	-	17.829
20	SUMBER	278	199	1.650	360	2.356	46	26.985
21	TASIK	469	342	1.448	410	2.352	5	14.046
%		4,02%	2,48%	12,73%	1,50%	10,38%	0,02%	68,87%
Sumber: Dispenda,		2003						

Gambaran Jenis Kendaraan untuk masing-masing wilayah tersebut diurutkan dari yang paling banyak ke yang paling sedikit pada Tabel 3.17 sebagai berikut:

Tabel 3.17
Jenis Kendaraan menurut Wilayah

NO.	WILAYAH	JENIS KENDARAAN							TOTAL
		SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB	MOTOR	
1	PDLARANG	8.862	6.039	32.148	2.976	22.187	5	137.435	209.652
2	CIMAH	7.684	5.390	29.592	2.766	21.225	4	125.199	191.860
3	RC_EKEK	5.273	3.871	21.356	1.882	13.610	4	77.540	123.536
4	BANDUNG	9.796	4.856	11.043	1.917	13.361	8	65.403	106.384
5	CILEDUG	719	423	4.089	724	4.724	78	48.731	59.488
6	CIKARANG	1.545	600	3.755	247	2.644	15	39.019	47.825
7	KRWANG	206	163	1.674	409	2.247	5	34.416	39.120
8	CIAMIS	415	264	1.217	780	2.778	3	27.332	32.789
9	PEL_RATU	492	686	6.729	861	4.977	6	18.962	32.713
10	SUMBER	278	199	1.650	360	2.356	46	26.985	31.874
11	DEPOK	3.392	797	4.148	181	1.218	1	19.547	29.284
12	GARUT	468	518	3.975	519	4.357	10	14.637	24.484
13	SUBANG	69	78	470	156	913	-	17.829	19.515
14	TSM	469	342	1.448	410	2.352	5	14.046	19.072
15	CIREBON	579	396	1.454	386	2.710	8	13.034	18.567
16	CIBADAK	132	277	2.692	420	2.291	2	11.705	17.519
17	BOGOR	1.129	716	2.477	295	1.876	16	9.197	15.706
18	CIANJUR	125	117	1.356	176	1.426	3	8.855	12.058
19	PWK	120	67	511	62	864	4	7.345	8.973
20	BEKASI	382	123	1.003	44	381	-	4.417	6.350
21	SBUMI	185	211	1.297	178	801	-	3.448	6.120
	TOTAL	42.320	26.133	134.084	15.749	109.298	223	725.082	1.052.889

Sumber: Dispenda, 2003

Dari tabel di atas jelas bahwa berdasarkan wilayah, sebagian besar kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang terdapat di daerah Padalarang (19,91%), Cimahi (18,22%), Rancaekek (11,73%), dan Kota Bandung (10,10%). Dengan kata lain, kontribusi kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang di keempat daerah tersebut adalah sekitar 60%. Kontribusinya banyaknya kendaraan yang tidak daftar ulang

di wilayah-wilayah lainnya berkisar dari antara 5,65% (Ciledug) sampai paling kecil 0,58% (Kota Sukabumi), yang jumlah semuanya sekitar 40%.

Menurut jenis kendaraan, untuk jenis Sedan yang paling banyak tidak daftar ulang adalah di wilayah kota Bandung, sedangkan untuk jenis Jeep, Minibus, Bus, Truk, dan Sepeda Motor yang paling banyak tidak daftar ulang terdapat di wilayah Padalarang. Untuk jenis Alat Berat ternyata wilayah Ciledug yang paling banyak. Tabel berikut menunjukkan prosentase dari setiap jenis kendaraan menurut setiap wilayah.

Tabel 3.18
Prosentase Jenis Kendaraan menurut Wilayah

NO.	WILAYAH	JENIS KENDARAAN					
		SEDAN	JEEP	M-BUS	BUS	TRUK	AB
1	PDLARANG	20,94%	23,11%	23,98%	18,90%	20,30%	2,24%
2	CIMAHI	18,16%	20,63%	22,07%	17,56%	19,42%	1,79%
3	RC_EKEK	12,46%	14,81%	15,93%	11,95%	12,45%	1,79%
4	BANDUNG	23,15%	18,58%	8,24%	12,17%	12,22%	3,59%
5	CILEDUG	1,70%	1,62%	3,05%	4,60%	4,32%	34,98%
6	CIKARANG	3,65%	2,30%	2,80%	1,57%	2,42%	6,73%
7	KRWANG	0,49%	0,62%	1,25%	2,60%	2,06%	2,24%
8	CIAMIS	0,98%	1,01%	0,91%	4,95%	2,54%	1,35%
9	PEL_RATU	1,16%	2,63%	5,02%	5,47%	4,55%	2,69%
10	SUMBER	0,66%	0,76%	1,23%	2,29%	2,16%	20,63%
11	DEPOK	8,02%	3,05%	3,09%	1,15%	1,11%	0,45%
12	GARUT	1,11%	1,98%	2,96%	3,30%	3,99%	4,48%
13	SUBANG	0,16%	0,30%	0,35%	0,99%	0,84%	0,00%
14	TSM	1,11%	1,31%	1,08%	2,60%	2,15%	2,24%
15	CIREBON	1,37%	1,52%	1,08%	2,45%	2,48%	3,59%
16	CIBADAK	0,31%	1,06%	2,01%	2,67%	2,10%	0,90%
17	BOGOR	2,67%	2,74%	1,85%	1,87%	1,72%	7,17%
18	CIANJUR	0,30%	0,45%	1,01%	1,12%	1,30%	1,35%
19	PWK	0,28%	0,26%	0,38%	0,39%	0,79%	1,79%
20	BEKASI	0,90%	0,47%	0,75%	0,28%	0,35%	0,00%
21	SBUMI	0,44%	0,81%	0,97%	1,13%	0,73%	0,00%
TOTAL		100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sumber: data diolah (2004)

Dari data di atas, walaupun ini sifatnya daerah sampling, tapi dengan melihat sebarannya jenis kendaraan yang tidak daftar ulang serta wilayahnya menguatkan bahwa ada kesamaan pola untuk seluruh jenis kendaraan dan seluruh wilayah. Kalau dilihat dari sisi yang wajib pajak, dengan asumsi kepemilikan jenis kendaraan bisa mencerminkan struktur sosial masyarakat sebagai wajib pajak. Maka ada kecenderungan yang sama. Baik itu di perkotaan maupun non perkotaan memiliki kecenderungan yang sama untuk tidak daftar ulang. Pola ini merata pada seluruh pemilik kendaraan mulai dari sepeda motor maupun roda empat bahkan pada pemilik jenis bus sekalipun yang lebih cenderung kepemilikannya tidak menyebar pada individu-individu.

BAB IV

P E N U T U P

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis di muka, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

Pertama, faktor utama dari adanya wajib pajak yang tidak melakukan daftar ulang kendaraannya sangat dipengaruhi oleh krisis ekonomi yang terjadi dalam tujuh tahun terakhir. Dimana krisis ini telah memaksa sebagian wajib pajak untuk menunda pembayaran pajak kendaraan dengan satu pemahaman bahwa pelanggaran hukum atas ketelatan pembayaran pajak kendaraan tidak termasuk pelanggaran berat, selama surat tanda nomor kendaraan (STNK) tersebut masih aktif. Bahkan dalam beberapa kasus jika saja suatu saat kena operasi kendaraan oleh Polri di jalan, para wajib pajak menilai bukan hal yang serius sehingga diyakini bisa diselesaikan dengan fihak Polri tanpa masalah berarti.

Munculnya fenomena ini harus dipandang secara bijak pula, sebab di suatu sisi ada kesadaran masyarakat wajib pajak akan makna hukum, sementara di suatu sisi menjadi hal yang kurang baik sebab kesadaran akan pembayaran pajak selama ini bukan sepenuhnya dari kesadaran wajib pajak untuk melaksanakan kewajibannya tapi lebih kepada mengurangi resiko ekonomis dan hukum semata. Bahkan, dalam beberapa kasus yang didasarkan kepada hasil wawancara yang bersifat *incremental* ada beberapa wajib pajak yang menunda pembayaran pajak tersebut secara sengaja, artinya wajib pajak mengkalkulasi secara ekonomis antara membayar atau tidak membayar pajak kendaraan bermotor, dipandang lebih ekonomis tidak membayar.

Kedua, sejalan dengan hasil analisis di atas, maka dapat disimpulkan

bahwa dilihat dari sisi wajib pajak yang menyebabkan tidak melakukan daftar ulang adalah lebih besar dipengaruhi oleh Kondisi kesadaran wajib pajak, sementara dari sisi kondisi kendaraan yang sudah tidak laik pakai atau pun rusak berat memiliki kecenderungan yang kecil.

Ketiga, dari sisi pengelolaan oleh aparat fiskus, salah satu faktor yang diprediksi paling besar kontribusi terhadap munculnya data kendaraan bermotor yang tidak daftar ulang adalah faktor sistem pengelolaan data wajib pajak itu sendiri. Kelemahan ini muncul mulai dari pemasukan data pertama kali ke data base. Sebab dalam beberapa kasus diakui oleh fihak pengelola di lapangan ada data yang masuk dalam data base mereka yang merupakan data bawaan dari sejak sistem di jalankan (kantor bersama pertama kali dibuka). Sehingga untuk yang ini perlu ada upaya set up data yang terbaru sesuai dengan potensi wajib pajak sesungguhnya (potensi riil).

Keempat, Persoalan lain dalam pengelolaan data ini adalah masih adanya data "sampah", yang walaupun tidak ada angka perkiraan yang pasti dari jumlah data ini, namun menurut informasi yang sempat diterima angka ini cukup signifikan. Munculnya data ini dipicu oleh banyak faktor, diantaranya adalah diakibatkan oleh pemekaran kantor bersama samsat yang dalam *split-up* datanya tidak tuntas. Berikutnya data sampah ini diprediksi muncul juga dari proses mutasi keluar kendaraan dan pergantian nomor kendaraan setelah lima tahun yang seringkali kurang terekam dengan baik. Termasuk didalamnya adalah proses pengadministrasian kendaraan yang hilang atau rusak.

Kelima, selain itu, dapat diidentifikasi bahwa faktor internal dari aparat fiskus yang menyebabkan besarnya data wajib pajak yang tidak daftar ulang adalah sistem pemungutan pajak kendaraan bermotor yang belum sepenuhnya di jalankan. Salah satunya adalah tindak lanjut dari wajib pajak yang tidak daftar ulang sebagaimana diatur oleh peraturan yang berlaku.

Keenam, melihat tidak meratanya data wajib pajak yang tidak daftar dari masing-masing daerah, menunjukkan bahwa selama ini belum ada kesamaan tindakan dan penanggulangan yang harus dilakukan oleh UPPD sehubungan dengan yang tidak daftar ulang ini. Hal ini disebabkan aspek wajib pajak yang tidak daftar ulang belum menjadi salah satu aspek yang dinilai dari kinerja UPPD.

4.2 Rekomendasi

Sehubungan dengan hasil temuan di atas, maka sejumlah pokok-pokok pikiran yang dapat diajukan sebagai rekomendasi kebijakan dalam penanggulangan wajib pajak yang tidak daftar ulang ini adalah sebagai berikut:

1. Secara teoritis, mengacu kepada pendapat Bahl, at.al (1990) dalam Baban Sobandi (2004) ada dua pendekatan untuk keberhasilan penanggulangan wajib pajak yang tidak daftar ulang yaitu *compliance incentives* dan *administrative incentives*. Pendekatan yang pertama, menekankan upaya mobilisasi penerimaan melalui pemberian insentif atau disinsentif kepada para objek penerimaan, sedangkan yang kedua kepada administrator dan pemerintah lokal sendiri. Bentuk operasionalisasi dari kedua pendekatan tersebut diantaranya adalah: (1) pengalokasian anggaran bagi pemberian incentive (berupa potongan maupun bentuk lainnya, seperti hadiah yang di undi secara tahunan) bagi wajib pajak yang membayar PKB secara tepat waktu atau lebih cepat dari yang ditentukan; (2) pemberian teguran dan tindakan hukum lain yang sesuai dengan ketentuan bagi mereka yang menunda pembayaran PKB; (3) memberikan alokasi anggaran yang melebihi standar yang ada bagi UPPD yang mampu meningkatkan kinerja pemungutan PKB/BBNKB nya; (4) mengalokasikan anggaran bagi fihak-fihak yang terlibat dalam penanggulangan wajib pajak yang tidak daftar ulang.

2. Selain itu, dari sisi administrasi perpajakan ada satu aspek yang paling penting untuk segera diselesaikan, yaitu menyangkut sistem pengelolaan data (*data base system*). Upaya perancangan dan penetapan ulang (*set-up*) data base wajib pajak harus dilakukan secara menyeluruh di seluruh Kantor Bersama Samsat di seluruh Jaswa Barat. Dalam kasus ini set up data dapat dilakukan dengan berbasis data potensi riil tahun 2003 (*cataatan*; data tahun 2003 ini pun untuk dipergunakan sebagai data base awal harus di up dating terlebih dahulu, dikarenakan masih ada unsur data sampah-nya). Selanjutnya kalau saja ada potensi pajak sebelum tahun 2003 pada tahun-tahun yang akan datang masuk, dapat diakomodasikan sebagai mutasi masuk.
3. Selain memanfaatkan sistem komputer (*soft ware*) yang ada saat ini, sebaiknya program yang ada di tingkatkan termasuk untuk memudahkan proses identifikasi atas wajib pajak yang tidak daftar ulang. Sebab selama ini program ini belum mampu menjawab kebutuhan akan informasi ini secara akurat. Artinya perlu ada penyempurnaan dalam program komputer yang selama sudah ada.
4. Untuk mendukung kinerja pengelolaan dan pengadministrasian tersebut, khususnya dalam optomalisasi kinerja perangkat komputer yang ada saat ini, dibutuhkan mekanisme kerja di UPPD yang memungkinkan fungsi pembaharuan (*up-dating*) data tidak terlupakan. Mekanisme yang dapat dibangun salah satunya memberikan kewenangan penuh kepada UPPD untuk mengatur personil yang ada dilapangan untuk membagi waktunya beberapa waktu bekerja penuh pada bagian up dating data ini. Atau jika dimungkinkan justru UPPD mendapatkan tambahan tenaga untuk membantu mengelola kegiatan ini.
5. Pendekatan lain yang dapat diajukan adalah dengan memberikan kewenangan kepada UPPD untuk menjalankan fungsi khusus yang berkaitan dengan penanggulangan masalah wajib pajak yang tidak daftar ulang ini. Jadi fungsi ini bisa ditambahkan pada satuan tugas yang ada di UPPD, yang tugas utamanya

- membantu proses identifikasi, penagihan termasuk pengecekan dan up dating data yang menyangkut potensi wajib pajak yang tidak daftar ulang.
6. Setiap bulan, informasi wajib pajak yang tidak daftar ulang harus segera masuk ke UPPD, dan selanjutnya laporan tersebut harus segera ditindak lanjuti oleh UPPD dalam bentuk pengiriman surat teguran dan penagihan, bahkan jika dimungkinkan dilakukan dengan pemaksaan (sita).
 7. Melakukan koordinasi dengan fihak Kepolisian dalam upaya sosialisasi (pengingatan) sampai kepada Tindak Pidana Ringan, kepada wajib pajak yang belum daftar ulang dalam setiap kegiatan operasi kendaraan bermotor. Kegiatan koordinasi ini sebaiknya dilakukan secara terintegrasi mulai dari tingkat Pimpinan di Polisi Daerah sampai dengan di tingkat Polwitabes dan Polres di Daerah.
 8. Disamping langkah-langkah operasional di atas, ada beberapa rekomendasi kajian yang dapat dilakukan dalam upaya meningkatkan layanan pemungutan PKB ini. Diantaranya mengkaji untuk mengembangkan sistem pemungutan pajak yang lebih mengedepankan peningkatan pelayanan prima. Beberapa diantaranya adalah mengkaji pengembangan layanan elektronik untuk yang daftar ulang, peluang untuk pengembangan layanan jarak jauh, peluang layanan kolektif melalui kerjasama dengan kelembagaan pemerintah dan lainnya di daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Halim, Drs, MBA.,Ak. Dkk. (2001), *Manajemen Keuangan Daerah.* . Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Ahmad Yani, SH, MM.Ak. (2002), *Hubungan Keuangan Antara Pusat dan Daerah di Indonesia.* Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada
- Bahl, Roy, Daniel Holland, Johannes Linn, *Urban Taxes: Practice and Problems, Taxation in Developing Countries*, Fourth Edition, The John Hopkins.
- Bahl, Roy, Jery Miney & Larry Schroedr, *Mobilizing Local Resources in Developing Countries, Taxation in Developing Countries*, Fourth Edition, The John Hopkins University Press. USA, 1990.
- Dinas Pendapatan Propinsi Jawa Barat, 2003, *Identifikasi Kinerja Operasional Pelayanan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Kantor Bersama Samsat se Jawa Barat, Hasil Penelitian Kerjasama Dispenda Propinsi Jawa Barat dengan PKP2A I -Lembaga Administrasi Negara RI*
- HAW. Widjaja, Prof, Drs. (2003), *Titik Berat Otonomi pada Daerah Tingkat II.* Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada
- Lalu Hendry Yujana, (1999), *Akuntansi Pemerintahan.* Jakarta. LPFE UI
- Mardiasmo, Dr. MBA, Ak, (2001), *Perpajakan*, Yogyakarta. ANDI
- Mardiasmo, Dr. MBA, Ak., (2002), *Akuntansi Sektor Publik*. Yogyakarta: ANDI.
- Moh. Nazir. (1988). *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta
- Rogers, Steve (1990), *Performance Management in Local Government* (General Editor: Michael Clarke and John Stewart), Longman.
- Soewarno Handayaningrat, Drs. (1993), *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen.* CV. Jakarta: Haji Masagung.
- The Liang Gie. (1997), *Ensiklopedia Adminisstrasi*, Jakarta : Gunung Agung.

