STUDI PENERAPAN EARMARKING TAX PAJAK KENDARAAN BERMOTOR TERKAIT PEMELIHARAAN JALAN DI KABUPATEN XXX PROVINSI JAWA TIMUR

Oleh :

Septi Maulia Fitriastuti

105020301111008

Dosen Pembimbing:

Devy Pusposari, SE, M.Si., Ak

Universitas Brawijaya, Malang

Abstract

One potential area that is growing is local tax, which is currently setted based on Undang-Undang No. 28 tahun 2009. In terms of social welfare legislation is mandated to allocate some funds for the construction sector activities withholding tax, this policy is known as earmarking tax. Motor vehicle tax is one that is included in this policy where the amount of the allocation is at least 10 % of the proceeds and used for the construction of transportation infrastructure. In East Java it is are defined in Perda Jatim No. 9 tahun 2010. The aim of this study is to see the application of earmarking tax policy in an area of East Java Province. This study used a qualitative approach. The result of this study indicate that the 10% of PKB allocation still cannot cover the cost of road maintenance needs, because there are some problems related to the implementation of the policies.

Keywords : ***Earmarking Tax, Motor Vehicle Tax, Revenue Sharing Of Motor Vehicle Tax***

Abstrak

Salah satu potensi daerah yang sangat berkembang adalah pajak daerah, dimana saat ini pengaturannya berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009. Dalam hal kesejahteraan rakyat undang-undang tersebut mengamanatkan untuk mengalokasikan sejumlah dana untuk pembangunan kegiatan sektor pajak yang dipungut, kebijakan ini dikenal dengan *earmarking tax*. Pajak kendaraan bermotor adalah salah satu pajak yang termasuk dalam kebijakan ini dimana besaran alokasinya yaitu minimal 10% dari hasil dan digunakan untuk pembangunan sarana prasarana transportasi. Di Jawa Timur ketentuan ini dijabarkan dalam Peraturan Daerah Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010. Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana penerapan kebijakan *earmarking tax* yang ada disalah satu wilayah Provinsi Jawa Timur. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa

alokasi 10% PKB masih belum menutupi kebutuhan biaya pemeliharaan jalan, karena terdapat beberapa persoalan terkait dengan penerapan kebijakan tersebut.

Kata kunci : ***Earmarking Tax, Pajak Kendaraan Bermotor, Dana Bagi Hasil Pajak Kendaraan Bermotor***

Pendahuluan

Sejak tanggal 1 Januari 2010, Indonesia secara resmi mulai memberlakukan era otonomi daerah. Dengan adanya otonomi daerah ini, urusan pemerintahan yang dulunya berpusat dan menjadi kewenangan dari pemerintah pusat, saat ini melalui pelaksanaan otonomi daerah kewenangan tersebut telah diserahkan kepada pemerintah daerah. Tujuan dari otonomi daerah ini juga telah disampaikan dalam Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004, pasal 2 ayat (3) yang mengatakan bahwa Pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang menjadi urusan Pemerintah, dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum, dan daya saing daerah. Dengan adanya kebijakan otonomi daerah ini, maka daerah akan berkreasi dalam mencari sumber pendapatan yang nantinya akan digunakan untuk membiayai pengeluaran pemerintah daerahnya dalam rangka menyelenggarakan pemerintahan dan pembangunan.

Salah satu sumber penerimaan yang berasal dari dalam daerah dan dapat dikembangkan sesuai dengan kondisi masing-masig daerah, yang juga disebutkan dalam Undang-undang tentang Pemerintahan Daerah adalah pajak dan retribusi daerah. Ketentuan mengenai Pajak Daerah dan Retribusi Daerah petama kali diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1997. Undang-undang ini mulai diberlakukan pada tanggal 23 Mei 1997. Tujuan diberlakukannya undang-undang ini adalah untuk menyederhanakan dan memperbaiki jenis dan struktur perpajakan daerah, meningkatkan pendapatan daerah, memperbaiki sistem administrasi perpajakan daerah dan retribusi daerah sejalan dengan sistem administrasi perpajakan nasional, mengklasifikasikan retribusi, dan meyederhanakan tarif pajak dan retribusi.

Kemudian pada tanggal 20 Desember 2000, UU No. 18 Tahun 1997 diubah oleh Undang-undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2000. Undang-undang ini memuat beberapa perubahan atas UU No. 18 Tahun 1997. Dan sejak tanggal 1 Januari 2010 hingga saat ini undang-undang tersebut digantikan oleh Undang-undang Republik Indonesia Nomor 28

Tahun 2009 yang mengatur mengenai Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Salah satu yang menjadi hal baru dan tidak diatur dalam undang-undang sebelumnya adalah mengenai alokasi dari beberapa pajak daerah. Sebagian hasil penerimaan pajak dialokasikan untuk membiayai kegiatan yang berkaitan dengan pajak tersebut. Didalam UU No. 28 Tahun 2009 ini disebutkan terdapat 3 jenis pajak daerah yang wajib dialokasikan (di-*earmark*). Ketiga jenis pajak tersebut adalah Pajak Kendaraan Bermotor, Pajak Rokok, dan Pajak Penerangan Jalan. Pajak Kendaraan Bermotor sebagian dialokasikan untuk pembangunan dan/ atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum, untuk Pajak Rokok sebagian dialokasikan untuk membiayai pelayanan kesehatan masyarakat dan penegakan hukum, dan untuk Pajak Penerangan Jalan sebagian dialoksikan untuk membiayai penerangan jalan (penjelasan umum UU No. 28 Tahun 2009).

Salah satu jenis pajak daerah yang sering menjadi sorotan adalah Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini terkait dengan harapan para pengguna jalan terhadap manfaat dari pembayaran pajak tersebut. Dengan membayar Pajak Kendaraan Bermotor, masyarakat berharap ada bentuk nyata dari pembayaran pajak tersebut, salah satunya adalah infrastruktur jalan. Banyak keluhan masyarakat mengenai kondisi dan keadaan infrastruktur jalan raya saat ini. Kualitas jalan yang menurun sehingga jalan menjadi cepat berlubang dan bergelombang, tentu sangat mengganggu kenyamanan para pengguna jalan raya didalam berkendara. Selain dapat menimbulkan kemacetan, kecelakaan lalu lintas juga seringkali terjadi. Hal ini terjadi di berbagai wilayah di Indonesia.

Pemerintah memiliki kewajiban dalam pemeliharaan jalan sebagai pelayanan sektor publik. Di dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 24 ayat 1 menyebutkan bahwa penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Kebutuhan akan pemeliharaan jalan ini juga didukung oleh UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang menyebutkan mengenai konsep *earmarking tax* atau alokasi wajib dari Pajak Kendaraan Bermotor. Didalam undang-undang ini disebutkan bahwa Hasil penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor paling sedikit 10% (sepuluh persen), termasuk yang dibagihasilkan kepada kabupaten/kota, dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum. Dengan diterapkannya konsep *earmarking tax* ini para pengguna jalan sebagai pembayar pajak seharusnya dapat merasakan manfaat dari pembayaran pajak tersebut.

Pajak Kendaraan Bermotor ini merupakan salah satu jenis pajak daerah provinsi. Oleh karena itu akan ada pembagian hasil penerimaan pajak antara pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten/kota. Dalam rangka pemerataan pembangunan dan peningkatan kemampuan keuangan kabupaten/ kota dalam membiayai fungsi pelayanan kepada masyarakat, pajak provinsi dibagihasilkan kepada kabupaten/kota, dengan proporsi yang berbeda untuk setiap jenis pajak provinsi (Marihot, 2010:61). Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, maka pertanyaan yang diangkat peneliti dalam penelitian ini adalah bagaimana penerapan *earmarking tax* Pajak Kendaraan Bermotor dalam membantu daerah untuk menutupi kebutuhan pembiayaan pemeliharaan jalan di Kabupaten XXX?

Landasan Teori

Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak Kendaraan Bermotor yang dimaksud dalam UU No. 28 Tahun 2009 adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Sedangkan yang dimaksud dengan kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air (UU No. 28 Tahun 2009, Pasal 1, angka 13).

Pajak Kendaraan Bermotor memiliki kaitan yang erat dengan peningkatan motorisasi yang tidak diimbangi dengan peningkatan infrastruktur jalan. Berdasarkan penelitian tahun 1985-1986 dalam buku Azhari A. Samudra (1995), menjelaskan bahwa beberapa penyebab terjadinya ketidakseimbangan antara perkembangan jaringan jalan dengan perkembangan kendaraan bermotor adalah: perkembangan kendaraan bermotor meningkat lebih pesat dibandingkan dengan perkembangan jalan, yang berakibat pada kemacetan, memperlambat arus lalu-lintas, dan memperbesar bahaya kecelakaan; penggunaan biaya rata-rata (*average cost*) tanpa memperhitungkan bea-bea dan ongkos-ongkos tambahan (*spiller cost*) yang disebabkan oleh kepadatan kendaraan tersebut (dalam Poetri).

Pajak Kendaraan Bermotor merupakan salah satu dari jenis pajak yang di *earmark*-kan hasil penerimaannya. Dengan adanya konsep *earmark* ini seharusnya dapat meningkatkan kondisi dari infrastruktur jalan. Dalam perkembangannya, pembayar pajak menuntut agar pemerintah secepat mungkin mengalokasikan dana-dana untuk perbaikan jalan dan jembatan, terutama yang berasal dari pungutan pajak (Due dalam Poetri):

Earmarking Tax

Dalam teori kebijakan publik, efisiensi penggunaan anggaran bagi pemerintah adalah hal yang penting. Salah satu langkah untuk dapat mencapai efisiensi anggaran Pemerintah menurut ekonom adalah melalui *earmarking,* yaitu kebijakan pemerintah dalam menggunakan anggaran yang sumber penerimaan maupun program pengeluarannya akan secara spesifik ditentukan peruntukannya (www.fiskal.depkeu.go.id/2010).

Earmarking adalah kebijakan pemerintah yang diterapkan baik pada penerimaan maupun pengeluaran yang diharapkan untuk mencapai target tertentu yang sudah ditetapkan . Di Indonesia, pendekatan *earmarking tax* telah dilakukan sejak jaman Presiden Soeharto. Bentuk *earmarking* pada saat itu adalah *revenue sharing* (dana bagi hasil) dari pemerintah pusat ke daerah yang diterapkan misalnya pada pajak hasil hutan. Hasil hutan dari daerah akan dikenai pajak sesuai kebijakan Pemerintah Pusat. Kemudian, dari besaran nominal yang disetorkan ke pemerintah pusat sebesar 10% dikembalikan ke daerah sebagai sumber pendapatan yang stabil tanpa harus melewati perumusan dalam APBN (Candra dan Robert, 2012: 62-63).

Tax earmarking yang memperuntukkan penerimaan beberapa pajak untuk pengeluaran tertentu dapat membantu meningkatkan pendapatan. Alternatif untuk menambah pendapatan dari sumber-sumber penerimaan yang di-*earmark* akan mendorong alokasi sumber daya menjadi lebih efisien, seperti penggunaan sumber-sumber penerimaan yang berkaitan dengan jalan akan lebih efisien apabila dialokasikan kepada sektor jalan (Smith dalam Chistine).

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan secara bertahap dan terus-menerus dan sekaligus menciptakan *good governance* dan *clean government*, penerimaan beberapa jenis pajak daerah wajib dialokasikan (di-*earmark*) untuk mendanai pembangunan sarana dan prasarana yang secara langsung dapat dinikmati oleh pembayar pajak dan seluruh masyarakat. Di Indonesia, terdapat tiga jenis pajak daerah yang di *earmark* berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009. Ketiga jenis pajak tersebut adalah sebagi berikut:

Tabel 1
Jenis Pajak yang di *Earmark* dalam UU No. 28 Tahun 2009

No.	Jenis Pajak Daerah yang di *earmark*	Amanat earmarking tax dalam UU No. 28 Tahun 2009		
		Pasal, ayat	Besaran Alokasi	Tujuan Alokasi
1.	Pajak Kendaraan Bermotor	Pasal 8, ayat (5)	Minimal 10%	Pembangunan dan/ atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.
2.	Pajak Rokok	Pasal 31	Minimal 50%	Mendanai pelayanan kesehatan masyarakat dan penegakan hukum oleh aparat yang berwenang.
3.	Pajak Penerangan Jalan	Pasal 56, ayat (3)	sebagian	Penyediaan penerangan jalan

Pembagian Hasil Penerimaan Pajak Daerah

UU No. 28 Tahun 2009 menyatakan bahwa hasil pungutan pajak daerah atau lebih tepatnya jenis pajak provinsi harus dibagi hasil dengan kabupaten/kota. Untuk bagian daearah kabupaten/kota yang berasal dari pajak provinsi ditetapkan lebih lajut dengan peraturan daerah provinsi. Dalam rangka pemerataan pembangunan dan peningkatan kemampuan keuangan kabupaten/kota dalam membiayai fungsi pelayanan kepada masyarakat, pajak provinsi dibagi hasilkan kepada kabupaten/kota, dengan proporsi sebagai berikut (Marihot, 2010:61):

Tabel 2

Bagi Hasil Pajak Provinsi dengan Daerah Kabupaten/ Kota

No.	Jenis Pajak	Provinsi	Kab/ Kota
1.	Pajak Kendaraan Bermotor	70%	30%
2.	Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	70%	30%
3.	Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor	30%	70%
4.	Pajak Air Permukaan	50%	50%
5.	Pajak Rokok	30%	70%

Sumber : UU No. 28 Tahun 2009 (diolah peneliti)

Karena objek pajak kabupaten/kota dalam satu provinsi bersifat lintas daerah kabupaten/kota, gubernur berwenang untuk merealokasikan hasil penerimaan pajak terserbut kepada daerah kabupaten/kota terkait. Objek pajak yang bersifat lintas daerah kabupaten/kota

adalah objek pajak yang memberikan manfaat bagi beberapa daearah kabupaten/kota, tetapi objek pajak tersebut hanya dipungut pada satu atau beberapa daerah kabupaten/kota. Realokasi tersebut dilakukan oleh gubernur atas dasar kesepakatan yang dicapai antar daerah kabupaten/kota yang terkait dengan persetujuan DPRD kabupaten/kota yang bersangkutan. Kesepakatan yang dicapai adalah kesepakatan antar bupati/walikota yang disetujui DPRD kabupaten/kota yang bersangkutan (Marihot, 2010:143).

Pemeliharaan Jalan

Pemeliharaan jalan merupakan tanggung jawab dari pemerintah sebagai penyedia layanan publik karena merupakan barang publik. Kewajiban pemeliharaan jalan oleh pemerintah juga dipertegas dalam UU No. 22 Tahun 2009 pasal 24 ayat (1) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi:

> "Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas."

Kemudian mengenai kewajiban dan tanggung jawab pemerintah terkait perbaikan jalan juga disebutkan di dalam UU No. 22 Tahun 2009 pasal 238 ayat (1) yang menyebutkan bahwa:

> "Pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan".

Berdasarkan perundang-undangan diatas, maka telah jelas mengenai perbaikan sarana termasuk jalan terlebih jika jalan tersebut sering kali menyebabkan kecelakaan hal ini menjadi tanggung jawab pemerintah untuk segera memperbaikinya.

Pembiayaan jalan yang dilakukan oleh pemerintah ada dua sumber, yaitu pajak umum dan pajak yang di-*earmark*. Pembiayaan jalan melalui kerjasama pemerintah dan swasta dilaksanakan di Indonesia dalam bentuk konsesi. Pembiayaan jalan oleh swasta misalnya di Indonesia, yaitu di Papua telah dipersiapkan pembangunan jalan yang dilaksanakan oleh swasta dengan imbalan konsesi kayu (Antameng dalam Christine). Didalam UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Pasal 8 ayat (5) menyebutkan bahwa hasil penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor paling sedikit 10% (sepuluh persen), termasuk yang dibagihasilkan kepada kabupaten/kota, dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.

Akuntansi Dana

Kegiatan keuangan suatu pemerintah tidak dimaksudkan untuk mendapatkan laba tetapi ditujukan untuk menghasilkan pendapatan untuk menutup biaya penyelenggaraan jasa-jasa yang harus dilakukan oleh satuan pemerintahan tersebut. Oleh karena akutansi pemerintah tidak dimaksudkan untuk mengukur besarnya laba maka dalam akuntansi pemerintah tidak diperlukan penyesuaian untuk penyusutan, biaya dibayar dimuka maupun biaya yang masih harus dibayar (Oetoet, 1996: 1).

Akuntansi pemerintah seringkali disebut akuntansi dana mengingat akuntansi pemerintah mengakui dana sebagai kesatuan akuntansinya. Akuntansi pemerintah juga disebut akuntansi anggaran karena perkiraan anggaran disatukan dalam sistem perkiraan. Akuntansi dana atau akuntansi anggaran dapat digunakan pada seluruh tingkat pemerintahan termasuk pemerintah pusat (*federal*), pemerintahan negara bagian (*state*), provinsi (*country*), kota atau unit pemerintahan lainnya (Oetoet, 1996: 3)

Dana Sebagai Kesatuan Fiskal

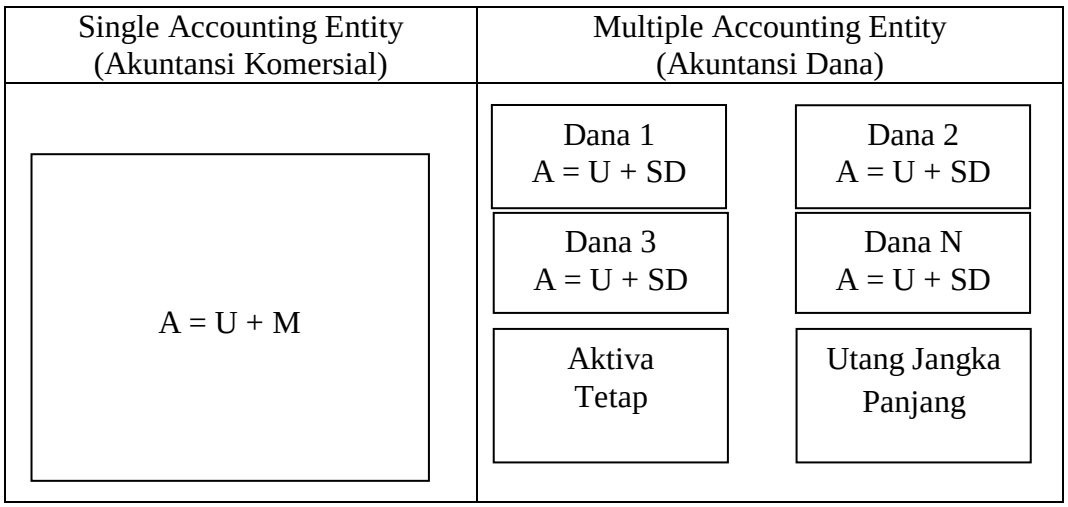
Dalam pengertian dana diatas disebutkan bahwa dana merupakan kesatuan fiskal (*fiscal entity*). Dana disebut sebagai kesatuan fiskal karena dana memiliki sumber keuangan dan penggunaannya yang telah ditentukan dalam anggaran. Setiap dana memiliki anggaran tersendiri yang ditetapkan.

Dana Sebagai Kesatuan Akuntansi

Dalam pengertian dana diatas juga disebutkan bahwa dana merupakan kesatuan akuntansi (*accounting entity*). Dana disebut kesatuan akuntansi karena dana memiliki persamaan akuntansi. Kesatuan akuntansi dana merupakan kesatuan akuntansi ganda (*multiple accounting entity*), sedangkan kesatuan akuntansi komersial merupakan kesatuan akuntansi tunggal (*single accounting entity*).

Gambar 2.1

single accounting entity vs. multiple accounting entity



Keterangan: A = Aktiva M = Modal U = Utang SD = Saldo Dana

Prinsip-prinsip Akuntansi Pemerintah , (Oetoet, 1996: 9-14):

Prinsip 1 : Akuntansi dan Pelaporan

Prinsip 2 : Sistem Akuntansi Dana

Prinsip 3 : Macam-macam Dana

Prinsip 4 : Jumlah Dana

Prinsip 5 : Akuntansi Aset Tetap dan Utang Jangka Panjang

Prinsip 6 : Penilaian Aset Tetap

Prinsip 7 : Penyusutan Aset Tetap

Prinsip 8 : Asas Himpun dalam Akuntansi Pemerintah

Prinsip 9 : Penganggaran, Pengendalian Anggaran, dan Pelaporan Anggaran.

Prinsip 10 : Klasifikasi Perkiraan Transfer, Pendapatan, dan Belanja

Prinsip 11 : Istilah dan Klasifikasi Umum

Prinsip 12 : Pertanggungjawaban Interim dan Tahunan

Metode Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Moleong, (2005:5) memaparkan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan pendekatan naturalistik untuk mencari dan menemukan pengertian atau pemahaman tentang fenomena dalam suatu latar yang berkonteks khusus. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiono, 2013).

Penelitian yang dilakukan dapat dikategorikan ke dalam beberapa jenis, yaitu berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dimensi waktu, dan teknik pengumpulan data (Neuman dalam Suki). Berdasarkan tujuan, penelitian ini tergolong dalam penelitian deskriptif karena penelitian ini memiliki tujuan untuk membuat deskriptif, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki terkait dengan adanya penerapan kebijakan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. menjelaskan bahwa penelitian deskriptif merupakan suatu penelitian yang ditujukan untuk membuat deskriptif, gambaran atau lukisan secara sistematis dan faktual mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diteliti (Nazir dalam Poetri).

Di dalam penelitian ini, penyusunan penelitian menggunakan berbagai teknik dalam pengumpulan data, yaitu:

a. Studi Pustaka

   Studi pustaka dilakukan dengan mengumpulkan data dan informasi yang diperoleh dari literatur-literatur yang berkaitan dengan pokok permasalahan penelitian, yaitu melalui buku-buku bacaan, Undang-undang, koran, jurnal dan penelusuran dari internet yang berguna sebagai sumber untuk data sekunder. Sumber data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada peneliti, sedangkan sumber data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada peneliti.

b. Studi Lapangan

   Wawancara secara mendalam merupakan salah satu studi lapangan yang dilakukan oleh penulis. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan yang

terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Moleong, 2012:186). Peneliti akan menggunakan pertanyaan terbuka dan melakukan wawancara satu per satu dengan para informan. Peneliti tidak membatasi pilihan jawaban narasumber, sehinggga narasumber memiliki kebebasan dalam menjawab sesuai pendapatnya. Berdasarkan metode wawancara ini akan diperoleh hasil berupa data kualitatif, yang kemudian akan dinyatakan dalam bentuk tulisan deskriptif.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Seperti yang telah dijelaskan dalam bab sebelumnya bahwa untuk jenis pajak provinsi harus dibagihasilkan dengan daerah kabupaten/kota yang bagiannya diatur lebih lanjut dengan peraturan daerah provinsi. Oleh karena Pajak Kendaraan Bermotor ini merupakan salah satu jenis pajak provinsi, maka untuk tiap daerah kabupaten/kota yang memungut Pajak Kendaraan Bermotor akan mendapatkan bagian bagi hasil dari pemungutan pajak tersebut dari provinsi yang bersangkutan. Hal ini terkait dengan peraturan tentang Pajak Kendaraan Bermotor yang disebutkan dalam UU No. 28 Tahun 2009 yang kemudian diatur lebih lanjut dalam peraturan daerah provinsi yaitu Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 tentang Pajak Daerah. Dalam pasal 72 Perda Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 disebutkan bahwa untuk hasil penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten dan Pemerintah Kota sebesar 30% (tiga puluh persen) dengan pembagian lebih lanjut untuk Pajak Kendaraan Bermotor yaitu sebesar 30% (tiga puluh persen) berdasarkan pemerataan dan sebesar 70% (tujuh puluh pesen) berdasarkan potensi.

Didalam UU No. 28 Tahun 2009 juga terdapat ketentuan baru terkait Pajak Kendaraan Bermotor, yaitu pada pasal 8 ayat (5) yang menyebutkan bahwa hasil penerimaan PKB sebesar paling sedikit 10%, termasuk yang dibagihasilkan kepada kabupaten/kota, dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum. Hal ini dikenal dengan istilah *earmarking.* Ketentuan *earmarking* ini juga dijelaskan dalam pasal 76 ayat (1) Peraturan Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 yang menyebutkan bahwa hasil penerimaan PKB dan BBNKB sebesar 10% (sepuluh persen), termasuk yang dibagihasilkan kepada kabupaten/kota, dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi. Dengan demikian untuk alokasi dari penerimaan PKB pada kabupaten/kota ini harus melalui proses bagi hasil terlebih dahulu. Setelah daerah kabupaten/kota menerima bagian bagi hasil

Pajak Kendaraan Bermotor tersebut maka dapat dihitung jumlah dana bagi hasil yang seharusnya dialokasi (di-*earmark)* untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.

Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor tidak hanya didasarkan pada UU No. 28 Tahun 2009, masih ada peraturan-peraturan lainnya yang dijadikan sebagai landasan hukum. Untuk Pajak Kendaraan Bermotor penerapannya juga didasarkan pada peraturan daerah provinsi yang bersangkutan, seperti daerah Jawa Timur peraturan yang dijadikan landasan hukum untuk pajak daerah ini adalah Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 tentang Pajak Daerah. Selain kedua landasan hukum tersebut masih ada peraturan lain yang dijadikan sebagai pedoman pelaksanaan, yaitu keputusan gubernur yang mengatur tentang Pajak Kendaraan Bermotor sebagai aturan pelaksanaan Peraturan Daerah tentang Pajak Kendaraan Bermotor pada provinsi yang bersangkutan. Demikian pula dengan bagi hasil Pajak Kendaraan Bermotor. Untuk Provinsi Jawa Timur, pelaksanaan bagi hasil PKB pada tahun anggaran 2013 didasarkan pada Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/289/KPTS/013/2013 tentang Penetapan Sementara Alokasi Dana Bagi Hasil Pajak Daerah Untuk Kabupaten/Kota Berdasarkan Target Penerimaan Kas Provinsi Jawa Timur Tahun Anggaran 2013.

Didalam lampiran Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/289/KPTS/013/2013 tertanggal 22 April 2013, terdapat 38 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Timur yang mendapatkan bagian bagi hasil Pajak Kendaraan Bermotor. Bagian kabupaten/kota yang tercantum dalam lampiran tersebut sudah merupakan pembagian antara kabupaten/kota dengan Provinsi Jawa Timur yaitu sebesar 30% dari masing-masing target penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor diserahkan kembali kepada daerah kabupaten/kota yang ada di Provinsi Jawa Timur dan 70% menjadi bagian Provinsi Jawa Timur. Kemudian untuk pembagian lebih lanjut dengan memerhatikan aspek potensi dan pemerataan yaitu jumlah 70% berdasarkan potensi dan 30% dibagi rata untuk 38 daerah kabupaten/kota di Provinsi Jawa Timur. Misalnya untuk Kabupaten XXX seperti yang terlihat dalam tabel 3, yaitu untuk bagian Kabupaten XXX sebesar Rp10.491.668.639, sedangkan untuk perhitungan bagian bagi hasil yaitu 70% berdasarkan potensi sebesar Rp 7.344.168.047, 30% sisa dibagi rata sebesar Rp7.404.868.421, penerimaan bersih setahun sebesar Rp 14.749.036.468 dan per bulan sebesar Rp 1.229.086.372, atau perhitungan lebih rinci dalam tabel 4.

Tabel 3

PENETAPAN SEMENTARA ALOKASI DANA BAGI HASILPAJAK DAERAH

UNTUK KABUPATEN/ KOTA BERDASARKAN TARGET PENERIMAAN KAS PROVINSI

JAWA TIMUR

TAHUN ANGGARAN 2013

A. BAGI HASIL PAJAK KENDARAAN BERMOTOR (PKB)

No	Kabupaten/ Kota	Bagian Kabupaten/ Kota	Perhitungan Bagian Bagi Hasil Kabupaten/ Kota			
			70% Berdasarkan Potensi	30% Sisa Dibagi Rata	Penerimaan Bersih Setahun	Penerimaan Per Bulan
(1)	(2)	(3)	(4) = (3) X 70%	(5) = (∑(3)-∑(4)) : 38	(6) = (4) + (5)	(7) = (6) : 12
1	Kota Surabaya	275.980.534.200	193.186.373.940	7.404.868.421	200.591.242.361	16.715.936.863
2	Kab. Gresik	34.118.217.900	23.882.752.530	7.404.868.421	31.287.620.951	2.607.301.746
3	Kab. Sidoarjo	83.056.733.100	58.139.713.170	7.404.868.421	65.544.581.591	5.462.048.466
4	Kab. Jombang	21.716.226.600	15.201.358.620	7.404.868.421	22.606.227.041	1.883.852.253
5	Kab. Bojonegoro	16.953.542.700	11.867.479.890	7.404.868.421	19.272.348.311	1.606.029.026
6	Kab. Lamongan	17.934.051.300	12.553.835.910	7.404.868.421	19.958.704.331	1.663.225.361
7	Kab. Tuban	18.760.815.300	13.132.570.710	7.404.868.421	20.537.439.131	1.711.453.261
8	Kab. Ngawi	12.722.340.000	8.905.638.000	7.404.868.421	16.310.506.421	1.359.208.868
9	Kab. Magetan	12.885.609.300	9.019.926.510	7.404.868.421	16.424.794.931	1.368.732.911
10	Kab. Ponorogo	16.256.326.500	11.379.428.550	7.404.868.421	18.784.296.971	1.565.358.081
11	Kota Mojokerto	5.639.635.001	3.947.744.501	7.404.868.421	11.352.612.922	946.051.077
12	Kab. Mojokerto	21.420.286.999	14.994.200.899	7.404.868.421	22.399.069.320	1.866.589.110
13	Kab. Pacitan	5.637.894.600	3.946.526.220	7.404.868.421	11.351.394.641	945.949.553
14	Kab. Nganjuk	16.623.557.100	11.636.489.970	7.404.868.421	19.041.358.391	1.586.779.866
15	Kab. Tulungagung	28.023.732.900	19.616.613.030	7.404.868.421	27.021.481.451	2.251.790.121
16	Kab. Trenggalek	10.654.112.700	7.457.878.890	7.404.868.421	14.862.747.311	1.238.562.276
17	Kab. Lumajang	13.698.417.900	9.588.892.530	7.404.868.421	16.993.760.951	1.416.146.746
18	Kab. Jember	28.806.123.900	20.164.286.730	7.404.868.421	27.569.155.151	2.297.429.596
19	Kab. Bondowoso	7.123.544.700	4.986.481.290	7.404.868.421	12.391.349.711	1.032.612.476
20	Kab. Situbondo	7.850.258.100	5.495.180.670	7.404.868.421	12.900.049.091	1.075.004.091
21	Kota Madiun	8.347.943.246	5.843.560.272	7.404.868.421	13.248.428.693	1.104.035.724
22	Kab. Madiun	12.837.413.254	8.986.189.278	7.404.868.421	16.391.057.699	1.365.921.475
23	Kab. Banyuwangi	26.779.655.100	18.745.758.570	7.404.868.421	26.150.626.991	2.179.218.916
24	Kab. Bangkalan	6.847.054.500	4.792.938.150	7.404.868.421	12.197.806.571	1.016.483.881
25	Kab. Sampang	3.424.552.500	2.397.186.750	7.404.868.421	9.802.055.171	816.837.931
26	Kab. Pamekasan	8.468.009.100	5.927.606.370	7.404.868.421	13.332.474.791	1.111.039.566
27	Kab. Sumenep	6.473.787.300	4.531.651.110	7.404.868.421	11.936.519.531	994.709.961
28	Kota Kediri	12.582.953.036	8.808.067.125	7.404.868.421	16.212.935.546	1.351.077.962
29	Kab. Kediri	29.929.083.064	20.950.358.145	7.404.868.421	28.355.226.566	2.362.935.547
30	Kota Malang	45.545.414.400	31.881.790.080	7.404.868.421	39.286.658.501	3.273.888.208
31	Kab. Malang	41.157.416.802	28.810.191.761	7.404.868.421	36.215.060.182	3.017.921.682
32	Kota Batu	7.428.262.698	5.199.783.889	7.404.868.421	12.604.652.310	1.050.387.692
33	Kota Blitar	5.817.800.201	4.072.460.141	7.404.868.421	11.477.328.562	956.444.047
34	Kab. Blitar	21.500.257.400	15.050.180.180	7.404.868.421	22.455.048.601	1.871.254.050
35	Kota Pasuruan	6.175.002.064	4.322.501.445	7.404.868.421	11.727.369.866	977.280.822
36	Kab. Pasuruan	21.018.362.336	14.712.853.635	7.404.868.421	22.117.722.056	1.843.143.505
37	Kota Probolinggo	7.263.403.561	5.084.382.493	7.404.868.421	12.489.250.914	1.040.770.909
38	Kab. Probolinggo	10.491.668.639	7.344.168.047	7.404.868.421	14.749.036.468	1.229.086.372
		937.950.000.001	656.565.000.001	281.385.000.000	937.950.000.001	78.162.500.000

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Kabupaten XXX

Tabel 4

Perhitungan Pembagian Bagi Hasil Pajak Kendaraan Bermotor

Total Bagi Hasil Pajak Provinsi Jawa Timur (38 Kabupaten/ Kota)	= 937.950.000.000
Bagian Kabupaten XXX	= **10.491.668.639**
70% Berdasarkan Potensi	= 10.491.668.639 x 70 % = **7.344.168.047**
Total 70% Berdasarkan Potensi (38 Kabupaten/ Kota)	= 656.565.000.000
30% Sisa Dibagi Rata	= (937.950.000.000 - 656.565.000.000) : 38 = **7.404.868.421**
Penerimaan Bersih Setahun	= 7.344.168.047 + 7.404.868.421 = **14.749.036.468**
Penerimaan Per Bulan	= 14.749.036.468 : 12 = **1.229.086.372**

Sumber : Telah diolah kembali oleh peneliti

Selanjutnya didalam surat Pelaksanaan Bagi Hasil Kepada Kabupaten/Kota se-Jawa Timur Tahun Anggaran 2013 ini juga disampaikan tentang perhitungan selisih (kekurangan) Dana Bagi Hasil dari Provinsi Jawa Timur berdasarkan Realisasi Penerimaan Kas Tahun Anggaran 2012 akan direalisasikan/ditransfer setelah Perubahan APBD Provinsi Jawa Timur Tahun Anggaran 2013. Dengan perhitungan lebih lanjut yang dijelaskan dalam lampiran Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/290/KPTS/013/2013 tentang Penetapan Definitif Alokasi Dana Bagi Hasil Pajak Daerah Dan Sumbangan Pihak Ketiga Untuk Kabupaten/Kota Berdasarkan Realisasi Penerimaan Kas Tahun Anggaran 2012. Hal ini berlaku untuk dana transfer bulan Desember, dana tersebut tidak dikirim terlebih dahulu, karena tutup buku dilakukan dibulan Desember. Sehingga dana transfer untuk bulan Desember yang menjadi dana sisa lebih/kurang bagi hasil di tahun yang bersangkutan ini nanti akan masuk dalam APBD tahun berikutnya. Seperti yang ditunjukkan dalam tabel 5 untuk tahun anggaran 2012.

Dari tabel 5 tersebut terlihat bahwa dana bagi hasil berdasarkan realisasi penerimaan kas Kabupaten XXX tahun 2012 sebesar Rp 15.016.210.595, untuk dana bagi hasil yang sudah dicairkan bulan Januari-November sebesar Rp13.149.922.362 sehingga terdapat sisa lebih/kurang bagi hasil sebesar Rp1.866.288.234 (Rp 15.016.210.595 - Rp13.149.922.362 = Rp1.866.288.234). Jumlah ini nantinya akan menjadi penambah untuk rekening Bagi Hasil

dari Pajak Kendaraan Bermotor pada laporan Realisasi Penerimaan Pendapatan Daerah, Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak Kabupaten XXX Tahun Anggaran 2013.

Tabel 5

Penetapan Definitif Alokasi Dana Bagi Hasil Pajak Daerah Dan Sumbangan Pihak Ketiga Untuk Kabupaten/ Kota Berdasarkan Realisasi Penerimaan Kas Tahun Anggaran 2012

Bagi Hasil Pajak Kendaraan Bermotor

No	Kabupaten/ Kota	Bagi Hasil Berdasarkan Realisasi Penerimaan Kas Tahun 2012	Dana Bagi Hasil Yang Sudah Dicairkan Bulan Januari S/D November	Sisa Lebih/ Kurang Bagi Hasil
1	2	3	4	5 = (3-4)
1	Kota Surabaya	210.896.090.298	188.673.474.249	22.222.616.049
2	Kab. Gresik	32.894.936.368	28.692.161.814	4.202.774.554
3	Kab. Sidoarjo	68.911.753.780	61.394.453.447	7.517.300.333
4	Kab. Jombang	23.767.559.675	20.580.734.451	3.186.825.224
5	Kab. Bojonegoro	20.262.412.141	17.434.499.613	2.827.912.528
6	Kab. Lamongan	20.984.027.906	17.945.847.706	3.038.180.200
7	Kab. Tuban	21.592.493.512	18.731.004.485	2.861.489.027
8	Kab. Ngawi	17.148.413.810	14.722.890.180	2.425.523.630
9	Kab. Magetan	17.268.573.710	15.095.040.948	2.173.532.762
10	Kab. Ponorogo	19.749.288.651	17.284.936.250	2.464.352.401
11	Kota Mojokerto	11.935.822.359	10.849.190.849	1.086.631.510
12	Kab. Mojokerto	23.549.759.920	20.064.723.974	3.485.035.946
13	Kab. Pacitan	11.934.541.369	10.269.913.273	1.664.628.096
14	Kab. Nganjuk	20.019.555.827	17.370.374.141	2.649.181.686
15	Kab. Tulungagung	28.409.635.746	24.848.743.067	3.560.892.679
16	Kab. Trenggalek	15.626.280.108	13.612.884.932	2.013.395.176
17	Kab. Lumajang	17.866.768.676	15.530.154.452	2.336.614.224
18	Kab. Jember	28.985.444.693	25.060.279.338	3.925.165.355
19	Kab. Bondowoso	13.027.921.395	11.264.832.808	1.763.088.587
20	Kab. Situbondo	13.562.753.791	11.699.288.106	1.863.465.685
21	Kota Madiun	13.980.729.731	12.425.963.199	1.554.766.532
22	Kab. Madiun	17.181.403.881	15.134.978.040	2.046.425.841
23	Kab. Banyuwangi	27.494.043.408	24.105.452.088	3.388.591.320
24	Kab. Bangkalan	12.824.435.314	11.191.186.414	1.633.248.900
25	Kab. Sampang	10.305.608.936	8.919.473.072	1.386.135.864
26	Kab. Pamekasan	14.017.397.521	11.883.369.080	2.134.028.441
27	Kab. Sumenep	12.549.725.421	10.646.032.694	1.903.692.727
28	Kota Kediri	18.253.321.279	15.299.651.720	2.953.669.559
29	Kab. Kediri	28.604.407.732	25.511.268.818	3.093.138.914
30	Kota Malang	41.304.902.295	37.249.621.051	4.055.281.244
31	Kab. Malang	38.041.527.171	32.895.857.965	5.145.669.206
32	Kota Batu	13.286.163.742	11.699.259.618	1.586.904.124
33	Kota Blitar	15.302.811.310	13.792.067.785	1.510.743.525
34	Kab. Blitar	20.372.748.611	17.152.310.101	3.220.438.510
35	Kota Pasuruan	13.180.512.550	11.346.701.335	1.833.811.215
36	Kab. Pasuruan	22.403.277.953	19.843.046.271	2.560.231.682
37	Kota Probolinggo	13.621.369.149	11.698.660.303	1.922.708.846
38	Kab. Probolinggo	15.016.210.595	13.149.922.362	1.866.288.233
		986.134.630.334	865.070.249.999	121.064.380.335

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Kabupaten XXX

Berdasarkan perhitungan dalam tabel 3, penerimaan per bulan untuk Bagi Hasil Pajak Kendaraan Bermotor Kabupaten XXX adalah sebesar Rp1.229.086.372. Maka penerimaan untuk 11 bulan (Januari-November) yaitu sebesar Rp1.229.086.372 X 11 bulan = Rp 13.519.950.096. Kemudian penerimaan dari 11 bulan tersebut ditambah dengan sisa lebih/kurang bagi hasil seperti yang ditunjukkan dalam tabel 4 yaitu sebesar Rp 1.866.288.234 + Rp 13.519.950.096 = Rp 15.386.238.330, yang nantinya akan menjadi realisasi bagi hasil dari Pajak Kendaraan Bermotor Tahun Anggaran 2013 pada laporan Realisasi Penerimaan Pendapatan Daerah, Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak Kabupaten XXX Tahun Anggaran 2013. Demikian merupakan perhitungan atau asal mula nominal sebesar Rp 15.386.238.330 dari dana bagi hasil dari Pajak Kendaraan Bermotor Kabupaten XXX untuk tahun anggaran 2013 yang terdapat dalam tabel 6.

Tabel 6
Realisasi Penerimaan Pendapatan Daerah, Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak Kabupaten XXX Tahun Anggaran 2013
(Lain-lain Pendapatan Daerah yang Sah)

Kode Rekening	Uraian	Jumlah		Bertambah /(Berkurang)	
		Sebelum Perubahan	Setelah Perubahan	Rp	%
1.20.1.20.06.00.00.4.3	PENDAPATAN DAERAH YANG SAH	44.441.938.158	51.017.193.681	6.575.255.523	14,80
1.20.1.20.06.00.00.4.3.3	Dana Bagi Hasil Pajak dari Provinsi dan Pemerintah Daerah Lainnya	44.441.938.158	51.017.193.681	6.575.255.523	14,80
1.20.1.20.06.00.00.4.3.3.01	Dana Bagi Hasil Pajak dari Provinsi	44.441.938.158	51.017.193.681	6.575.255.523	14,80
1.20.1.20.06.00.00.4.3.3.01.0	**Bagi Hasil dari Pajak Kendaraan Bermotor**	**12.470.000.000**	**15.386.238.326**	**2.916.238.326**	**23,39**
1.20.1.20.06.00.00.4.3.3.01.03	Bagi Hasil dari Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	14.900.000.000	14.087.142.821	(812.857.179)	(5,46)
1.20.1.20.06.00.00.4.3.3.01.05	Bagi Hasil dari Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor	16.800.000.000	21.220.655.735	4.420.655.735	26,31
1.20.1.20.06.00.00.4.3.3.01.07	Bagi Hasil dari Pajak Air Permukaan	271.938.158	297.619.799	25.681.641	9,44

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Kabupaten XXX

Dana bagi hasil yang dibagikan oleh Provinsi Jawa Timur kepada Kabupaten XXX ini akan langsung masuk ke dalam rekening Kas Daerah. Sedangkan untuk Dispenda Kabupaten XXX hanya menerima laporan mengenai dana bagi hasil tersebut. Pada bulan April 2013, Dispenda Kabupaten XXX mendapatkan dokumen dari Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah Provinsi Jawa Timur berupa surat Pelaksanaan Belanja Bagi Hasil Kepada Kabupaten/Kota se-Jawa Timur Tahun Anggaran 2013, Keputusan Gubernur Jawa Timur

Nomor 188/290/KPTS/013/2013 tentang Penetapan Definitif Alokasi Dana Bagi Hasil Pajak Daerah Dan Sumbangan Pihak Ketiga Untuk Kabupaten/Kota Berdasarkan Realisasi Penerimaan Kas Tahun Anggaran 2012 beserta lampiran dan Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/289/KPTS/013/2013 tentang Penetapan Sementara Alokasi Dana Bagi Hasil Pajak Daerah Untuk Kabupaten/Kota Berdasarkan Target Penerimaan Kas Tahun Anggaran 2013 beserta lampiran. Pihak Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kabupaten XXX menerima langsung transfer dana bagi hasil termasuk bagi hasil untuk Pajak Kendaraan Bermotor. Dana ini masuk ke dalam rekening Kas Daerah. Setelah Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kabupaten XXX, maka pihak Bank Jatim akan mengirimkan nota kredit dari transfer tersebut. Kemudian pihak Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah Kabupaten XXX juga mendapatkan salinan surat Pelaksana Belaja Bagi Hasil Kepada Kabupaten/Kota se-Jawa Timur Tahun Anggaran 2013 beserta Keputusan Gubernur dari Dispenda Kabupaten XXX.

Untuk daerah kabupaten/kota, khususnya Kabupaten XXX dalam hal pemelihaan dan peningkatan jalan tidak banyak yang dapat dilakukan. Karena didalam kegiatan pemeliharaan dan peningkatan jalan, hanya pemeliharaan jalan yang dapat dilakukan oleh daerah Kabupaten XXX. Didalam melakukan pemeliharaan jalan, Dinas PU Bina Marga Kabupaten XXX juga harus memilah-milah atau tidak dapat melakukan pemeliharaan tehadap semua kondisi kerusakan jalan. Pemeliharaan jalan yang dapat dilakukan oleh Dinas PU Bina Marga Kabupaten XXX hanya sebatas pemeliharaan terhadap kondisi jalan dengan tingkat kerusakan sedang maupun ringan. Untuk jalan dengan kondisi kerusakan berat maupun peningkatan kondisi jalan raya akan diserahkan kepada PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur. Hal ini dikarenakan terbatasnya jumlah dana yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten XXX. Dana yang dibutuhkan untuk melakukan pemeliharaan jalan cukup besar, terlebih lagi jika kondisi jalan sudah dalam kondisi rusak berat. Yang menjadikan biaya pemeliharaan jalan tersebut menjadi mahal adalah biaya dari material untuk melakukan pemeliharaan jalan, seperti *aspal*. Oleh karena itu dalam melakukan kegiatan pemeliharaan jalan pihak PU Bina Marga Kabupaten XXX juga harus selektif dalam memilih mana jalan yang dapat ditangani perbaikannya oleh PU Bina Marga Kabupaten XXX.

Dinas PU Bina Marga Kabupaten XXX seharusnya menjadi pihak yang menerima dana *earmarking* ini. Namun berdasarkan hasil wawancara dengan pihak PU Bina Marga Kabupaten XXX, ternyata PU Bina Marga Kabupaten XXX juga tidak mendapatkan informasi maupun amanat mengenai *earmarking* Pajak Kendaraan Bermotor tersebut. Seharusnya pihak PU Bina Marga Kabupaten XXX selaku dinas yang memiliki wewenang untuk melakukan pemeliharaan

terhadap jalan mendapatkan informasi mengenai hal ini, sehingga ada sumber dana yang pasti untuk pemeliharaan jalan. Meskipun jumlah 10% dari penerimaan PKB tersebut dapat dikatakan bukanlah jumlah dana yang besar, namun setidaknya ada peruntukan dana yang jelas dari penerimaan PKB. Sehingga hal ini dapat meningkatkan kualitas dari infrastruktur jalan yang ada di daerah, khususnya Kabupaten XXX.

Kegiatan pemeliharaan jalan yang selama ini dilakukan melalui proses yang telah disesuaikan dengan RKA (Rencana Kerja Anggaran) yang dibuat sebelumnya oleh Dinas PU Bina Marga Kabupaten XXX. Untuk pelaksanaan kegiatan pemeliharaan jalan tersebut dananya bersumber dari APBD Kabupaten XXX. Jika dana untuk *earmarking* benar-benar diterapkan, maka kebijakan ini tentu akan memberi keuntungan juga untuk pihak PU Bina Marga Kabupaten XXX, karena dengan demikian akan ada sumber dana yang pasti untuk kegiatan pemeliharaan jalan sehingga memungkinkan untuk kondisi jalan tetap nyaman dan layak bagi pengguna jalan. Tetapi besaran 10% dari dana bagi hasil PKB ini dirasa terlalu kecil jika dibandingkan dengan dana yang harus dikeluarkan untuk melakukan pemeliharaan jalan, terlebih lagi jika kondisi jalan mengalami rusak berat.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, dalam tabel 7 menunjukkan bahwa jumlah pengeluaran atau realisai dalam program rehabilitasi/pemeliharaaan jalan dan program pembangunan infrastruktur pedesaan tahun anggaran 2013 adalah sebesar Rp 17.407.837.000 sebelum perubahan dan Rp27.617.837.000 setelah perubahan, maka terdapat selisih sebesar Rp10.210.000.000, yang artinya terdapat penambahan dana sebesar kurang lebih 58,65% dari dana sebelum perubahan. Bertambahnya dana sebesar Rp10.210.000.000 nanti akan masuk ke dalam rekening SiLPA (Sisa Lebih Pembiayaan Anggaran) dalam laporan realisasi SKPKD. Sedangkan untuk dana bagi hasil Pajak Kendaraan Bermotor yang diterima oleh daerah Kabupaten XXX tahun 2013 adalah sebesar Rp 15.386.238.326.

Selanjutnya untuk dana *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor terhitung seperti dalam tabel 8 yang berasal dari dana bagi hasil PKB tahun 2013. Jika dibandingkan dengan jumlah realisasi Program Rehabilitasi/Pemeliharaaan Jalan dan Program Pembangunan Infrastruktur Pedesaan Tahun Anggaran 2013 yang membutuhkan dana sebesar Rp27.617.837.000 maka dana *earmarking* sebesar Rp 1.474.903.647 ini merupakan dana yang sangat kecil, dan tentu saja dana tersebut tidak mampu untuk menutupi kebutuhan dana dalam membiayai kegiatan pemeliharaan jalan di Kabupaten XXX. Termasuk pembangunan infrastruktur jalan desa, hal ini merupakan wewenang dari daerah masing-masing kabupaten.

Oleh sebab itu, pembangunan infrasruktur jalan pedesaan ini menjadi program kegiatan dari Dinas PU Bina Marga Kabupaten XXX.

Tabel 7
Pengeluaran untuk Program Rehabilitasi/ Pemeliharaaan Jalan dan Program Pembangunan Infrastruktur Jalan Pedesaan Kabupaten XXX
Tahun Anggaran 2013

Kode Rekening	Uraian	Jumlah		Bertambah / (Berkurang)	
		Sebelum Perubahan	Setelah Perubahan	Rp	%
	Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan				
1.03 . 1.03.02 . 18	*Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan*	*4.222.500.000*	*6.897.500.000*	*2.675.000.000*	*63,35%*
1.03 . 1.03.02 . 18.08	**Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Barat**	**990.000.000**	**1.990.000.000**	**1.000.000.000**	101,01%
	Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Tengah				
1.03 . 1.03.02 . 18.09	**Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Tengah**	**1.224.000.000**	**1.799.000.000**	**575.000.000**	46,98%
	Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Timur				
1.03 . 1.03.02 . 18.10	**Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Timur**	**1.408.500.000**	**1.908.500.000**	**500.000.000**	35,50%
	Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Barat				
1.03 . 1.03.02 . 18.11	**Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Barat**	**200.000.000**	**400.000.000**	**200.000.000**	100,00%
	Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Tengah				
1.03 . 1.03.02 . 18.12	**Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Tengah**	**200.000.000**	**400.000.000**	**200.000.000**	100,00%
	Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Timur				
1.03 . 1.03.02 . 18.13	**Rehabilitasi/pemeliharaan Jalan Wilayah Timur**	**200.000.000**	**400.000.000**	**200.000.000**	100,00%
	Program pembangunan infrastruktur perdesaaan				
1.03 . 1.03.02 . 30	***Program pembangunan infrastruktur perdesaaan***	***13.185.337.000***	***20.720.337.000***	***7.535.000.000***	***171%***
1.03 . 1.03.02 . 30.13	**Peningkatan Jalan Perdesaan Wilayah Barat**	**3.835.639.000**	**5.985.639.000**	**2.150.000.000**	56,05%
	Peningkatan Jalan Perdesaan Wilayah Tengah				
1.03 . 1.03.02 . 30.14	**Peningkatan Jalan Perdesaan Wilayah Tengah**	**4.252.447.000**	**6.722.447.000**	**2.470.000.000**	58,08%
	Peningkatan Jalan Perdesaan Wilayah Timur				
1.03 . 1.03.02 . 30.15	**Peningkatan Jalan Perdesaan Wilayah Timur**	**5.097.251.000**	**8.012.251.000**	**2.915.000.000**	57,19%
	Total	***17.407.837.000***	***27.617.837.000***	***10.210.000.000***	***58,65%***

Sumber : Telah diolah kembali oleh peneliti

Tabel 8

Perhitungan Dana Earmarking dari Dana Bagi Hasil PKB Tahun 2013

Penerimaan Bersih Setahun Bagi Hasil PKB Kab. XXX tahun 2013	= 14.749.036.468
% *Earmarking*	= 10%
Dana *Earmarking*	= 14.749.036.468 X 10% = 1.474.903.647
Jumlah Realisasi Program Rehabilitasi/ Pemeliharaaan Jalan dan Program Pembangunan Infrastruktur Jalan Pedesaan Tahun Anggaran 2013	= 27.617.837.000

Sumber : Telah diolah kembali oleh peneliti

Jika dibandingkan dengan kebijakan dana *earmarking* yang seharusnya dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum, maka dana yang diperoleh dari Pajak Kendaraan Bermotor yang di-*earmark* (di-alokasi) tersebut tidak mampu untuk menutupi biaya dalam kegiatan pemeliharaan jalan di Kabupaten XXX. Pada tahun 2013 penerimaan bersih setahun dari bagi hasil PKB Kabupaten XXX adalah sebesar Rp 14.749.036.468, maka 10% dari dana tersebut adalah sebesar Rp 1.474.903.647 yang seharusnya menjadi dana *earmarking* dari penerimaan bagi hasil PKB. Sedangkan dana yang dikeluarkan oleh Dinas PU Bina Marga Kabupaten XXX untuk kegiatan rehabilitasi/ pemeliharaan jalan kabupaten dan desa di Kabupaten XXX tahun 2013 sebesar Rp27.617.837.000. Dana *earmarking* sebesar Rp 1.474.903.647 ini jika dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan untuk biaya rehabilitasi/pemeliharaan jalan kabupaten dan desa di Kabupaten XXX sebesar Rp 27.617.837.000 atau dapat dikatakan hanya sebesar 5,34% dari biaya tersebut.

Besaran 10% untuk *earmarking* ini tentu tidak dapat banyak membantu seperti yang diharapkan dalam penjelasan Pasal 76 ayat (1) Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 yang mengatakan bahwa penetapan 10% (sepuluh persen) hasil penerimaan PKB dan BBNKB dimaksudkan dalam rangka pemeliharaan dan pembangunan jalan, serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum, sehingga dengan dialokasikannya penerimaan PKB dan BBNKB sebesar 10% tersebut, diharapkan dapat meminimalkan terjadi kecelakan lalu lintas yang diakibatkan karena kerusakan jalan dan sarana dan prasarana jalan. Karena untuk melakukan pemeliharaan jalan dibutuhkan biaya yang cukup besar. Dengan biaya sebesar Rp 27.617.837.000 yang dikeluarkan untuk biaya rehabilitasi/pemeliharaan jalan kabupaten dan desa di Kabupaten XXX di tahun 2013, tidak semua kondisi jalan yang

mengalami kerusakan dapat dilakukan pemeliharaan atau perbaikan jalan karena Pihak PU Bina Marga Kabupaten XXX tetap harus memilih dan menyesuaikan antara kondisi jalan yang dapat diperbaiki dengan dana yang tersedia.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan dengan beberapa instansi dan data-data yang diperoleh oleh peneliti, maka dapat dikatakan terdapat beberapa permasalahan terkait dengan penerapan kebijakan *earmarking* Pajak Kendaraan Bermotor terhadap pemeliharaan jalan di Kabupaten XXX:

1. Kurangnya sosialisi mengenai Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 tentang Pajak dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur.
2. Komunikasi yang kurang baik antar SKPD Kabupaten XXX maupun dengan SKPKD Kabupaten XXX, demikian pula antara pihak Provinsi Jawa Timur dengan instansi yang ada di Kabupaten XXX.
3. Sumber Daya Manusia (SDM) di lingkungan SKPKD maupun di SKPKD Kabupaten XXX yang kurang aktif mengikuti perkembangan terhadap peraturan-peraturan yang berlaku.
4. Semua pendapatan akan masuk menjadi satu dalam APBD tanpa ada alokasi khusus maupun pembagian secara terperinci.
5. Sistem penerapan maupun Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang *earmarking tax* yang masih belum jelas.
6. Persentase *earmarking tax* pada Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timur yang sangat kecil (hanya 10%)

Simpulan dan Saran

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, peneliti dapat menyimpulkan bahwa kebijakan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor di Kabupaten XXX, sebagaimana tercantum dalam Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, pasal 8 ayat (5) dan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2010 tentang Pajak Daerah, pasal 76 ayat (1), belum dapat diterapkan sepenuhnya terhadap biaya pemeliharaan jalan di Kabupaten XXX. Pemerintah Kabupaten XXX belum memiliki sistem pembukuan khusus untuk kewajiban alokasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor termasuk yang dibagihasilkan kepada kabupaten tersebut. Sehingga alokasi penerimaan PKB yang diperuntukkan bagi kegiatan pemeliharaan jalan ini belum dapat dilihat dengan jelas.

Namun secara tidak langsung dapat dikatakan bahwa kebijakn *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini tidak dapat menutupi kebutuhan pembiayaan pemeliharaan jalan di Kabupaten XXX. Hal ini dikarenakan besaran persentase dari penerimaan ini yang akan alokasikan untuk pemeliharaan jalan hanya sebesar 10%, sehingga dana ini hanya bersifat membantu. Pada tahun 2013 anggaran yang dikeluarkan oleh Kabupaten XXX untuk kegiatan rehabilitasi/pemeliharaan jalan sebesar Rp 27.617.837.000, sedangkan dana *earmarking tax* yang seharusnya diperuntukkan untuk kegiatan ini yang berasal dari dana bagi hasil PKB Kabupaten XXX hanya sebesar Rp 1.538.623.833 atau 5,57% dari biaya yang telah dikeluarkan untuk pemeliharaan jalan di Kabupaten XXX.

Keterbatasan

Peneliti menyadari terdapat keterbatasan pada studi ini. Keterbatasan yang dihadapi adalah dalam menaggapi pertanyaan yang diajukan oleh peneliti, sebagian informan kurang begitu memahami maksud dari pertanyaan yang diajukan, sehingga peneliti perlu menjelaskan kembali maksud dari pertanyaan tersebut. Ketidak jelasan informasi yang diberikan oleh sebagian informan membuat peneliti kesulitan untuk memperoleh kejelasan data yang dimaksud dan pihak mana yang akan dituju. Selain itu, keterbatasan data yang diberikan oleh instansi terkait membuat peneliti menunggu data-data tersebut dapat terkumpul.

Selanjutnya yang menjadi keterbatasan pada studi ini adalah masih terbatasnya literatur yang membahas mengenai *earmarking tax*. Masih minimnya literatur yang membahas mengenai materi ini membuat peneliti kesulitan untuk membahas materi lebih dalam lagi. Didalam satu literatur juga hanya membahas sedikit saja mengenai *earmarking tax* ini. Pelaksanaan *earmarking tax* ini tergantung pada kebijakan masing-masing daerah yang tercantum dalam Peraturan Daerah Provinsi. Meski demikian, teknis penerapannya juga belum diatur lebih jelas lagi di dalam peraturan daerah tersebut.

Rekomendasi

Kebijakan *earmarking tax* pada Pajak Kendaraan Bermotor ini merupakan suatu kebijakan baru. Oleh karena itu perlu adanya persiapan sebelum kebijakan ini diimplementasikan. Saran yang dapat diberikan oleh peneliti antara lain sebagai berikut:

a. Pemerintah perlu melakukan sosialisasi lebih intensif kepada pihak-pihak yang terkait dengan kebijakan ini.

b. Hubungan antara semua dinas juga perlu diperbaiki sehingga dapat tercipta koordinasi yang baik dan jelas antar instansi terkait baik didalam kabupaten/kota maupun dengan pihak provinsi .

c. Setiap instansi hendaknya memiliki sumber daya manusia yang aktif dan berkompeten dibidangnya, karena peraturan-peraturan yang ada, termasuk peraturan mengenai perpajakan akan terus mengalami perubahan dan perkembangan. Oleh sebab itu, setiap instansi hendaknya selalu mengikuti perkembangan pada peraturan-peraturan yang berlaku pada saat ini.

d. Perlu adanya spesifikasi lebih lanjut untuk alokasi penerimaan atau paling tidak ada perincian yang dapat menjelaskan penerimaan ini digunakan atau dialokasikan untuk apa. Dengan demikian peruntukannya lebih jelas terlihat untuk apa. perlu adanya spesifikasi lebih lanjut untuk alokasi penerimaan atau paling tidak ada perincian yang dapat menjelaskan penerimaan ini digunakan atau dialokasikan untuk apa. Dengan demikian peruntukannya lebih jelas terlihat untuk apa.

e. Seharusnya ada peraturan lebih lanjut mengenai teknis dan standart operasional prosedurnya (SOP). Sehingga dana *earmarking tax* ini dapat dilihat dan dikontrol bagaimana pelaksanaannya. Sistem penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor juga perlu dibuat akun khusus untuk dana *earmarking tax* ini sehingga nantinya dapat memudahkan dalam penerapan kebijkan *earmarking tax* ini.

f. Seharusnya Pemerintah Provinsi Jawa Timur lebih memperhitungkan kembali besaran persentase yang seharusnya ditetapkan, karena besaran persentase yang ada sekarang hanya 10% tidak dapat membantu lebih banyak didalam pembiayaan kegiatan pemeliharaan jalan yaitu dengan melihat rata-rata biaya yang dikeluarkan oleh setiap daerah kabupaten/kota yang ada di wilayah Provinsi Jawa Timur dalam kegiatan rehabilitasi/pemeliharaan jalan, kemudian membandingkan dengan jumlah penerimaan PKB yang diperoleh oleh daerah tersebut, sehingga manfaat dan tujuan dari adanya kebijakan *earmarking tax* ini pun dapat terlihat jelas.

Daftar Pustaka

Ananda, Candra Fajri dan Robert A. Simanjuntak. 2012. *Earmarking* APBN dan APBD. *Policy Brief 2012.*

Aziz, Azhar Harry.2009. Pajak Progresif dan Asas Keadilan. Bisnis Indonesia, 24 Agustus 2009.

http://pajak.com/index.php?option=com_content&task=view&id=5777&Itemid=1 . Diakses 28 Mei 2014

Badan Kebijakan Fiskal. 2013. Kajian Kelayakan Penerapan Earmarking Tax di Indonesia. http://www.fiskal.depkeu.go.id/2010/m/edef-konten-view-mobile.asp?id=2013102810464578755078 3 .Diakses 10 April 2014.

Bela, Mutiara Poetri. 2010. Analisis Earmarking Tax Atas Pajak Kendaraan Bermotor (Studi *Earmarking Tax* di DKI Jakarta). *Skripsi*. Jakarta : Program Sarjana Universitas Indonesia.

Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan. 2009. *Studi Kelayakan Operasi Angkutan Massal pada Jalan Tol JABODETABEK dengan Mekanisme Earmarking.* Jakarta. Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan.

Hariawan, Suki. 2011. Analisis Pengalokasian Anggaran untuk Penerangan Jalan Sebelum dan Sesudah Dikeluarkannya Kebijakan *Earmarking Tax* Atas Pajak Penerangan Jalan di DKI Jakarta. *Skripsi*. Jakarta : Program Sarjana Universitas Indonesia.

Mardiasmo. 2009. *Akuntansi Sektor Publik*. Yogyakarta : ANDI.

Moleong, Lexy J. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi).* Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.

Oktaviani, Anis. 2012. Moda Transportasi. http://tataoktavianii.blogspot.com/2012/12/moda-transportasu.html . Diakses 27 Juni 2014

Siahaan, Marihot P. 2010. *Pajak Daerah & Retribusi Daerah (Edisi Revisi).* Jakarta : Rajawali Pers.

Sie Infokom – Ditama Binbangkum. 2009. *Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan.*

Simanjuntak, Timbul Hamonangan dan Imam Mukhlis. 2012. *Dimensi Ekonomi Perpajakan dalam Pembangunan Ekonomi*. Jakarta : Raih Asa Sukses.

Siregar, Baldric dan Bonni Siregar. 1998. *Akuntansi Pemerintahan dengan Sistem Dana*. Yogyakarta : STIE YKPN.

Surbakti, Christine Caroline. 2011. Peramalan Sumber-Sumber Earmarking Penerimaan Daerah (Studi Kasus : Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota di Kota Bandung). *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. Volume 22 No. 3; 211-226.

Tanjung, Abdul Hafiz. 2009. *Penatausahaan dan Akuntansi Keuangan Daerah untuk SKPD, Edisi 2*. Jakarta : Salemba Empat.

Tanjung, Abdul Hafiz. 2009. *Penatausahaan dan Akuntansi Keuangan Daerah untuk SKPKD dan Pemerintah Daerah*. Jakarta : Salemba Empat.

Wibowo, Oetoet. 1996. *Dasar-dasar Akuntansi Pemerintah (Akuntansi Dana).* Jakarta : Pradnya Paramita.

_____. *Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor Tahun 2010 Tentang Pajak Daerah*. 2010. Surabaya.

_____. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*. 2006. Jakarta.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. 2009. Jakarta..

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.* 2009. Jakarta.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.* 2004. Jakarta.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.* 2004. Jakarta.