

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan era milenial ini memberikan dampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), pada tahun 2012, Pendapatan Asli Daerah (PAD) DIY meningkat menjadi Rp.1.004.063.126.000,- dari tahun 2011 yaitu sebesar Rp.700.339.192.000,-. Lalu pada tahun 2013 meningkat menjadi Rp.1.014.089.544.000,-, kemudian pada tahun 2014 mengalami peningkatan menjadi Rp.1.233.738.562.000,-, lalu tetap meningkat pada tahun 2015 menjadi Rp.1.453.213.231.000,-. Pajak daerah merupakan komponen utama dalam peningkatan PAD. Rata-rata setiap tahunnya, 87 persen PAD didapatkan dari pajak daerah. Menurut data yang diperoleh dari Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset (DPPKA) DIY, pendapatan daerah dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dari tahun 2010-2015 rata-rata meningkat sebesar 17,027 persen per tahun. PKB memberi andil rata-rata 40 persen setiap tahun untuk PAD. Jadi dapat disimpulkan, semakin banyak jumlah kendaraan bermotor, maka semakin besar jumlah pendapatan PKB, dan semakin besar pula jumlah PAD.

Tercatat oleh Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Daerah Istimewa Yogyakarta bahwa jumlah kendaraan bermotor terus meningkat dari tahun 2006 sebanyak 982.348 unit, tahun 2007 sebanyak 1.065.571 unit, tahun sebanyak 2008 1.276.309 unit, tahun 2009 sebanyak 1.347.202 unit, tahun 2010 sebanyak 1.488.033 unit, tahun 2011 sebanyak 1.618.457 unit, tahun 2012 sebanyak 1.749.738 unit, tahun sebanyak 2013 1.908.058 unit, tahun 2014 sebanyak 2.096.005 unit, dan tahun 2015 2.196.620 unit. Kendaraan bermotor roda dua mendominasi jumlah kendaraan di DIY setiap tahunnya yang kemudian diikuti oleh kendaraan bermotor roda empat atau yang

biasa disebut mobil penumpang sebanyak 206.700 buah kendaraan pada tahun 2015. Tentu saja hal ini menyebabkan kemacetan di berbagai lokasi seperti di Jalan Selokan Mataram, Jalan Gejayan, Jalan Abu Bakar Ali, dan lain-lain. Walaupun terjadi peningkatan panjang ruas jalan dari 619,34 Km menjadi 648,95 Km pada tahun 2016, kemacetan tetap terjadi karena tidak seimbangnya jumlah pengguna kendaraan bermotor (volume kendaraan) dengan ruas jalan yang tersedia (kapasitas). Peningkatan panjang ruas jalan tidak bisa terus dilakukan untuk menyeimbangkan jumlah kendaraan yang terus bertambah karena keterbatasan lahan yang tersedia. Oleh sebab itu, berbagai cara perlu dicoba untuk mengurangi jumlah kendaraan agar mengurangi kemacetan yang terjadi di Daerah Istimewa Yogyakarta. Cara yang dapat dilakukan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas adalah dengan penerapan manajemen lalu lintas.

Manajemen lalu lintas merupakan suatu cara penataan dan aplikasi dari sistem jalan yang sudah ada yang bertujuan agar dapat memenuhi suatu kepentingan tertentu tanpa penambahan maupun pembuatan infrastruktur baru (Malkhamah, 1996). Manajemen lalu lintas dapat dilakukan melalui strategi *TDM*.

TDM merupakan singkatan dari *Transportation Demand Management* atau jika diartikan menjadi manajemen permintaan transportasi. Munawar (2005) mendefinisikan *Transportation Demand Management* adalah suatu tindakan yang dilakukan guna untuk mempengaruhi sifat pelaku perjalanan atau dapat mengurangi perjalanan. Lebih lanjut Munawar mengatakan *Transportation Demand Management* merupakan suatu cara untuk mengubah pengambilan suatu keputusan untuk melakukan perjalanan agar mencapai tujuan berupa pemilihan penggunaan jenis alat transportasi tertentu dan perjalanan sehingga dapat menimbulkan dampak positif dari berbagai sisi baik sosial, ekonomi, lingkungan dan budaya serta mengurangi dampak *negative* dari perjalanan itu sendiri.

Tujuan utama dari *Transportation Demand Management (TDM)* adalah untuk mengurangi penggunaan kendaraan yang menggunakan sistem jaringan jalan dengan menyediakan berbagai opsi mobilitas (kemudahan melakukan perjalanan) untuk siapa saja yang akan melakukan perjalanan.

Salah satu cara untuk mengurangi penggunaan kendaraan yang menggunakan sistem jaringan jalan yaitu dengan cara peningkatan pajak kendaraan bermotor dengan metode *road pricing* berdasarkan jarak tempuh kendaraan, sehingga semakin jauh pengendara mengendarai kendaraan bermotor maka semakin tinggi pajak kendaraan yang harus dibayar.

Di Singapura, ada juga sistem yang disebut dengan *ERP* yang merupakan singkatan dari *Electronic Road Pricing* yang merupakan sistem komunikasi radio jarak pendek khusus atau *Dedicated Short-range Radio Communication (DSRC)* yang berfrekuensi 2,54 GHz. *ERP* terdiri dari tiga buah komponen, yaitu titik-titik control, *cash card* atau unit dalam kendaraan dengan kartu, dan pusat kontrol yang diawasi oleh personil yang bersangkutan yang sudah diterapkan semenjak tahun 1998.. Terbukti, Singapura dapat menekan jumlah penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan meningkatkan pendapatan pajak Negara. Bedanya *Electronic Road System* dan *road pricing* berdasarkan jarak tempuh kendaraan adalah *ERP* akan diberlakukan pada titik-titik tertentu saja dan besaran tarifnya fluktuatif, tergantung kondisi lalu lintas dan kemacetan. Sedangkan pada penelitian ini, penulis hanya meninjau jarak tempuh kendaraan bermotor, tidak mencakup kondisi-kondisi seperti pada sistem *ERP*. Jika sistem ini dapat diterapkan dan dikembangkan, maka pendapatan pajak Daerah Istimewa Yogyakarta akan mengalami peningkatan, jumlah PAD akan mengalami peningkatan, dan dapat mengurangi jumlah penggunaan kendaraan bermotor. Maka dari itu, penulis melakukan analisis pada proposal tugas akhir ini yang bertujuan untuk merekalkulasi sehingga mengetahui jumlah pajak kendaraan bermotor setelah menambahkan metode *road pricing* berdasarkan jarak tempuh.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang pada subbab 1.1, maka dapat dirumuskan masalah penelitian sebagai berikut.

1. Berapa jumlah jarak rata-rata yang ditempuh oleh pengendara kendaraan bermotor setiap tahunnya?

2. Berapa jumlah pajak kendaraan bermotor yang harus dibayarkan pemilik kendaraan bermotor?
3. Bagaimana strategi *TDM* dengan cara rekalkulasi pajak kendaraan bermotor?
4. Bagaimana *Volume Capacity Ratio (VCR)* dan pendapatan PKB pada kondisi *existing* dan setelah analisis *TDM* dan *Ability To Pay (ATP)*?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang sudah disebutkan pada subbab 1.2, maka dapat disebutkan bahwa penelitian ini bertujuan untuk:

1. mengetahui jumlah jarak rata-rata yang ditempuh oleh pengendara kendaraan bermotor setiap tahunnya,
2. mengetahui jumlah pajak kendaraan yang harus dibayarkan oleh setiap pemilik kendaraan bermotor,
3. mengetahui hasil rekalkulasi pajak kendaraan bermotor setelah diterapkan strategi *TDM*, dan
4. mengetahui *VCR* dan pendapatan PKB pada kondisi *existing* dan setelah diterapkan strategi *TDM* dan *ATP*.

1.4 Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah agar strategi *TDM* melalui konsep peningkatan pajak melalui jarak tempuh kendaraan dapat diterapkan di Indonesia khususnya di Daerah Istimewa Yogyakarta. Manfaat dari strategi *Transportation Demand Management* adalah untuk mengurangi kemacetan bagi pengendara di jalan, penghematan parkir baik dari segi lahan maupun biaya, memperbaiki pilihan mobilitas terutama bagi non pengendara kendaraan, mengurangi polusi udara, menghemat biaya transportasi bagi pengguna kendaraan bermotor, meningkatkan kemampuan penggunaan lahan untuk menciptakan tata ruang lahan yang mempermudah aksesibilitas dan memberikan estetika, serta untuk meningkatnya pendapatan daerah yang diperoleh dari peningkatan pajak kendaraan milik pribadi.

1.5 Batasan Masalah

Pada penulisan proposal tugas akhir ini, terdapat batasan ruang lingkup pembahasan agar pembahasan tidak menyimpang dan mudah dipahami. Batasan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Pokok bahasan dari penelitian ini adalah mengurangi jumlah kendaraan dengan strategi *TDM* melalui sistem yang meningkatkan biaya pajak melalui jarak tempuh kendaraan.
2. Lokasi pengambilan data primer adalah di Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY). Untuk kendaraan bermotor roda dua yaitu di Kecamatan Ngemplak dan untuk kendaraan bermotor roda empat di Kecamatan Depok)
3. Jenis kendaraan yang ditinjau adalah kendaraan bermotor pribadi (plat hitam) roda dua dan mobil penumpang/ roda empat dengan plat kendaraan AB.
4. Analisis perhitungan hanya berdasarkan kilometer jarak tempuh.
5. Biaya operasional kendaraan (BOK) didapatkan dari penelitian terdahulu.
6. Analisis jumlah pajak kendaran yang harus dibayarkan mengacu pada pedoman dari Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2007 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2002 tentang Pajak Daerah, Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 3 Tahun 2011 tentang Perhitungan Daerah, dan Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 31 Tahun 2011 tentang pajak kendaraan bermotor (PKB) untuk pajak *existing*.