

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Di Daerah Istimewa Yogyakarta Periode 1999-2016

SKRIPSI



Ditulis oleh:

Nama : Radiktya Nur Prawita

Mahasiswa : 13313143

Jurusan : Ilmu Ekonomi

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

FAKULTAS EKONOMI

YOGYAKARTA

2018

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Di Daerah Istimewa Yogyakarta Periode 1999-2016

SKRIPSI

Ditulis dan diajukan untuk memenuhi syarat ujian akhir guna
memperoleh gelar sarjana strata-1 di Jurusan Manajemen,
Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Indonesia

Oleh:

Nama	: Radiktya Nur Prawita
Mahasiswa	: 13313143
Jurusan	: Ilmu Ekonomi

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

FAKULTAS EKONOMI

YOGYAKARTA

2018

HALAMAN PENGESAHAN
FAKTOR - FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK
KENDARAAN BERMOTOR DI DIY PERIODE 1999-2016

Oleh:

Nama	: Radiktya Nur Prawita
Mahasiswa	: 13313143
Jurusan	: Ilmu Ekonomi

Yogyakarta, 15 Januari 2018

Telah disetujui dan disahkan oleh

Dosen Pembimbing,



Suharto, S.E., M.Si

BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR /SKRIPSI

SKRIPSI BERUDUL

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR DI DIY 1999-2016**

Disusun Oleh : **RADIKTYA NUR PRAWITA**
Nomor Mahasiswa : **13313143**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan **LULUS**

Pada hari Senin, tanggal: 5 Februari 2018

Penguji/ Pembimbing Skripsi : Suharto, SE., M.Si.

Penguji : Lak Lak Nazhat El Hasanah, SE., M.Si.



Mengetahui
Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Islam Indonesia



Dr. D. Agus Harjito, M.Si.

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

"Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan orang lain untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam referensi. Apabila kemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar, saya sanggup menerima hukuman/sanksi apapun sesuai peraturan yang berlaku"

Yogyakarta, 20 Desember 2017

Penulis,



Radiktya Nur Prawita

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh jumlah penduduk, jumlah kendaraan bermotor, PDRB transportasi, dan PDRB perkapita terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 1999-2016. Model analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dan data yang bersumber dari Badan Pusat Statistik Nasional (BPS) dan Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset DIY (DPPKUA DIY). Penelitian ini menggunakan metode analisis asumsi klasik dengan melalui pengujian normalitas, multikolinieritas, heteroskedastisitas, autokorelasi, dan pengujian statistik meliputi uji t, uji f dan koefisien determinasi (R^2).

Hasil analisis data menunjukkan bahwa variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB, jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB, PDRB transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB, sementara PDRB perkapita berpengaruh negatif dan signifikan terhadap penerimaan PKB.

Kata Kunci: Jumlah penduduk, Jumlah kendaraan, PDRB transportasi, PDRB perkapita, Pajak Kendaraan Bermotor

HALAMAN MOTTO

“Bukan kesulitan yang membuat kita takut, tapi sering ketakutan yang membuat kita sulit. Jadi jangan mudah menyerah” – Joko Widodo

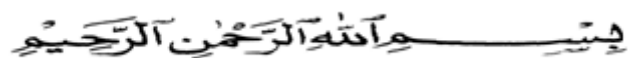
”Antara mimpi dan kenyataan ada yang namanya kerja keras” – Awi Wicaksono

“Orang yang sukses adalah orang yang tahu kesempatan, jika suatu saat kita bertemu kesempatan yang sama tapi di lewatkan, kesempatan itu akan datang lagi walau di tunggu berapa lama pun”-*Furuyo senmal*

“Barang siapa yang menempuh suatu jalan untuk menuntut ilmu, Allah akan memudahkan baginya jalan ke surga” - HR Muslim

“Allah berfirman, ‘Janganlah kalian berdua takut, sesungguhnya Aku bersama kalian, Aku mendengar dan melihat.’ - QS Thahaa:46

KATA PENGANTAR



Puji syukur alhamdulillah saya panjatkan kehadiran Allah SWT atas berkat, rahmat,serta hidayah-Nya, sehingga tulisan ini sebagai yang berjudul“***Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Daerah Istimewa Yogyakarta Periode 1999-2016***”.Shalawat serta salam tak lupa saya panjatkan kepada Nabi Muhammad SAW, sebagai teladan bagi umat islam. Semoga penelitian ini bermanfaat dan kebaikan dikemudian hari.

Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan tugas ini banyak mengalami kendala, namun berkat bantuan, bimbingan, kerjasama dari berbagai pihak dan berkah dari Allah SWT sehingga kendala-kendala yang dihadapi tersebut dapat diatasi. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Nandang Sutrisno, SH., M.Hum., LL.M., Ph.D. selaku Rektor Universitas Islam Indonesia.
2. Bapak Dr. Dwi Praptono Agus Hardjito M.Si Selaku Dekan Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Indonesia.
3. Bapak Drs.Akhsyim Afandi MA.Ec.,Ph.D. selaku Ketua Prodi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia.
4. Bapak Suharto, S.E., M.Si. selaku dosen pembimbing skripsi yang selama ini membimbing dengan sabar dan memberikan arahan sehingga skripsi ini dapat selesai. Terimakasih bapak atas segala nasehat, bimbingan, dan setiap pertemuan yang sangat bermanfaat.

5. Orang tua tercinta Bapak Sumardi. S.Pd dan Ibu Tarmini S.Pd., yang telah membimbing dan mengajarkan banyak hal sehingga saya bisa menyelesaikan kuliah selesai. Semoga anakmu ini dapat membanggakan dan menjadi seperti yang kalian harapkan.
6. Kedua kakak-kakakku Asep Awwaludin dan Worodianingrum yang sangat saya sayangi, kalian memberikan semangat dan doa, semoga kelak adikmu ini dapat memberikan contoh yang baik untuk kalian.
7. Seluruh dosen FE UII yng memberikan banyak ilmu yang bermanfaat dan pengalaman serta motivasi semoga Allah SWT membalas kebaikan bapak dan ibu.
8. Alodia Meitasari yang selalu setia memberi semangat, dukungan dan doa. Semoga dapat membuatmu selalu bangga.
9. Bapak Anjar prodi manajemen yang telah memberikan dukungan dan motivasi selama ini.
10. Sahabat-sahabatku Muhammad Arie, Reza, Candra, Fahmi, Fajri, Eko, Bayu, Arif, Eli, Aryo, Burhan, Idris, Ade, dan Rizki yang selalu memotivasi saya, terimakasih.

Akhirnya, dengan segala hormat penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun untuk tugas ini.

Yogyakarta, 2 Januari 2018

Penulis,

Radiktya Nur Prawita

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Sampul Depan	i
Halaman Judul	ii
Halaman Pengesahan Skripsi.....	iii
Halaman Pernyataan Bebas Plagiarisme.....	iv
Halaman Pengesahan Ujian	v
Halaman abstrak	vi
Halaman Motto	vii
Kata Pengantar	viii
Daftar Isi	x
Daftar Tabel	xiii
Daftar Gambar	xiv

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan masalah	8
1.3. Tujuan Penelitian	8
1.4. Manfaat Penelitian	9
1.5. Sistematika Penulisan	10

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

2.1. Penelitian Terdahulu.....	12
2.2. Landasan Teori	19
2.2.1. Otonomi Daerah	19
2.2.2. Pajak	23

2.2.2.1. Pengertian Pajak	23
2.2.2.2. Fungsi Pajak	24
2.2.2.3. Jenis Penggolongan Pajak	25
2.2.2.4. Sistem Pemungutan Pajak	27
2.2.2.5. Syarat Pemungutan Pajak	28
2.2.2.6. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	29
2.2.3. Jumlah Penduduk	33
2.2.4. Jumlah Kendaraan Bermotor.....	34
2.2.5. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)	35
2.2.5.1. PDRB Sektor Transportasi	36
2.2.5.2. PDRB per Kapita.....	39
2.3. Hipotesis.....	40

BAB IIIMETODE PENELITIAN

3.1. Jenis Data dan CaraPengumpulan	42
3.1.1. JenisData	42
3.1.2. MetodePengumpulan.....	43
3.2. Definisi Operasional Variabel.....	43
3.3. Metode Analisis Data	44
3.3.1. Uji Asumsi Klasik	44
3.3. 2. Uji Regresi Linear Berganda.....	47
3.3.3. Uji Hipotesis.....	48

BAB IVHASIL ANALISIS DATADAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Analisis Data.....	52
4.1.1. Deskripsi Data.....	52

4.1.2. Pilihan Model Regresi (Uji MWD).....	59
4.1.3. Uji Asumsi Klasik.....	61
4.1.4. Uji Regresi Linear Berganda	67
4.2. Pembahasan	72

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan	78
5.2. Saran	79

DAFTAR PUSTAKA..... 81

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1. Jumlah Kendaraan Bermotor dan Pajak Kendaraan Bermotor DIY Tahun 2006 – 2013.....	7
Tabel 2.1. Tabel Penelitian Terdahulu.....	16
Tabel 3.1. Definisi Operasional Variabel	43
Tabel 4.1. Data Input Penelitian	53
Tabel 4.2. Deskriptif Data.....	59
Tabel 4.3. Hasil Uji MWD.....	60
Tabel 4.4. Uji Regresi linier Berganda	61
Tabel 4.5. Hasil Uji Autokorelasi	68
Tabel 4.6. Hasil Uji Heteroskedastisitas	69
Tabel 4.7. Uji Multikolinieritas	71
Tabel 4.8. Uji Outlier	72

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1. Grafik Jumlah Penduduk DIY tahun 1999 sampai 2016	54
Gambar 4.2. Grafik Jumlah Kendaraan Bermotor di DIY tahun 1999-2016 .	55
Gambar 4.3. Grafik PDRB sektor Transportasi DIY tahun 1999-2016.....	57
Gambar 4.4. Grafik PDRB perKapita DIY tahun 1999-2016.....	58
Gambar 4.5. Jumlah Pajak Kendaraan Bermotor DIY tahun 1999-2016	59
Gambar 4.6. Grafik Hasil Uji Normalitas.....	61

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Membangun masyarakat yang adil dan makmur suatu cita-cita yang luhur, tetapi juga suatu tantangan yang berat. Indonesia mempunyai jumlah penduduk yang besar dan sumber daya alam yang memadai, tetapi itu saja belum cukup untuk membangun bangsa dan negara yang sebesar ini perlu tindakan yang terarah dan terencana (Gilarso, 2004:331). Untuk mencapai dan menciptakan masyarakat yang sejahtera tersebut, dibutuhkan biaya-biaya yang cukup besar. Oleh karena itu sumber pembiayaan negara diantaranya adalah pajak. Pajak dipungut berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang menentukan orang-orang tertentu harus menyerahkan sebagian penguasaan terhadap sumber daya kepada pemerintah. Ketentuan perundang-undangan tersebut memuat kriteria yang dijadikan dasar untuk melakukan pemungutan pajak tersebut (Mansuri, 2000: 7).

Berdasarkan UU NO. 28 Tahun 2007 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan, pajak adalah kontribusi wajib kepada yang terutang oleh orang pribadi maupun badan yang bersifat memaksa yang berdasarkan undang-undang, dengan tidak menerima imbalan secara langsung yang di gunakan untuk kemakmuran rakyat secara besar-besarnya.

Otonomi pada tahun 1999 membawa dampak reformasi pada bidang perpajakan yakni memberikan perubahan terhadap sistem penerimaan pajak, yakni pajak pusat dan pajak daerah. Melalui Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, pemerintah pusat

mengalihkan beberapa pajak yang semula ditarik oleh pusat menjadi pajak daerah. Pajak pusat terdiri dari pajak penerimaan nilai (PPn), Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBm), pajak penghasilan (PPh), pajak migas, pertanian, kehutanan dan lain-lain. Sementara pajak daerah terbagi menjadi pajak provinsi dan pajak kabupaten/kota, pajak provinsi terdiri dari pajak kendaraan bermotor, pajak bea balik nama, pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak air permukaan dan pajak rokok. Pajak kabupaten/kota terdiri dari pajak reklame, pajak hotel, pajak hiburan, pajak restoran, pajak parkir dan lain-lain (UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah). Semua pajak diharapkan dapat menunjang penerimaan pendapatan asli daerah (PAD), setiap daerah otonom dalam hal ini provinsi dan kabupaten/kota di Indonesia memiliki potensi sumber daya yang bervariasi.

Demi berhasilnya usaha pembangunan baik pusat maupun daerah, negara mencari pembiayaannya dengan cara menarik pajak. Prinsip manfaat, salah satu tujuan kegiatan pemerintah pada masyarakat adalah menciptakan manfaat dapat dinikmati oleh seluruh warga negara, baik sebagai konsumen maupun produsen. Apabila manfaat yang diterima masyarakat/warga negara dirasakan besar, maka warga negara akan bersedia untuk membayar manfaat tersebut juga dalam jumlah yang besar, seperti seperti kewajiban masyarakat dalam pembayaran pajak kendaraan bermotor.

Menurut UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang disebut pajak kendaraan bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. 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.

Pajak kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sangat potensial. Dalam hal ini pemerintah daerah sangat berkepentingan untuk memperhatikan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang meningkat dengan pesat di masing-masing daerah. Sejalan dengan hal tersebut pemerintah daerah melihat peluang yang besar untuk menjadikan semua kendaraan bermotor yang dimiliki oleh wajib pajak untuk dijadikan sebagai objek pajak kendaraan bermotor, hal tersebut berkaitan dengan pengembangan dan perluasan dari fungsi *budgetair* yang menuntut pemerintah daerah untuk terus-menerus menggali sumber-sumber yang dimiliki dan dinilai berpotensi dalam menghasilkan pendapatan bagi daerah.

Objek pajak kendaraan bermotor adalah kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor sebagai alat angkut orang atau barang. Pemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah, kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, perwakilan lembaga internasional, dikecualikan dari pengenaan pajak kendaraan

bermotor. kemudian yang menjadi subyek pajak kendaraan bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor. Selanjutnya wajib pajak kendaraan bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor (Suparmoko, 2002:63).

Setiap daerah termasuk daerah setingkat provinsi yang memiliki sumber potensi pajak kendaraan bermotor akan berlomba-lomba untuk mengoptimalkan potensi tersebut. Penerimaan dari pajak kendaraan bermotor termasuk sumber utama PAD setiap daerah di luar potensi alam seperti tambang dan kekayaan alam lainnya. Pajak kendaraan bermotor besar kecilnya dipengaruhi banyak faktor diantaranya adalah jumlah kendaraan bermotor itu sendiri, jumlah penduduk (dengan asumsi jumlah penduduk berbanding lurus dengan jumlah kendaraan bermotor yang ada di daerah tertentu), Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sektor transportasi, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per kapita. Hal ini dibuktikan dari beberapa penelitian yang pernah dilakukan.

Penelitian Giovani (2014) di Provinsi Jawa Timur menghasilkan variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor Provinsi Jawa Timur adalah variabel jumlah kendaraan bermotor dan jumlah penduduk, sedangkan untuk variabel nilai tukar rupiah atau kurs tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur. Penelitian Fahmi Rizal (2016) di Jawa Tengah pada tahun 1999- 2013 menunjukkan hasil bahwa variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan

PKB, jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif tapi tidak signifikan terhadap penerimaan PKB, PDRB transportasi berpengaruh positif dan signifikan, sementara PDRB perkapita berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap penerimaan PKB.

Penelitian Ariasih, dkk (2011), meneliti mengenai Pengaruh Jumlah Penduduk dan PDRB per Kapita Terhadap Penerimaan PKB dan BBNKB serta Kemandirian Keuangan Daerah provinsi Bali Tahun 1991-2010. Hasil dari penelitian bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan jumlah penduduk dan PDRB per kapita terhadap penerimaan PKB dan BBNKB. Jumlah penduduk dan PDRB per kapita tidak berpengaruh langsung terhadap kemandirian keuangan daerah. Jumlah penduduk dan PDRB per kapita berpengaruh secara tidak langsung terhadap kemandirian keuangan daerah melalui penerimaan PKB dan BBNKB.

Penelitian Hasnuri (2014) melihat faktor-faktor yang mempengaruhi PKB di DIY pada tahun 2006 – 2013 yang menghasilkan kesimpulan jumlah kendaraan bermotor berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Jumlah Penduduk berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan daerah dengan pertumbuhan penduduk yang positif. Sehingga pada sektor transportasi mengalami peningkatan, khususnya pada permintaan jumlah kendaraan bermotor baik

yang beroda dua maupun roda empat di DIY yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. DIY juga merupakan kota pendidikan yang dipenuhi berbagai perguruan tinggi negeri (PTN) dan perguruan tinggi swasta (PTS) yang terkemuka. Keadaan tersebut menjadikan Yogyakarta sebagai tempat bagi calon mahasiswa dari berbagai daerah di tanah air untuk meneruskan sekolah di perguruan tinggi. Mahasiswa baru yang meneruskan studinya di Yogyakarta pada umumnya membawa sepeda motor dari daerah asalnya, tetapi tidak sedikit juga mahasiswa baru yang membeli kendaraannya di Yogyakarta. Penerimaan pajak kendaraan bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta setiap tahun mengalami peningkatan. Di karenakan dari pemerintah sendiri memberikan kemudahan kepada masyarakat dalam pembayaran kendaraan bermotor.

Penerimaan pajak kendaran bermotor di DIY setiap tahunnya meningkat, hal ini diantaranya karena setiap tahunnya jumlah kendaran bermotor di Yogyakarta meningkat, yaitu memiliki laju pertumbuhan sebesar 14%-15% setiap tahunnya. Jumlah kendaraan bermotor di DIY dan jumlah pendapatan dari Pajak kendaraan bermotor tumbuh dengan pesat. Berdasarkan dari data Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset DIY (DPPKUA DIY) yang ada dapat dilihat *trend* peningkatan tersebut dari tahun ke tahun. Berikut adalah data jumlah kendaraan bermotor dan besarnya pajak kendaraan bermotor di DIY dari tahun 2006 – 2013:

Tabel 1.1.
Jumlah Kendaraan Bermotor dan Pajak Kendaraan Bermotor DIY
Tahun 2006 - 2013

Tahun	Jumlah Kendaraan bermotor	Jumlah Pendapatan PKB
2006	862.510	Rp. 171.133.825.500
2007	921.909	Rp. 199.750.813.670
2008	1.023.423	Rp. 223.878.224.250
2009	1.059.481	Rp. 258.278.414.295
2010	1.120.907	Rp. 280.867.269.350
2011	1.211.257	Rp. 331.553.251.935
2012	1.270.236	Rp. 393.214.211.600
2013	1.396.967	Rp. 458.210.055.800

Sumber: (Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset DIY)

Berdasarkan Tabel 1.1. dapat diketahui jumlah kendaraan bermotor setiap tahun meningkat, dari tahun 2006 berjumlah 862.510 unit menjadi 1.396.967 unit pada tahun 2013. Atau meningkat 534.457 unit selama 7 tahun, dapat dikatakan rata-rata setiap tahun meningkat 76.351 unit setiap tahun. Begitu juga dengan peningkatan jumlah pendapatan dari PKB yaitu Rp. 171.133.825.500,- pada tahun 2006 menjadi Rp. 458.210.055.800,- pada tahun 2013. Naik sebanyak Rp.287.076.230.300,- dalam waktu 7 tahun, atau per tahun naik rata-rata Rp. 41.010.890.042,- . besarnya peningkatan pajak kendaraan bermotor dari tahun-ke tahun di DIY tidak terlepas dari perkembangan jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk yang naik, perkembangan PDRB per kapita atau pendapatan masyarakat sehingga daya beli naik serta perkembangan sektor transportasi yang memberikan peningkatan pada PDRB sektor transportasi.

Berdasarkan penelitian terdahulu, kondisi pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, perkembangan penduduk serta PDRB DIY baik PDRB perkapita maupun PDRB sektor transportasi, maka peneliti ingin melakukan penelitian masalah tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini berjudul “**Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di DIY Periode 1999 – 2016**”.

1.2. Rumusan masalah

Berdasarkan uraian di atas membuktikan besarnya potensi yang bisa di dapat oleh provinsi D.I. Yogyakarta dalam pungutan pajak kendaraan bermotor, dan perlu diketahui faktor apa saja yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor, maka rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016 ?
2. Bagaimana pengaruh jumlah kendaraan bermotor dalam penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016?
3. Bagaiman pengaruh PDRB sektor transportasi terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016?
4. Bagaimana pengaruh penerimaan PDRB perkapita terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas penelitian bertujuan untuk :

1. Mengetahui pengaruh jumlah penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016.
2. Mengetahui pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016.
3. Mengetahui pengaruh PDRB sektor transportasi provinsi terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016.
4. Mengetahui pengaruh PDRB perkapita terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di DIY Periode 1999 – 2016.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis

Menambah khasanah keilmuan serta sumber pustaka (referensi) dalam bidang pengembangan potensi Pajak Daerah, khususnya Pajak Kendaraan Bermotor. Hasil penelitian juga diharapkan dapat sebagai bahan informasi dan dapat dijadikan referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya tentang peningkatan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini bagi pemerintah DIY dapat sebagai bahan masukan dan evaluasi terutama bagi para pengambil keputusan untuk merumuskan kebijakan strategis untuk meningkatkan realisasi Pajak Kendaraan Bermotor. Bagimasyarakat umum, penelitian ini dapat sebagai

informasi tentang pentingnya kontribusi pajak terhadap pembangunan daerah sehingga masyarakat lebih sadar untuk membayar pajak.

1.5. Sistematika Penulisan

BABI PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang, rumusan masalah yang menjadi dasar penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan berupa laporan penelitian.

BAB II LANDASAN TEORI, KAJIAN PUSTAKA DAN HIPOTESIS

Bab ini menjelaskan teori tentang pajak, tujuan dan fungsi pajak, jenis pajak, teori tentang pajak kendaraan bermotor, dasar pengenaan, undang undang, cara pemungutan pajak, syarat pemungutan pajak, serta penetapan pajak kendaraan bermotor. Selain itu membahas penelitian-penelitian terdahulu yang dijadikan rujukan dan kerangka pemikiran teoritis dalam penelitian ini yang akhirnya mengerucut menjadi hipotesis penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian dan mengemukakan variabel penelitian, objek penelitian, metode pengumpulan data yang terdiri dari jenis data dan sumber data.

BAB VI HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang hasil analisis yang telah dibuat. Bab ini akan menjawab permasalahan yang diangkat berdasarkan hasil

pengolahan data dan landasan teori.

BAB V PENUTUP

Bab penutup berisi tentang kesimpulan sesuai dengan hasil pembahasan serta saran yang diharapkan berguna bagi pemerintah atau instansi yang terkait tentang faktor apa saja yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

2.1. Penelitian Terdahulu

Penelitian tentang pajak kendaraan bermotor diberbagai wilayah dan berbagai tahun telah banyak dilakukan. Penelitian dilakukan dengan berbagai variabel yang diasumsikan mampu mempengaruhi pajak kendaraan bermotor. Berbagai penelitian tersebut menjadi dasar pemikiran dan referensi empirik yang nendasari penelitian ini.

Penelitian pertama adalah penelitian yang dilakukan oleh Rizal (2016) yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 1999-2013”. Penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk, jumlah kendaraan bermotor, PDRB sektor transportasi dan PDRB perkapita terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Provinsi JawaTengah. Hail penelitian ini menunjukkan bahwa variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB, jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif tapi tidak signifikan terhadap penerimaan PKB, PDRB transportasi berpengaruh positif dan signifikan, sementara PDRB perkapita berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap penerimaan PKB.

Penelitian kedua adalah penelitian Giovani (2014) yang berjudul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jawa Timur”. Penelitian ini mempunyai tujuan untuk menguji

apakah faktor-faktor jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur, nilai kurs Rp terhadap US \$ serta jumlah penduduk Provinsi Jawa Timur, berpengaruh terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Provinsi Jawa Timur. Hasil penelitian menunjukkan variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor Provinsi Jawa Timur adalah variabel jumlah kendaraan bermotor dan jumlah penduduk, sedangkan untuk variabel nilai tukar rupiah atau kurs tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur.

Penelitian ketiga adalah penelitian yang dilakukan oleh Hasnuri (2014) yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Daerah Istimewa Yogyakarta (Studi Kasus Kab/Kota Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2006-2013)”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh jumlah kendaraan bermotor, Jumlah Penduduk dan Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di DIY. Hasil penelitian menunjukkan jumlah kendaraan bermotor berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Jumlah Penduduk berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Penelitian keempat yang dilakukan oleh Utami (2014) yang berjudul

“Analisis Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya Serta Kontribusinya Terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Provinsi Jawa Tengah”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk, dan PDRB sektor transportasi terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di Provinsi Jawa Tengah, serta kebijakan- kebijakan yang dapat diterapkan untuk meningkatkan pajak kendaraan bermotor. Hasil penelitian menunjukkan jumlah penduduk berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap penerimaan PKB, sedangkan jumlah kendaraan bermotor dan PDRB sektor transportasi menunjukkan hubungan yang positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB. Strategi yang dapat digunakan pemerintah guna meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor berdasarkan analisis SWOT yaitu dengan menerapkan pembenahan pengelolaan pajak kendaraan bermotor baik dari sisi SDM, birokrasi, pelayanan, sosialisasi, peningkatan teknologi, maupun perbaikan fasilitas penunjang keamanan berlalulintas.

Penelitian kelima yang dilakukan Iswandi (2014) yang berjudul “Analisis Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Provinsi Kalimantan Barat”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan pajak kendaraan bermotor dan menganalisis pengaruh jumlah kendaraan bermotor, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita dan pertumbuhan penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor Provinsi Kalimantan Barat tahun 2008 sampai dengan 2012 serta upaya-upaya yang dilakukan Dispenda untuk meningkatkan penerimaan pajak kendaraan

bermotor Provinsi Kalimantan Barat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif dan signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita dan pertumbuhan penduduk berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor (PKB).

Penelitian keenam yang dilakukan oleh Yanti (2014) yang berjudul “Analisis Efektifitas dan Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Sumatera Barat”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas dan faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Sumatera Barat. Data yang digunakan penelitian adalah data sekunder 2007-2011. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa jumlah kendaraan dan penduduk mempengaruhi pendapatan pajak kendaraan bermotor, sedangkan pertumbuhan ekonomi tidak mempengaruhi pendapatan Pajak Kendaraan di Sumatera Barat. Oleh karena itu, Dinas Pengelola Keuangan Daerah (DPKD) dapat mempertimbangkan jumlah kendaraan dan jumlah penduduk dalam menetapkan kebijakan pajak kendaraan bermotor. Di samping meningkatkan pendapatan dari pajak kendaraan bermotor, DPKD dapat meningkatkan pelayanan diproses pembayaran pajak kendaraan bermotor dan meningkatkan sosialisasi kewajiban membayar pajak.

Berdasarkan penelitian-penelitian di atas, dapat ditampilkan secara tabel untuk membandingkannya. Berikut adalah tabel perbandingan penelitian terdahulu:

Tabel 2.1. Tabel Penelitian Terdahulu

No	Nama/Tahun	Judul Penelitian	Variabel	Analisis	Hasil
1	Fahmi Rizal (2016)	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 1999-2013.	<ul style="list-style-type: none"> • jumlah penduduk • jumlah kendaraan bermotor • PDRB transportasi • PDRB perkapita • penerimaan PKB 	Analisis Regresi Linear Berganda	Variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB, jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif tapi tidak signifikan terhadap penerimaan PKB, PDRB transportasi berpengaruh positif dan signifikan, sementara PDRB perkapita berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap penerimaan PKB
2	Dinda Rezki Giovani (2014)	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jawa Timur.	<ul style="list-style-type: none"> • jumlah kendaraan bermotor • jumlah penduduk • nilai tukar rupiah • pajak kendaraan bermotor 	Analisis Regresi Linear Berganda	Variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor Provinsi Jawa Timur adalah variabel jumlah kendaraan bermotor dan jumlah penduduk, sedangkan untuk variabel nilai tukar rupiah atau kurs tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur.
3	Zulfah Dwi Hasnuri (2014)	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak	<ul style="list-style-type: none"> • Penerimaan Pajak Kendaraan • jumlah kendaraan bermotor • Jumlah Penduduk 	Analisis Regresi Data Panel	Jumlah kendaraan bermotor berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Jumlah Penduduk berpengaruh secara positif dan signifikan

No	Nama/Tahun	Judul Penelitian	Variabel	Analisis	Hasil
		Kendaraan Bermotor Di Daerah Istimewa Yogyakarta (Studi Kasus Kab/Kota Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2006-2013)	<ul style="list-style-type: none"> Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) 		terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor
4	Ayu Triani Utami (2014)	Analisis Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya Serta Kontribusinya Terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Provinsi Jawa Tengah.	<ul style="list-style-type: none"> penerimaan PKB jumlah kendaraan bermotor PDRB sektor transportasi Jumlah penduduk 	Analisis Regresi Linear Berganda dan Analisis SWOT	Jumlah penduduk berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap penerimaan PKB, sedangkan jumlah kendaraan bermotor dan PDRB sektor transportasi menunjukkan hubungan yang positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB. Strategi yang dapat digunakan pemerintah guna meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor berdasarkan analisis SWOT yaitu dengan menerapkan pembenahan pengelolaan pajak kendaraan bermotor baik dari sisi SDM, birokrasi, pelayanan, sosialisasi, peningkatan teknologi, maupun perbaikan fasilitas penunjang keamanan berlalulintas.
5	Riwisa Iswandi (2014)	Analisis Pajak Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita 	Analisis Regresi	Jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif dan signifikan terhadap pajak kendaraan

No	Nama/Tahun	Judul Penelitian	Variabel	Analisis	Hasil
		Bermotor (PKB) Provinsi Kalimantan Barat	<ul style="list-style-type: none"> • pertumbuhan penduduk • penerimaan pajak kendaraan bermotor 	Linear Berganda	bermotor, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita dan pertumbuhan penduduk berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor (PKB)
6	Febri Yanti (2014)	Analisis Efektifitas dan Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Sumatera Barat	<ul style="list-style-type: none"> • pertumbuhan ekonomi • penduduk • pendapatan pajak kendaraan bermotor • Jumlah kendaraan bermotor 	Analisis Regresi Linear Berganda	Jumlah kendaraan dan penduduk mempengaruhi pendapatan pajak kendaraan bermotor, sedangkan pertumbuhan ekonomi tidak mempengaruhi pendapatan Pajak Kendaraan di Sumatera Barat. Oleh karena itu, Dinas Pengelola Keuangan Daerah (DPKD) dapat mempertimbangkan jumlah kendaraan dan jumlah penduduk dalam menetapkan kebijakan pajak kendaraan bermotor. Di samping meningkatkan pendapatan dari pajak kendaraan bermotor, DPKD dapat meningkatkan pelayanan diproses pembayaran pajak kendaraan bermotor dan meningkatkan sosialisasi kewajiban membayar pajak.

Sumber: Dirangkum dari berbagai dokumen penelitian, 2017.

Berdasarkan Tabel di atas, peneliti menyeleksi beberapa variabel yang dirasa mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan dan akan dibuktikan pada wilayah DIY untuk periode 1999 sampai 2016. Oleh karena itu dalam konteks DIY variabel yang diambil untuk diuji pengaruhnya terhadap Pajak Kendaraan Bermotor adalah Jumlah Kendaraan, Jumlah Penduduk, PDRB Transportasi dan PDRB per kapita. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah wilayahnya dan juga periodenya yaitu periode 1999 sampai 2016 (18 tahun).

2.2. Landasan Teori

2.2.1. Otonomi Daerah

Otonomi daerah atau desentralisasi berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Daerah otonom, selanjutnya disebut daerah, adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Otonomi daerah adalah hak penduduk yang tinggal dalam suatu daerah untuk mengatur, mengurus, mengendalikan dan mengembangkan

urusannya sendiri dengan menghormati peraturan perundangan yang berlaku (Nurcholis, 2007:30).

Tujuan utama penyelenggaraan otonomi daerah menurut Mardiasmo (2002: 46) adalah untuk meningkatkan pelayanan publik dan memajukan perekonomian daerah. Pada dasarnya terkandung tiga misi utama pelaksanaan otonomi daerah yaitu: (1) meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan publik dan kesejahteraan masyarakat, (2) menciptakan efisiensi dan efektivitas pengelolaan sumber daya daerah, dan (3) memberdayakan dan menciptakan ruang bagi masyarakat untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan.

Prinsip otonomi daerah menggunakan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam arti daerah diberikan kewenangan mengurus dan mengatur semua urusan pemerintahan di luar yang menjadi urusan pemerintah yang ditetapkan dalam undang-undang. Daerah memiliki kewenangan membuat kebijakan daerah untuk memberi pelayanan, peningkatan peranserta, prakarsa, dan pemberdayaan masyarakat yang bertujuan pada peningkatan kesejahteraan rakyat (HAW. Widjaja, 2007:133).

Untuk mendukung penyelenggaraan otonomi daerah diperlukan otonomi yang luas, nyata, dan bertanggung jawab di daerah secara proporsional dan berkeadilan, jauh dari praktik-praktik korupsi, kolusi, nepotisme serta adanya perimbangan antara keuangan pemerintah pusat dan daerah (HAW. Widjaja, 2007:7-8). Dengan demikian prinsip otonomi daerah menurut Rozali (2007:5) adalah sebagai berikut:

1. Prinsip Otonomi Luas, yaitu kepala daerah diberikan tugas, wewenang, hak, dan kewajiban untuk menangani urusan pemerintahan yang tidak ditangani oleh pemerintah pusat sehingga isi otonomi yang dimiliki oleh suatu daerah memiliki banyak ragam dan jenisnya. Di samping itu, daerah diberikan keleluasaan untuk menangani urusan pemerintahan yang diserahkan itu, dalam rangka mewujudkan tujuan dibentuknya suatu daerah, dan tujuan pemberian otonomi daerah itu sendiri terutama dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat, sesuai dengan potensi dan karakteristik masing-masing daerah.
2. Prinsip Otonomi Nyata, yaitu suatu tugas, wewenang dan kewajiban untuk menangani urusan pemerintahan yang senyatanya telah ada dan berpotensi untuk tumbuh dan berkembang sesuai dengan potensi dan karakteristik daerah masing-masing.
3. Prinsip Otonomi yang Bertanggungjawab, yaitu otonomi yang dalam penyelenggaraannya harus benar-benar sejalan dengan tujuan pemberian otonomi yang pada dasarnya untuk memberdayakan daerah, termasuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Kewenangan pemerintah pusat adalah semua kewenangan pemerintahan sebagai akibat pelimpahan dari rakyat. Namun pemerintahan harus diselenggarakan secara desentralisasi maka sebagian kewenangan tersebut harus diserahkan kepada daerah. Dengan demikian pemerintah pusat hanya memiliki kewenangan 6 (enam) bidang urusan pemerintahan. Sedangkan kewenangan selain 6 (enam) bidang itu

menjadi kewenangan daerah provinsi dan kabupaten/kota. Kewenangan yang dipegang pusat adalah kewenangan yang bersifat nasional. Sedangkan kewenangan yang diserahkan kepada daerah adalah kewenangan yang bersifat lokalitas (merupakan kepentingan dan kebutuhan masyarakat setempat). Daerah diberi kebebasan untuk menemukan kewenangan yang bersifat lokalitas tersebut menurut prakarsanya sendiri (Nurcholis, 2007: 160-161)

Dalam asas dekonsentrasi yang diserahkan adalah wewenang administrasi/implementasi kebijakan sedangkan wewenang politiknya tetap menjadi kewenangan pusat. Karena diserahkan kepada gubernur selaku wakil pemerintah pusat hanyalah kewenangan administrasi, maka terjadi hubungan hirarki antara pemerintah pusat dengan wilayah administrasi. Dengan demikian wilayah administrasi provinsi adalah bawahan/subordinat pemerintah pusat dan posisinya tergantung pada pemerintah pusat. Disamping itu juga menganut asas desentralisasi, maka provinsi menjadi daerah otonom (*local self government*). Implikasi struktural dari diterapkannya asas dekonsentrasi dan sekaligus desentralisasi membuat provinsi menjadi wilayah administrasi sekaligus daerah otonom (Nurcholis, 2007: 169).

Melalui Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, pemerintah pusat mengalihkan beberapa pajak yang semula ditarik oleh pusat menjadi pajak daerah. Pajak pusat terdiri dari pajak penerimaan nilai (PPn), Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBm), pajak

penghasilan (PPh), pajak migas, pertanian, kehutanan dan lain-lain. Sementara pajak daerah terbagi menjadi pajak provinsi dan pajak kabupaten/kota, pajak provinsi terdiri dari pajak kendaraan bermotor, pajak bea balik nama, pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak air permukaan dan pajak rokok. Pajak kabupaten/kota terdiri dari pajak reklame, pajak hotel, pajak hiburan, pajak restoran, pajak parkir dan lain-lain (UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah). Semua pajak diharapkan dapat menunjang penerimaan pendapatan asli daerah (PAD), setiap daerah otonom dalam hal ini provinsi dan kabupaten/kota di Indonesia memiliki potensi sumber daya yang bervariasi.

2.2.2. Pajak

2.2.2.1. Pengertian Pajak

Pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara (peralihan kas ke sektor pemerintah berdasarkan Undang-Undang) dapat dipaksakan dengan tiada mendapat jasa timbal (tegen prestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan digunakan untuk membiayai pengeluaran umum (Soemitro, 1990:5). Waluyo (2007:2) menyebutkan pajak adalah iuran masyarakat kepada Negara (yang dapat dipaksakan) yang terutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk dan yang gunanya adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubung tugas Negara untuk menyelenggarakan pemerintahan.

Pengertian pajak menurut UU NO. 28 Tahun 2007 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan Pasal 1 ayat (1), yaitu: “Pajak adalah kontribusi wajib kepada negara yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan negara bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Dari beberapa definisi mengenai pajak tersebut, dapat diambil beberapa ciri atau karakteristik dari pajak, yaitu:

1. Pemungutan pajak didasarkan pada undang-undang atau peraturan pelaksanaannya.
2. Tidak adanya balas jasa langsung terhadap pembayaran pajak.
3. Pemungutan pajaknya dapat dilakukan oleh pemerintah pusat maupun daerah dan disebut pajak pusat dan pajak daerah.
4. Hasil dari pendapatan pajak digunakan untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran pemerintah, baik pengeluaran rutin maupun pengeluaran pembangunan, dan apabila terdapat kelebihan maka sisanya digunakan untuk *public investment*.

2.2.2.2. Fungsi Pajak

Pajak memiliki beberapa fungsi dalam kehidupan Negara dan masyarakat. Menurut Resmi (2013:3) fungsi pajak dapat dibagi menjadi 2 yaitu:

1. Fungsi *Budgetair* (Sumber Keuangan Negara)

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

2. Fungsi *Regularend* (Pengatur)

Pajak mempunyai fungsi pengatur, artinya pajak sebagai alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijakan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi, serta mencapai tujuan-tujuan tertentu di luar bidang keuangan.

Selain itu, fungsi pajak Menurut Waluyo (2007:6) ada dua fungsi pajak yaitu:

1. Fungsi Penerimaan (*Budgeteir*)

Pajak berfungsi sebagai sumber dana yang diperuntukan bagi pembiayaan pengeluaran-pengeluaran pemerintah. Sebagai contoh yaitu dimasukkannya pajak dalam APBN sebagai penerimaan dalam negeri.

2. Fungsi Mengatur (*Reguler*)

Pajak berfungsi sebagai alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijakan dibidang sosial dan ekonomi. Sebagai contoh yaitu dikenakan pajak yang lebih tinggi terhadap minuman keras, dapat ditekan. Demikian pula terhadap barang mewah.

2.2.2.3. Jenis Penggolongan Pajak

Pajak menurut Resmi (2013:43) dapat dikelompokkan ke dalam golongan sebagai berikut:

1. Menurut sifatnya

- a. Pajak Subjektif, yaitu pajak yang erat kaitannya atau hubungannya dengan subyek pajak atau yang dikenakan pajak dan besarnya dipengaruhi oleh keadaan Wajib Pajak. Pajak ini disebut pajak langsung (jadi langsung dikenakan pada subyeknya). Dimulai dengan menetapkan orangnya, baru kemudian dicari syarat-syarat objektifnya. Contoh: Pajak Penghasilan.
- b. Pajak Objektif, yaitu pajak yang erat hubungannya dengan obyek pajak, yang selain dari pada benda dapat pula berupa keadaan, perbuatan atau peristiwa yang menyebabkan timbulnya kewajiban membayar. Besarnya tidak ditentukan oleh keadaan Wajib Pajak. Pajak ini disebut pajak tidak langsung karena tidak langsung pada subyeknya. Dimulai dengan objeknya, seperti keadaan, peristiwa, perbuatan dan lain-lain, baru kemudian dicari orangnya yang harus membayar pajaknya, yaitu subyeknya. Contoh: Pajak Pertambahan Nilai

2. Menurut Pembebanannya

- a. Pajak Langsung, yaitu pajak yang langsung dibayar atau dipikul oleh wajib pajak yang bersangkutan dan pajak ini langsung dipungut pemerintah dari wajib pajak, tidak dapat dilimpahkan kepada orang lain serta dipungut secara berkala (periodik). Contoh: PPh, PBB.

- b. Pajak Tidak Langsung, yaitu pajak yang langsung dipungut kalau ada suatu peristiwa atau perbuatan tertentu, seperti penggerakan barang tidak bergerak, pembuatan akte, dan lain-lain dan pembayar pajak dapat melimpahkan beban pajaknya kepada pihak lain serta pajak ini tidak mempergunakan surat ketetapan pajak.
Contoh: PPN dan PPnBM, Bea Materai.

3. Menurut kewenangannya

- a. Pajak Pusat, yaitu pajak yang wewenang pemungutannya atau dikelola oleh Pemerintah Pusat dan hasilnya dipergunakan untuk membiayai pengeluaran rutin Negara dan pembangunan (APBN).
Contoh: PPh, PPN dan PPnBM, PBB, Bea Materai.
- b. Pajak Daerah, yaitu pajak yang wewenang pemungutannya atau dikelola oleh Pemerintah Daerah (baik Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kabupaten/ Kota) dan hasilnya dipergunakan untuk membiayai pengeluaran rutin dan pembangunan daerah (APBD).
Contoh: Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Reklame, Pajak Kendaraan Bermotor.

2.2.2.4. Sistem Pemungutan Pajak

Menurut Mardiasmo (2013:7), terdapat 3 macam sistem pemungutan pajak, yakni sebagai berikut:

1. *Official Assessment System*

Official assessment system adalah sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada pemerintah (*fiskus*) untuk menentukan besarnya pajak

yang terutang. Ciri-cirinya adalah wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang berada pada pemerintah(*fiskus*), Wajib Pajak (WP) bersifat pasif dan Utang pajak timbul setelah dikeluarkan surat ketetapan pajak oleh pemerintah(*fiskus*).

2. *Self Assessment System*

Self assessment system adalah sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada Wajib Pajak (WP) untuk menghitung, membayar, dan melaporkan sendiri besarnya pajak yang harus dibayar. Ciri-cirinya: Wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang ada pada Wajib Pajak (WP) sendiri dan Wajib Pajak (WP) aktif mulai dari menghitung, menyetor dan melaporkan sendiri pajak terutang. Pemerintah (*fiskus*) tidak ikut campur dan hanya mengawasi.

3. *Withholding System*

Withholding system adalah sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada pihak ketiga untuk memotong atau memungut besarnya pajak yang terutang oleh Wajib Pajak (WP). Ciri-cirinya adalah wewenang menentukan besarnya pajak yang terutang ada pada pihak ketiga, pihak selain pemerintah (*fiskus*) dan Wajib Pajak (WP).

2.2.2.5. **Syarat Pemungutan Pajak**

Agar pemungutan pajak tidak menimbulkan hambatan atau perlawanan, maka pemungutan pajak harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut (Mardiasmo, 2013:2).

1. Pemungutan pajak harus adil (syarat keadilan)

Sesuai dengan tujuan hukum, yakni mencapai keadilan, undang-undang dan pelaksanaan pemungutan harus adil. Adil dalam perundang-undangan diantaranya pengenaan pajak secara umum dan merata, serta di sesuaikan dengan kemampuan masing-masing. Sedang adil dalam pelaksanaannya yakni dengan memberikan hak bagi Wajib Pajak untuk mengajukan banding kepada majelis pertimbangan pajak jika terjadi perbedaan pendapat atau keberatan.

2. Pemungutan pajak harus berdasarkan Undang-Undang (syarat yuridis).

Di Indonesia, pajak diatur dalam UUD 1945 pasal 23 ayat 2. Hal ini memberikan jaminan hukum untuk menyatakan keadilan, baik bagi Negara maupun warganya. Kemudian diturunkan pada Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan menteri, Keputusan Menteri sampai pada peraturan daerah.

3. Tidak mengganggu perekonomian (syarat ekonomis)

Pemungutan tidak boleh mengganggu kelancaran kegiatan produksi maupun perdagangan, sehingga tidak menimbulkan kelesuan perekonomian masyarakat.

4. Pemungutan pajak harus efisien (syarat ekonomis)

Sesuai fungsi budgetair, biaya pemungutan pajak harus dapat ditekan sehingga lebih rendah dari hasil pemungutannya.

5. Sistem pemungutan pajak harus sederhana

Sistem pemungutan yang sederhana akan memudahkan dan mendorong masyarakat dalam memenuhi kewajiban perpajakannya. Syarat ini telah di penuhi oleh Undang-Undang perpajakan yang baru.

2.2.2.6. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

Undang-undang No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah mendefinisikan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) adalah pajak atas kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan Bermotor adalah Semua kendaraan beroda dua atau lebih 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 berat yang bergerak.

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan salah satu jenis pajak daerah. Sebagai salah satu jenis pajak daerah, pajak ini menganut sistem bagi hasil antara Pemerintah Kabupaten/Kota menerima bagi hasil PKB sebesar 30%, sedangkan Pemerintah Provinsi menerima 70%. Hasil penerimaan PKB tersebut, paling sedikit 10% (sepuluh persen) termasuk yang dibagi hasilkan kepada Kabupaten/Kota, dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan modal dan sarana transportasi umum. Subjek PKB adalah orang pribadi, badan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, TNI, dan Polri yang memiliki dan/atau menguasai kendaraan bermotor.

Kepemilikan adalah hubungan hukum antara orang pribadi atau badan dengan kendaraan bermotor yang namanya tercantum di dalam bukti kepemilikan atau dokumen sah termasuk Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB). Sedangkan penguasaan adalah penggunaan dan atau penguasaan fisik kendaraan bermotor oleh pribadi atau badan dengan bukti penguasaan yang sah menurut ketentuan perundangan yang berlaku. Yang bertanggungjawab terhadap pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor adalah:

1. Orang yang bersangkutan, yaitu sebagai pemilik sesuai dengan hak kepemilikannya.
2. Orang atau badan yang memperoleh kuasa dari pemilik kendaraan bermotor.
3. Ahli waris yaitu orang atau badan yang ditunjuk dengan surat wasiat atau yang ditetapkan sebagai ahli waris berdasarkan kesepakatan dan atas putusan pengadilan.

Objek PKB adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor tidak termasuk kepentingan dan/penguasaan kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar seperti *bulldozer*, *excavator*, *loader*, dan lain-lain, yang tidak digunakan sebagai alat angkut orang dan/atau barang di jalan umum.

Wajib Pajak baik perorangan atau badan yang menerima penyerahan kendaraan bermotor yang jumlah pajaknya sebagian atau seluruhnya belum dilunasi oleh pemilik lama, maka pihak yang menerima penyerahan tersebut juga bertanggung jawab terhadap pelunasan. Masa Pajak

adalah 12 (dua belas) bulan berturut-turut yang merupakan tahun pajak terhitung sejak tanggal pendaftaran. Pajak Kendaraan Bermotor yang karena suatu hal dan hal lain masa pajaknya tidak sampai 12 (dua belas) bulan, maka dapat dilakukan restitusi.

Dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dihitung dari perkalian dua unsur yaitu Nilai Jual Kendaraan Bermotor dan Bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Sehingga penetapan pajak kendaraan bermotor adalah :

$1,5\% \times \text{bobot} \times \text{Nilai Jual Kendaraan Bermotor}$

Tarif PKB ditetapkan sebesar:

1. Sebesar 1,5 % (satu koma lima persen) untuk kepemilikan pertama kendaraan bermotor pribadi dan badan;
2. Sebesar 1,0 % (satu koma nol persen) untuk kendaraan bermotor angkutan umum;
3. Sebesar 0,5 % (nol koma lima persen) untuk kendaraan bermotor ambulans, pemadam kebakaran, sosial keagamaan, lembaga sosial dan keagamaan, Instansi Pemerintah (Pemerintah, TNI/POLRI, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota);
4. Sebesar 0,2 % (nol koma dua persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Dalam Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Tata Cara Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor adalah:

1. Pajak dipungut berdasarkan penetapan Kepala Daerah dan dibayar sendiri oleh wajib pajak.
2. Wajib pajak memenuhi kewajiban pajak yang dipungut dengan menggunakan Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD) atau Dokumen lain yang disamakan.
3. Wajib pajak memenuhi kewajiban pajak yang dibayar sendiri dengan menggunakan Surat Pemberitahuan Pajak Daerah (SPPD), Surat Ketetapan Pajak Daerah Kurang Bayar (SKPDKB) dan atau Surat Ketetapan Pajak Daerah Kurang Bayar Tambahan (SKPDKBT).
4. Terhadap Wajib Pajak Tersebut dapat diterbitkan Surat Tagihan Pajak Daerah (STPD), Surat Keputusan Pembetulan, Surat Keputusan Keberatan dan Putusan Banding sebagai dasar Pemungutan dan Penyetoran Pajak.

2.2.3. Jumlah Penduduk

BPS dalam Statistik Indonesia (2013) menerangkan penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan untuk menetap. Penduduk yang berada atau tinggal dalam suatu daerah harus mengikuti peraturan daerah tersebut termasuk dalam hal peraturan pembayaran pajak yang digunakan untuk menopang

pembangunan daerah mereka tinggal. Data jumlah penduduk diukur dalam satuan orang.

Sensus Penduduk tahun 2010, BPS melakukan pencacahan penduduk menggunakan konsep “*de jure*” atau konsep “dimana seseorang biasanya menetap/bertempat tinggal” (*usual residence*) dan konsep “*de facto*” atau konsep “dimana seseorang berada pada saat pencacahan”. Untuk penduduk yang bertempat tinggal tetap, dicacah dimana mereka biasanya bertempat tinggal. Penduduk yang sedang bepergian 6 bulan atau lebih, atau yang telah berada pada suatu tempat tinggal selama 6 bulan atau lebih, dicacah dimana mereka tinggal pada saat pencacahan. Penduduk yang menempati rumah kontrak/sewa (tahunan/bulanan) dianggap sebagai penduduk yang bertempat tinggal tetap (BPS, 2010: 1).

Penduduk berperan dalam perekonomian, sesuai asumsi klasik yang menyatakan bahwa jumlah penduduk mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Halim (2001:54) mengatakan bahwa besarnya pendapatan dapat dipengaruhi oleh jumlah penduduk, semakin tinggi pendapatan seseorang maka akan semakin tinggi pula kemampuan seseorang untuk membayar (*ability to pay*) berbagai pungutan yang ditetapkan pemerintah.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Rizal (2016), Giovani (2014), Hasnuri (2014), Iswandi (2014) dan Yanti (2014) yang menyatakan dalam penerimaan pajak kendaraan bermotor, jumlah penduduk dan atau pertumbuhan penduduk disuatu wilayah berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Hal ini dapat

dimengerti semakin besar jumlah penduduk kebutuhan akan kendaraan bermotor juga meningkat dan mau tidak mau pemilik atau pengguna kendaraan tersebut terbebani oleh pajak kendaraan bermotor.

2.2.4. Jumlah Kendaraan Bermotor

Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) mendefinisikan kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang mempergunakan tenaga mesin sebagai intinya untuk bergerak atau berjalan, kendaraan ini biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang dan barang atau sebagai alat transportasi akan tetapi kendaraan tersebut bukan yang berjalan di atas rel seperti kereta api. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan. Jenis- jenis kendaraan bermotor dapat bermacam-macam, mulai dari mobil, bus, sepeda motor, kendaraan *off-road*, truk ringan, sampai truk berat. Klasifikasi kendaraan bermotor ini bervariasi tergantung masing-masing negara. Data jumlah kendaraan bermotor diukur dalam satuan unit.

Jumlah kendaraan bermotor akan mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor secara langsung. Semakin banyak jumlah kendaraan bermotor, bisanya akan meningkatkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini terbukti dari banyak penelitian, seperti dalam penelitian yang dilakukan oleh Rizal (2016), Giovani (2014), Hasnuri (2014), Utami (2014), Iswandi (2014) dan Yanti (2014) yang menyatakan dalam penerimaan

pajak kendaraan bermotor, jumlah kendaraan bermotor disuatu wilayah berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Hal ini dapat dimengerti semakin besar jumlah kendaraan bermotor akan meningkatkan obyek pajak kendaraan bermotor. Dengan besarnya obyek pajak kendaraan bermotor akan meningkatkan penerimaan daerah dari pajak kendaraan karena pajak akan dipungut setiap tahunnya

2.2.5. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan hasil penjumlahan dari seluruh nilai tambah (*value added*) produksi barang dan jasa dari seluruh kegiatan perekonomian di suatu wilayah pada suatu periode waktu tertentu tanpa memperhatikan apakah faktor produksinya berasal dari atau dimiliki oleh penduduk daerah tersebut. PDRB dihitung atas dasar harga berlaku dan atas harga konstan. PDRB atas dasar harga berlaku (nominal) atau *at current nominal prices* yang menunjukkan kemampuan sumber daya ekonomi suatu wilayah yang menghasilkan output pada suatu periode yang dinilai atas dasar harga berlaku. PDRB atas dasar harga berlaku digunakan untuk melihat struktur perekonomian atau peranan setiap sektor dan gambaran perekonomian pada tahun berjalan. PDRB atas dasar harga konstan atau *at constan prices* digunakan untuk melihat pertumbuhan ekonomi suatu wilayah baik secara keseluruhan maupun sektoral.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu daerah

dalam suatu periode tertentu, baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan. PDRB pada dasarnya merupakan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu daerah tertentu, atau merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi pada suatu daerah (BPS, 2013:2).

2.2.5.1. PDRB Sektor Transportasi

Salah satu pembagian PDRB secara sektoral adalah sektor transportasi dan komunikasi. Untuk transportasi, PDRB transportasi dan komunikasi ini mencakup kegiatan pengangkutan umum untuk barang dan penumpang, baik melalui darat, laut, sungai, danau maupun udara serta jasa penunjang angkutan dan komunikasi. Pembagian sektor transportasi ini adalah sebagai berikut:

1. Angkutan Kereta Api

Nilai Tambah Bruto (NTB) atas dasar harga berlaku dihitung berdasarkan data yang diperoleh dari laporan tahunan PT. Kereta Api Indonesia. NTB atas dasar harga konstan 2000 dihitung dengan cara *ekstrapolasi* dengan menggunakan indeks produksi gabungan tertimbang penumpang dan barang yang diangkut.

2. Angkutan Jalan Raya

Sub sektor ini mencakup kegiatan pengangkutan barang dan penumpang yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum baik bermotor maupun yang tidak bermotor, seperti bus, truk, taksi, becak dan sebagainya. Perkiraan NTB atas dasar harga berlaku didasarkan pada

jumlah armada angkutan umum barang dan penumpang wajib uji yang dilakukan oleh Dinas Lalu-Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ). Sedangkan data kendaraan tidak bermotor diperoleh dari Dinas Pendapatan Daerah, serta berbagai survei.

3. Angkutan Laut

Kegiatan sub sektor angkutan laut meliputi kegiatan pengangkutan penumpang dan barang dengan kapal yang diusahakan oleh perusahaan pelayaran milik nasional maupun asing baik melayani trayek dalam negeri maupun internasional. Output atas dasar harga berlaku diperoleh dengan cara mengalikan antara jumlah penumpang dan barang yang diangkut dengan masing-masing rata-rata tarif per penumpang dan rata-rata tarif per ton barang. NTB atas dasar harga konstan 2000 dihitung dengan cara *ekstrapolasi* dengan menggunakan indeks gabungan tertimbang jumlah penumpang dan barang yang dimuat.

4. Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sub sektor ini mencakup semua kegiatan pengangkutan barang dan penumpang dengan menggunakan kapal/ perahu baik bermotor maupun tidak bermotor di sungai dan danau yang sifatnya melayani kepentingan umum. Output diperoleh berdasarkan hasil perkalian antara jumlah barang dan penumpang yang diangkut dengan rata-rata tarif per ton barang dan rata-rata tarif penumpang.

5. Angkutan Udara

Sub sektor ini mencakup kegiatan pengangkutan penumpang dan barang yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan milik nasional dan asing, baik penerbangan dalam negeri maupun internasional. NTB di hitung dengan pendekatan produksi yaitu output dikurangi biaya antara. Nilai output dan biaya antara diperoleh dari hasil survei khusus yang dilakukan BPS. Adapun NTB atas dasar harga konstan 2000 dihitung menggunakan pendekatan *revaluasi*.

6. Jasa Penunjang Angkutan

Sub sektor meliputi kegiatan pemberian jasa dan penyediaan fasilitas yang sifatnya menunjang dan berkaitan dengan kegiatan pengangkutan. Kegiatan tersebut seperti terminal dan parkir, keagenan barang dan penumpang, ekspedisi, bongkar muat, penyimpanan dan pergudangan serta jasa penunjang lainnya. NTB atas dasar harga berlaku dihitung dengan pendekatan produksi yaitu nilai output dikurangi biaya antara. Nilai output dan biaya antara diperoleh dari hasil survei khusus yang dilakukan BPS. Sedangkan NTB atas dasar harga konstan 2000 dihitung dengan menggunakan metode *deflasi*, sebagai deflatornya adalah indeks harga konsumen komponen transportasi.

PDRB transportasi dapat mempengaruhi besarnya penerimaan pajak kendaraan bermotor, karena merupakan hasil penjumlahan dari seluruh nilai tambah (*value added*) produksi barang dan jasa dari seluruh kegiatan perekonomian di suatu wilayah. Hal ini berarti PDRB transportasi yang tinggi akan meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Hal

ini dibuktikan dari hasil penelitian Rizal (2016), Hasnuri (2014) dan Utami (2014) yang menunjukkan bahwa PDRB transportasi mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap peningkatan penerimaan PKB di suatu wilayah.

2.2.5.2. PDRB per Kapita

Produk domestik regional bruto (PDRB) merupakan jumlah nilai produk barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit produksi di dalam suatu wilayah atau daerah pada periode tertentu (biasanya satu tahun) tanpa memperhitungkan kepemilikan dan PDRB perkapita adalah hasil pembagian PDRB dengan jumlah penduduk pertengahan tahun (BPS, 2013: 2). PDRB perkapita adalah nilai dari hasil pembagian PDRB dengan jumlah penduduk pertengahan tahun, dalam arti bahwa semakin tinggi jumlah penduduk akan semakin kecil besaran PDRB perkapita daerah tersebut. Semakin tinggi PDRB perkapita suatu daerah, semakin baik tingkat perekonomian daerah tersebut walaupun ukuran ini belum mencakup faktor kesenjangan pendapatan antar penduduk.

Pendapatan per kapita adalah besarnya pendapatan rata-rata penduduk di suatu negara atau wilayah. Pendapatan per kapita didapatkan dari hasil pembagian pendapatan suatu negara atau wilayah dengan jumlah penduduk di wilayah tersebut dan dapat merefleksikan PDRB per kapita. Pendapatan per kapita sering digunakan sebagai tolok ukur kemakmuran dan tingkat pembangunan sebuah negara dan wilayah; semakin besar pendapatan per kapitanya, semakin makmur negara atau wilayah tersebut.

Secara teoritis jumlah penduduk dan PDRB per kapita dapat mempengaruhi pendapatan daerah. Oleh karenanya, jumlah penduduk yang tinggi dan didukung oleh PDRB per kapita yang semakin meningkat menyebabkan peningkatan daya beli masyarakat termasuk kendaraan bermotor sekaligus peningkatan kemampuan masyarakat untuk membayar pajak. Hal tersebut akan mempengaruhi peningkatan pendapatan daerah dari sektor pajak terutama penerimaan Pajak kendaraan bermotor. Hal ini dibuktikan dari hasil penelitian Ni Nyoman Pande Ariasih, dkk (2011), yang meneliti mengenai Pengaruh Jumlah Penduduk dan PDRB per Kapita Terhadap Penerimaan PKB dan BBNKB serta Kemandirian Keuangan Daerah provinsi Bali Tahun 1991-2010. Jumlah penduduk dan PDRB per kapita berpengaruh secara tidak langsung terhadap kemandirian keuangan daerah melalui penerimaan PKB dan BBNKB.

2.3. Hipotesis

Berdasarkan tinjauan pustaka dan landasan teori di atas, maka dapat disusun hipotesis penelitian sebagai berikut:

H₁ : Diduga jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap PKB

H₂ : Diduga jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif terhadap PKB

H₃ : Diduga PDRB sektor transportasi berpengaruh positif terhadap PKB

H₄ : Diduga PDRB perkapita berpengaruh positif terhadap PKB

BAB III

METODE PENELITIAN

3.2. Jenis Data dan Cara Pengumpulan

3.1.1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dengan tipe data *time series*. Data *time series* atau disebut juga data deret waktu merupakan sekumpulan data dari suatu fenomena tertentu yang didapat dalam beberapa interval waktu tertentu, misalnya dalam waktu mingguan, bulanan, tahunan. Data sekunder yang dimaksud adalah data tentang Jumlah penduduk, jumlah kendaraan bermotor, data PDRB transportasi, data PDRB per Kapita dan Penerimaan Pajak Kendaraan bermotor di DIY dalam periode 1999 sampai 2016.

3.1.2. Metode Pengumpulan

1. Metode Kepustakaan

Metode ini dilakukan untuk mendapat landasan teori dan pengalaman empiris yang kuat dari sumber-sumber pustaka yang ada. Metode ini dilakukan dengan mempelajari dan mengumpulkan data dari buku dan jurnal yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

2. Metode Basis Data

Metode Basis data dilakukan dengan 2 cara yaitu dengan menelusuri sumber data secara langsung dan mengakses data dari web site resmi pemerintah daerah. Peneliti akan mencari data di Dinas Pendapatan

Pengelolaan Keuangan dan Aset DIY (DPPKUA DIY) . selain itu didukung dengan cara mengakses data dari website seperti website BPS atau lembaga terkait lainnya.

3.2. Definisi Operasional Variabel

Tabel 3.1. Definisi Operasional Variabel

Variabel	Konsep	Indikator (satuan)	Skala
Jumlah Penduduk	Semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan untuk menetap.	Jumlah penduduk di DIY tahun 1999 – 2016 (Jiwa)	Ratio
Jumlah Kendaraan Bermotor	Setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.	Jumlah Kendaraan bermotor di DIY tahun 1999 – 2016 (Unit)	Ratio
PDRB Transportasi dan Komunikasi	Kegiatan angkutan umum untuk barang dan penumpang, baik melalui darat, laut, sungai, danau maupun udara serta jasa penunjang angkutan dan komunikasi.	PDRB transportasi di DIY Tahun 1999 – 2016 (Juta)	Ratio
PDRB Perkapita	Besarnya pendapatan rata-rata penduduk di suatu negara.	PDRB per kapita di DIY Tahun 1999 – 2016. (Ribu)	Ratio
Pajak Kendaraan Bermotor	Pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.	Tingkat realisasi Penerimaan PKB di DIY Tahun 1999 – 2016 (Rupiah)	Ratio

3.3. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode analisis Regresi Linier Berganda. Dalam melakukan analisis regresi linier berganda, metode ini mensyaratkan untuk melakukan uji asumsi klasik agar mendapatkan hasil regresi yang baik (Ghozali, 2011:49). Analisis data menggunakan software Excel dan Eviews 8.0. Uji yang dilakukan meliputi Uji MWD, Uji Asumsi Klasik, uji Regresi Berganda, uji t, uji F dan uji R^2 (Koefesien Determinasi).

3.3.1. Uji Asumsi Klasik

1. Uji Autokorelasi

Uji asumsi autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (Ghozali, 2011). Dalam perhitungan dengan Durbin-Watson, pengambilan keputusan ada tidaknya autokorelasi, sebagai berikut:

- a. Jika $0 < d < d_l$, maka tidak ada autokorelasi positif
- b. Jika $d_l \leq d \leq d_u$, maka tidak ada autokorelasi positif
- c. Jika $4 - d_l < d < 4$, maka tidak ada autokorelasi negatif
- d. Jika $4 - d_u \leq d \leq 4 - d_l$, maka tidak ada autokorelasi negative

Atau dengan cara membandingkan nilai X^2 hitung dengan X^2 tabel, yaitu:

- a. Jika nilai X^2 hitung $> X^2$ tabel, maka hipotesis yang menyatakan bahwa model bebas dari masalah serial korelasi ditolak.

- b. Jika nilai X^2 hitung $< X^2$ tabel, maka hipotesis yang menyatakan bahwa model bebas dari masalah serial korelasi diterima.

2. Uji Normalitas

Uji asumsi normalitas bertujuan untuk menguji sebuah model regresi, variabel independen, variabel dependen, atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah distribusi normal atau mendekati normal. Dasar pengambilan keputusan memenuhi normalitas atau tidak (Ghozali, 2011: 48), sebagai berikut:

- a. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi normalitas.
- b. Jika data yang menyebar jauh dari garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka regresi tidak memenuhi normalitas.

Uji normalitas dilakukan dengan menguji nilai residual dari persamaan regresi dengan menggunakan uji *Kolmogrov-Smirnov*. Jika signifikansi pada nilai *Kolmogrov Smirnov* $< 0,05$ maka H_0 ditolak, jadi data residual berdistribusi tidak normal. Jika signifikansi pada nilai K-S $> 0,05$, maka H_0 diterima, jadi data residual berdistribusi normal (Ghozali, 2011: 49).

Untuk mendeteksi apakah residualnya berdistribusi normal atau tidak bisa juga dilakukan dengan membandingkan nilai **Jarque Bera (JB)** dengan X^2 tabel, yaitu :

- a. Jika nilai $JB > X^2$ tabel, maka residualnya berdistribusi tidak normal.
- b. Jika nilai $JB < X^2$ tabel, maka residualnya berdistribusi normal.

3. Uji Multikolinearitas

Uji Multikolonieritas bertujuan untuk mengetahui apakah model regresi masing-masing variabel bebas (*independent*) saling berhubungan secara linier. Model regresi yang baik adalah yang tidak terdapat korelasi linier/hubungan yang kuat antara variabel bebasnya. Jika dalam model regresi terdapat gejala multikolinieritas, maka model regresi tersebut tidak dapat menaksir secara tepat sehingga diperoleh kesimpulan yang salah tentang variabel yang diteliti. Menurut Ghazali (2011; 50): Mengukur multikolinieritas dapat dilihat dari nilai tolerance atau VIF (*Variance Inflation Factor*) dari masing-masing variabel, Jika nilai Toleransi $<0,10$ atau $VIF > 10$ maka terdapat multikolinieritas, sehingga variabel tersebut harus dibuang (atau sebaliknya).

Atau apabila pengujian dengan *Eviews* dapat menggunakan pendekatan korelasi dengan menguji semua variabel untuk menjadi variabel terikat secara bergantian, kemudian dilihat ketentuan:

- a. Bila nilai $R^2(Y) > R^2(X_1), R^2(X_2), R^2(X_3), \text{dst} \dots$ maka model tidak diketemukan adanya multikolinearitas.
- b. Bila nilai $R^2(Y) < R^2(X_1), R^2(X_2), R^2(X_3), \text{dst} \dots$ maka model diketemukan adanya multikolinearitas.

4. Uji Heteroskedastisitas

Uji asumsi heterodesitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linier terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke lainnya. Jika varian dan residual satu pengamaan ke

pengamatan lain tetap, maka disebut Homokedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Dasar pengambilan keputusan ada tidaknya heterodesitas (Ghozali,2011: 52), sebagai berikut :

- a) Jika ada pola tertentu seperti titik-titik yang ada membentuk suatu pola 1literatur (bergelombang, kemudian menyempit), maka terjadi heterokedastiaitas;
- b) Jika tidak ada pola tertentu yang jelas serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 sumbu Y, maka tidak terjadi heterodesitas.

Uji Heteroskedastisitas juga dapat dilakukan dengan *uji White* dengan melakukan estimasi *cross term* dan *no cross term*, kemudian dilihat ketentuan sebagai berikut:

- a. Apabila nilai X^2 hitung (nilai $Obs * R \text{ squared}$) > nilai X^2 tabel, misalnya dengan derajat kepercayaan $\alpha = 5\%$, baik untuk *cross terms* maupun *no cross terms* maka dapat disimpulkan model di atas tidak lolos uji heteroskedastisitas.
- b. Apabila nilai X^2 hitung (nilai $Obs * R \text{ squared}$) < nilai X^2 tabel, misalnya dengan derajat kepercayaan $\alpha = 5\%$, baik untuk *cross terms* maupun *no cross terms* maka dapat disimpulkan model di atas lolos uji heteroskedastisitas.

3.3. 2. Uji Regresi Linear Berganda

Dalam penelitian ini, data yang telah dikumpulkan dianalisis dengan menggunakan analisis regresi berganda dengan persamaan kuadrat terkecil

biasa atau *Ordinary Least Square* (OLS). Persamaan regresi yang dibentuk adalah sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e$$

Dimana:

Y = Variabel Pajak Kendaraan Bermotor

a = konstanta

b₁₋₄ = Koefisien regresi

X₁ = variabel Jumlah Penduduk

X₂ = variabel Jumlah Kendaraan

X₃ = variabel PDRB sektor Transportasi

X₄ = variabel PDRB per Kapita

e = residual/error (variabel di luar penelitian)

3.3.3. Uji Hipotesis

a. Uji F

Pengujian ini bertujuan untuk mengetahui apakah variabel independen secara simultan atau bersama-sama mempengaruhi variabel dependen secara signifikan. Pengujian ini menggunakan uji F yaitu dengan membandingkan F hitung dengan F tabel. Uji ini dilakukan dengan syarat:

- a. Bila $F_{hitung} < F_{tabel}$ maka H_0 diterima dan ditolak H_a , artinya bahwa secara bersama-sama variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen;

- b. Bila $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan menerima H_a artinya bahwa secara bersama-sama variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

Pengujian ini juga dapat menggunakan pengamatan nilai signifikan F pada tingkat α yang digunakan (penelitian ini menggunakan tingkat α sebesar 5%). Analisis ini didasarkan pada perbandingan antara nilai signifikansi F dengan nilai signifikansi 0,05 dengan syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Jika signifikansi $F < 0,05$ maka H_0 ditolak yang berarti variabel-variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen;
- b. Jika signifikansi $F > 0,05$ maka H_0 diterima yang berarti variabel independen secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

b. Uji t

Pada dasarnya, uji t digunakan untuk mengukur seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Uji ini dilakukan dengan syarat:

- 1) Bila $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 diterima dan ditolak H_a , artinya bahwa secara bersama-sama variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen;

2) Bila $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan menerima H_a artinya bahwa secara bersama-sama variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

Pengujian ini juga dapat menggunakan pengamatan nilai signifikan t pada tingkat α yang digunakan (penelitian ini menggunakan tingkat α sebesar 5%). Analisis ini didasarkan pada perbandingan antara nilai signifikansi t dengan nilai signifikansi 0,05 dengan syarat-syarat sebagai berikut:

- 1) Jika signifikansi $t < 0,05$ maka H_0 ditolak yang berarti variabel independen secara parsial berpengaruh terhadap variabel dependen;
- 2) Jika signifikansi $t > 0,05$ maka H_0 diterima yang berarti variabel independen secara parsial tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

c. Uji R^2 (Koefisien Determinasi)

Uji R^2 pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi - variabel dependen (Ghozali, 2011).

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar hubungan dari beberapa variabel dalam pengertian yang lebih jelas. Koefisien determinasi akan menjelaskan seberapa besar perubahan atau variasi suatu variabel bisa dijelaskan oleh perubahan atau variasi pada variabel yang lain. Dalam bahasa sehari-hari adalah kemampuan variabel bebas untuk berkontribusi terhadap variabel tetapnya dalam satuan persentase. Nilai koefisien ini antara 0 dan 1, jika hasil lebih mendekati angka 0 berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel amat terbatas. Tapi jika hasil mendekati angka 1 berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

BAB IV

HASIL ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Bab berisi tentang hasil analisis data dan pembahasannya. Hasil analisis terdiri dari deskripsi data penelitian baik secara umum maupun berdasarkan variabel. Bagian berikutnya adalah analisis model regresi yang akan menyajikan pilihan model regresi dengan uji MWD (Mackinnon, White, dan Davidson), dilanjutkan dengan uji asumsi klasik dan terakhir adalah regresi linear berganda. Sub bab berikutnya adalah subbab pembahasn yang akan membahas hasil temuan lapangan dan dibandingkan dengan hasil penelitian terdahulu dan teori yang ada.

Pengolahan data ini menggunakan eviews versi 8 sedangkan grafik menggunakan microsoft ecxel. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dalam bentuk deret waktu atau time series selama 18 tahun dari tahun 1999 sampai 2016. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen. Variabel-variabel tersebut adalah :

1. Y adalah Pajak kendaraanbermotor
2. X1 adalah Jumlahpenduduk
3. X2 adalah Jumlahkendaraan
4. X3 adalah PDRB sectortransportasi
5. X4 adalah PDRBperkapita

4.1. Hasil Analisis Data

4.1.1. Deskripsi Data

Data-data dalam penelitian ini dihimpun dari berbagai sumber, diantaranya untuk data Jumlah penduduk (X1), PDRB Transportasi (X3) dan PDRB per Kapita (X4) di dapat dari Badan Pusat Statistik (BPS) DIY baik versi online maupun *hard copy* di perpustakaan BPS DIY. Untuk data jumlah kendaraan bermotor (X2) dan Jumlah PKB (Y) didapat dari Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset DIY (DPPKUA DIY).

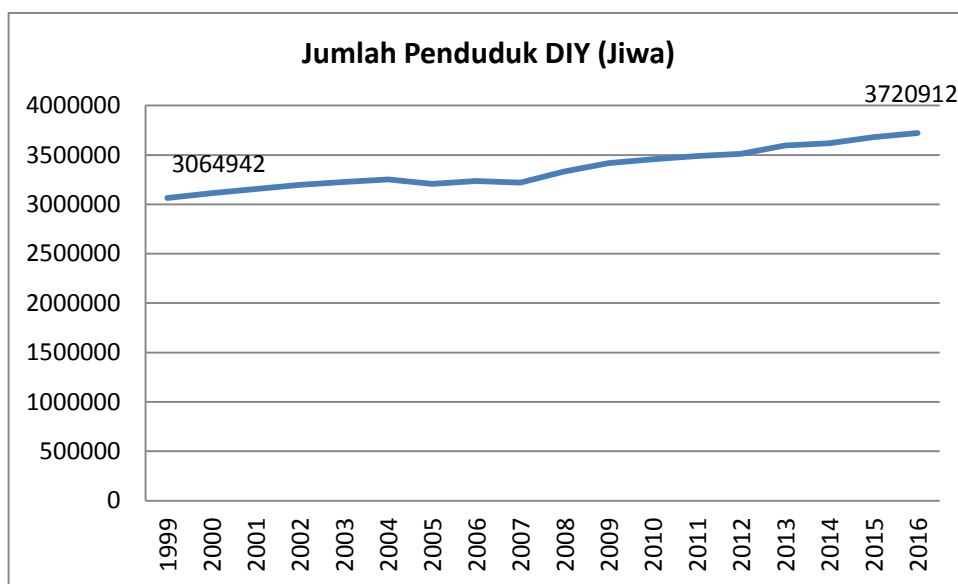
Tabel 4.1. Data Input Penelitian

No	Tahun	X1 (Jiwa)	X2 (Unit)	X3 (Juta)	X4 (Ribu)	Y (Rupiah)
1	1999	3064942	469.885	807.812,03	3.025,98	83.678.908.221
2	2000	3113549	507.260	963.124,47	3.762,76	90.675.889.902
3	2001	3153677	565.635	1.060.027,19	4.828,86	99.987.235.890
4	2002	3196800	626.010	1.276.696,88	5.481,04	108.367.908.510
5	2003	3227088	686.385	1.307.440,98	6.077,75	121.456.789.302
6	2004	3251183	745.760	1.452.712,20	6.777,06	130.409.233.400
7	2005	3205648	804.135	1.614.124,67	7.929,42	149.291.828.905
8	2006	3236600	866.510	1.793.471,85	10.234,28	171.133.825.500
9	2007	3221007	921.909	1.992.746,50	12.982,71	199.750.813.670
10	2008	3334614	1.023.423	2.234.162,78	14.675,89	223.878.224.250
11	2009	3418135	1.059.481	2.480.180,87	16.236,87	258.278.414.295
12	2010	3457491	1.120.907	2.733.534,30	18.652,97	280.867.269.350
13	2011	3487325	1.211.257	3.087.260,33	20.333,34	331.553.251.935
14	2012	3512748	1.270.236	3.384.733,70	21.744,88	393.214.211.600
15	2013	3594854	1.396.967	3.814.745,40	23.623,92	458.210.055.800
16	2014	3619675	2.096.004	4.235.795,70	25.526,40	481.862.555.000

17	2015	3679176	2.196.620	4.580.682,00	27.573,47	556.007.692.000
18	2016	3720912	2.465.867	4.945.178,70	29.589,07	600.788.516.400

Sumber: BPS DIY dan DPPKUA DIY, 2017.

Berdasarkan tabel di atas, data terlihat dalam periode 18 tahun yaitu dari tahun 1999 sampai dengan 2016. Data jumlah penduduk DIY mempunyai *trend* naik seperti yang terlihat dalam grafik berikut:

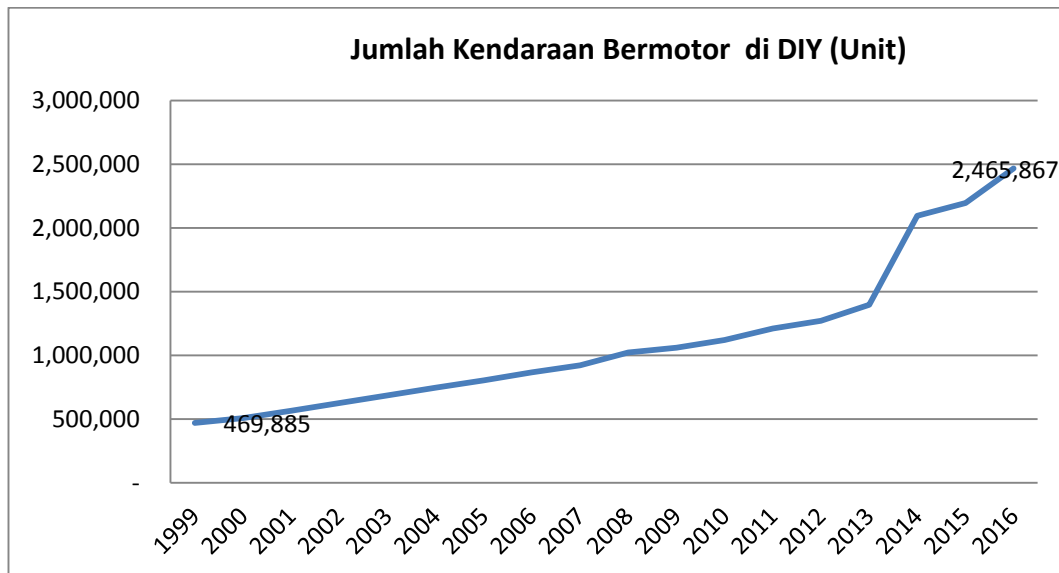


Gambar 4.1. Grafik Jumlah Penduduk DIY tahun 1999 sampai 2016

Pada tahun 1999 jumlah penduduk DIY adalah 3.064.942 jiwa, sedangkan pada tahun 2016 menjadi 3.720.912 jiwa. Atau dalam waktu 18 tahun terjadi kenaikan 655.970 jiwa atau naik 19,6 % dari tahun dasar (1999). Jumlah kenaikan tersebut jika dirata-rata adalah 36.443 jiwa per tahun atau dengan tingkat pertumbuhan 1,2 % per tahun. Dengan tingkat pertumbuhan tersebut, maka pertumbuhan penduduk di DIY masuk dalam kategori sedang karena berada antara 1% - 2%.

Data berikutnya adalah data jumlah kendaraan bermotor di DIY.

Jumlah kendaraan bermotor di DIY dapat dilihat grafiknya sebagai berikut:

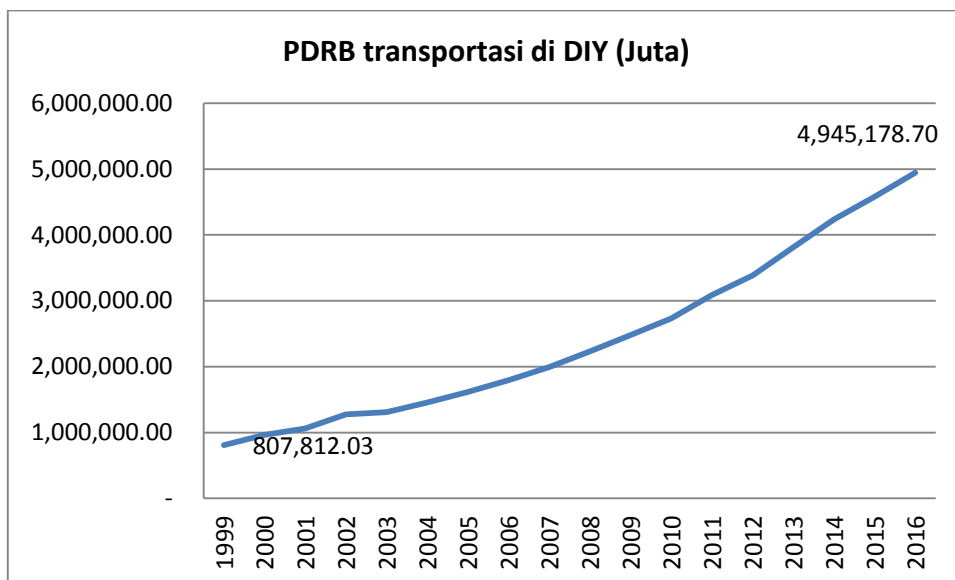


Gambar 4.2. Grafik Jumlah Kendaraan Bermotor di DIY tahun 1999-2016

Pada tahun 1999 jumlah kendaraan bermotor di DIY adalah 469.885 unit, sedangkan pada tahun 2016 menjadi 2.465.867 unit. Atau dalam waktu 18 tahun terjadi kenaikan 199.582 unit atau naik 180,7 % dari tahun dasar (1999). Jumlah kenaikan tersebut jika dirata-rata adalah 110.888 unit per tahun atau dengan tingkat pertumbuhan 10,6 % per tahun. Tingkat pertumbuhan paling besar adalah dari tahun 2013 ke tahun 2014 yaitu terjadi kenaikan 699.037 unit atau kenaikan 50% dari tahun sebelumnya.

Berikutnya adalah terkait dengan PDRB sektor transportasi di DIY. PDRB transportasi di DIY terdiri dari kendaraan darat dan kendaraan udara, sedangkan untuk kendaraan sungai dan laut masih belum didata dan belum menjadi tercatat transaksi PDRBnya. Hal ini dikarenakan di DIY kendaraan

sungai dan laut jumlahnya belum signifikan, terutama untuk sektor transportasi. Jumlah PDRB sektor transportasi dapat dilihat pada grafik berikut:

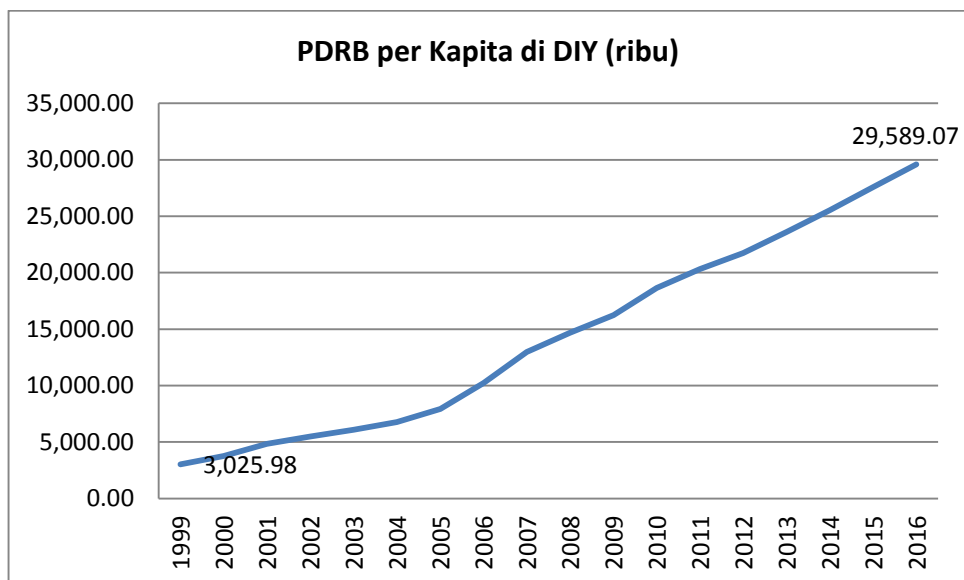


Gambar 4.3. Grafik PDRB sektor Transportasi DIY tahun 1999-2016

Pada tahun 1999 jumlah PDRB sektor transportasi di DIY adalah 807.812,03 juta, sedangkan pada tahun 2016 menjadi 4.945.178,70 juta. Atau dalam waktu 18 tahun terjadi kenaikan 4.137.366,67 juta atau naik 192,3 % dari tahun dasar (1999). Jumlah kenaikan tersebut jika dirata-rata adalah 229.854 juta per tahun atau dengan tingkat pertumbuhan 11,3 % per tahun. Tingkat pertumbuhan paling besar adalah dari tahun 2001 ke tahun 2002 yaitu terjadi kenaikan 216. 669 juta atau kenaikan 20,1% dari tahun sebelumnya.

Variabel PDRB per kapita merupakan cerminan pendapatan per kapita setiap penduduk di wilayah tertentu dalam waktu tertentu. Biasanya dalam waktu 1 tahun. PDRB per kapita DIY merupakan pendapatan rata-rata

penduduk DIY dalam satu tahun. Perhitungannya didapatkan dari pdrb DIY dibagi jumlah penduduk. Berikut trend PDRB per kapita DIY:

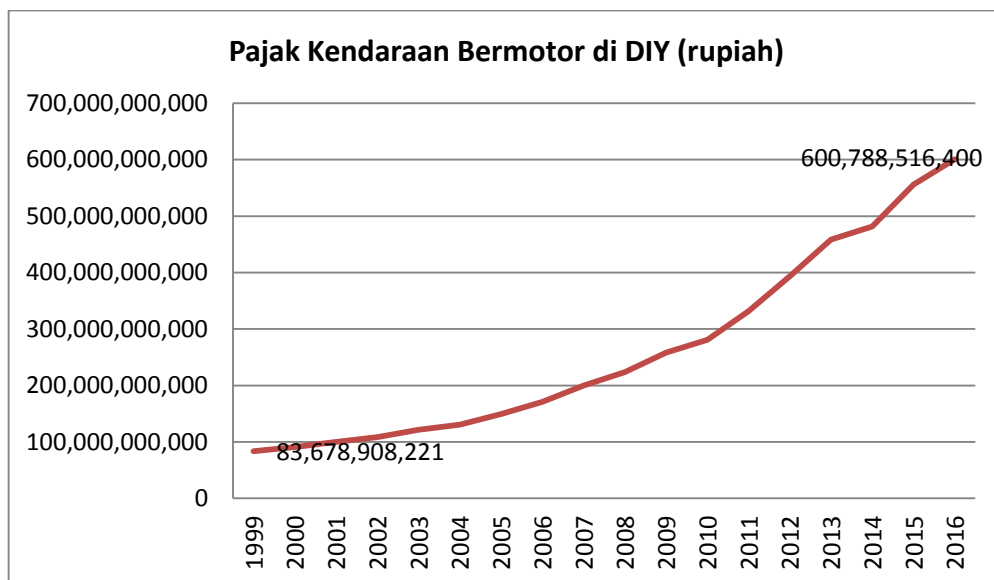


Gambar 4.4. Grafik PDRB perKapita DIY tahun 1999-2016

Pada tahun 1999 jumlah PDRB per kapita di DIY adalah 3.025,98 ribu atau 3,026 juta, sedangkan pada tahun 2016 menjadi 29.589.07 ribu atau 29,59 juta. Atau dalam waktu 18 tahun terjadi kenaikan 26.563,09 ribu atau 26,56 juta atau naik 248% dari tahun dasar (1999). Jumlah kenaikan tersebut jika dirata-rata adalah 1.476.000 atau 1,48 juta per tahun atau dengan tingkat pertumbuhan 14,6 % per tahun. Tingkat pertumbuhan paling besar adalah dari tahun 2005 ke tahun 2006 yaitu terjadi kenaikan 2.304,86 ribu atau 2,3 juta atau kenaikan 29,1% dari tahun sebelumnya.

Pajak kendaraan bermotor (PKB) di DIY merupakan pajak yang dipungut pemerintah daerah DIY dari kepemilikan kendaraan bermotor setiap tahunnya. Pajak ini merupakan salah satu penghasilan daerah di DIY terutama

dari sektor pajak. Dengan jumlah kendaraan yang semakin banyak dan juga adanya kenaikan pajak, maka trend yang ditunjukkan dalam 18 tahun terakhir adalah naik. Berikut trend kenaikannya:



Gambar 4.5. Grafik Jumlah Pajak Kendaraan Bermotor DIY tahun 1999-2016

Berdasarkan gambar di atas, pada tahun 1999 jumlah PKB di DIY adalah Rp. 83.678.908.211 rupiah atau 83, 68 milyar, sedangkan pada tahun 2016 menjadi Rp.600.788.516.400 rupiah atau 600,79 milyar. Atau dalam waktu 18 tahun terjadi kenaikan 51,71 milyar atau naik 210,3 % dari tahun dasar (1999). Jumlah kenaikan tersebut jika dirata-rata adalah 28,73 milyar per tahun atau dengan tingkat pertumbuhan 12,4 % per tahun. Tingkat pertumbuhan paling besar adalah dari tahun 2011 ke tahun 2012 yaitu terjadi kenaikan 61,66 milyar atau kenaikan 18,6 % dari tahun sebelumnya.

Variabel-variabel tersebut di atas merupakan variabel dalam penelitian ini. Sebelum data diolah lebih jauh, maka deskripsi data tersebut digunakan untuk melihat mendeskripsikan data secara nyata yang ada dilapangan.

Namun dari sudut pandang statistik, data-data variabel di atas dapat dilihat secara deskriptif statistik yang memuat tentang mean data, median, nilai minimum dan nilai maksimum, standar deviasi dan lain sebagainya seperti dalam tabel di bawah ini:

Tabel 4.2. Deskriptif Data

Unsur	X1	X2	X3	X4	Y
Mean	3360857.	1113014.	2431357.	14392.04	2.63E+11
Median	3292899.	972666.0	2113455.	13829.30	2.12E+11
Maximum	3720912.	2465867.	4945179.	29589.07	6.01E+11
Minimum	3064942.	469885.0	807812.0	3025.980	8.37E+10
Std. Dev.	204746.0	590292.3	1307756.	8832.052	1.69E+11
Skewness	0.347168	1.111987	0.560117	0.267593	0.717417
Kurtosis	1.810595	3.173629	2.057685	1.688749	2.185541
Jarque-Bera	1.422590	3.732157	1.607161	1.504353	2.041567
Probability	0.491008	0.154729	0.447723	0.471340	0.360312
Sum	60495424	20034251	43764431	259056.7	4.74E+12
Sum Sq. Dev.	7.13E+11	5.92E+12	2.91E+13	1.33E+09	4.85E+23
Observations	18	18	18	18	18

Sumber: Output Eviews, 2017

Berdasarkan tabel 4.2 diatas, dapat dilihat beberapa informasi deskriptif dari masing-masing variable. Jumlah data pada tiap variabel yang valid (sah untuk diproses) adalah 18 sampel, yang artinya data yang digunakan ada 18 tahun. Tidak ada data yang hilang (*missing*) atau kosong pada semua variable. Nilai-nilai statistik deskriptif masing-masing variabel semuanya muncul, yang berarti semua data terproses dengan baik pada program eviews yang digunakan dalam penelitian ini. Jika analisis deskriptif sudah lengkap, maka secara prinsip analisis berikutnya dapat dilakukan.

4.1.2. Pilihan Model Regresi (Uji MWD)

Sebelum melakukan uji regresi, maka nantinya akan ditentukan model regresi mana yang akan digunakan dalam penelitian ini. Apakah model

regresi linier atau regresi log linier yaitu digunakan uji MWD atau Mackinnon, White, dan Davidson. Uji MWD digunakan untuk melihat perbandingan hasil dari model regresi linier dan model regresi log linier manakah yang lebih baik dan akan digunakan. Sebelum uji dilakukan, pada masing masing Z akan dibuat hipotesis yaitu H_0 dan H_1 .

Untuk Z_1 (regresi linier) hipotesisnya adalah:

H_0 = Y adalah fungsi linier dari variabel independen X (model linier)

H_1 = Y adalah fungsi log linier dari variabel independen X (model log linier)

Untuk Z_2 (regresi log linier) hipotesisnya adalah:

H_0 = Y adalah fungsi log linier dari variabel independen X (model log linier)

H_1 = Y adalah fungsi linier dari variabel independen X (model linier)

Berdasarkan uji MWD yang dilakukan dengan eviews, hasilnya adalah sebagai berikut:

Tabel 4.3. Hasil Uji MWD

Variabel	t-hitung	probabilitas
Z_1 (regresi linier)	6.742654	0.0000
Z_2 (regresi log linier)	-6.883142	0.0000

Sumber: Output Eviews, 2017

Berdasarkan tabel diatas menjelaskan bahwa Z_1 memiliki t hitung sebesar 6,742654 dengan probabilitas 0,0000 yang berarti signifikan, maka menolak H_0 dan menerima H_1 . Sehingga untuk Z_1 adalah fungsi log linier dari variabel independen X (model log linier). Sedangkan untuk Z_2 memiliki t hitung sebesar -6,883142 dan nilai probablilitas 0,0000 yang berarti signifikan, artinya menolak H_0 dan menerima H_1 . Maka Z_2 adalah fungsi

linier dari variabel independen X (model linier). Jadi kesimpulannya adalah kedua model sama-sama baiknya digunakan dalam penelitian ini. Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka penelitian ini akan menggunakan model regresi linear (bukan model log linier).

4.1.3. Uji Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linier berganda digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel bebas (Ghozali, 2011: 108). Penelitian ini menguji tentang Pengaruh jumlah penduduk, jumlah kendaraan, PDRB sektor transportasi dan PDRB per Kapita terhadap PPajak Kendaraan Bermotor di DIY dalam periode 18 tahun. Alat analisis utama yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Hasil perhitungan regresi dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.4. Uji Regresi linier Berganda

Dependent Variable: PKB_Y
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 05:25
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.94E+11	2.89E+11	1.362861	0.1961
PENDUDUK_X1	153326.7	96727.68	2.585137	0.0270
KENDARAAN_X2	49447.43	28353.84	2.743941	0.0148
PDRB_TRANS_X3	233202.7	36051.26	6.468644	0.0000
PDRB_KAP_X4	-8864299.	3189959.	-2.778813	0.0157
R-squared	0.995825	Mean dependent var		2.63E+11
Adjusted R-squared	0.994540	S.D. dependent var		1.69E+11
S.E. of regression	1.25E+10	Akaike info criterion		49.56253
Sum squared resid	2.02E+21	Schwarz criterion		49.80986
Log likelihood	-441.0628	Hannan-Quinn criter.		49.59664
F-statistic	775.1370	Durbin-Watson stat		1.503528
Prob(F-statistic)	0.000000			

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, maka dapat diketahui Koefisien Determinasi, Persamaan Regresi yang dihasilkan, nilai F (pengaruh simultan) dan nilai t (pengaruh parsial). Berikut pembahasannya:

1. Koefisien Determinasi (KD)

Uji KD atau R^2 pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai KD dapat dilihat pada nilai *Adjusted R Square* pada tabel 4.4. di atas yaitu 0,995. Hal ini artinya 99,5 % persamaan regresi atau model ini dapat dijelaskan oleh variasi variabel jumlah penduduk, jumlah kendaraan, PDRB transportasi dan PDRB per kapita. Sedangkan sisanya 0,5% ($100\% - 99,5\% = 0,5\%$) diterangkan oleh sebab-sebab lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Nilai 0,5% merupakan nilai error dari persamaan ini atau jika di desimalkan menjadi 0,005.

2. Uji F

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas yang dimasukkan berpengaruh secara bersama-sama terhadap satu variabel dependen atau terikat. Untuk melihat hasil uji F, dapat dilihat F-statistic dan probabilitasnya yang dalam penelitian ini ditunjukkan pada tabel 4.4. Angka F-statistic atau F hitung adalah 775.1370 dengan probabilitas 0,000. Dengan ketentuan jika probabilitas < dari 0,05 maka hipotesis diterima, maka berdasarkan hasil perhitungan F terbukti signifikan. Hal ini berarti secara bersama-sama variabel independen berpengaruh pada variabel dependen. Yang artinya terdapat

jumlah penduduk, jumlah kendaraan, PDRB transportasi dan PDRB per kapita secara bersama-sama terhadap Pajak Kendaraan bermotor di DIY.

3. Uji t

Uji t pada dasarnya digunakan untuk menguji hipotesis pengaruh variabel independen terhadap dependen secara parsial atau sendiri-sendiri. Berdasarkan *output Eviews* pada tabel 4.4 di atas, secara parsial pengaruh empat variabel independen yaitu jumlah penduduk, jumlah kendaraan, PDRB transportasi dan PDRB per kapita terhadap PKB di DIY dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Pengujian terhadap variabel Jumlah Penduduk

Hipotesis pertama menyebutkan bahwa Jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap Pajak Kendaraan Bermotor. Berdasarkan hasil perhitungan data diperoleh hasil bahwa nilai t hitung 2.585137 dan nilai probabilitasnya 0.0270. Berdasarkan ketentuan bahwa probabilitasnya $(0,0270) < 0,05$, maka hipotesis (H1) di diterima. Hal ini berarti jumlah penduduk memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor.

b. Pengujian terhadap variabel Jumlah Kendaraan

Hipotesis kedua menyebutkan bahwa jumlah kendaraan berpengaruh positif terhadap pajak kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil perhitungan data diperoleh hasil bahwa nilai t hitung 2.743941 dan nilai probabilitasnya 0.0148. Berdasarkan ketentuan bahwa

probabilitasnya (0,0148) < 0,05, maka hipotesis (H2) di terima. Hal ini berarti jumlah kendaraan memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap pajak kendaraan bermotor.

c. Pengujian terhadap variabel PDRBtransportasi

Hipotesis ketiga menyebutkan bahwa PDRB Transportasi berpengaruh positif terhadap pajak kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil perhitungan data diperoleh hasil bahwa nilai t hitung 6.468644 dengan probabilitas 0.0000. Berdasarkan ketentuan bahwa probabilitasnya (0,000) < 0,05, maka hipotesis (H3) di terima. Hal ini berarti PDRB Transportasi memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap pajak kendaraan bermotor.

d. Pengujian terhadap variabel PDRB per Kapita

Hipotesis keempat menyebutkan bahwa PDRB per Kapita berpengaruh positif terhadap pajak kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil perhitungan data diperoleh hasil bahwa nilai t hitung -2.778813 dengan probabilitas 0.0157. Berdasarkan ketentuan bahwa probabilitasnya (0,0157) < 0,05, maka hipotesis (H4) di terima, namun arah pengaruhnya bernilai negatif. Hal ini berarti PDRB per kapita memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor.

4. Persamaan Regresi Linear Berganda

Berdasarkan tabel 4.4 di atas, juga dapat disusun persamaan regresi untuk model penelitian ini, yaitu:

$$Y = \text{constant} + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + \text{error}$$

Pajak Kendaraan Bermotor = $3,94E+11 + 153326,7$ (jumlah penduduk) + 49447.43 (jumlah kendaraan) + $233202,70$ (PDRB Transportasi) - $8864299,00$ (PDRB per kapita) + $0,005$

Persamaan ini mempunyai arti:

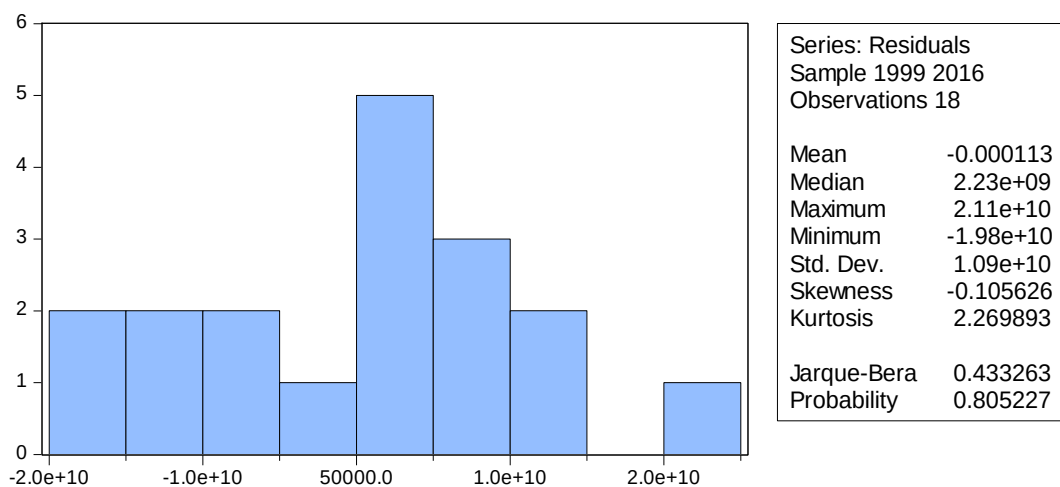
1. Konstanta persamaan adalah $3,94E+11$ menyatakan jika tidak ada jumlah penduduk, jumlah kendaraan, PDRB transportasi dan PDRB per kapita, maka PKB adalah $3,94E+11$ rupiah.
2. Koefisien regresi $153326,7$ menyatakan bahwa setiap penambahan 1 satuan jumlah penduduk (jiwa), maka akan meningkatkan PKB sebesar $153.326,7$ rupiah. Hal ini berarti setiap penambahan 1 jiwa penduduk akan meningkatkan PKB sebesar Rp. $153.326,7,-$ rupiah.
3. Koefisien regresi 49447.43 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 satuan kendaraan bermotor (unit), maka akan meningkatkan PKB sebesar $49.447,43$ rupiah. Hal ini berarti setiap penambahan 1 unit kendaraan bermotor akan meningkatkan PKB sebesar Rp. $49.447,43,-$ rupiah.
4. Koefisien regresi $233202,70$ menyatakan bahwa setiap penambahan 1 satuan PDRB transportasi (juta), maka akan meningkatkan PKB sebesar $233.202,70$ rupiah. Hal ini berarti setiap penambahan 1 juta PDRB transportasi akan meningkatkan PKB sebesar Rp. $233.202,70,-$ rupiah.
5. Koefisien regresi $-8864299,00$ menyatakan bahwa setiap penambahan 1 satuan PDRB per kapita (ribu), maka akan menurunkan (karena

tanda -) PKB sebesar 8.864.299,00 rupiah. Hal ini berarti setiap penambahan 1 ribu (seribu) PDRB per kapita, maka akan menurunkan PKB sebesar Rp. 8.864.299,- rupiah. Hal ini dimungkinkan bahwa penambahan pendapatan per kapita tidak digunakan untuk sektor transportasi, terutama pada pembayaran pajak kendaraan bermotor. Pendapatan lebih banyak digunakan untuk konsumsi dan sektor lainnya.

4.1.4. Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Uji Normalitas dilakukan guna mengetahui apakah nilai residu (perbedaan yang ada) yang diteliti memiliki distribusi normal atau tidak normal. Nilai residu yang berdistribusi normal akan membentuk suatu kurva yang kalau digambarkan akan berbentuk lonceng, *bell-shaped curve* atau histogram yang ada. Dengan program evIEWS, perhitungan normalitas dapat ditunjukkan pada tabel berikut:



Gambar 4.6. Grafik Hasil Uji Normalitas

Berdasarkan gambar di atas, maka untuk mendeteksi apakah data berdistribusi normal atau tidak (residualnya) dilakukan dengan melihat nilai probabilitas Jarque-Bera. Jika probabilitas $< 0,05$ maka data tidak terdistribusi dengan normal, dan sebaliknya jika nilai probabilitasnya $> 0,05$ maka data terdistribusi dengan normal. Dengan ketentuan tersebut, maka nilai probabilitas Jarque-Bera diatas adalah 0,805227 yang artinya $> 0,05$ sehingga data terdistribusi normal.

2. Uji Autokorelasi

Serial korelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lain. Masalah serial korelasi timbul karena residual tidak bebas dari suatu observasi ke observasi lainnya. Hal ini sering ditemukan pada data time series. Menurut Ghozalli (2005) “Uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Hasil Uji Autokorelasi atau serial korelasi dapat dilihat dalam hasil perhitungan berikut ini:

Tabel 4.5. Hasil Uji Autokorelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	0.155870	Prob. F(2,11)	0.8575
Obs*R-squared	0.496063	Prob. Chi-Square(2)	0.7803

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Date: 12/30/17 Time: 05:26

Sample: 1999 2016

Included observations: 18

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7.00E+10	3.37E+11	0.207350	0.8395
PENDUDUK_X1	-23207.70	112724.3	-0.205880	0.8406
KENDARAAN_X2	1074.462	30467.84	0.035265	0.9725
PDRB_TRANS_X3	-1426.850	38732.58	-0.036839	0.9713
PDRB_KAP_X4	729336.2	3679901.	0.198195	0.8465
RESID(-1)	0.151029	0.321458	0.469826	0.6477
RESID(-2)	0.120645	0.356400	0.338509	0.7414
R-squared	0.027559	Mean dependent var	-0.000113	
Adjusted R-squared	-0.502863	S.D. dependent var	1.09E+10	
S.E. of regression	1.34E+10	Akaike info criterion	49.75681	
Sum squared resid	1.97E+21	Schwarz criterion	50.10306	
Log likelihood	-440.8113	Hannan-Quinn criter.	49.80455	
F-statistic	0.051957	Durbin-Watson stat	1.829672	
Prob(F-statistic)	0.999148			

Berdasarkan tabel di atas, nilai Obs*R-square = 0,496063 dan nilai probabilitasnya adalah 0,7803 yang berarti probabilitasnya > 0,05, sehingga data dalam penelitian ini tidak terdapat autokorelasi. Sehingga data tersebut lulus uji autokorelasi.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah variable gangguan mempunyai varian yang tidak konstan. Metode uji yang digunakan adalah dengan menggunakan metode Park apabila β tidak signifikan maka tidak ada heteroskedastisitas namun apabila β signifikan

maka ada heteroskedastisitas. Sedangkan metode White dengan membandingkan antara Chi Squares (χ^2) hitung dengankritisnya. Berikut adalah output evIEWS dari uji heteroskedastisitas dengan metode white:

Tabel 4.6. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedasticity Test: White

F-statistic	0.939345	Prob. F(14,3)	0.6045
Obs*R-squared	14.65652	Prob. Chi-Square(14)	0.4020
Scaled explained SS	4.854110	Prob. Chi-Square(14)	0.9877

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 12/30/17 Time: 05:27

Sample: 1999 2016

Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-5.28E+22	4.56E+23	-0.115735	0.9152
PENDUDUK_X1^2	-6.23E+09	5.47E+10	-0.113832	0.9166
PENDUDUK_X1*KENDARAAN_X2	-2.66E+10	6.04E+10	-0.440871	0.6891
PENDUDUK_X1*PDRB_TRANS_X3	1.13E+10	4.49E+10	0.250902	0.8181
PENDUDUK_X1*PDRB_KAP_X4	4.37E+11	2.87E+12	0.152203	0.8887
PENDUDUK_X1	3.60E+16	3.16E+17	0.114159	0.9163
KENDARAAN_X2^2	-2.03E+09	7.79E+09	-0.260995	0.8110
KENDARAAN_X2*PDRB_TRANS_X3	7.65E+09	1.58E+10	0.484353	0.6613
KENDARAAN_X2*PDRB_KAP_X4	-3.81E+11	9.98E+11	-0.382210	0.7278
KENDARAAN_X2	8.22E+16	1.84E+17	0.447761	0.6847
PDRB_TRANS_X3^2	-3.68E+09	8.47E+09	-0.434545	0.6933
PDRB_TRANS_X3*PDRB_KAP_X4	3.30E+11	1.07E+12	0.308040	0.7782
PDRB_TRANS_X3	-3.31E+16	1.34E+17	-0.246773	0.8210
PDRB_KAP_X4^2	-1.45E+13	6.36E+13	-0.227741	0.8345
PDRB_KAP_X4	-1.49E+18	8.75E+18	-0.170071	0.8758
R-squared	0.814251	Mean dependent var	1.12E+20	
Adjusted R-squared	-0.052578	S.D. dependent var	1.30E+20	
S.E. of regression	1.34E+20	Akaike info criterion	95.39832	
Sum squared resid	5.37E+40	Schwarz criterion	96.14029	
Log likelihood	-843.5849	Hannan-Quinn criter.	95.50063	
F-statistic	0.939345	Durbin-Watson stat	2.690855	
Prob(F-statistic)	0.604481			

Berdasarkan tabel di atas, nilai yang menjadi acuan adalah nilai probabilitasnya dari Obs*R-squared = 0,4020 yang artinya > 0,05, sehingga data dalam penelitian ini bahwa data tersebut tidak terdapat

heteroskedastisitas.

4. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinearitas bertujuan mengetahui ada tidaknya hubungan linier antara variabel independen dalam satu regresi (Widarjono, 2013). Ada beberapa metode untuk mendeteksi multikolinieritas. Selain dengan metode pengamatan terhadap nilai VIF dan Tollerance (*Rule of thumb*), uji multikolinearitas dapat dilakukan dengan membangun korelasi secara parsial. Tahapan pengujian melalui program Eviews dengan pendekatan korelasi parsial dengan tahapan sebagai berikut :

- a. Uji regresi Y sebagai variable terikat :

$$Y = a_0 + a_1 X_1 + a_2 X_2 + a_3 X_3 + a_4 X_4 \dots \dots \dots (1)$$

- b. Uji regresi dengan X1 sebagai variable terikat, kemudian X2, X3 dan X4 :

$$X_1 = b_0 + b_1 X_2 + b_2 X_3 + b_4 X_4 \dots \dots \dots (2)$$

$$X_2 = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_3 + b_3 X_4 \dots \dots \dots (3)$$

$$X_3 = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_4 \dots \dots \dots (4)$$

$$X_4 = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 \dots \dots \dots (5)$$

Berdasarkan hasil perhitungan eviews dan persamaan di atas maka didapat hasil sebagai berikut:

Tabel 4.7. Uji Multikolinieritas

No	Persamaan Regresi	Nilai R Square	Keterangan
1	Independen Y	0,9958	Pembandingan
2	Independen X1	0,9766	$R^2(Y) > R^2(X1)$
3	Independen X2	0,9673	$R^2(Y) > R^2(X1)$
4	Independen X3	0,9858	$R^2(Y) > R^2(X1)$
5	Independen X4	0,9884	$R^2(Y) > R^2(X1)$

Hasil perhitungan menunjukkan:

- Untuk persamaan (1) nilai R^2 adalah sebesar 0,9958 selanjutnya disebut $R^2(Y)$
- Untuk persamaan (2) nilai R^2 adalah sebesar 0,9766 selanjutnya disebut $R^2(X1)$
- Untuk persamaan (3) nilai R^2 adalah sebesar 0,9673 selanjutnya disebut $R^2(X2)$
- Untuk persamaan (4) nilai R^2 adalah sebesar 0,9858 selanjutnya disebut $R^2(X3)$
- Untuk persamaan (5) nilai R^2 adalah sebesar 0,9884 selanjutnya disebut $R^2(X4)$

Ketentuan:

- Jika nilai $R^2(Y) > R^2(X1), R^2(X2), R^2(X3), \text{dst.}$ maka model tidak diketemukan adanya multikolinearitas.
- Jika nilai $R^2(Y) < R^2(X1), R^2(X2), R^2(X3), \text{dst.}$ maka model diketemukan adanya multikolinearitas.

Berdasarkan ketentuan tersebut maka, $0,9958 > 0,9766$; $0,9673$; $0,9858$ dan $0,9884$ atau menunjukkan $R^2(Y) > R^2(X1), R^2(X2), R^2(X3), R^2(X4)$ maka model tidak ditemukan adanya multikolinearitas.

5. Uji Outlier

Sebuah model regresi yang baik harus dinyatakan bebas dari data pencilan atau outlier. Data outlier dapat dideteksi dengan melihat nilai *studentizedresidual*. Dikatakan sebuah observasi atau sampel menjadi outlier, jika nilai *studentized residual*nya adalah lebih dari 3 atau kurang dari -3. Berikut hasil uji outlier dari data penelitian ini:

Tabel 4.8. Uji Outlier

Influence Statistics
Date: 12/30/17 Time: 05:50
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Obs.	Resid.	RStudent
1999	2.11E+10	2.229289
2000	7.68E+09	0.663524
2001	1.29E+10	1.119879
2002	-1.39E+10	-1.268510
2003	4.95E+09	0.443307
2004	-7.15E+09	-0.653419
2005	-1.98E+10	-1.891720
2006	-1.15E+10	-0.974353
2007	-4.65E+09	-0.520749
2008	6.26E+08	0.054685
2009	6.08E+09	0.553247
2010	75114058	0.007205
2011	-7.79E+09	-0.679110
2012	3.82E+09	0.355124
2013	4.05E+09	0.499810
2014	-1.52E+10	-1.497530
2015	1.07E+10	1.014541
2016	8.07E+09	0.865858

Berdasarkan tabel di atas, Rstudent dalam observasi dengan nilai *studentized residual* > 3 atau < -3 tidak ditemukan, sehingga dalam

penelitian ini data terbebas dari masalah outlier. Artinya tidak terdapat data ekstrim dari pengamatan.

4.2. Pembahasan

1. Pengaruh Jumlah penduduk terhadap PKB

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan nilai t hitung 2.585137 dan nilai probabilitasnya 0.0270 ($P < 0,05$). Dengan hasil koefisien regresi bernilai positif yaitu 153326,7, menunjukkan jika semakin besar jumlah penduduk akan meningkatkan jumlah PKB. Artinya setiap penambahan 1 jiwa penduduk akan meningkatkan PKB sebesar Rp. 153.326,7,- rupiah. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian dari Ariasih,dkk. (2011) yang membuktikan bahwa jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB di propinsi Bali. Penelitian Geovani (2014) juga menunjukkan jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap PKB di Jawa Timur.

Penelitian ini juga menegaskan penelitian Hasnuri (2014) yang melihat faktor-faktor yang mempengaruhi PKB di DIY pada tahun 2006 – 2013 dengan hasil jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap PKB. Penelitian Rizal (2016) menunjukkan hasil bahwa variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB di Jawa Tengah pada tahun 1999- 2013.

Hasil penelitian ini menyimpulkan dengan alasan penduduk

berperan dalam perekonomian, sesuai asumsi klasik yang menyatakan bahwa jumlah penduduk mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Abdul Halim (2001) mengatakan bahwa besarnya pendapatan dapat dipengaruhi oleh jumlah penduduk, semakin tinggi pendapatan seseorang maka akan semakin tinggi pula kemampuan seseorang untuk membayar (*ability to pay*) berbagai pungutan yang ditetapkan pemerintah.

2. Pengaruh Jumlah Kendaraan Terhadap PKB

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa jumlah kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan nilai t hitung 2.743941 dan nilai probabilitasnya 0.0148 ($P < 0,05$). Dengan hasil koefisien regresi bernilai 49447.43 yaitu menunjukkan jika semakin besar jumlah kendaraan akan meningkatkan jumlah PKB. Artinya setiap penambahan 1 unit kendaraan bermotor akan meningkatkan PKB sebesar Rp. 49.447,43,- rupiah. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian dari Ariasih,dkk. (2011) yang menjelaskan bahwa jumlah kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB di provinsi Bali. Penelitian Geovani (2014) juga menunjukkan jumlah kendaraan berpengaruh positif terhadap PKB di Jawa Timur.

Penelitian ini juga menegaskan penelitian Hasnuri (2014) yang melihat faktor-faktor yang mempengaruhi PKB di DIY pada tahun 2006 – 2013 dengan hasil jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap PKB. Namun penelitian ini berbeda dari penelitian Rizal (2016)

menunjukkan hasil bahwa variabel jumlah kendaraan berpengaruh tidak signifikan terhadap penerimaan PKB di Jawa Tengah pada tahun 1999-2013.

Jumlah kendaraan sebagai objek PKB merupakan variabel penting yang dapat mempengaruhi penerimaan disektor pajak di pemerintahan daerah. Sehingga semakin besar jumlah kendaraan, maka semakin besar peluang untuk dapat menaikkan penerimaan pajak. Tentu hal ini diimbangi dengan upaya-upaya peningkatan pendapatan PKB lainnya.

3. Pengaruh PDRB Transportasi terhadap PKB

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa PDRB transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan nilai t hitung 6.468644 dengan probabilitas 0.0000 ($< 0,05$). Dengan koefisien regresi 233202,70 yaitu menunjukkan jika semakin besar PDRB transportasi akan meningkatkan jumlah PKB. Artinya setiap penambahan 1 juta PDRB transportasi akan meningkatkan PKB sebesar Rp. 233.202,70,- rupiah. Penelitian ini sejalan dengan penelitian Rizal (2016) yang membuktikan bahwa PDRB transportasi berpengaruh positif dan signifikan di Jawa Tengah pada tahun 1999- 2013. Penelitian Utami (2014) yang juga menunjukkan PDRB sektor transportasi menunjukkan hubungan yang positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB.

PDRB transportasi mempunyai hubungan langsung dengan pajak kendaraan bermotor. Hal ini ketika nilai produk domestik di sektor transportasi meningkat, maka otomatis ada peningkatan di penerimaan

pajak kendaraan bermotor. Hal ini disebabkan juga karena kendaraan bermotor merupakan objek pajak, ketika objeknya meningkat peluang peningkatan hasil pajak juga sangat dimungkinkan.

4. Pengaruh PDRB per Kapita terhadap PKB

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa PDRB per kapita berpengaruh negatif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan dengan t hitung -2.778813 yang mempunyai probabilitas 0.0157 ($P < 0,05$). Dengan koefisien regresi $-8864299,00$ maka arah pengaruhnya negatif. Artinya setiap penambahan 1 ribu (seribu) PDRB per kapita, maka akan menurunkan PKB sebesar Rp. 8.864.299,- rupiah. Hasil penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian Rizal (2016) di Jawa Tengah pada tahun 1999- 2013 menunjukkan hasil PDRB perkapita berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap penerimaan PKB. Penelitian Iswandi (2014) menunjukkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor (PKB). Hasil penelitian ini menunjukkan berpengaruh tetapi negatif.

PDRB per kapita atau pendapatan masyarakat di DIY berpengaruh negatif terhadap PKB dikarenakan pendapatan per kapita tidak berhubungan langsung dengan PKB, sehingga kenaikan pendapatan per kapita tidak dibuktikan menurunkan PKB. Hal ini berarti semakin tinggi pendapatan per kapita masyarakat DIY akan menurunkan PKB DIY. Peningkatan pendapatan per kapita saat ini dimungkinkan lebih banyak digunakan untuk kebutuhan konsumsi atau kebutuhan yang lain diluar

pembelian kendaraan bermotor atau untuk membayar PKB. Kondisi saat ini, sebagian besar masyarakat sudah mempunyai kendaraan bermotor, sehingga penambahan pendapatan digunakan untuk keperluan yang lain. Adanya faktor tingkat kesadaran masyarakat untuk membayar pajak kendaraan bermotor juga ikut berpengaruh terhadap penerimaan PKB DIY. Sehingga ketika pendapatan perkapita naik tetapi PKB turun maka dimungkinkan kesadaran masyarakat dalam membayar PKB masih rendah. Sehingga peningkatan pendapatan perkapita tidak meningkatkan PKB, tetapi justru menurunkan PKB.

.

.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat dituliskan beberapa kesimpulan berikut ini:

1. Jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan nilai t hitung 2.585137 dan nilai probabilitasnya 0.0270 ($P < 0,05$) serta koefisien regresi 153326,7, menunjukkan jika semakin besar jumlah penduduk akan meningkatkan jumlah PKB. Jumlah penduduk berperan dalam perekonomian, sesuai asumsi klasik yang menyatakan bahwa jumlah penduduk mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi.
2. Jumlah kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan nilai t hitung 2.743941 dan nilai probabilitasnya 0.0148 ($P < 0,05$ koefisien regresi bernilai 49447.43 yaitu menunjukkan jika semakin besar jumlah kendaraan akan meningkatkan jumlah PKB. Jumlah kendaraan sebagai objek PKB merupakan variabel penting yang dapat mempengaruhi penerimaan disektor pajak di pemerintahan daerah.
3. PDRB transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan nilai t hitung 6.468644 dengan probabilitas 0.0000 ($P < 0,05$) serta koefisien regresi 233202,70 yaitu menunjukkan jika semakin besar PDRB transportasi akan meningkatkan jumlah PKB.

PDRB transportasi mempunyai hubungan langsung dengan pajak kendaraan bermotor. Hal ini ketika nilai produk domestik di sektor transportasi meningkat, maka otomatis ada peningkatan di penerimaan pajak kendaraan bermotor.

4. PDRB per kapita berpengaruh negatif dan signifikan terhadap PKB. Hal ini ditunjukkan dengan t hitung -2.778813 dengan probabilitas 0.0157 ($P < 0,05$) serta koefisien regresi -8864299,00 maka peningkatan PDRB per kapita akan menurunkan PKB. Hal ini dimungkinkan peningkatan pendapatan per kapita lebih banyak digunakan untuk kebutuhan konsumsi atau kebutuhan yang lain diluar pembelian kendaraan bermotor atau membayar pajak kendaraan bermotor. Hal ini dipengaruhi juga tingkat kesadaran masyarakat untuk membayar pajak kendaraan masih relatif rendah. Artinya mempunyai kendaraan bermotor, tetapi tidak membayar pajak. Sehingga peningkatan pendapatan perkapita tidak meningkatkan PKB justru menurunkan PKB.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disampaikan saran:

1. Terkait jumlah pendapatan per kapita yang berpengaruh negatif dan signifikan terhadap PKB di DIY, maka perlu upaya-upaya untuk meningkatkan kesadaran untuk membayar pajak, karena pada prinsipnya ada kenaikan pendapatan sehingga kemampuan untuk membayar pajak seharusnya juga tinggi. Perlunya peningkatan perangkat hukum terhadap

PKB, peningkatan sosialisasi dan peningkatan penindakan sanksi terkait PKB. Langkah kongkrit yang dapat dilakukan seperti pemda bekerjasama dengan radio-radio dan televisi lokal untuk menyampaikan iklan layanan masyarakat terkait Pajak Kendaraan Bermotor. Sosialisasi juga dapat disampaikan melalui sekolah-sekolah pada tingkat SMA. Penindakan sanksi dapat dilakukan melalui kunjungan langsung ke rumah pelanggar sanksi. Jika pelanggaran sudah sampai 3 tahun atau lebih, kendaraan dapat ditarik. Hal ini dapat terwujud jika ada perangkat hukum seperti perda yang menjadi dasar pemberian sanksi.

2. Peningkatan PDRB sektor transportasi terbukti mampu menaikkan PKB.

Oleh karena itu diperlukan upaya peningkatan PDRB disektor transportasi lebih tinggi lagi, mengingat di DIY sektor transportasi sungai dan laut masih belum dioptimalkan dan untuk sektor darat juga masih memungkinkan ditingkatkan lagi. Peningkatan dapat dilakukan dengan langkah nyata mulai mengoptimalkan sektor transportasi laut dan sungai sehingga nantinya dapat masuk dalam PDRB Transportasi. Peningkatan sektor transportasi darat dilakukan dengan meningkatkan kuantitas dan kualitas jalan raya melalui penambahan jalan dan perbaikan jalan raya.

3. Untuk penelitian selanjutnya perlu dilihat faktor yang lain sebagai variabel yang diuji terutama faktor eksternal seperti tingkan inflasi dan nilai tukar rupiah.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Badan Pusat Statistik (2010). *Kewarganegaraan, Suku Bangsa, Agama, dan ahasa Sehari-hari Penduduk Indonesia. Hasil Sensus Penduduk 2010*. Badan Pusat Statistik Indonesia. Jakarta.
- Badan Pusat Statistik (2013). *Statistik Indonesia Tahun 2013*. Badan Pusat Statistik Indonesia. Jakarta.
- Ghozali, Imam. (2011). *Ekonometrika; Teori, Konsep, dan Aplikasi dengan SPSS 17*. Cetakan 2. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gilarso, T. (2004). *Pengantar Ilmu Ekonomi Makro*. Yogyakarta: Kanisius.
- Halim, Abdul. (2001). *Bunga Rampai Manajemen keuangan Daerah*. UPP-AMP Yogyakarta: YKPN
- Mansuri, R., (2000). *Kebijakan Perpajakan*, Jakarta: UI Press.
- Mardiasmo. (2013). *Perpajakan (edisi revisi 2013)*. Yogyakarta : CV. Andi Offset.
- Nurcholis, Hanif . (2007). *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah, Edisi Revisi*. Jakarta : PT Grasindo.
- Resmi, Siti. (2013). *Perpajakan Teori dan Kasus*. Jakarta: Salemba Empat.
- Rozali, Abdullah (2007). *Pelaksanaan Otonomi Luas Dengan Pemilihan Kepala Daerah Secara Langsung*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Soemitro, Rochmat. (1990). *Dasar-dasar Hukum Pajak dan Pajak Pendapatan*. Bandung: Penerbit Eresco.
- Suparmoko. (2002). *Ekonomi Publik Untuk Keuangan Dan Pembangunan Daerah*. Yogyakarta: Penerbit Andi Offside.
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2007 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ)
- Waluyo. (2007). *Perpajakan Indonesia*. Jakarta: Salemba Empat.

Widjaja, HAW. (2007). *Titik Berat Otonomi Pada Daerah tingkat II*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Skripsi/Jurnal:

Ariasih, N.N.P., Utama, I.M.S., Wirathi, I.G.A.P. (2011). Pengaruh Jumlah Penduduk Dan PDRB Per Kapita Terhadap Penerimaan PKB Dan BBNKB Serta Kemandirian Keuangan Daerah Provinsi Bali Tahun 1991-2010. *Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Udayana*. Hal. 543-562.

Giovani, Dinda Rezki. (2014). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jawa Timur. *Jurnal Ilmu & Riset Akuntansi Vol. 3 No. 12*.

Hasnuri, Z. D., dan Basuki, Agus Tri. (2014). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Daerah Istimewa Yogyakarta (Studi Kasus Kab/Kota Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2006-2013). *Tesis*. Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Iswandi, Riwisa. (2014). Analisis Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Propinsi Kalimantan Barat. Program Studi Magister Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Tanjungpura

Rizal, Fahmi. (2016) Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Provinsi Jawa Tengah Tahun 1999-2013. *Skripsi*. Universitas Islam Indonesia Fakultas Ekonomi Yogyakarta.

Yanti, Febri. (2014). Analisis Efektifitas Dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Sumatera Barat. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Bisnis*. Volume 14 No.2 / September 2014.

Utami, Ayu Utami. (2014). Analisis Pajak Kendaraan Bermotor Dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya Serta Kontribusinya Terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Provinsi Jawa Tengah. Fakultas Ekonomika an Bisnis Universitas Diponegoro Semarang.

LAMPIRAN: DATA INPUT

No	Tahun	Jumlah Penduduk/ X1 (jiwa)	Jumlah Kendaraan/X2 (unit)	PDRB Transportasi /X3 (juta)	PDRB Per kapita/X4 (ribu)	Pajak Kendaraan Bermotor (Y)
1	1999	3064942	469.885	807.812,03	3.025,98	83.678.908.221
2	2000	3113549	507.260	963.124,47	3.762,76	90.675.889.902
3	2001	3153677	565.635	1.060.027,19	4.828,86	99.987.235.890
4	2002	3196800	626.010	1.276.696,88	5.481,04	108.367.908.510
5	2003	3227088	686.385	1.307.440,98	6.077,75	121.456.789.302
6	2004	3251183	745.760	1.452.712,20	6.777,06	130.409.233.400
7	2005	3205648	804.135	1.614.124,67	7.929,42	149.291.828.905
8	2006	3236600	866.510	1.793.471,85	10.234,28	171.133.825.500
9	2007	3221007	921.909	1.992.746,50	12.982,71	199.750.813.670
10	2008	3334614	1.023.423	2.234.162,78	14.675,89	223.878.224.250
11	2009	3418135	1.059.481	2.480.180,87	16.236,87	258.278.414.295
12	2010	3457491	1.120.907	2.733.534,30	18.652,97	280.867.269.350
13	2011	3487325	1.211.257	3.087.260,33	20.333,34	331.553.251.935
14	2012	3512748	1.270.236	3.384.733,70	21.744,88	393.214.211.600
15	2013	3594854	1.396.967	3.814.745,40	23.623,92	458.210.055.800
16	2014	3619675	2.096.004	4.235.795,70	25.526,40	481.862.555.000
17	2015	3679176	2.196.620	4.580.682,00	27.573,47	556.007.692.000
18	2016	3720912	2.465.867	4.945.178,70	29.589,07	600.788.516.400

LAMPIRAN: Output Eviews 8

1. Uji MWD

Dependent Variable: PKB_Y
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 07:06
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-3.18E+11	1.73E+11	-1.835166	0.0914
PENDUDUK_X1	84821.53	58001.30	1.462407	0.1693
KENDARAAN_X2	-21447.43	14111.02	-1.519906	0.1544
PDRB_TRANS_X3	191813.4	18212.95	10.53170	0.0000
PDRB_KAP_X4	-10136569	1528952.	-6.629749	0.0000
Z1	2.17E+11	3.22E+10	6.742654	0.0000
R-squared	0.999128	Mean dependent var		2.63E+11
Adjusted R-squared	0.998765	S.D. dependent var		1.69E+11
S.E. of regression	5.94E+09	Akaike info criterion		48.10740
Sum squared resid	4.23E+20	Schwarz criterion		48.40419
Log likelihood	-426.9666	Hannan-Quinn criter.		48.14833
F-statistic	2750.138	Durbin-Watson stat		1.749071
Prob(F-statistic)	0.000000			

Dependent Variable: LOGPKB_Y
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 07:09
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-14.27785	10.00043	-1.427723	0.1789
LOGPENDUDUK_X1	1.812557	0.788378	2.299098	0.0403
LOGKENDARAAN_X2	0.170174	0.097593	1.743715	0.1067
LOGPDRB_TRANS_X3	0.683865	0.259706	2.633226	0.0218
LOGPDRB_KAP_X4	0.088462	0.111381	0.794229	0.4425
Z2	-5.64E-12	8.20E-13	-6.883142	0.0000
R-squared	0.998440	Mean dependent var		26.09803
Adjusted R-squared	0.997789	S.D. dependent var		0.655252
S.E. of regression	0.030808	Akaike info criterion		-3.860882
Sum squared resid	0.011390	Schwarz criterion		-3.564091
Log likelihood	40.74794	Hannan-Quinn criter.		-3.819959
F-statistic	1535.644	Durbin-Watson stat		1.385424
Prob(F-statistic)	0.000000			

2. Uji deskriptif

Date: 12/30/17
Time: 05:22
Sample: 1999 2016

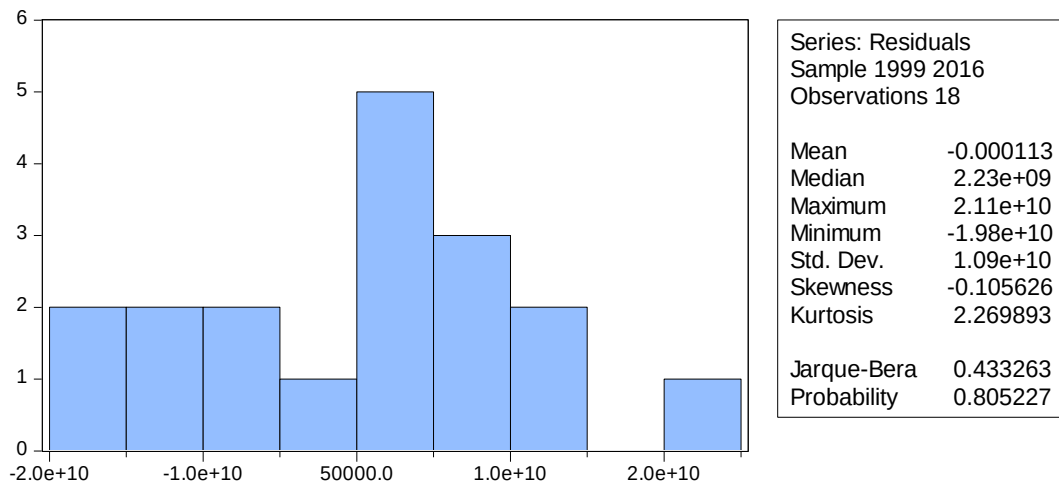
	PENDUDUK_X 1	KENDARAAN_ X2	PDRB_TRANS_ X3	PDRB_KAP_X4	PKB_Y
Mean	3360857.	1113014.	2431357.	14392.04	2.63E+11
Median	3292899.	972666.0	2113455.	13829.30	2.12E+11
Maximum	3720912.	2465867.	4945179.	29589.07	6.01E+11
Minimum	3064942.	469885.0	807812.0	3025.980	8.37E+10
Std. Dev.	204746.0	590292.3	1307756.	8832.052	1.69E+11
Skewness	0.347168	1.111987	0.560117	0.267593	0.717417
Kurtosis	1.810595	3.173629	2.057685	1.688749	2.185541
Jarque-Bera	1.422590	3.732157	1.607161	1.504353	2.041567
Probability	0.491008	0.154729	0.447723	0.471340	0.360312
Sum	60495424	20034251	43764431	259056.7	4.74E+12
Sum Sq. Dev.	7.13E+11	5.92E+12	2.91E+13	1.33E+09	4.85E+23
Observations	18	18	18	18	18

3. Uji Regresi

Dependent Variable: PKB_Y
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 05:25
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.94E+11	2.89E+11	1.362861	0.1961
PENDUDUK_X1	153326.7	96727.68	2.585137	0.0270
KENDARAAN_X2	49447.43	28353.84	2.743941	0.0148
PDRB_TRANS_X3	233202.7	36051.26	6.468644	0.0000
PDRB_KAP_X4	-8864299.	3189959.	-2.778813	0.0157
R-squared	0.995825	Mean dependent var		2.63E+11
Adjusted R-squared	0.994540	S.D. dependent var		1.69E+11
S.E. of regression	1.25E+10	Akaike info criterion		49.56253
Sum squared resid	2.02E+21	Schwarz criterion		49.80986
Log likelihood	-441.0628	Hannan-Quinn criter.		49.59664
F-statistic	775.1370	Durbin-Watson stat		1.503528
Prob(F-statistic)	0.000000			

4. Uji normalitas



5. Uji auto korelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	0.155870	Prob. F(2,11)	0.8575
Obs*R-squared	0.496063	Prob. Chi-Square(2)	0.7803

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Date: 12/30/17 Time: 05:26

Sample: 1999 2016

Included observations: 18

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7.00E+10	3.37E+11	0.207350	0.8395
PENDUDUK_X1	-23207.70	112724.3	-0.205880	0.8406
KENDARAAN_X2	1074.462	30467.84	0.035265	0.9725
PDRB_TRANS_X3	-1426.850	38732.58	-0.036839	0.9713
PDRB_KAP_X4	729336.2	3679901.	0.198195	0.8465
RESID(-1)	0.151029	0.321458	0.469826	0.6477
RESID(-2)	0.120645	0.356400	0.338509	0.7414
R-squared	0.027559	Mean dependent var	-0.000113	
Adjusted R-squared	-0.502863	S.D. dependent var	1.09E+10	
S.E. of regression	1.34E+10	Akaike info criterion	49.75681	
Sum squared resid	1.97E+21	Schwarz criterion	50.10306	
Log likelihood	-440.8113	Hannan-Quinn criter.	49.80455	
F-statistic	0.051957	Durbin-Watson stat	1.829672	
Prob(F-statistic)	0.999148			

6. Uji multikolinearitas

Dependent Variable: PKB_Y
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 05:25
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.94E+11	2.89E+11	1.362861	0.1961
PENDUDUK_X1	153326.7	96727.68	2.585137	0.0270
KENDARAAN_X2	49447.43	28353.84	2.743941	0.0148
PDRB_TRANS_X3	233202.7	36051.26	6.468644	0.0000
PDRB_KAP_X4	-8864299.	3189959.	-2.778813	0.0157
R-squared	0.995825	Mean dependent var		2.63E+11
Adjusted R-squared	0.994540	S.D. dependent var		1.69E+11
S.E. of regression	1.25E+10	Akaike info criterion		49.56253
Sum squared resid	2.02E+21	Schwarz criterion		49.80986
Log likelihood	-441.0628	Hannan-Quinn criter.		49.59664
F-statistic	775.1370	Durbin-Watson stat		1.503528
Prob(F-statistic)	0.000000			

Dependent Variable: PENDUDUK_X1
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 10:19
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2989254.	22688.58	131.7515	0.0000
KENDARAAN_X2	-0.101059	0.073539	-1.374216	0.1910
PDRB_TRANS_X3	0.203682	0.083420	2.441626	0.0285
PDRB_KAP_X4	-0.774005	8.811518	-0.087840	0.9312
R-squared	0.976648	Mean dependent var		3360857.
Adjusted R-squared	0.971643	S.D. dependent var		204746.0
S.E. of regression	34478.02	Akaike info criterion		23.92716
Sum squared resid	1.66E+10	Schwarz criterion		24.12502
Log likelihood	-211.3445	Hannan-Quinn criter.		23.95444
F-statistic	195.1694	Durbin-Watson stat		1.136705
Prob(F-statistic)	0.000000			

Dependent Variable: KENDARAAN_X2
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 10:22
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3434498.	2567390.	1.337739	0.2023
PENDUDUK_X1	-1.176123	0.855850	-1.374216	0.1910
PDRB_TRANS_X3	1.074334	0.181750	5.911068	0.0000
PDRB_KAP_X4	-68.14815	23.92441	-2.848477	0.0129
R-squared	0.967303	Mean dependent var		1113014.
Adjusted R-squared	0.960297	S.D. dependent var		590292.3
S.E. of regression	117620.0	Akaike info criterion		26.38144
Sum squared resid	1.94E+11	Schwarz criterion		26.57930
Log likelihood	-233.4329	Hannan-Quinn criter.		26.40872
F-statistic	138.0582	Durbin-Watson stat		1.375224
Prob(F-statistic)	0.000000			

Dependent Variable: PDRB_TRANS_X3
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 10:24
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-4267304.	1815960.	-2.349888	0.0340
PENDUDUK_X1	1.466265	0.600528	2.441626	0.0285
KENDARAAN_X2	0.664542	0.112423	5.911068	0.0000
PDRB_KAP_X4	71.64447	13.87827	5.162349	0.0001
R-squared	0.985879	Mean dependent var		2431357.
Adjusted R-squared	0.994996	S.D. dependent var		1307756.
S.E. of regression	92506.61	Akaike info criterion		25.90108
Sum squared resid	1.20E+11	Schwarz criterion		26.09894
Log likelihood	-229.1097	Hannan-Quinn criter.		25.92836
F-statistic	1127.827	Durbin-Watson stat		1.159537
Prob(F-statistic)	0.000000			

Dependent Variable: PDRB_KAP_X4
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 10:28
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	527.7803	24234.39	0.021778	0.9829
PENDUDUK_X1	-0.000712	0.008102	-0.087840	0.9312
KENDARAAN_X2	-0.005384	0.001890	-2.848477	0.0129
PDRB_TRANS_X3	0.009151	0.001773	5.162349	0.0001
R-squared	0.988461	Mean dependent var		14392.04
Adjusted R-squared	0.985988	S.D. dependent var		8832.052
S.E. of regression	1045.461	Akaike info criterion		16.93543
Sum squared resid	15301853	Schwarz criterion		17.13329
Log likelihood	-148.4189	Hannan-Quinn criter.		16.96272
F-statistic	399.7555	Durbin-Watson stat		0.804302
Prob(F-statistic)	0.000000			

7. Uji Heterokedasitas

Heteroskedasticity Test: White

F-statistic	0.939345	Prob. F(14,3)	0.6045
Obs*R-squared	14.65652	Prob. Chi-Square(14)	0.4020
Scaled explained SS	4.854110	Prob. Chi-Square(14)	0.9877

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2
Method: Least Squares
Date: 12/30/17 Time: 05:27
Sample: 1999 2016
Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-5.28E+22	4.56E+23	-0.115735	0.9152
PENDUDUK_X1^2	-6.23E+09	5.47E+10	-0.113832	0.9166
PENDUDUK_X1*KENDARAAN_X2	-2.66E+10	6.04E+10	-0.440871	0.6891
PENDUDUK_X1*PDRB_TRANS_X3	1.13E+10	4.49E+10	0.250902	0.8181
PENDUDUK_X1*PDRB_KAP_X4	4.37E+11	2.87E+12	0.152203	0.8887
PENDUDUK_X1	3.60E+16	3.16E+17	0.114159	0.9163
KENDARAAN_X2^2	-2.03E+09	7.79E+09	-0.260995	0.8110
KENDARAAN_X2*PDRB_TRANS_X3	7.65E+09	1.58E+10	0.484353	0.6613
KENDARAAN_X2*PDRB_KAP_X4	-3.81E+11	9.98E+11	-0.382210	0.7278
KENDARAAN_X2	8.22E+16	1.84E+17	0.447761	0.6847
PDRB_TRANS_X3^2	-3.68E+09	8.47E+09	-0.434545	0.6933
PDRB_TRANS_X3*PDRB_KAP_X4	3.30E+11	1.07E+12	0.308040	0.7782
PDRB_TRANS_X3	-3.31E+16	1.34E+17	-0.246773	0.8210

PDRB_KAP_X4^2	-1.45E+13	6.36E+13	-0.227741	0.8345
PDRB_KAP_X4	-1.49E+18	8.75E+18	-0.170071	0.8758
R-squared	0.814251	Mean dependent var	1.12E+20	
Adjusted R-squared	-0.052578	S.D. dependent var	1.30E+20	
S.E. of regression	1.34E+20	Akaike info criterion	95.39832	
Sum squared resid	5.37E+40	Schwarz criterion	96.14029	
Log likelihood	-843.5849	Hannan-Quinn criter.	95.50063	
F-statistic	0.939345	Durbin-Watson stat	2.690855	
Prob(F-statistic)	0.604481			

8. Uji Linearitas

Ramsey RESET Test

Equation: REG

Specification: PKB_Y C PENDUDUK_X1 KENDARAAN_X2

PDRB_TRANS_X3 PDRB_KAP_X4

Omitted Variables: Squares of fitted values

	Value	df	Probability
t-statistic	7.322873	12	0.0000
F-statistic	53.62447	(1, 12)	0.0000
Likelihood ratio	30.58275	1	0.0000

F-test summary:

	Sum of Sq.	df	Mean Squares
Test SSR	1.65E+21	1	1.65E+21
Restricted SSR	2.02E+21	13	1.56E+20
Unrestricted SSR	3.70E+20	12	3.08E+19
Unrestricted SSR	3.70E+20	12	3.08E+19

LR test summary:

	Value	df
Restricted LogL	-441.0628	13
Unrestricted LogL	-425.7714	12

Unrestricted Test Equation:

Dependent Variable: PKB_Y

Method: Least Squares

Date: 12/30/17 Time: 05:45

Sample: 1999 2016

Included observations: 18

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7.71E+10	1.36E+11	0.567665	0.5807
PENDUDUK_X1	-10349.07	47272.19	-0.218925	0.8304
KENDARAAN_X2	-57658.94	12669.47	-4.551014	0.0007
PDRB_TRANS_X3	52670.58	29415.04	1.790600	0.0986
PDRB_KAP_X4	5411200.	2411663.	2.243763	0.0445
FITTED^2	8.24E-13	1.13E-13	7.322873	0.0000

R-squared	0.999237	Mean dependent var	2.63E+11
Adjusted R-squared	0.998918	S.D. dependent var	1.69E+11
S.E. of regression	5.55E+09	Akaike info criterion	47.97460
Sum squared resid	3.70E+20	Schwarz criterion	48.27139
Log likelihood	-425.7714	Hannan-Quinn criter.	48.01552
F-statistic	3141.061	Durbin-Watson stat	2.516931
Prob(F-statistic)	0.000000		

9. Uji outlier

Influence Statistics

Date: 12/30/17 Time: 05:50

Sample: 1999 2016

Included observations: 18

Obs.	Resid.	RStudent
1999	2.11E+10	2.229289
2000	7.68E+09	0.663524
2001	1.29E+10	1.119879
2002	-1.39E+10	-1.268510
2003	4.95E+09	0.443307
2004	-7.15E+09	-0.653419
2005	-1.98E+10	-1.891720
2006	-1.15E+10	-0.974353
2007	-4.65E+09	-0.520749
2008	6.26E+08	0.054685
2009	6.08E+09	0.553247
2010	75114058	0.007205
2011	-7.79E+09	-0.679110
2012	3.82E+09	0.355124
2013	4.05E+09	0.499810
2014	-1.52E+10	-1.497530
2015	1.07E+10	1.014541
2016	8.07E+09	0.865858