

EFEKTIVITAS PENGATURAN PAJAK DAERAH KENDARAAN BERMOTOR UNTUK KENDARAAN BERMOTOR DARI LUAR DAERAH PADA PROVINSI DKI JAKARTA

Griya Firamita*, Tjip Ismail**

Program Studi Ilmu Hukum Universitas Indonesia,

Jalan Salemba Raya Nomor 4, Jakarta

E-Mail: griya.wibowo@gmail.com; tjip.ismail@yahoo.com

Naskah diterima : 01/01/2022, revisi : 31/01/2022, disetujui 10/02/2022

Abstract

Motor Vehicle Tax is one of the regional taxes that significantly contributes to Regional Original Income. One of the objectives of the Motor Vehicle Tax is to provide local governments' revenue to finance the maintenance of roads and public transportation infrastructure. However, based on the current regulations, the Motor Vehicle Tax can only be imposed on motor vehicle that registered in its region, whereas motor vehicle with police numbers outside the region or registered in other regions often operate in an area for a long period of time. The presence of motor vehicles from outside the area for a long period of time will impact on the road damage or environmental pollution. So, it is necessary to study the provisions of the PKB in order to determine the potential imposition of the tax for motor vehicles from outside the registered area. For this reason, it is necessary to analyze on motor vehicle tax regulations that may include the imposition of motor vehicle tax from outside the registered area.

Keyword: *Motor Vehicle Tax, Local Government Revenue, Local Tax.*

Abstrak

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan salah satu pajak daerah yang memberikan kontribusi cukup besar bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD). Salah satu tujuan pengenaan PKB adalah agar pemerintah daerah mendapat pendapatan untuk membiayai pemeliharaan jalan dan sarana prasarana transportasi umum. Namun, berdasarkan ketentuan peraturan saat ini PKB hanya dapat dikenakan pada kendaraan bermotor yang terdaftar di daerahnya, padahal kendaraan bermotor dengan nomor polisi luar daerah atau yang terdaftar di daerah lain seringkali beroperasi di suatu daerah dalam jangka waktu yang cukup lama. Adanya kendaraan bermotor yang berada dari luar daerah tersebut dalam jangka waktu yang cukup lama dapat memberikan dampak kerusakan bagi jalan atau pencemaran lingkungan. Untuk itu, perlu dilakukan kajian mengenai ketentuan

PKB guna mengetahui potensi pengenaan PKB bagi kendaraan bermotor dari luar daerah terdaftarnya.

Kata kunci: Pajak Kendaraan Bermotor, Pendapatan Asli Daerah, Pajak Daerah

A. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara yang luas yang terdiri dari beberapa wilayah dan daerah-daerah.¹ Adanya prinsip otonomi daerah yang dianut oleh Indonesia, wilayah yang ada di Indonesia dapat diatur masing-masing oleh daerahnya. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, yang berbunyi: *"Pemerintahan daerah Provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan."* Namun demikian, otonomi daerah baru dilaksanakan pada tahun 1999 sejalan dengan ditetapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (UU 22/1999). Dalam UU 22/1999 tersebut telah diatur bahwa daerah diberikan kewenangan untuk dapat mengatur dan mengurus sendiri tata kelola pemerintahannya.²

Dalam melaksanakan kewenangannya, idealnya Pemerintah Daerah bertumpu pada sumber-sumber daerahnya sendiri, salah satunya adalah pajak daerah.³ Salah satu pajak dimana Pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk memungutnya adalah Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) yang memiliki porsi yang cukup banyak pada pos pajak daerah dibandingkan pajak lainnya yang termasuk pajak Provinsi.⁴ Tujuan dari pengenaan PKB diutamakan untuk memberikan layanan bagi pengguna jalan di daerah terkait melalui pembiayaan atas perbaikan jalan, penyediaan jalan dan sarana prasarana transportasi umum yang digunakan oleh masyarakat.⁵ Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (UU 28/2009), kendaraan bermotor yang

¹ Indonesia, *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, Pasal 18 ayat (1).

² Indonesia, *Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah*, UU Nomor 22 Tahun 1999, LN Nomor 60 Tahun 1999, TLN Nomor 3839, Pasal 1 huruf a.

³ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, UU Nomor 28 Tahun 2009, LN Nomor 130 Tahun 2009, TLN Nomor 5049, Pasal 2. Dalam Pasal 2 ayat (1) dan ayat (2), diatur Pajak Daerah Provinsi yang terdiri dari: pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak air permukaan dan pajak rokok. Diantara Pajak Daerah Provinsi tersebut, yang paling dominan dalam penerimaan daerah adalah PKB.

⁴ Bapeda DKI Jakarta, "Beranda - Badan Pendapatan Daerah Provinsi DKI Jakarta," BPRD DKI Jakarta (BPRD DKI Jakarta, 2021), <https://bprd.jakarta.go.id>, diakses pada tanggal 15 September 2021. Dwikora Harjo, "Penggalian Potensi Perluasan Basis Pajak Daerah Provinsi Jawa Barat Dalam Menghadapi Pandemi Covid-19" 8, no. 1 (2021): 3, <https://ojs.stiami.ac.id/index.php/reformasi/article/download/1414/731>. Data realisasi penerimaan APBD Provinsi DKI Jakarta, khususnya pajak Provinsi, PKB merupakan komponen pajak terbesar dalam pajak Provinsi DKI Jakarta dengan jumlah penerimaan sebesar Rp.7.8T, bea balik nama kendaraan bermotor sebesar Rp.3.6T, pajak bahan bakar kendaraan bermotor sebesar Rp.995M dan pajak rokok sebesar Rp.793M. Sementara itu, berdasarkan data realisasi penerimaan APBD Provinsi Jawa Barat diperoleh informasi bahwa penerimaan dari PKB sebesar Rp.7.6T, bea balik nama kendaraan bermotor sebesar Rp.3.9T, pajak bahan kendaraan bermotor sebesar Rp.2.2T, pajak air permukaan sebesar Rp.58M, dan pajak rokok sebesar Rp.3T.

⁵ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, UU Nomor 28 Tahun 2009, LN Nomor 130 Tahun 2009, TLN Nomor 5049, Pasal 94 ayat (1) huruf a.

masuk dalam komponen PKB adalah *“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”*.⁶ Namun demikian, alat-alat berat dan alat-alat besar bukan merupakan bagian dari kendaraan bermotor yang terlingkupi dalam PKB berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 15/PUU-XV/2017.⁷ Sementara, kendaraan bermotor yang beroperasi di air tidak memberikan dampak pada jalan darat. Untuk itu yang termasuk lingkup dalam PKB adalah kendaraan bermotor berupa motor, mobil, truk dan bus yang beroperasi di jalan darat.

Dalam dasar pengenaan PKB, terdapat (dua) unsur, yaitu *nilai jual dari kendaraan bermotor tersebut dan bobot dari kendaraan yang menunjukkan dampak pada jalan yang dilaluinya (dampak kerusakannya) dan/atau dampak terhadap lingkungan yang mungkin timbul dari kendaraan bermotor tersebut*.⁸ Dengan demikian pengenaan PKB tersebut dapat dianggap telah memperhitungkan kebutuhan pemberian layanan jalan sehingga pengenaan PKB tersebut dapat membiayai layanan jalan yang telah diberikan oleh Pemerintah Daerah. Dasar pengenaan PKB tersebut akan dikalikan dengan tarif PKB yang ditetapkan melalui Peraturan Daerah pada daerah masing-masing. Pembayaran PKB dilakukan oleh penduduk setempat yang nomor kendaraan bermotornya terdaftar di daerah tersebut kepada Pemerintah Daerah sesuai tarif yang telah ditetapkan. Hal ini mengingat dalam kepemilikan kendaraan bermotor disyaratkan untuk menggunakan KTP sebagai identitas pembeli sekaligus pemilik mobil, sehingga kendaraan bermotor di suatu daerah dapat dimiliki oleh warga yang memiliki identitas di daerah bersangkutan.⁹

Pembayaran PKB yang merupakan pajak provinsi tersebut akan menjadi pemasukan bagi Pemerintah Daerah dan akan dibagikan kepada Pemerintah Kabupaten/Kota sebanyak 30% (tiga puluh persen) dan peruntukan paling sedikit 10% (sepuluh persen) dari hasil PKB termasuk yang dibagikan untuk Kabupaten/Kota tersebut digunakan sebagai pemeliharaan jalan.¹⁰ Adanya pembagian prosentase tersebut dikarenakan pada penggunaan PKB menerapkan konsep *earmarking*, dimana porsi tertentu dari suatu jenis pajak digunakan untuk

⁶ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Pasal 1 angka 13

⁷ Mahkamah Konstitusi, “Pengujian Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah Terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945,” 2017, https://www.mkri.id/public/content/persidangan/putusan/15_PUU-XV_2017.pdf, diakses pada tanggal 19 September 2021.

⁸ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Pasal 5 ayat (1), yang berbunyi: “Dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah hasil perkalian dari 2 (dua) unsur pokok: *Nilai Jual Kendaraan Bermotor dan bobot yang mencerminkan secara relatif tingkat kerusakan jalan dan/atau pencemaran lingkungan akibat penggunaan Kendaraan Bermotor*”.

⁹ Kepolisian Negara Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor*, Perka POLRI Nomor 5 Tahun 2012 BN Nomor 209 Tahun 2012, Pasal 44

¹⁰ Christine Carolina Surbakti, “Peramalan Sumber-Sumber Earmarking Penerimaan Daerah (Studi Kasus: Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota Di Kota Bandung),” *Journal of Regional and City Planning* 22, no. 3 (2011): 214, <https://doi.org/10.5614/jpwk.2011.22.3.3>.

mewujudkan layanan tertentu oleh Pemerintah.¹¹ Pemeliharaan jalan dan peningkatan transportasi umum tidak hanya pada daerah Provinsi, namun juga dilakukan pada daerah kabupaten/kota sesuai dengan UU 28/2009 yang mengatur bahwa hasil PKB yang dipungut oleh Pemerintah Provinsi akan dibagikan kepada Pemerintah Kabupaten/Kota sebesar 30% (tiga puluh persen) dari penerimaan PKB tersebut.¹² Untuk itu, penerimaan hasil PKB diperuntukan untuk perbaikan dan pemeliharaan jalan yang digunakan oleh kendaraan bermotor yang ada di daerahnya. Pemanfaatan PKB tersebut diperuntukan untuk kenyamanan berkendara pengguna jalan di daerah.

Jalan daerah tidak hanya digunakan oleh penduduk setempat yang membayar PKB di daerah tersebut, namun juga digunakan oleh setiap orang yang melintas dan beraktivitas di daerah tersebut terlepas kendaraan bermotor terkait terdaftar pada daerah setempat maupun tidak. Sebagai contoh, data statistik pada Kepolisian Daerah Metro Jaya yang wilayahnya meliputi DKI Jakarta, Bekasi, Depok dan Bogor¹³ menunjukkan jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar pada tahun 2019 sekitar 20.5 juta¹⁴, dengan jumlah sekitar 11.8 juta kendaraan bermotor terdaftar sebagai wajib pajak Provinsi DKI Jakarta.¹⁵ Mengacu pada data wajib pajak dapat disimpulkan bahwa yang beraktivitas di jalan ibukota tidak hanya kendaraan terdaftar DKI Jakarta, tapi juga kendaraan dengan nomor polisi daerah lain. Kendaraan bermotor tidak hanya melintas, Provinsi DKI Jakarta sebagai ibukota juga merupakan kota tujuan bagi penduduk daerah sekitar Jakarta untuk melakukan aktivitasnya, sehingga jalan di ibukota rutin digunakan tidak hanya oleh warga Jakarta, namun juga digunakan oleh warga wilayah/daerah lain. Adanya kendaraan bermotor yang bukan terdaftar di Jakarta tersebut yang menggunakan jalan daerah setempat dengan waktu yang lama dapat memberikan peningkatan risiko dampak pada jalan tersebut¹⁶ dan juga pencemaran lingkungan (seperti polusi udara dari kendaraan bermotor).¹⁷

¹¹ Robert Carling, "Tax Earmarking Is It Good Practice?," *Perspectives on Tax Reform*, 2007.

¹² Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Pasal 94 ayat (1) huruf a.

¹³ BPS, "Statistik Komuter Jabodetabek: Hasil Survei Komuter Jabodetabek 2014," 2014, <https://www.bps.go.id/publication/2014/03/17/c0deaf751b807b56681a9860/statistik-komuter-jabodetabek--hasil-survei-komuter-jabodetabek-2014-.html>, diakses pada tanggal 20 September 2021.

¹⁴ BPS DKI Jakarta, "Katalog: 8301007.31 Statistik Transportasi DKI Jakarta 2019" (DKI Jakarta, 2019), <https://jakarta.bps.go.id/publication/2020/10/30/5334ef6b5ef39c73ec068416/statistik-transportasi-dki-jakarta-2019.html>. Diakses pada tanggal 15 September 2021.

¹⁵ BPS DKI Jakarta, "Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (Unit) Di Provinsi DKI Jakarta 2018-2020," 2020, <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html/>, diakses pada tanggal 15 September 2021.

¹⁶ Faisal Rifqi Arbani, "Analisis Kerusakan Dini Akibat Perubahan Volume Lalu Lintas Pada Perkerasan Lentur (Studi Kasus _ Ruas Jalan Ahmad Yani Kartasura)" (Skripsi Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2018), hlm. 3. Dalam Skripsi tersebut, diperoleh informasi bahwa perubahan volume lalu lintas pada jalan berpotensi memberikan dampak kerusakan pada perkerasan apabila jumlah volume kendaraan yang melewati jalan tersebut melebihi jumlah lalu lintas harian yang direncanakan.

¹⁷ Ika Warakasih Puspitawati, "Polusi Udara Dan Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Sebagai Prasyarat Pemberian Perpanjangan STNK" (BAPPEDA DIY, 2014), <http://bappeda.jogjaprov.go.id/dataku/>, diakses pada tanggal 28 Agustus 2021.

Risiko tersebut dapat menambah biaya perbaikan dan meningkatkan kebutuhan anggaran untuk pemeliharaan jalan atau perawatan lingkungan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Biaya tersebut seharusnya dapat diperoleh dari pembayaran tarif pajak oleh masyarakat di daerahnya. Namun apabila kendaraan bermotor yang melintas dan beraktivitas tersebut tidak terdaftar pada daerah bersangkutan dan terdaftar di daerah lain, maka tarif pajak sebagai biaya dan penerimaan daerah tersebut tidak dapat diterima oleh daerah yang terkait. Hal ini mengingat berdasarkan pengenaan tarif pajak yang ditetapkan oleh peraturan daerah masing-masing hanya dikenakan terhadap kendaraan yang terdaftar di daerah terkait. Penggunaan jalan oleh kendaraan bermotor dari luar daerah yang dilakukan dalam jangka waktu yang cukup lama dapat menyebabkan penambahan anggaran daerah karena ada risiko penambahan biaya pemeliharaan jalan dan/atau lingkungan, namun tidak ada pendapatan daerah dari kendaraan bermotor yang menggunakan jalan. Banyaknya peredaran kendaraan bermotor di luar daerah terdaftarnya juga disebabkan oleh kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang, padahal berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 22/1999) telah diatur bahwa kendaraan bermotor yang beroperasi di luar daerah terdaftarnya selama 3 (tiga) bulan secara terus menerus wajib menyampaikan laporan kepada Kepolisian yang ada di daerah tersebut,¹⁸ namun tidak terdapat pengaturan lebih lanjut terkait pengaturan tersebut. Banyaknya kendaraan bermotor yang melintas di ibukota namun berasal dari wilayah perbatasan Provinsi DKI Jakarta, dapat disebabkan pula oleh adanya ketentuan kepemilikan kendaraan bermotor sesuai dengan KTP yang tidak memungkinkan memiliki kendaraan bermotor di daerah selain daerah KTP-nya. Sebagai contoh, orang yang memiliki KTP Bekasi, namun beraktivitas di Provinsi DKI Jakarta menggunakan kendaraan bermotor yang terdaftar di Bekasi dan tidak dapat mendaftar pada Provinsi DKI Jakarta. Dengan demikian, PKB yang dibayarkan ditujukan pada Provinsi Jawa Barat.

Terkait dengan hal-hal tersebut di atas, kami bermaksud melakukan penelitian mengenai pemanfaatan hasil PKB sebagai sumber pembiayaan utama anggaran daerah yang melintasi wilayah kota/kabupaten, khususnya mengenai penerimaan PKB pada wilayah Provinsi DKI Jakarta dan analisis mengenai ketentuan pengenaan pajak daerah untuk kendaraan bermotor yang berasal dari luar daerah sebagai sumber pendapatan daerah.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif, yaitu penelitian hukum dilakukan dengan menganalisis peraturan perundang-undangan¹⁹

¹⁸ Republik Indonesia, *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU Nomor 22 Tahun 1999, LN Nomor 96 Tahun 2009, TLN Nomor 5025, Pasal 71 ayat (1) huruf d dan ayat (3).

¹⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cet. 19 (Depok: Rajawali Press), hlm. 12-13.

mengenai Pajak Kendaraan Bermotor di Indonesia. Pada penelitian ini, selain menganalisis peraturan perundang-undangan mengenai Pajak Kendaraan Bermotor, dianalisis juga dari sisi fakta sosial yang ada di masyarakat melalui data yang disediakan oleh instansi Pemerintah terkait, dalam hal ini Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta. Adapun bahan yang digunakan dalam penelitian adalah bahan hukum primer dengan data sekunder yang meliputi data yang tersedia pada *website* BPS DKI Jakarta, BPS Provinsi Jawa Barat dan Dinas Perhubungan DKI Jakarta mengenai pengguna jalan di Jakarta.

C. Pembahasan

1. Hubungan Pajak Daerah Dengan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah

Definisi pajak daerah dalam UU 28/2009, yaitu:

*"Pajak Daerah adalah kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan Daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat."*²⁰

Berdasarkan definisi pajak daerah tersebut, pajak daerah merupakan suatu kewajiban dari rakyat dengan tanpa imbalan secara langsung yang didapat rakyat tersebut, namun digunakan untuk keperluan daerah bagi kepentingan rakyat. Keperluan daerah tersebut dapat diartikan membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah. Dalam perkembangannya Pajak Daerah yang semula hanya memiliki fungsi untuk mengisi kas daerah dalam APBD beralih menjadi fungsi mengatur yang bertujuan agar Pemerintah Daerah dapat memberikan layanan bagi rakyat. Pajak Daerah yang semula tidak memberikan imbalan langsung kepada rakyat atau dapat diartikan bahwa dalam ketentuan tersebut tidak terlihat secara tegas pemenuhan pelayanan oleh Pemerintah yang memberikan dampak langsung kepada rakyat, berubah menyesuaikan dengan tujuan otonomi daerah untuk memberikan pelayanan kepada rakyat.²¹

Salah satu fungsi Pajak adalah fungsi budgeter, yaitu pajak berfungsi sebagai alat penerimaan kas negara atau pendapatan negara. Fungsi budgeter pada pajak tidak hanya ketika pajak diterima sebagai pemasukan daerah, tapi dimulai sejak fase perencanaan.²² Pajak sebagai fungsi budgeter memiliki pengaruh yang besar bagi daerah. Apabila target penerimaan pajak belum dapat terpenuhi, maka anggaran yang telah disusun juga dapat tidak terpenuhi untuk melaksanakan rencana daerahnya. Hal ini dikarenakan pajak

²⁰ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Pasal 1 angka 10.

²¹ Alhusain et al., *Kebijakan Dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Dalam Pembangunan Nasional*, hlm. 73.

²² Himawan Estu Bagijo, "Pajak Dan Retribusi Daerah Sebagai Sumber Pendapatan Daerah (Studi Kasus Di Kabupaten/Kota Dan Pemerintah Propinsi Di Jawa Timur)" *Jurnal Perspektif* Volume XVI, no. 1 (Januari, 2011): 13.

merupakan bagian dari pendapatan daerah. Sumber pendapatan daerah terdiri dari: Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Perimbangan, dan Lain-lain pendapatan yang sah.²³

Salah satu Pajak Daerah yang memiliki potensi besar dalam PAD adalah Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan pajak yang dikenakan kepada pemilik atau penguasa kendaraan bermotor.²⁴ PKB merupakan pajak yang menerapkan *earmarking system*, yaitu sejumlah prosentase dari pendapatan PKB di suatu daerah diperuntukkan untuk mendanai suatu program yang spesifik.²⁵ Sejumlah prosentase dari pendapatan PKB diperuntukan bagi pemeliharaan jalan, peningkatan sarana transportasi dan sebagainya, sehingga pengguna jalan atau sarana jalan di daerah tersebut menikmati hasil dari pendanaan yang berasal dari PKB. Pada prinsipnya *earmarking system* dapat memudahkan pengawasan penggunaan pajak yang telah dibayarkan karena memiliki *output* yang jelas dan sudah terprogram.²⁶ Adapun prosentase dari pendapatan PKB yang diperuntukan untuk pemeliharaan jalan dan peningkatan sarana/prasarana adalah sebesar paling sedikit 10% (sepuluh persen) dimana daerah diberikan keleluasaan untuk menetapkan kembali prosentase yang sesuai untuk mendanai pemeliharaan jalan dan peningkatan sarana/prasarana dimaksud.²⁷

Prosentase PKB sebagai pendapatan daerah berbeda pada setiap daerah di Indonesia. Hal ini disebabkan besaran tarif pajak yang dikenakan juga berbeda, tergantung dengan fasilitas jalan yang disediakan oleh pemerintah daerahnya. Semakin baik fasilitas jalannya, semakin baik pula pemeliharaannya dan membutuhkan dana yang tidak sedikit. Selain itu, jumlah kendaraan yang terdaftar pada daerahnya juga mempengaruhi besaran hasil PKB yang diterima oleh pemerintah daerah. Semakin banyak kendaraan bermotor, maka penerimaan hasil PKB juga semakin banyak. Dengan demikian PKB yang dibayarkan akan digunakan melalui pemanfaatan jalan dan sarana/prasarana yang dibangun dengan menggunakan pendapatan dari PKB tersebut. Pajak daerah memiliki porsi yang cukup besar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan porsi PAD cukup besar terhadap penerimaan daerah. Pada tahun 2020, PAD pada Provinsi DKI Jakarta memiliki prosentase sebesar 67% (enam tujuh persen) terhadap penerimaan daerah, prosentase pajak daerah terhadap PAD Provinsi DKI Jakarta sebesar

²³ Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan Kementerian Keuangan, "Apa Saja Jenis Lain-Lain Pendapatan Daerah Yang Sah?," <http://www.djpk.kemenkeu.go.id/?ufaq=apa-saja-jenis-lain-lain-pendapatan-daerah-yang-sah>, diakses pada tanggal 30 April 2021.

²⁴ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Pasal 1 angka 12.

²⁵ Robert Calling, "Perspective on Tax Reform: Tax Earmarking Is It Good Practice?"

²⁶ Inayati, Gunadi, dan H Rosdiana, "Earmarking Tax Policy on Local Taxation in Indonesia: Towards Pro Fiscal Legitimacy and Budget Flexibility Policy," *KnE Social Sciences* 3, no. 10 (2018): 376. <https://doi.org/10.18502/kss.v3i10.2922>.

²⁷ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Pasal 94 ayat (1) huruf a.

84.9% (delapan puluh empat koma Sembilan persen), dan hasil PKB terhadap keseluruhan pajak daerah adalah sebesar 24% (dua puluh empat persen). Sementara itu, sebagai perbandingan pada daerah Provinsi Jawa Barat dengan porsi PAD terhadap penerimaan daerah adalah sekitar 60% (enam puluh persen), pajak daerah sebesar 93% (Sembilan puluh tiga persen) terhadap penerimaan daerah dan porsi jumlah PKB sebesar 32% (tiga puluh dua persen) terhadap pajak daerahnya. Berdasarkan data tersebut dapat dilihat bahwa penerimaan daerah didominasi oleh pendapatan asli daerah dimana pajak daerah memiliki prosentase yang besar dalam komponen PAD, sehingga menunjukkan bahwa daerah dapat mengandalkan pendapatan daerahnya yang berasal dari pajak daerah dengan porsi PKB cukup banyak dibandingkan dengan pendapatan pajak Provinsi lainnya.²⁸

2. Mekanisme Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Untuk Kendaraan Bermotor Dari Luar Daerah

Pengenaan PKB lebih lanjut diatur dengan peraturan daerah masing-masing daerah. PKB DKI Jakarta diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2015 tentang perubahan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pajak Kendaraan Bermotor (Perda 2/2015) yang mengatur bahwa PKB dipungut terhadap kendaraan bermotor yang terdaftar di Provinsi DKI Jakarta dengan pertimbangan bahwa kendaraan bermotor yang terdaftar di Provinsi DKI Jakarta tersebut menggunakan sarana dan prasarana jalan dan transportasi di Jakarta. Penghitungan pengenaan tarif PKB dengan salah satu komponennya berupa bobot dari kendaraan bermotor yang dapat memberikan dampak pada kerusakan jalan atau pencemaran lingkungan, ditujukan agar Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta dapat menilai potensi kerusakan yang mungkin timbul dari penggunaan jalan dan sarana transportasi umum di Jakarta oleh kendaraan bermotor terdaftar di Jakarta, sehingga pengenaan PKB yang terdaftar di Jakarta dapat memberikan kontribusi pemeliharaan dari jalan tersebut.

Jalan dan sarana transportasi umum di suatu daerah tidak hanya digunakan oleh kendaraan bermotor yang terdaftar di daerahnya saja, namun juga oleh kendaraan bermotor yang melintas di daerah tersebut, seperti pada Provinsi DKI Jakarta. Kendaraan bermotor yang melintas tidak hanya kendaraan bermotor yang terdaftar di Provinsi DKI Jakarta, namun kendaraan bermotor yang terdaftar di daerah lainnya, antara lain Depok, Bogor dan Bekasi.²⁹ Banyaknya kendaraan bermotor yang melintas dan beraktivitas di

²⁸ BPS, "Statistik Transportasi Indonesia", diakses dari <http://www.bps.go.id/>, diakses pada tanggal 15 September 2021.

²⁹ Dinas Komunikasi Informatika dan Statistik DKI Jakarta, "Pertambahan-Jumlah-Kendaraan-Bermotor-7-Tahun-Terakhir-2008-2014-Wilayah-Jakarta-Depok-Tangerang-Bekasi-OpenDataJakarta," 2018,

jalan Provinsi DKI Jakarta dapat meningkatkan risiko kerusakan pada jalan dan sarana transportasi umum Provinsi DKI Jakarta. Dengan adanya risiko kerusakan tersebut, maka pemerintah DKI Jakarta memerlukan penambahan biaya untuk memelihara jalan dan sarana transportasi tersebut. Selama ini, biaya perawatan dan pemeliharaan jalan dipenuhi dari pajak daerah salah satunya PKB yang dikenakan pada kendaraan bermotor terdaftar di DKI Jakarta, sebagaimana diatur dalam Pasal 11 Perda 2/2015 yang memuat ketentuan bahwa paling sedikit 20% (dua puluh persen) hasil PKB digunakan untuk memelihara jalan dan sarana dan moda transportasi umum.

Pada tahun 2019, jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar di DKI Jakarta (selain TNI, Polri dan *Corps Diplomatic*) adalah 20.5 juta kendaraan bermotor³⁰, namun tidak terdapat jumlah riil kendaraan bermotor yang melintas di Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, kendaraan bermotor dengan nomor polisi yang terdaftar di luar Provinsi DKI Jakarta, seperti Jawa Barat yang daerahnya berdekatan dengan DKI Jakarta (Bekasi, Depok dan Bogor) dan yang berasal dari lainnya yang menetap di DKI Jakarta dan melintas dan beraktivitas di jalan ibukota dapat memberikan dampak kerusakan pada jalanan ibukota. Untuk itu, pungutan pajak daerah untuk kendaraan bermotor dapat menampung mekanisme pungutan terhadap kendaraan bermotor yang rutin melintasi jalan ibukota. Hal ini juga dapat diterapkan pada Provinsi lain untuk menambah pendapatan daerahnya melalui pajak daerah berupa PKB. Kendaraan bermotor yang terdaftar di Provinsi DKI Jakarta akan memberikan kontribusi melalui PKB bagi anggaran daerah salah satunya untuk memenuhi biaya pemeliharaan sarana dan prasarana jalan Provinsi DKI Jakarta. Namun, untuk kendaraan bermotor yang rutin melintas di jalan DKI Jakarta belum ada mekanisme pemberian kontribusi sebagaimana PKB sebagai pendapatan daerah untuk Provinsi DKI Jakarta.

Tercatat pada anggaran Provinsi DKI Jakarta yang diperuntukan untuk program pembangunan/peningkatan jalan dan jembatan, yaitu sejumlah Rp.2.687.278.727.565 (dua triliun enam ratus delapan puluh tujuh miliar dua ratus tujuh puluh delapan juta lima ratus enam puluh lima rupiah).³¹ Sedangkan penggunaan PKB untuk pemeliharaan jalan sesuai dengan penghitungan Perda 2/2015 adalah 20% (dua puluh persen) dari pendapatan PKB, yaitu sekitar Rp.7.879.223.484.468, maka anggaran yang berasal dari PKB adalah sekitar 1.5 triliun. Berdasarkan data tersebut, dapat disimpulkan

<https://data.jakarta.go.id/dataset/data-pertambahan-jumlah-kendaraan-wilayah-jakarta-depok-tangerang-dan-bekasi/resource/341f93f4-69f4-45b3-a8cb-3dbc4b5f7ce7>, diakses pada tanggal 10 September 2021.

³⁰ BPS DKI Jakarta, "Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015-2016," 2016, hlm. 14.

³¹ Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta, *Peraturan Daerah Tentang Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2020*, Perda Nomor 7 Tahun 2019, Noreg Peraturan Daerah Provinsi Dki Jakarta: (7-410/2019), Lampiran 2.

bahwa penggunaan hasil PKB DKI Jakarta belum dapat memenuhi kebutuhan anggaran perbaikan jalan.

Berdasarkan Perda 2/2015, PKB dikenakan atas kepemilikan dan penguasaan kendaraan bermotor oleh orang pribadi atau badan.³² Kendaraan bermotor tersebut adalah kendaraan bermotor yang dimiliki sesuai dengan tempat penerbitan STNK dan tempat tinggal dari pemilik kendaraan bermotor tersebut.³³ Mengacu pada hal tersebut, PKB hanya mencakup kepemilikan kendaraan bermotor yang terdaftar di daerahnya, padahal sebagaimana pembahasan sebelumnya, kendaraan bermotor yang melintas rutin dan beraktivitas di suatu daerah adalah kendaraan bermotor yang terdaftar di daerah lain. PKB yang bertujuan sebagai sumber pendapatan daerah untuk pembangunan di suatu daerah tersebut tidak diterima oleh daerah dimana kendaraan bermotor berada atau melintas dan beraktivitas, namun pembayaran PKB diterima pada daerah tempat kendaraan bermotor terdaftar.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah memuat ketentuan bahwa kendaraan bermotor yang dioperasikan di luar wilayah terdaftaranya selama 3 (tiga) bulan berturut-turut, wajib untuk menyampaikan laporan atau mengikuti prosedur untuk memberitahukan kepada kepolisian tempat daerah domisili atau daerah beroperasinya kendaraan bermotor.³⁴ Dengan adanya ketentuan tersebut, pada dasarnya telah terdapat suatu mekanisme untuk mengidentifikasi kendaraan bermotor yang melintas secara rutin atau berdomisili di luar wilayah terdaftaranya, sehingga kendaraan tersebut dapat diketahui memberikan risiko dampak kerusakan pada jalan atau pencemaran lingkungan di daerah tersebut. Namun demikian, kurang efektifnya mekanisme pengawasan terhadap kendaraan bermotor yang berasal dari luar daerah juga menyebabkan sulitnya mendeteksi kendaraan bermotor yang melintas atau beraktivitas pada suatu daerah. Sebagai contoh pada kajian di Provinsi Bali mengenai penerapan PKB pada kendaraan bermotor yang terdaftar di luar daerah Provinsi Bali, diperoleh hasil bahwa pengawasan dilakukan melalui razia gabungan yang dilakukan Kepolisian Provinsi Bali.³⁵ Kendaraan bermotor dari luar daerah Provinsi Bali yang terkena razia, disarankan agar melakukan perpindahan registrasi kendaraan. Hal tersebut akan terkendala ketika pada mekanisme melakukan perpindahan registrasi

³² Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta, *Peraturan Daerah tentang Pajak Kendaraan Bermotor*, Pasal 3.

³³ Kepolisian Negara Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor*.

³⁴ Indonesia, *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU Nomor 22 Tahun 2009, LN Nomor 96 Tahun 2009 TLN Nomor 5025, Pasal 71 ayat (1) huruf d dan ayat (3).

³⁵ I Gede Ivan Wahyu Pramana, Ida Ayu Putu Widiati, and Luh Putu Suryani, "Penerapan Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Kendaraan Bernomor Polisi Luar Wilayah Bali," *Jurnal Interpretasi Hukum* 1, no. 2 (September, 2020): 40–43 <https://doi.org/10.22225/juinhum.1.2.2432.40-45>.

kendaraan melalui bea balik nama harus menggunakan identitas berupa Kartu Tanda Penduduk dimana pemilik kendaraan bukan terdaftar di Provinsi Bali.

Pengaturan mengenai mekanisme pengenaan PKB saat ini hanya cukup efektif mengatur kendaraan bermotor pada daerah tempat tinggal kendaraan bermotor bersangkutan, namun bukan untuk kendaraan bermotor yang rutin beraktivitas dan beroperasi di luar daerah terdaftar. Kendaraan bermotor yang lebih banyak beraktivitas pada bukan pada daerah terdaftar juga memunculkan risiko pemeliharaan yang jalan yang membutuhkan anggaran lebih. Risiko tersebut dapat dijadikan sebagai cakupan pengaturan PKB untuk kendaraan bermotor yang rutin beraktivitas dan beroperasi di luar daerah terdaftar, mengingat risiko dampak kerusakan pada jalan atau pencemaran lingkungan di daerah yang diakibatkan penggunaan jalan dalam jangka waktu tertentu oleh suatu kendaraan bermotor merupakan salah satu komponen pada dasar pengenaan PKB. Saat ini, PKB untuk luar daerah belum dapat tercakupi mengingat ketentuan dalam UU 28/2009 dan peraturan pelaksanaannya mengatur PKB sebagai kepemilikan kendaraan bermotor di daerah tempat terdaftar dan merupakan pajak untuk daerah terdaftar.³⁶

Penerimaan PKB yang merupakan pajak provinsi akan dibagikan kepada Kabupaten/Kota sebesar 30% (tiga puluh persen) dimana sebesar paling sedikit 10% (sepuluh persen) diperuntukkan untuk pemeliharaan, perawatan dan peningkatan pembangunan jalan untuk dapat memberikan kenyamanan bagi pengendara motor di daerah tempat PKB tersebut dipungut. PKB yang dibayarkan oleh pemilik kendaraan bermotor di suatu daerah yang beroperasi di jalan daerah tempat kendaraan bermotornya terdaftar dinikmati kembali melalui kenyamanan berkendara karena terpeliharanya kondisi jalan dan sarana yang baik. Hal tersebut menunjukkan bahwa prinsip dari pembayaran PKB dan peruntukkan PKB tersebut agar orang yang memiliki kendaraan bermotor dapat berkontribusi bagi pemeliharaan jalan yang digunakan dan dapat menikmati hasil pembayaran PKB-nya tersebut. Namun, apabila kondisinya sebagaimana penggunaan kendaraan bermotor dari provinsi Jawa Barat (dalam hal ini Bekasi, Bogor dan Depok) rutin melintas, beroperasi dan beraktivitas di jalan Provinsi DKI Jakarta dan pembayaran PKB masuk pada Provinsi Jawa Barat maka belum terwujud penerimaan PKB untuk kenyamanan bagi pemilik kendaraan bermotor yang menggunakan jalan lain. Untuk itu, agar pengenaan PKB lebih efektif memberikan kontribusi bagi daerah yang bersangkutan dan hasil PKB dapat digunakan untuk kenyamanan pemilik kendaraan bermotor yang

³⁶ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, Pasal 3. Dalam Pasal 3 tersebut PKB diatur lebih lanjut dalam peraturan daerah yang merupakan kewenangan daerah. Untuk itu, PKB diberlakukan untuk kendaraan bermotor yang terdaftar di daerah tersebut.

menggunakan jalan daerah lain, maka kiranya perlu dilakukan penyempurnaan terhadap UU 28/2009 yang mengatur mengenai Pajak Daerah termasuk PKB untuk mengatur ketentuan mengenai PKB pada wilayah-wilayah yang dekat dengan lintas batas daerah dimana terjadi mobilitas kendaraan bermotor dari dan ke masing-masing daerah, dalam hal ini Provinsi DKI Jakarta. Penyempurnaan pengaturan tersebut, antara lain mengenai bagi hasil antara kabupaten/kota lintas batas dengan kabupaten/kota pada Provinsi lain.

Penyempurnaan dalam UU 28/2009 tersebut dapat dilakukan terhadap bagi hasil atas PKB yang diterima oleh provinsi dimana jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar di wilayah suatu provinsi melakukan aktivitas dan beroperasi secara rutin di wilayah provinsi lain, seperti jumlah kendaraan yang berasal dari Provinsi Jawa Barat, khususnya Bekasi, Depok dan Bogor yang rutin melintas dan beroperasi di jalan Provinsi DKI Jakarta. Penyempurnaan tersebut dilakukan dengan ketentuan yang mengatur bahwa penerimaan PKB dari wilayah Jawa Barat misalnya sebesar 10% (sepuluh persen) dari porsi penerimaan PKB yang merupakan porsi Kabupaten/Kota pada Provinsi Jawa Barat (dalam hal ini juga diperuntukan untuk kenyamanan pemilik kendaraan bermotor dari wilayah Bekasi, Depok dan Bogor dalam melakukan aktivitasnya di jalan Provinsi DKI Jakarta, dapat dibagikan untuk Provinsi DKI Jakarta.

Selanjutnya, terkait dengan bagi hasil dari penerimaan PKB tersebut dilakukan berdasarkan kesepakatan dari Pemerintah Provinsi bersangkutan yang dapat dituangkan dalam perjanjian. Pembagian hasil PKB juga harus dipertimbangkan dengan cermat melalui analisis dan kajian kemanfaatan dari pajak tersebut baik bagi wilayah daerah yang bersangkutan maupun terhadap masyarakat yang mendapat manfaatnya. Selain itu, perlu terdapat mekanisme pemantauan terhadap kendaraan dari luar daerah yang rutin beraktivitas dan beroperasi di wilayah Provinsi lain sehingga dapat diperhitungkan potensi kendaraan bermotor yang dapat menimbulkan biaya pemeliharaan jalan yang tinggi pada suatu daerah dan menjadi dasar adanya pembagian hasil penerimaan PKB. Untuk itu, Penulis mengusulkan untuk mengubah Pasal 8 UU 28/2009 penambahan ayat dalam Pasal 8, yaitu:

“Pasal 8

(6) Terhadap Pajak Kendaraan Bermotor yang pemanfaatnya berada di wilayah Provinsi lain, hasil penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 10% sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dapat diberikan kepada Provinsi lain yang bersangkutan berdasarkan perjanjian antar Pemerintah Daerah.”

Selanjutnya, perubahan dalam Pasal 94 dengan menyisipkan satu ayat dan menambah satu ayat, yaitu

“Pasal 94

(3a) Khusus untuk penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada wilayah Kabupaten/Kota yang berdekatan dengan wilayah Provinsi lain dan memanfaatkan jalan provinsi lain, dapat diberikan kepada Provinsi lain yang bersangkutan dengan peruntukan sebagaimana diatur dalam Pasal 8 ayat (6) sesuai dengan kesepakatan antar Pemerintah Daerah.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai bagi hasil penerimaan Pajak provinsi yang diperuntukkan bagi kabupaten/kota dan Provinsi lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (3) dan ayat (3a), ditetapkan dengan Peraturan Daerah Provinsi.”

D. Simpulan dan Saran

Berdasarkan hasil pembahasan tersebut, dapat disampaikan kesimpulan, yaitu *Kesatu*, PKB memiliki posisi penting dalam PAD suatu daerah dalam APBD. Berdasarkan data yang ada PKB merupakan salah satu jenis pajak daerah yang memberikan porsi PAD yang cukup besar dibandingkan dengan jenis Pajak Provinsi lainnya. Untuk itu, PKB memiliki peran untuk memberikan kontribusi bagi pendapatan daerah. *Kedua*, mekanisme pengenaan PKB untuk kendaraan bermotor yang terdaftar di daerahnya telah cukup diatur dalam peraturan perundang-undangan, namun belum ada pengaturan mengenai pengenaan PKB untuk kendaraan bermotor dari luar daerah atau yang beroperasi di luar daerah terdaftarnya. Hal ini dikarenakan PKB masih terbatas sekat pendaftaran daerah yang bersangkutan.

Selanjutnya, saran yang dapat diberikan, yaitu *Pertama*, perlu dilakukan kajian kembali mengenai pengenaan pajak untuk kendaraan bermotor dari daerah lain. *Kedua*, terhadap ketentuan pengenaan PKB, perlu dilakukan penyempurnaan terhadap UU 28/2009 agar PKB juga dapat dikenakan pada kendaraan bermotor yang berada di luar daerah terdaftarnya. Hal ini mengingat saat ini kendaraan bermotor tidak hanya beroperasi di daerah terdaftarnya atau berada di wilayah domisili di luar wilayah terdaftarnya. Selanjutnya, diperlukan penguatan pelaksanaan Pasal 71 UU 22/2009 mengenai kewajiban melapor bagi pemilik kendaraan bermotor yang beroperasi di luar daerah terdaftarnya selama 3 (tiga) bulan berturut-turut dan konsekuensi apabila tidak melaporkan kendaraan bermotor untuk dapat mengendalikan dan memperoleh data kendaraan bermotor dari luar daerah terdaftar yang beroperasi di suatu daerah provinsi dan data tersebut dapat diolah menjadi potensi bagi hasil penerimaan PKB antar Pemerintah Daerah yang bersangkutan.

E. Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Allah yang Maha Pencipta yang telah memberikan kelancaran dan keberkahan dalam menulis artikel jurnal ini. Dalam penerbitan artikel jurnal ini, Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada civitas Fakultas Hukum Universitas Indonesia dan redaksi Pakuan *Law Review*. Penulis menyadari masih terdapat kekurangan dari penulisan ini, namun semoga artikel jurnal ini dapat bermanfaat bagi perkembangan dunia hukum di Indonesia.

F. Biodata Penulis

Griya Firamita, adalah mahasiswa Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia dan sebelumnya menyelesaikan pendidikan Sarjana di Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran. Penulis juga mengabdikan diri sebagai ASN.

Tjip Ismail, adalah dosen hukum pajak pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Alhusain, A S, A T Mauleny, N W Sayekti, and C M Firdausy. *Kebijakan Dan Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Dalam Pembangunan Nasional*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2018.
- S.r, Soermaso, Krista, and Yuda Aryanto. *Perpajakan : Pendekatan Komprehensif. Perpajakan : Pendekatan Komprehensif*, 2007.
- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, *Statistik Transportasi DKI Jakarta Tahun 2016, Katalog BPS: 8301007.31*. Jakarta: BPS DKI Jakarta, 2017.
- Nurmantu, S. *Pengantar Perpajakan*. Granit, 2005.
<https://books.google.co.id/books?id=xS2IS2w8xzsC>.

B. Jurnal Ilmiah

- Bagijo, Himawan Estu. "Pajak Dan Retribusi Daerah Sebagai Sumber Pendapatan Daerah (Studi Kasus Di Kabupaten/Kota Dan Pemerintah Propinsi Di Jawa Timur)" *Jurnal Perspektif* Volume XVI, no. 1 (Januari 2011): 13.
- Bernardin, Deden Edwar Yokeu. Pendapatan Asli Daerah (PAD) Melalui Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). *Jurnal Ekspansi Vol. 9, No. 1 (Mei 2017)*. Hlm. 20.
- Bintary, Abharina Avidaniar. "Analisis Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor Dalam Upaya Meningkatkan Penerimaan Pajak Daerah Pada Kantor Bersama Samsat Jakarta Timur Tahun 2015-2018." *Jurnal Pajak Vokasi (JUPASI)* 1, no. 2 (2020): 97.
- Carling, Robert. "Tax Earmarking Is It Good Practice?" *Perspectives on Tax Reform*, 2007.
- Harjo, Dwikora. "Penggalian Potensi Perluasan Basis Pajak Daerah Provinsi Jawa Barat Dalam Menghadapi Pandemi Covid-19" *Jurnal Reformasi Administrasi: Jurnal Ilmiah untuk Mewujudkan Masyarakat Madani Vol. 8, No. 1 (Maret 2021)*: 3.
<https://ojs.stiami.ac.id/index.php/reformasi/article/download/1414/731>.
- Inayati, . Gunadi, and H Rosdiana. "Earmarking Tax Policy on Local Taxation in Indonesia: Towards Pro Fiscal Legitimacy and Budget Flexibility Policy." *KnE Social Sciences* 3, no. 10 (2018): 372.
<https://doi.org/10.18502/kss.v3i10.2922>.
- Surbakti, Christine Carolina. "Peramalan Sumber-Sumber Earmarking Penerimaan Daerah (Studi Kasus: Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota Di Kota Bandung)." *Journal of Regional and City Planning* 22, no. 3 (2011): 43.
- Surbakti, Christine Carolina. *Peramalan Sumber-Sumber Earmarking Penerimaan Daerah (Studi Kasus: Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota di Kota Bandung)*.

Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Vol. 22 No. 3 (Desember 2011). Hlm. 214.

Pramana, I Gede Ivan Wahyu, Ida Ayu Putu Widiati, and Luh Putu Suryani. "Penerapan Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Kendaraan Bernomor Polisi Luar Wilayah Bali." *Jurnal Interpretasi Hukum* 1, no. 2 (2020): 43. <https://doi.org/10.22225/juinhum.1.2.2432.40-45>.

C. Makalah/Tesis/Skripsi

Arbani, Faisal Rifqi. "Analisis Kerusakan Dini Akibat Perubahan Volume Lalu Lintas Pada Perkerasan Lentur (Studi Kasus _ Ruas Jalan Ahmad Yani Kartasura)," 2018.

D. Peraturan Perundang-Undangan

Indonesia. *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Pembukaan Alinea 4.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum Dan Tata Cara Perpajakan*, UU Nomor 28 Tahun 2007, LN Nomor 85 Tahun 2007 TLN Nomor 4740.

_____. *Undang-Undang tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah*, UU Nomor 28 Tahun 2009, LN Nomor 130 Tahun 2009, TLN Nomor 5049.

_____. *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. UU Nomor 22 Tahun 2009, LN Nomor 96 Tahun 2009 TLN Nomor 5025.

Pemerintah Daerah DKI Jakarta. *Peraturan Daerah tentang Pajak Kendaraan Bermotor, Perda Nomor 8 Tahun 2010*, Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2010 Tambahan Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5.

_____. *Peraturan Daerah tentang perubahan Peraturan Daerah tentang Pajak Kendaraan Bermotor*, Perda Nomor 2 Tahun 2015 Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 102 Tahun 2015 Tambahan Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1019.

_____. *Peraturan Daerah tentang APBD Tahun Anggaran 2020*, Lembaran Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 104 Tahun 2019.

E. Putusan

Mahkamah Konstitusi. "Pengujian Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah Terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945," 2017. https://www.mkri.id/public/content/persidangan/putusan/15_PUU-XV_2017.pdf.

F. Media Internet

- Bappeda DKI Jakarta. "Beranda - Badan Pendapatan Daerah Provinsi DKI Jakarta." BPRD DKI Jakarta. BPRD DKI Jakarta, 2021. <https://bprd.jakarta.go.id>.
- BPS. "Statistik Komuter Jabodetabek: Hasil Survei Komuter Jabodetabek 2014," 2014.
<https://www.bps.go.id/publication/2014/03/17/c0deaf751b807b56681a9860/statistik-komuter-jabodetabek--hasil-survei-komuter-jabodetabek-2014-.html>.
- BPS DKI Jakarta. "Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (Unit) Di Provinsi DKI Jakarta 2018-2020," 2020.
<https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html/>.
- . "Katalog: 8301007.31 Statistik Transportasi DKI Jakarta 2019." DKI Jakarta, 2019.
<https://jakarta.bps.go.id/publication/2020/10/30/5334ef6b5ef39c73ec068416/statistik-transportasi-dki-jakarta-2019.html>.
- . "Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015-2016," 2016.
<https://jakarta.bps.go.id/publication/download.html?nrbvfeve=MjM3MGZlOWU3N2UzYzE5MjExODMyNzQ4&xzmn=aHR0cHM6Ly9qYWthcnRhLmJwcy5nby5pZC9wdWJsaWNhdGlubi8yMDE3LzA3LzI1LzIzNzBmZTllNzdIM2MxOTIxMTgzMjc0OC9zdGF0aXN0aWstdHJhbnNwb3J0YXNpLWRraS1qYWthcnRhLTIwMTUtMjAx>.
- Dinas Komunikasi Informatika dan Statistik DKI Jakarta. "Pertambahan-Jumlah-Kendaraan-Bermotor-7-Tahun-Terakhir-2008-2014-Wilayah-Jakarta-Depok-Tangerang-Bekasi - Open Data Jakarta," 2018.
<https://data.jakarta.go.id/dataset/data-pertambahan-jumlah-kendaraan-wilayah-jakarta-depok-tangerang-dan-bekasi/resource/341f93f4-69f4-45b3-a8cb-3dbc4b5f7ce7>.
- Direktorat Jenderal Pajak. "Asas Pemungutan Pajak | Direktorat Jenderal Pajak," n.d.
<https://www.pajak.go.id/id/asas-pemungutan-pajak>.
- Idris, Muhammad. "Sudah E-KTP, Bisakah Beli Kendaraan Di DKI Pakai KTP Daerah?," 2018. <https://oto.detik.com/mobil/d-3831520/sudah-e-ktp-bisakah-beli-kendaraan-di-dki-pakai-ktp-daerah>.
- Kuangan, Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan Kementerian. "Apa Saja Jenis Lain-Lain Pendapatan Daerah Yang Sah?," n.d.
<http://www.djpk.kemenkeu.go.id/?ufaq=apa-saja-jenis-lain-lain-pendapatan-daerah-yang-sah>.
- Puspitawati, Ika Warakasih. "Polusi Udara Dan Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Sebagai Prasyarat Pemberian Perpanjangan STNK." DIY: Bappeda Diy, 2014. <http://bappeda.jogjaprovo.go.id/dataku/>.
- Sulistyowati Irianto. "Metode Penelitian Hukum: Konstelasi Dan Refleksi." Yayasan

Obor *Indonesia*, 2011, 1-17.
http://www.bphn.go.id/data/documents/materi_cle_8_yg_ke-2prof_dr_sulistiyowati_irianto.pdf.