BAB I

PENDAHULUAN

1. 1. Latar Belakang

Pelaksanaan pembangunan daerah dalam kerangka "otonomi daerah" mengharuskan pemerintah daerah dalam mengambil peranan yang lebih besar dalam hal pelaksanaan pembangunan di daerah yang tentunya harus memiliki relevansi dan kesinambungan dengan konsep pembangunan nasional. Sebab menurut Mardiasmo (2016: 12) pada saat ini pemerintah daerah telah diberikan kewenangan secara penuh untuk menentukan arah pembangunan daerahnya mencakup perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, dan evaluasi kebijakan-kebijakan daerah.

Mardiasmo (2016: 12) juga menuturkan pelaksanaan otonomi daerah secara langsung maupun tidak langsung menuntut peran serta masyarakat, pemberdayaan masyarakat, serta kreativitas masyarakat dalam membangun daerahnya masing-masing.

Peran serta masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan daerah dalam kerangka "otonomi daerah" tersebut dapat membentuk jalan (cara) terbaik dalam membangun daerah sesuai dengan karakteristik wilayah. Hal tersebut dirasa dapat mendorong pembangunan Nasional yang lebih baik.

Salah satu bentuk partisipasi dan pemberdayaan masyarakat dalam pembangunan daerah sesuai konsep otonomi daerah adalah dalam bentuk Pajak dan Retribusi yang merupakan salah satu sumber terbesar dalam pendapatan daerah.

Pejak kendaraan bermotor merupakan salah satu potensi pemasukan bagi pendapatan daerah yang cukup besar. Asumsi tersebut dapat dilihat berdasarkan data Badan Pusat Statistic (2015: 55) yang mencatat Pertumbuhan pengguna kendaraan bermotor semakin meningkat tiap tahunnya, berdasarkan data yang berhasil dihimpun pada tahun 2014 Jumlah kendaraan bermotor roda dua berjumlah 79.958 sedangkan pada tahun 2015 kendaraan bermotor roda dua berjumlah 84.947 artinya ada kenaikan 4.089 dalam rentang waktu 1 tahun. Cristina (2016: 3) menyatakan bahwa secara factual pertumbuhan angka kendaraan bermotor juga berbarengan dengan peningkatan jumlah penduduk. Legowo berpendapat bahwa peningkatan jumlah penduduk juga berbarengan dengan kebutuhan akan moda transportasi. Kendaraan selain sebagai sarana yang membantu seseorang untuk mencari nafkah, di beberapa daerah juga menjadi momok dari status social seseorang yang melihat dari kepemilikan kendaraan bermotor baik dari sisi kuantitas maupun harganya. Terlebih lagi, saat ini harga kendaraan bermotor cenderung lebih mudah dijangkau oleh masyarakat, dan adanya jasa pembiayaan (leasing) yang menawarkan kemudahan bagi masyarakat untuk memiliki kendaraan bermotor.

Hal tersebut juga dapat dilihat berdasarkan analisis Davey (1988: 40-47) yang menyatakan secara teoritis, Penilaian terhadap potensi pajak dapat diukur melalui beberapa kriteria, diantaranya: 1. Elastisitas dan Kecukupan; 2. Pendapatan yang berbanding lurus dengan biaya; 3. Keadilan dan Beban pengeluaran yang ditanggung oleh semua golongan. Peneliti beranggapan bahwa dalam konteks Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) potensi penerimaan pajak ini cukup potensial jika diukur dari sisi Elastisitas dan Kecukupan, berdasarkan teori di atas.

Konsep Elastisitas yang dijadikan tolak ukur terhadap penilaian potensi pajak kendaraan bermotor maksudnya adalah kemudahan untuk mengakses manfaat dari pertumbuhan potensi pajak yang terjadi. Hal tersebut dapat dilihat dari kondisi peningkatan pengguna kendaraan bermotor yang memiliki equivalensi dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang diukur dari beberapa tahun terakhir. Badan Pusat Statistik (2019: 10) Berdasarkan data Sensus Penduduk Tahun 2019 jumlah penduduk Maluku Utara secara keseluruhan adalah 1,256 juta jiwa, yang mana per-tahunnya jika dihitung secara rata-rata terdapat peningkatan 32,70 ribu jiwa.

Sementara berdasarkan sensus transportasi darat tahun 2018 Jumlah kendaraan bermotor roda dua berjumlah 79.958 sedangkan pada tahun 2019 kendaraan bermotor roda dua berjumlah 84.947 artinya ada kenaikan 4.089 dalam rentang waktu 1 tahun. Meskipun tidak signifikan jika dibandingkan jumlah pertumbuhan penduduk, namun tetap saja terdapat kenaikan yang cukup signifikan, apalagi kenaikan jumlah penduduk tersebut belum dilakukan pemilahan terhadap rentang umur yang menandakan usia produktif yang lebih rasional untuk membandingkan kebutuhan akan moda transportasi.

Mahi (2017: 39-49) berpendapat penilaian dari sisi kecukupan sebagai tolak ukur potensi pajak, maksudnya adalah pajak yang diterima harus cukup untuk memenuhi Sebagian atau seluruh pembiayaan pelayanan. Konsep Kecukupan ini dapat dinilai dari aspek regulasi yang memungkinkan pajak terutama pajak kendaraan bermotor untuk mengisi kas daerah dalam upaya mendukung pembangunan daerah, dimana dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah terdapat peningkatan tarif dari pajak-pajak daerah, dimana untuk bea PKB dari paling tinggi 5% menjadi 10%, dan bea

balik nama dari 10% menjadi 20%. Selain itu pajak PKB dan Balik Nama juga diperluas hingga ke kendaraan pemerintah.

Provinsi Maluku Utara merupakan salah satu daerah otonom di Indonesia yang mengelola Pajak dan Retribusi dari masyarakat dalam rangka membiayai pelaksanaan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerahnya. Dan salah satu Pajak dan Retribusi daerah Provinsi Maluku Utara adalah pajak yang dipungut dari kendaraan bermotor. Pemungutan Pajak ini merupakan kewenangan dan tanggungjawab dari Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) Provinsi Maluku Utara.

Di Maluku Utara, pajak kendaraan bermotor merupakan salah satu aspek potensial bagi pendapatan daerah. Berdasarkan data dari Badan Pengelolaan Keuangan Pendapatan dan Aset Daerah Provinsi Maluku Utara, pada tahun 2020 saja Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) menyumbang angka Rp. 50.876.815.002,- dari target APBD dari sektor Pajak Daerah ditahun tersebut senilai Rp. 320.931.652.000,-00,-

Tabel 1.1.a
Penerimaan Kendaraan Bermotor

UPTD	Pendapatan Pajak 2020 (RP)	Target APBD dari Sektor PKB 2020 (RP)	Kontribusi PKB Terhadap APBD (%)
SAMSAT HALBAR	3.004.193.340	53.421.998.000	5.62%
SAMSAT HALSEL	5.255.811.117	53.421.998.000	9.84%
SAMSAT HALTENG	2.086.960.478	53.421.998.000	3.91%
SAMSAT HALTIM	2.389.692.546	53.421.998.000	4.47%
SAMSAT HALUT	8.284.414.418	53.421.998.000	15.51%
SAMSAT MOROTAI	1.061.109.179	53.421.998.000	1.99%
SAMSAT SULA	1.317.013.848	53.421.998.000	2.47%

SAMSAT TALIABU	185.244.676	53.421.998.000	0.35%
SAMSAT TERNATE	22.749.514.597	53.421.998.000	42.58%
SAMSAT TIKEP	4.542.860.803	53.421.998.000	8.50%
Total Pendapatan (Pencapaian APBD) dari Sektor PKB)	(Realisasi) 50.876.815.002,-	(Target) 53.421.998.000	(Capaian) 95.24%

Sumber : Badan Pengelolaan Keuangan, Pendapatan dan Aset Daerah Maluku Utara

Dilihat dari table di atas, pemasukan dari sektor pajak kendaraan bermotor di Maluku Utara terbanyak pertama didapati oleh UPTD Samsat Ternate dengan nilai Rp. 22.749.514.597,-, atau setara dengan 44,71% dari total (realisasi) atau 42,58% dari total (target) penerimaan pajak kendaraan bermotor, yang kedua UPTD Samsat Ternate sebanyak. RP. 8.284.414.418,- atau setara dengan 16,28% dari total (realisasi) atau setara dengan 15,51% dari total (target) pendapatan daerah dari sektor pajak kendaraan.

Besarnya potensi pajak terutama dalam hal pajak kendaraan bermotor tentunya memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pembangunan daerah terutama di Maluku Utara, asalkan potensi tersebut harus dikelola dengan efektif dan efisien. Pengelolaan terhadap sumber pajak yang efektif dan efisien tersebut tentunya dilahirkan dari system yang di manage secara baik. Oleh sebab itu peranan UPTD SAMSAT khususnya di Provinsi Maluku Utara sebagai pihak yang memiliki tugas dan fungsi dalam hal pengelolaan pajak kendaraan bermotor harus dilakukan dengan profesionalisme dengan keselarasan dengan konsep good governance.

Memang diakui bahwa dalam hal pengelolaan pajak kendaraan bermotor masih memiliki kendala baik yang bersifat internal maupun eksternal. Kendala

internal dalam artian kondisi UPTD SAMSAT Provinsi Maluku Utara yang masih harus melakukan *upgrade* baik dari sisi tata kelola maupun sumber daya manusia, dan tentunya pemerintah daerah dalam hal ini Pemerintah Provinsi Maluku Utara terus berupaya untuk memperbaiki system yang ada. Sementara kendala Eksternal yang masih mengganjal penyelenggaraan pengelolaan pajak kendaraan bermotor berasal dari stakeholder termasuk dari masyarakat, tingkat kesadaran masyarakat terhadap kewajiban pajak yang sebenarnya bermanfaat untuk masyarakat itu sendiri. Kondisi tersebut diperparah dengan adanya pandemic covid-19 yang berdampak pada seluruh aspek kehidupan masyarakat termasuk pada sector pajak kendaraan bermotor.

Tercatat dari tahun 2006 sampai dengan 31 Desember 2020 ada sebanyak 158.609 kendaraan yang menunggak pajak dengan potensi penerimaan senilai Rp. 230.036.963.376, yang akan diterangkan dalam table berikut.

Tabel 1.1 b
Tunggakan PKB 2006 s/d 2020

UPTD SAMSAT	Roda 2 (Rp)	Roda 4 (Rp)	Jumlah Tunggakan (RP)
Halbar	4.054.558.206	2.658.197.922	6.712.756.128
Halsel	7.206.125.781	2.242.992.308	9.449.118.089
Halteng	1.602.610.268	3.189.575.357	4.792.185.625
Haltim	1.825.193.705	4.774.694.345	6.599.888.050
Halut	33.564.593.507	17.386.141.402	50.950.734.909
Morotai	2.976.969.378	1.712.604.784	4.689.574.162
Kepsul	1.546.381.649	955.922.283	2.502.303.932
Taliabu	136.728.350	605.591.069	742.319.419
Ternate	81.741.903.318	45.469.034.856	127.210.938.174
Tikep	8.462.719.922	7.924.424.966	16.387.144.888
Total	143.117.784.084	86.919.179.292	230.036.963.376

Sumber: BPKPAD Maluku Utara

Dilihat dari table di atas, jumlah penunggakan atas pajak PKB cenderung besar jumlahnya, hal tersebut menjadi suatu permasalahan bagi pendapatan daerah dari sektor pajak, dan UPTD Samsat termasuk UPTD Samsat Ternate

dan UPTD Samsat Halmahera utara tentunya harus mencari solusi permasalahan tersebut.

Penelitian ini mencoba menganalisis pengelolaan Pajak Kendaraan Bermotor di UPTD SAMSAT yang ada di Maluku Utara khususnya Kota Ternate dan Kabupaten Halmahera Utara, dimana kedua lokus penelitian ini merupakan daerah dengan potensi pajak Kendaraan Bermotor yang cukup besar di Maluku Utara, sehingga peneliti mengkonsepsikan penelitian ini dengan judul “ Pengelolaan Pajak Kendaraan Bermotor di Lingkup Provinsi Maluku Utara (Studi Kasus UPTD SAMSAT Ternate dan UPTD SAMSAT Halmahera Utara).

1. 2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka pokok permasalahan dibatasi pada aspek pengelolaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di Provinsi Maluku Utara khususnya pada UPTD SAMSAT TERNATE dan UPTD SAMSAT HALMAHERA UTARA dengan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah Pengelolaan Pajak Kendaraan Bermotor Di UPTD Samsat Ternate dan UPTD Samsat Halmahera Utara?
2. Bagaimana Upaya UPTD Samasat Ternate dan UPTD Samsat Halmahera Utara dalam Mengatasi Kendala dalam pelaksanaan pengelolaan pajak kendaraan bermotor?

1. 3. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah peneliti di atas, dapat diketahui bahwa tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui Hasil pengelolaan Pajak Kendaraan Bermotor di UPTD Samsat Ternate dan UPTD Smasat Halmahera Utara.

2. Mengetahui hasil UPTD Samsat Ternate dan UPTD Samsat Halmahera Utara dalam mengatasi kendala pengelolaan pajak kendaraan bermotor, sehingga dapat dirumuskan solusi untuk memecahkan kendala tersebut.

1. 4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang dapat diambil dari penelitian ini berupa:

1. Manfaat teoritis, penelitian ini diharapkan pula dapat memberikan sumbangsih secara konseptual dengan dijadikan sebagai referensi bagi penelitian-penelitian yang akan datang.
2. Manfaat Praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi atas problematika yang terjadi pada pengelolaan pajak kendaraan bermotor di Maluku Utara, khususnya UPTD SAMSAT TERNTE dan UPTD SAMSAT HALMAHERA UTARA.