

Referensi : Jurnal Ilmu Manajemen dan Akutansi Vol. 7, No.2, 2019. Hal 137-146
Tersedia online di <https://jurnal.unitri.ac.id/index.php/refrensi/index>
ISSN 2548-6152 (online)
ISSN 2089-0532 (cetak)

OPTIMALISASI PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) DI DKI JAKARTA MELALUI CUKAI KENDARAAN BERMOTOR

Dwiki Ananto Yudo

Institut Perbanas Jakarta

E-mail: dwiki.ananto@perbanas.id

ABSTRACT

This paper aims to examine the source of PAD through motorized vehicle excise tax which can increase regional income in DKI Jakarta. Based on data published by the Badan Pusat Statistik (BPS) of DKI Jakarta Province, in 2015 the number of motor vehicles in DKI Jakarta was 18,668,056 units. From these data it is seen that the potential for regional revenues from motorized vehicles, so that local governments can maximize public services. This paper uses literature study research methods, by analyzing existing data in books, journals, and research institute publications. Based on the results of the study, it can be concluded that the Regional Government of DKI Jakarta may apply the imposition of vehicle excise tax to optimize local revenue through PAD, because there are negative externalities resulting from motor vehicles circulating on roads in the DKI Jakarta area.

Keywords: *locally-generated revenue; excise duty; motor vehicle.*

ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan untuk mengkaji sumber PAD melalui cukai kendaran bermotor yang dapat meningkatkan pendapatan daerah di DKI Jakarta. Berdasarkan data yang dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, pada tahun 2015 jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta sebanyak 18.668.056 unit. Dari data tersebut terlihat potensi penerimaan daerah dari kendaraan bermotor, sehingga pemerintah daerah dapat memaksimalkan pelayanan publik. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi literatur, dengan menganalisa data-data yang ada pada buku, jurnal, serta publikasi lembaga penelitian. Berdasarkan hasil kajian dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Daerah DKI Jakarta dapat saja menerapkan pengenaan cukai kendaraan bermotor untuk mengoptimalisasi penerimaan daerah melalui PAD, karena ada eksternalitas negatif yang dihasilkan dari kendaraan bermotor yang beredar di jalan-jalan yang ada di wilayah DKI Jakarta.

Kata Kunci: pendapatan asli daerah; cukai; kendaraan bermotor.

PENDAHULUAN

Adanya otonomi daerah membuat pemerintah daerah khususnya di DKI Jakarta harus mampu mengelola keuangan daerah dengan baik untuk kepentingan masyarakat. Menurut Gadjong (2007), otonomi adalah pemberian hak kepada daerah untuk mengatur daerahnya sendiri, sehingga dengan adanya otonomi daerah pemerintah harus lebih giat dan kreatif dalam mencari sumber-sumber keuangan daerah yang satunya adalah Pendapatan Asli Daerah (PAD). Nurcholis (2007) juga menyatakan bahwa pendapatan daerah bersumber dari penerimaan pajak daerah, retribusi daerah, laba perusahaan daerah, dan lain-lain yang sah.

Salah satu sumber PAD yang memiliki sumbangsih yang tinggi terhadap pembiayaan daerah adalah pajak daerah. Menurut Sebayang (2005), hingga kini pajak dan retribusi daerah masih menjadi andalan pemerintah untuk meningkatkan PAD. Pasal 2 UU No. 34 Tahun 2000 menyebutkan, daerah provinsi memiliki 4 jenis pajak daerah, diantaranya: (1) pajak kendaraan bermotor dan kendaraan di atas air; (2) bea balik nama kendaraan bermotor dan kendaraan di atas air; (3) pajak bahan bakar kendaraan bermotor, serta pajak pengambilan; dan (4) pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan. Diantara empat jenis pajak yang ada di DKI Jakarta, pajak kendaraan bermotor memiliki kontribusi yang paling besar terhadap PAD.

Pajak menjadi penting karena merupakan iuran wajib rakyat pada kas negara yang dapat dipaksakan, dimana pengukuran pajak dapat berdasarkan 5

dimensi yaitu: (1) keadilan umum dan distribusi beban pajak; (2) timbal balik pemerintah; (3) ketentuan khusus; (4) struktur tarif pajak; dan (5) kepentingan pribadi (Asadi, 2016; Mukoffi & Wibisono, 2016).

Berdasarkan data BPS Provinsi DKI Jakarta (2019), pada tahun 2015 realisasi PAD DKI Jakarta sebesar 33,7 triliun, pajak kendaraan bermotor memberi sumbangsih terhadap PAD sebesar 6,1 triliun atau sebesar 18% dari PAD. Hal ini terjadi karena DKI Jakarta memiliki jumlah kendaraan bermotor yang luar biasa banyaknya, menurut data BPS (2019), provinsi DKI Jakarta pada tahun 2015 total kendaraan bermotor di DKI Jakarta sebanyak 18.668.056 unit menempati posisi yang paling banyak yaitu 13.989.590 unit, disusul dengan mobil penumpang sebanyak 3.469.168 unit, kemudian mobil beban sebanyak 706.014 unit, mobil bis sebanyak 363.483 unit, dan kendaraan khusus sebanyak 139.801 unit.

Dari data di atas terlihat bahwa kendaraan bermotor memiliki potensi untuk memberikan sumbangsih yang sangat besar terhadap sumber Pendapatan Asli Daerah. Dengan adanya eksternalitas negatif yang dihasilkan dari kendaraan bermotor, sangat relevan apabila kendaraan bermotor dikenakan tarif bea cukai. Atas dasar itulah penulis tertarik untuk mengkaji bagaimana penerapan cukai atas kendaraan bermotor dapat memberikan kontribusi pada penerimaan daerah, sehingga masing-masing daerah memilikibanyak pendapatan asli daerah guna memenuhi kewajiban atas pelayanan terhadap masyarakat. Oleh karenanya, penulis ingin mengkaji masalah ini dengan tulisan berjudul "Optimalisasi

Pendapatan Asli Daerah Melalui Cukai Kendaraan Bermotor”.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi literatur. Peneliti melakukan penelitian di Provinsi DKI Jakarta melalui studi literatur dengan mengkaji data sekunder sebagai sumber data untuk mendukung penelitian, yang berasal dari jurnal, buku, publikasi lembaga penelitian, serta halaman internet.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan otonomi daerah telah mengalami penyesuaian setelah dikeluarkannya UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah. Setelah itu terbitlah Peraturan Pemerintah pengganti Undang-Undang No.3 tahun 2005 tentang perubahan atas UU No.32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah untuk menutupi kekurangan yang ada di dalam UU No.32 tahun 2004, dimana dalam UU tersebut belum ada aturan yang dibuat untuk melakukan antisipasi jika terjadi keadaan genting baik yang disebabkan oleh kerusuhan, gangguan keamanan, bencana alam, maupun gangguan lainnya yang berada di sebagian atau seluruh wilayah pemilihan kepala daerah dan wakil kepala daerah yang dapat mengakibatkan proses pemilihan tidak berjalan sesuai jadwal. Menurut Wahyuni (2007), pengelolaan keuangan daerah dalam konteks pelaksanaan otonomi daerah secara legalistik-positivistik membutuhkan perangkat peraturan perundang-undangan yang mengkristal serta mencerminkan pengimplementasian prinsi-prinsip dasar “*good governance*” yang demokratis, berupa

transparansi, partisipasi, dan akuntabilitas publik.

Pelaksanaan otonomi daerah yang diselenggarakan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta diperkuat dengan dikeluarkannya Undang-Undang No.8 tahun 2005 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti UU No. 3 tahun 2005 tentang Perubahan Atas UU No.32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Di dalam UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pada pasal 1 ayat (2) disebutkan secara jelas bahwa yang dimaksud dengan pemerintahan daerah adalah suatu penyelenggaraan tugas-tugas pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan yang dilakukan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

Pelimpahan kewenangan otonomi yang diberikan oleh pemerintah pusat kepada pemerintah daerah Kabupaten atau Kota berdasarkan suatu asas yakni asas desentralisasi. Menurut Kaho (2012), wewenang untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya itu berasal dari/atau merupakan pelimpahan dari Pemerintah Pusat. Suatu kewenangan otonomi yang luas adalah keleluasaan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan pemerintahannya yang mencakup semua kewenangan bidang pemerintahan, kecuali kewenangan di bidang moneter dan fiskal, pertahanan keamanan, peradilan, politik luar negeri, agama serta kewenangan lainnya yang diatur dalam perundang-undangan. Selain itu dalam

penyelenggaraan otonomi daerah mencakup kewenangan untuk menyelenggarakan pemerintahan daerah mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, sampai dengan evaluasi. Menurut Pertiwi (2007), Pemerintah Daerah dianggap lebih mengetahui kebutuhan dan kondisi daerahnya, keinginan masyarakat di daerah masing-masing, dibandingkan Pemerintah Pusat.

Sistem Keuangan Daerah

Proses penyelenggaraan sistem otonomi daerah memberikan kewenangan dari pemerintah pusat menjadi kewenangan pemerintah daerah. Menurut Nasution (2009), posisi keuangan daerah yang berasal dari sumber-sumber yang dapat digali daerah-daerah itu semakin penting peranannya. Menurut Putra (2007) APBD merupakan instrumen kebijakan menduduki sentral dalam upaya pengembangan kapabilitas dan efektivitas pemerintah daerah. Meskipun demikian, tingkat ketergantungan keuangan pemerintah daerah kepada pemerintah pusat masih tinggi. Menurut studi yang dilakukan oleh Sukriy & Halim (2006), pendapatan dari pemerintah pusat berupa dana perimbangan di pemerintah daerah di Indonesia merupakan sumber pendapatan utama, yang berkisar antara 90-95% total penerimaan pemerintah daerah dalam APBD. Menurut

Dalam rangka menyelenggarakan pemerintahan daerah yang memiliki otonomi yang nyata, luas, dan bertanggung jawab diperlukan kemampuan dan kewenangan dalam menggali sumber-sumber keuangan daerahnya masing-masing yang didukung oleh dana perimbangan antara pemerintah

pusat dan pemerintah daerah serta antar pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten atau kota yang merupakan salah satu prasyarat dalam sistem pemerintah daerah. Menurut Yunasman (2007), salah satu kewenangan yang dimiliki oleh daerah otonom adalah kewenangan dalam bidang keuangan. Walaupun demikian Pemerintah Daerah sebagai eksekutif harus melibatkan DPRD selaku pihak legislatif dalam membuat perencanaan, khususnya dalam menyusun Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Menurut Darwanto & Yustikasari (2007), pihak eksekutif sebagai pelaksana operasionalisasi daerah berkewajiban membuat *draft/rancangan* APBD, yang hanya bisa diimplementasikan kalau sudah disahkan oleh DPRD dalam proses ratifikasi anggaran. Dalam bukunya, Anggraini & Purwanto (2010) menyampaikan bahwa hasil persetujuan atau pengambilan keputusan tersebut dituangkan dalam Surat/Berita Negara persetujuan bersama yang ditandatangani oleh Kepala Daerah dan Pimpinan DPRD.

Sebagaimana diatur dalam UU Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, hak yang di berikan kepada pemerintah daerah untuk mendapatkan sumber keuangan antara lain berupa:

- 1) Adanya kepastian tersedianya pendanaan yang diberikan pemerintah yang sesuai dengan urusan pemerintah yang diserahkan;
- 2) Adanya wewenang untuk melakukan pemungutan dan pengelolaan pajak dan retribusi daerah serta hak untuk mendapatkan bagi hasil yang berasal dari sumber-sumber daya

nasional yang berada di daerah dan dana perimbangan lainnya;

- 3) Adanya hak untuk mengelola kekayaan yang dimiliki pemerintah daerah dan mendapatkan sumber-sumber pendapatan lain yang sah serta sumber-sumber pembiayaan.

Elemen-elemen Penerimaan Daerah

Berdasarkan Undang-Undang No. 33 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah pasal lima (5) ayat dua (2) dan tiga (3), terdapat dua elemen penerimaan daerah yakni:

1. Pendapatan daerah:
 - a. Pendapatan Asli Daerah (PAD),
 - b. Dana Perimbangan, dan
 - c. Lain-lain pendapatan yang sah.
2. Pembiayaan:
 - a. Sisa lebih perhitungan anggaran daerah,
 - b. Penerimaan pinjaman daerah,
 - c. Dana cadangan daerah, dan
 - d. Hasil penjualan kekayaan daerah yang dipisahkan.

Dalam tulisan ini hanya dibatasi pada pembahasan mengenai pendapatan asli daerah saja. Pendapatan asli daerah merupakan sumber utama penerimaan bagi pemerintah daerah dalam rangka pelaksanaan proses desentralisasi. Dan dana perimbangan, pinjaman daerah dan lain-lain penerimaan yang sah merupakan sumber penerimaan tambahan untuk mendukung pendapatan asli daerah.

Pendapatan Asli Daerah

Dengan adanya otonomi membuat pemerintah daerah mempunyai kewenangan

sendiri dalam mengatur semua urusan pemerintahan di luar urusan pemerintah pusat sebagaimana yang telah ditetapkan oleh UU Nomor 32 Tahun 2004. Menurut Kaho (2017), sejak awal berdirinya Indonesia ini *founding father* telah menjatuhkan pilihannya pada prinsip pemencaran kekuasaan dalam penyelenggaraan pemerintah daerah. Dengan adanya kewenangan tersebut, pemerintah daerah memiliki wewenang untuk membuat kebijakan di tingkat daerah yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Untuk dapat mencapai tujuan tersebut pendapatan asli daerah harus mampu memenuhi kebutuhan-kebutuhan belanja daerah, dengan harapan pendapatan asli daerahkan selalu meningkat setiap tahunnya. Dengan begitu masing-masing pemerintah daerah diberi keleluasaan dalam menggali potensi pendapatan asli daerahnya, dalam rangka untuk mewujudkan asas desentralisasi. Hal ini tampak dalam penjelasan atas UU No 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

Menurut Nurcholis (2007), pendapatan asli daerah adalah pendapatan daerah yang bersumber dari penerimaan pajak daerah, retribusi daerah, laba perusahaan daerah, dan lain-lain yang sah. Pendapatan asli daerah merupakan penerimaan yang didapat pemerintah daerah dari sumber yang berasal dari wilayahnya sendiri, yang dipungut sesuai dengan peraturan daerah berdasarkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sumber-sumber pendapatan asli daerah adalah:

- a. Pajak Daerah

Salah satu instrumen pendapatan asli daerah adalah pajak daerah. Menurut Waluyo

(2011) pajak daerah merupakan iuran wajib yang diberikan oleh orang pribadi atau badan kepada pemerintah daerah tanpa disertai imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dilakukan paksaan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah. Direktorat Jendral Pajak (DJP) Kementerian Keuangan RI mengelompokkan jenis pajak daerah, diantaranya:

1) Pajak Propinsi

Pajak propinsi adalah pajak daerah yang dikelola oleh pemerintah daerah tingkat propinsi. Yang termasuk ke dalam pajak propinsi adalah: pajak kendaraan bermotor dan kendaraan diatas air, bea balik nama kendaraan bermotor dan kendaraan diatas air, pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan, dan pajak rokok (definitif).

2) Pajak Kabupaten atau Kota

Pajak kabupaten atau kota adalah pajak daerah yang dikelola oleh pemerintah tingkat kabupaten dan kota. Berdasarkan pengelompokan DJP Kementerian Keuangan RI, yang termasuk ke dalam pajak kabupaten dan kota adalah: pajak hotel, pajak restoran, pajak reklame, pajak hiburan, pajak penerangan jalan, pajak parkir, pajak mineral bukan logam dan batuan, pajak air tanah, pajak sarang burung walet, PBB Pedesaan Perkotaan, Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan.

b. Retribusi Daerah

Menurut Siahaan (2005), retribusi daerah ialah pungutan daerah yang dilakukan

sebagai bentuk pembayaran atas izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah dalam rangka untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Retribusi daerah sebagaimana tercantum pada UU No. 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah telah diubah dengan UU No.34 tahun 2000 dan PP No.66 tentang Retribusi Daerah dapat dikelompokkan menjadi tiga golongan, yakni retribusi jasa umum, jasa usaha dan perizinan tertentu.

c. Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan

Aturan yang berlaku di Indonesia memperbolehkan pemerintah daerah untuk mendirikan perusahaan daerah (BUMD). Hal ini disebabkan karena adanya hak pengelolaan secara mandiri dalam otonomi, yang menyebabkan setiap pemerintah daerah berhak membuat usaha sendiri untuk mendapatkan penerimaan daerah. Berbagai macam penerimaan dari BUMD dan pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan antara lain: bagian laba, deviden, dan penjualan saham milik daerah. Ada dua macam kontribusi tersebut, yakni: deviden yang dibayarkan bagi daerah dan kontribusi BUMD kepada anggaran daerah. Selain hal tersebut pemerintah daerah juga akan mendapatkan manfaat kekayaannya untuk menambah penerimaan daerah seperti penyewaan tanah dan bangunan milik daerah.

d. Lain-lain Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang Sah

Apabila mengacu pada UU Nomor 33 Tahun 2004 Pasal 6 (enam) ayat 2 (dua) tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Lain-lain Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sah terdiri atas:

- 1) Hasil penjualan kekayaan daerah yang tidak dipisahkan,
- 2) Jasa giro,
- 3) Pendapatan bunga,
- 4) Keuntungan selisih nilai tukar mata uang rupiah terhadap mata uang asing, dan
- 5) Komisi, potongan, ataupun bentuk lain sebagai akibat dari penjualan dan/atau jasa oleh daerah.

Alternatif Pendapatan Daerah

Otonomi daerah yang telah diberikan kepada pemerintah daerah kerap menimbulkan dilema. Menurut Sutandi (2007), di satu sisi pemerintah daerah harus meningkatkan terus jumlah pendapatan daerahnya untuk mengimbangi semakin meningkatnya kebutuhan biaya penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan, di sisi lain potensi di daerah yang bisa dijadikan sebagai sumber pendapatan daerah relatif kecil. Oleh karenanya pemerintah daerah harus lebih kreatif untuk mencari alternatif sumber pendapatan daerahnya, agar dapat memenuhi kebutuhan penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan publik. Salah satu alternatif sumber PAD untuk mengoptimalkan penerimaan pemerintah daerah adalah cukai kendaraan bermotor. Pengenaan cukai pada kendaraan bermotor dapat dibenarkan dengan alasan adanya eksternalitas negatif dari emisi CO₂ yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor melalui knalpot, yang dapat berkontribusi negatif pada lingkungan seperti kualitas udara buruk, dan dampak yang lebih luas dari perubahan iklim. Menurut Elmi (2002), perencanaan yang matang memerlukan syarat adanya kemampuan dan kecermatan untuk melihat apa yang terjadi di

masa lalu, apa yang dibutuhkan pada saat ini, serta perubahan dan perkembangan yang akan terjadi di masa yang akan datang. Dengan dikenakannya cukai pada kendaraan bermotor, harapannya dapat menciptakan peredaran kendaraan dengan kadar CO₂ yang lebih rendah, sehingga dapat meminimalisir kualitas udara yang buruk. Akan tetapi, dengan pertimbangan eksternalitas tersebut, peningkatan pendapatan akan tetap menjadi aspek yang penting dalam kebijakan cukai kendaraan bermotor, khususnya di negara berkembang.

Opsi Pemberlakuan Cukai

Menurut INDEF (2016), penerimaan cukai merupakan penerimaan pajak terbesar ketiga setelah PPh dan PPN, Ukuran pengenaan cukai kendaraan bermotor yang prioritas adalah berdasarkan level emisi CO₂ sebagai bagian dari kriteria klasifikasi. Kadar emisi CO₂ diukur dalam skala gram per kilometer (g/km), namun di beberapa negara memiliki kebijakan yang berbeda karena adanya perbedaan metodologi dan pengujian dalam proses penghitungan. Dalam konteks kebijakan pengenaan cukai di sebuah wilayah, hal penting untuk diadopsi adalah melakukan uji emisi CO₂ yang tepat. Kriteria kadar CO₂ sebagai dasar pengenaan cukai dapat membuat produsen kendaraan bermotor berupaya untuk memenuhi standar emisi CO₂, sehingga kendaraan bermotor yang beredar di jalanan menghasilkan emisi CO₂ yang ramah lingkungan.

Terdapat beberapa opsi untuk menerapkan cukai pada kendaraan bermotor. Opsi pertama adalah membangun tingkat emisi CO₂ pada setiap kategori produk. Salah satu negara yang mengadopsi pendekatan ini

adalah Thailand. Menurut penelitian yang dilakukan oleh International Tax and Investment Center, sejak 1 Januari 2016 Thailand mengenakan cukai pada kendaraan di setiap kategori produk yang memiliki ketentuan tingkat emisi CO₂, walaupun tingkatnya ditentukan pada level yang berbeda di setiap produk. Misalnya, untuk kendaraan komersial menunjukkan tingkat yang lebih tinggi dibandingkan untuk kendaraan penumpang, dan untuk mobil ekonomis “*eco car*” lebih rendah dibandingkan kendaraan penumpang lainnya.

Pendekatan lainnya untuk menerapkan level emisi CO₂ adalah dengan mengenakan biaya tambahan (surcharges) ke dalam desain cukai kendaraan bermotor yang baru. Dengan memberikan biaya tambahan ini, dasar pengenaan cukai telah memasukkan pajak tambahan yang dikalkulasikan ketika emisi sudah melewati level target dari kebijakan yang berlaku. Pendekatan ini diterapkan di Afrika Selatan dan secara terbatas pada sistem cukai kendaraan bermotor di Siprus. Di negara tersebut membebaskan kendaraan penumpang dan kendaraan komersial ringan dari membayar cukai, apabila emisi CO₂ yang dihasilkan kendaraan bermotor di bawah 120gm/km. Namun apabila emisi yang dihasilkan sudah melewati batas tersebut, akan dipungut dengan menggunakan basis cukai yang lebih tinggi dan biaya tambahan berdasarkan pada tabel tingkat emisi.

Pengenaan tarif cukai dapat juga didasarkan pada klasifikasi kapasitas mesin kendaraan. Keuntungan utama dari pendekatan ini adalah ukuran mesin dapat menjadi patokan berbagai eksternalitas negatif yang sudah dibahas di atas. Salah satu pertimbangan menggunakan pendekatan ini

adalah penggunaan bahan bakar, dimana mesin yang lebih besar biasanya memiliki konsumsi bahan bakar yang lebih banyak. Oleh sebab itu, kapasitas mesin yang lebih besar akan memiliki tarif cukai efektif yang lebih tinggi. Begitu juga dengan emisi CO₂, tingkat emisi CO₂ sangat berkaitan dengan jumlah bahan bakar yang dibakar dan kapasitas mesin untuk mengkonsumsi bahan bakar lebih banyak. Sama halnya dengan penggunaan bahan bakar, kapasitas mesin memiliki peran dalam menentukan besarnya pajak yang diterapkan pada kendaraan dengan kapasitas mesin yang lebih besar.

Dampak Bagi PAD

Menurut Riduansyah (2003) suatu pemerintah daerah dapat saja menetapkan dan memungut beragam jenis pajak daerah sesuai dengan potensi yang dimilikinya. Cukai kendaraan bermotor dapat saja menjadi pendapatan pemerintah daerah mengingat eksternalitas negatif yang dihasilkan dari kendaraan bermotor dapat berdampak pada pencemaran udara dan kerusakan jalan yang terdapat di daerah, sehingga harus ada pendapatan yang masuk ke pemerintah daerah untuk mengelola wilayahnya yang terkena dampak secara langsung tersebut. Menurut Asia Pasific Tax Forum (2015), cukai pada kendaraan bermotor dapat dibenarkan dengan alasan memperbaiki eksternalitas negatif terkait dengan emisi CO₂, ketahanan energi, kemacetan, dan kerusakan jalan. Pihak yang wajib membayar cukai adalah pengusaha kendaraan yang dibebankan secara langsung ke dalam harga setiap unit kendaraan, dan pengguna kendaraan yang akan membayarkannya saat uji emisi secara

berkala. Dengan begitu, pemerintah daerah dapat mengoptimalkan penerimaan daerahnya untuk melakukan pelayanan publik secara maksimal. Menurut Tarigan (2005), kemampuan daerah dalam memberikan pelayanan kepada *stakeholder*-nya sangat bergantung kepada ketersediaan pendanaannya.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan pembahasan di atas, penulis dapat menarik beberapa kesimpulan bahwa pemerintah provinsi DKI Jakarta dapat meningkatkan penerimaan PAD melalui pengenaan cukai pada kendaraan bermotor. Dampak eksternalitas dari kendaraan bermotor yang beredar di wilayah DKI Jakarta, menjadi alasan kuat untuk diterapkannya pengenaan cukai. Ada beberapa opsi skema pengenaan cukai kendaraan bermotor. Opsi pertama adalah membangun tingkat emisi CO₂ pada setiap kategori produk, opsi kedua adalah menerapkan level emisi CO₂ adalah dengan mengenakan biaya tambahan (surcharges) ke dalam desain cukai kendaraan bermotor yang baru, dan opsi terakhir adalah pengenaan cukai yang didasarkan pada klasifikasi kapasitas mesin kendaraan. Berdasarkan data jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta, apabila diberlakukan cukai pada kendaraan bermotor dapat meningkatkan penerimaan daerah. Dampak eksternalitas yang terjadi di wilayah pemerintah daerah menjadi alasan penerimaan yang berasal dari cukai kendaraan bermotor masuk ke pemerintah daerah. Pemerintah daerah perlu mempertimbangkan pengenaan cukai pada kendaraan bermotor untuk mengoptimalkan PAD. Dengan adanya otonomi yang

diberikan pemerintah pusat ke daerah, membuat pemerintah daerah lebih kreatif dalam mencari sumber-sumber pendapatan yang sah.

DAFTAR PUSTAKA

- Asadi. (2016). Extensification Strategy on the Implementation of PP No 46 Year 2013 to Increase the Revenue of Income Tax (VAT) from the Taxpayers of Small and Medium Enterprises in Malang. *Jurnal Referensi: Ilmu Manajemen dan Akutansi*. 4(2), 38-44.
- Asia Pasific Tax Forum. (2015). *Reformasi Cuka: Kasus ASEAN*. Jakarta. IPMI International Business School.
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2017*. Diakses pada 12 Februari 2019, dari: <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
- Darwanto & Yustikasari. (2007). *Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi, Pendapatan Asli Daerah, dan Dana Alokasi Umum Terhadap Pengalokasian Anggaran Belanja Modal*. Makasar. Simposium Nasional Akuntansi.
- Elmi, B. (2002). *Keuangan Pemerintah Daerah Otonom di Indonesia*. Jakarta. UI Press.
- Gadjong, A.A. (2007). *Pemerintahan Daerah Kajian Politik dan Hukum*. Ciawi Bogor. Ghalia Indonesia.
- INDEF. (2016). *Optimalisasi Penerimaan Perpajakan*. Jakarta.
- Kaho, J.R. (2012). *Analisa Hubungan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah*. Jakarta. Rineka Cipta. Edisi Revisi Cetakan Ketiga.
- Kaho, J.R. (2017). *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia: Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penyelenggaraan*

- Otonomi Daerah*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada. Cetakan Ke-11.
- Mukoffi, A., & Wibisono, S.H. (2016) The Influence of Application Justice Value of Government Rule Number 46 2013 Towards the Obligation of Tax Payer in Micro and Middle Enterprise in Malang. *Jurnal Referensi: Ilmu Manajemen dan Akutansi*. 4(1), 1-8.
- Nasution, F.A. (2009). *Pemerintah Daerah dan Sumber-Sumber Pendapatan Asli Daerah*. Jakarta. PT Sofmedia.
- Nurcholis, H. (2007). *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*. Jakarta. Grasindo.
- Pertiwi, L.D. (2007). *Efisiensi Pengeluaran Pemerintah Daerah Di Provinsi Jawa Tengah*. Jurnal Ekonomi Pembangunan Vol 12 No 2.
- Putra, G. (2007). *Analisis Alokasi Belanja Pelayanan Publik Pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Pontianak 2003-2005*. Seri Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah; Pengelolaan Keuangan Daerah. Yogyakarta. UPP STIM YKPN.
- Riduansyah, M. (2003). *Kontribusi Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Guna Mendukung Pelaksanaan Otonomi Daerah (Studi Kasus Pemerintah Daerah Kota Bogor)*. Makara, Sosial Humaniora Vol 7 No 2.
- Sebayang, A.F. (2005). *Kinerja Kebijakan Fiskal Daerah Di Indonesia Pasca Krisis*. Jurnal Ekonomi Pembangunan Vol 10 No 3.
- Siahaan, M.P. (2005). *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta. Grafindo.
- Sukriy, A., & Halim, A. (2006). *Studi Atas Belanja Modal Pada Anggaran Pemerintah Daerah Dalam Hubungannya Dengan Pemeliharaan dan Sumber Pendapatan*. Jurnal Akuntansi Pemerintah Vol 2 Nomor 2.
- Sutandi, A. (2007). *Evaluasi Dana Perimbangan Dana Bagi Hasil Pajak Dan Sumber Daya Alam (Studi Kasus Kabupaten Cirebon Tahun Anggaran 2004)*. Seri Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah; Pengelolaan Keuangan Daerah. Yogyakarta. UPP STIM YKPN.
- Tarigan, A. (2005). *Urgensi Penguatan Keuangan Daerah Suatu Tinjauan Terhadap Regulasi Daerah dan Implikasinya Dalam Penyediaan Pelayanan Publik*. Jurnal Perencanaan Pembangunan Edisi 04.
- Wahyuni, D.E. (2007). *Akuntabilitas Birokrasi Publik: Potret Dari Pertanggungjawaban Administratif dan Politik*. Seri Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah; Pengelolaan Keuangan Daerah. Yogyakarta. UPP STIM YKPN.
- Waluyo. (2011). *Perpajakan Indonesia*. Edisi 10. Jakarta. Salemba.
- Yunasman. (2007). *Manajemen Keuangan Daerah: Suatu Tinjauan Era UU No. 5/1974, Era UU No. 22/1999, Dan Era UU No. 32/2004*. Seri Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah; Pengelolaan Keuangan Daerah. Yogyakarta. UPP STIM YKPN.
- Angraini, Y & Purwanto, B.H. (2010). *Anggaran Berbasis Kinerja; Penyusunan APBD Secara Komprehensif*. Yogyakarta. UPP STIM YKPN.