

Analisis Kebijakan *Earmarked Tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor Sebagai upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan) di Provinsi Jawa Tengah

Rina Tri Setiasih^{1✉}, Lesta Karolina Br Sebayang²

Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Semarang

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima Oktober 2017
Disetujui Desember 2017
Dipublikasikan Februari 2018

Keywords:

*Motor Vehicle Tax,
Earmarked Tax Policy,
Public Service.*

Abstrak

Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui peran kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Data yang digunakan terdiri dari 35 kabupaten/kota di Jawa Tengah pada tahun 2014-2015. Metode pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi, studi pustaka dan mengambil data secara langsung kepada pihak-pihak terkait. Metode analisis yang digunakan adalah path analysis. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor memiliki peran untuk meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

Abstract

The purpose of this study is to determine the role of earmarked tax policy on motor vehicle tax on public services (road construction and maintenance). The data used consisted of 35 districts / cities in Central Java in 2014-2015. Methods of data collection is done through documentation, literature study and retrieve data directly to the parties concerned. The analytical method used is path analysis. The conclusion of this research is earmarked tax policy on motor vehicle tax has role to improve public service (road construction and maintenance).

✉Alamat korespondensi:

Ruang Jurnal Gedung L FE UNNES, Sekaran Gunungpati
Semarang, 50229, Indonesia
E-mail: rinatrisetia8@gmail.com

PENDAHULUAN

Sistem pemerintahan Indonesia berdasarkan UU No. 5 Tahun 1974 merupakan sistem sentralisasi. Namun, pada tahun 1998 terjadi perombakan kebijakan. Hal ini ditandai dengan perubahan UU No. 5 Tahun 1974 menjadi UU No. 22 Tahun 1999. UU No. 22 Tahun 1999 memberikan suatu konsekuensi adanya penyerahan wewenang pemerintahan oleh pemerintah pusat kepada daerah otonom yang lebih besar. Akan tetapi, pada pelaksanaannya ternyata masih banyak terjadi ketidakjelasan dan tumpang tindih, sehingga diganti dengan UU No. 32 Tahun 2004. Kemudian, pada tahun 2014 disempurnakan kembali menjadi UU No. 23 Tahun 2014.

Sistem desentralisasi disebut juga dengan sistem otonomi daerah. Tujuan penyelenggaraan otonomi daerah yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan *public service* atau pelayanan publik kepada masyarakat. Otonomi daerah merupakan kewenangan daerah otonom untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai dengan peraturan perundang-undangan, termasuk pengelolaan keuangan (Sudjarwoko, 2010).

Perubahan sistem sentralisasi menjadi sistem desentralisasi memberikan konsekuensi bahwa setiap daerah harus mengelola segala urusan pemerintahannya sendiri, termasuk pengelolaan keuangan daerah. Sumber pendapatan daerah berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), pendapatan transfer dan lain-lain pendapatan daerah yang sah. PAD merupakan salah satu faktor pendukung dalam menentukan keberhasilan pelaksanaan otonomi di daerah (Riduansyah dalam Aji, 2015). Semakin tinggi kewenangan keuangan yang dimiliki daerah, maka semakin tinggi peranan PAD dalam struktur keuangan daerah (Utami, 2014).

Ciri utama suatu daerah mampu melaksanakan otonomi daerah menurut Halim dalam Suseno (2013) menyatakan bahwa kemampuan keuangan daerah, artinya daerah harus memiliki kewenangan dan kemampuan

untuk menggali sumber-sumber keuangan, mengelola dan menggunakan keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahannya (Suseno, 2013). Provinsi Jawa Tengah memiliki kemampuan keuangan daerah terbaik dibandingkan dengan provinsi lain. Hal ini dapat dilihat dari perbandingan PAD terhadap pendapatan daerah yang mencapai 68%. Nilai tersebut lebih tinggi dibandingkan dengan Provinsi Jawa Timur (65%), Jawa Barat (66%) dan Banten (67%) (DJPK (dioah), 2017). Kemampuan keuangan daerah yang baik dapat menggambarkan keberhasilan pelaksanaan otonomi daerah. Namun, terdapat indikator lain seperti pelayanan publik yang baik dan tercapainya kesejahteraan masyarakat.

Tingginya peran PAD terhadap pendapatan daerah bersumber dari komponen PAD, seperti pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Pajak daerah menjadi sumber penerimaan PAD terbesar dibandingkan dengan sumber PAD lainnya (tabel. 1.2.). Hal ini menggambarkan bahwa pajak daerah memiliki peranan yang penting terhadap pendapatan daerah.

Tabel 1. Anggaran Pendapatan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2015 (ribu rupiah)

Uraian	Jumlah
Pendapatan Daerah	
A.Pendapatan Asli Daerah	11.696.822.243
1.Pajak Daerah	10.266.079.853
2.Retribusi Daerah	84.022.367
3.Bagian Laba Usaha Daerah	319.188.988
4.Lain-Lain Pendapatan Asli Daerah	1.027.531.035
B.Dana Perimbangan	2.694.385.621
1.Bagi Hasil Pajak dan Bukan Pajak	832.481.792
2.Dana Alokasi Umum	1.803.931.189
3.Dana Alokasi Khusus	57.972.640
C.Pendapatan Lainnya	2.706.478.470

Sumber : Statistik Daerah Jawa Tengah Tahun 2016, 2016 (diolah)

Pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah dilakukan dalam rangka memberikan pelayanan yang berkualitas dan jaminan pelayanan publik yang akan semakin membaik, sehingga masyarakat akan lebih puas dengan pelayanan yang diberikan (Bahl and Linn dalam Abimanyu, 2009). Guna meningkatkan pelayanan publik yang lebih baik dan berkualitas maka pada tahun 2009 dilakukan reformulasi kebijakan. Reformulasi kebijakan pajak daerah dan retribusi daerah dilakukan untuk meningkatkan akuntabilitas pemerintah. Reformulasi kebijakan pajak daerah dan retribusi daerah dilakukan melalui UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Salah satu kebijakan yang lahir dari UU No. 28 Tahun 2009 adalah kebijakan *earmarked tax* atas beberapa pajak daerah. Kebijakan *earmarked tax* merupakan pengalokasian khusus dari penerimaan pajak tertentu yang digunakan untuk kepentingan tertentu. *Earmarked tax* bertujuan untuk meningkatkan pelayanan publik yang berkaitan dengan jenis pajak tertentu. Jenis pajak daerah yang diberlakukan kebijakan *earmarked tax* yaitu pajak kendaraan bermotor, pajak penerangan jalan dan pajak rokok.

Earmarked tax atas pajak kendaraan bermotor ditujukan untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan, peningkatan moda serta sarana transportasi umum. *Earmarked tax* atas pajak rokok ditujukan untuk pendanaan pelayanan kesehatan masyarakat dan penegakan hukum oleh aparat yang berwenang. Kemudian *earmarked tax* atas pajak penerangan jalan ditujukan untuk penyediaan penerangan jalan (UU No. 28 Tahun 2009).

Pemerintah Provinsi Jawa Tengah meninjaklanjuti kebijakan *earmarked tax* tersebut melalui Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Tengah No. 21 Tahun 2011 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah No. 2 Tahun 2011 Tentang Pajak Daerah Provinsi Jawa Tengah menyatakan bahwa hasil penerimaan pajak kendaraan bermotor paling sedikit 10% termasuk yang dibagikan kepada kabupaten/kota, dialokasikan untuk

pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.

Penerimaan pajak kendaraan bermotor merupakan penerimaan pajak daerah tertinggi dibandingkan dengan jenis pajak daerah yang lain. Pada tahun 2015 penerimaan pajak kendaraan bermotor mencapai sebesar Rp 2.944.639.940 (tabel 1.2.). Salah satu yang menjadi faktor penyebab tingginya penerimaan pajak kendaraan bermotor adalah jumlah kendaraan bermotor yang semakin mengalami peningkatan (Utami, 2014).

Tabel 2. Realisasi Pajak Daerah Berdasarkan Jenis Pajak Daerah Tahun 2015 (dalam Ribu Rupiah)

No.	Pajak Daerah	2015
1.	Pajak Kendaraan Bermotor	Rp 2.944.639.940
2.	Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	Rp 2.889.565.766
3.	Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor	Rp 1.672.619.343
4.	Pajak Air Permukaan	Rp 8.253.129
5.	Pajak Rokok	Rp 1.575.599.218

Sumber : Badan Pusat Statistik dan Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Tengah, 2015 (diolah)

Pajak kendaraan bermotor menjadi salah satu pajak daerah yang termasuk dalam *earmarked tax*. Tujuannya yaitu untuk meningkatkan pemeliharaan dan pembangunan jalan. Hal ini disebabkan karena semakin banyak seseorang menggunakan kendaraan bermotor, maka semakin besar pula kontribusi orang tersebut untuk merusak jalan (Amibanyu, 2009).

Perkembangan perekonomian yang terjadi di Jawa Tengah memicu terjadinya kenaikan kepadatan penduduk di Provinsi Jawa Tengah. Pada tahun 2015 kepadatan penduduk Provinsi

Jawa Tengah mencapai 1.038 jika/km² (Badan Pusat Statistik, 2017). Seiring dengan kepadatan penduduk dan perkembangan ekonomi yang meningkat akan memicu terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan kendaraan bermotor merupakan penggerak mobilitas ekonomi. Kendaraan bermotor akan memperlancar kegiatan ekonomi yang terjadi.

Tabel 3. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 2010-2015

No.	Tahun	Jumlah Kendaraan
1.	2010	9.318.749
2.	2011	10.481.143
3.	2012	11.521.288
4.	2013	12.683.723
5.	2014	13.842.639
6.	2015	14.607.215

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, 2017

Tabel 1.3. menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan 70% selama enam tahun terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat semakin memerlukan kendaraan bermotor untuk memperlancar kegiatan ekonomi. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor akan memicu kenaikan penerimaan pajak kendaraan daerah di Provinsi Jawa Tengah. Namun, peningkatan tersebut ternyata berbanding terbalik dengan kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap pajak daerah dan PAD. Kontribusi pajak dapat menggambarkan seberapa besar tingkat kepedulian masyarakat terhadap pembayaran pajak (Prameshti, 2015). Ketika tingkat kepedulian masyarakat dalam membayar pajak rendah maka akan mengakibatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor menjadi rendah, sehingga akan mempengaruhi penerimaan pajak daerah dan PAD.

Selama enam tahun terakhir rata-rata pertumbuhan pajak kendaraan bermotor tidak lebih besar dari 14%. Kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap pajak daerah mengalami penurunan sebesar 8%, sedangkan terhadap PAD mengalami penurunan sebesar 9%.

Penurunan yang terjadi disebabkan oleh tingkat kepedulian masyarakat dalam membayar pajak yang semakin mengalami penurunan. Kepedulian masyarakat menurun dapat dipengaruhi oleh kurang maksimalnya pelayanan publik yang diberikan oleh pemerintah. Perlu di ingat bahwa keberhasilan otonomi daerah bukan hanya disebabkan oleh kemandirian keuangan daerah, akan tetapi kualitas pelayanan publik yang diberikan oleh pemerintah.

Tabel 4. Pertumbuhan Pajak Kendaraan Bermotor dan Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pajak Daerah dan PAD Tahun 2010-2015

Tahun	Pertumbuhan PKB	Kontribusi Terhadap Pajak Daerah	Kontribusi Terhadap PAD
2010	-	0,40	0,35
2011	0,14	0,38	0,34
2012	0,15	0,36	0,33
2013	0,15	0,35	0,31
2014	0,11	0,32	0,26
2015	0,14	0,32	0,27

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2016 (diolah)

Salah satu pelayanan publik yang langsung dirasakan oleh wajib pajak kendaraan bermotor yaitu infrastruktur jalan. Infrastruktur jalan termasuk pada sistem transportasi. Sistem transportasi merupakan suatu alat untuk memastikan pengiriman barang dan jasa sebagai salah satu indikator untuk suatu kemakmuran ekonomi dan pertumbuhan ekonomi, serta berkontribusi terhadap kualitas hidup (Sebayang, 2011). Oleh karena itu, pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan memiliki perhatian khusus dalam rangka penyediaan pelayanan publik yang erat kaitannya dengan kendaraan bermotor. Berikut ini adalah alokasi belanja langsung pemerintah daerah Provinsi Jawa Tengah tahun anggaran 2015.

Berdasarkan tabel 5. alokasi belanja modal (jalan, irigasi dan jaringan) hanya sebesar 11,3% dari seluruh belanja daerah. Nilai tersebut sedikit lebih tinggi dibandingkan dengan belanja modal

pada tahun 2014, sebesar 10,6%. Belanja modal yang hanya 11,3% digunakan untuk tiga bidang memungkinkan penggunaan dana menjadi kurang maksimal

Tabel 5. Alokasi Belanja Langsung Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun Anggaran 2014-2015 (ribu rupiah)

Alokasi Belanja Langsung Daerah	Jumlah	
	2014	2015
Belanja Pegawai	309.678.432	349.994.085
Belanja Barang dan Jasa	2.397.685.838	2.645.250.074
Belanja Modal (Jalan, irigasi dan jaringan)	1.570.679.093	2.677.093.241

Sumber : Statistik Daerah Provinsi Jawa Tengah 2016, 2016

Padahal belanja modal merupakan investasi yang memiliki *multiplier effect* terhadap bidang ekonomi lainnya. Rendahnya alokasi belanja modal akan berpengaruh pada penyediaan modal daerah, tidak terkecuali kondisi jalan di Provinsi Jawa Tengah.

Perkembangan jalan provinsi di Jawa Tengah berdasarkan kondisi jalan tahun 2010-2012 menunjukkan kondisi yang semakin membaik. Namun, pada tahun 2013-2015 kondisi jalan baik mengalami penurunan (tabel 1.6.). Begitupun dengan kondisi jalan rusak pada jalan kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah yang cenderung mengalami peningkatan (tabel 1.6.). Hal ini membuktikan bahwa alokasi belanja modal khususnya untuk pembiayaan jalan kurang maksimal pada tahun 2014 dan 2015.

Tabel 6. Panjang Jalan Provinsi dan Jalan Kabupaten/Kota Berdasarkan Kondisi Jalan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010-2015 (Km)

Kewenangan Jalan	Kondisi	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Jalan Provinsi	Baik	1.105	1.603	1.808	1.696	1.339	1.255
	Sedang	1.103	790	787	643	630	591
	Rusak	168	121	70	154	362	339
	Rusak Berat	36	26	13	21	235	220
Jalan Kabupaten/Kota	Baik	12.444	12.401	12.770	13.674	12.182	12.416
	Sedang	6.765	6.195	6.052	5.438	6.863	3.301
	Rusak	4.568	4.838	4.397	4.415	4.659	3.538
	Rusak Berat	2.358	3.100	3.427	3.514	2.448	4.367

Sumber : Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah, 2017 (diolah)

Permasalahan yang terjadi akibat dari kondisi jalan yang kurang baik menimbulkan sebuah persepsi masyarakat terhadap pelayanan publik yang diberikan pemerintah.

Kebijakan *earmarked tax* pada pajak kendaraan bermotor dibentuk untuk membantu pemerintah dalam rangka pemeliharaan dan pembangunan jalan.

Namun, kondisi jalan dua tahun terakhir menunjukkan kondisi dalam keadaan baik semakin menurun.

Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah ingin menganalisis peran kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor dalam penyediaan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

Dengan mengetahui pengaruh langsung pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax*. Mengetahui pengaruh langsung pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Selain itu, ingin mengetahui pengaruh tidak langsung pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*.

Beberapa penelitian terdahulu seperti, Hoang (2015) menyatakan bahwa setiap terjadi penurunan 1% pendapatan yang dialokasikan maka akan menurunkan pengeluaran jalan nasional antara 0,24% sampai 0,32%. Oleh karena itu, kebijakan ini memiliki potensial bagi anggaran negara sebagai upaya untuk mempertahankan atau memperluas infrastruktur transportasi serta memicu pertumbuhan ekonomi. Kemudian, Surbakti (2011) menyatakan bahwa sumber-sumber *earmarked* penerimaan daerah sebaiknya bukan hanya berasal dari Pajak Kendaraan Bermotor, melainkan dari Bea Blaik Nama Kendaraan Bermotor dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor agar dapat menutupi pembiayaan pemeliharaan jalan. Selanjutnya, Bela (2010) menyatakan dalam penelitiannya bahwa penerapan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor merupakan penerapan prinsip manfaat, adanya masalah kemacetan, kepastian sumber pendanaan, kestabilan dan kontinuitas dalam pendanaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data yang digunakan terdiri dari 35 kabupaten/kota pada tahun 2014-2015. Adapun variabel yang digunakan terdiri dari tiga jenis variabel. Pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor sebagai variabel independen. Pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) sebagai variabel dependen dan *earmarked tax* sebagai variabel intervening.

Metode pengumpulan data yaitu melalui studi pustaka yang bersumber dari berbagai kajian, literatur, buku-buku, jurnal dan penelitian-penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini. Pengambilan data dari beberapa pihak yang berkaitan dengan penelitian ini. Data yang digunakan dalam penelitian di ambil dari Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Tengah dan Direktorat Jendral Perimbangan Keuangan Republik Indonesia.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *path analysis*. Alat bantu yang digunakan yaitu SPSS 21. *Path analysis* dilakukan untuk mengetahui pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung. Estimasi *path analysis* terdiri dari analisis korelasi, diagram jalur path analysis, model persamaan struktural, interpretasi hasil *path analysis*, uji signifikansi koefisien dan uji sobel. Uji sobel dilakukan untuk mengetahui pengaruh mediasi dari variabel intervening yang ditentukan.

Adapun persamaan struktural dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Persamaan struktural 1

$$Y_1 = \alpha + \beta_1 X_{1it} + \beta_2 X_{2it} + \epsilon_{it} \dots \dots \dots (1)$$
 Persamaan struktural 2

$$Y_2 = \alpha + \beta_3 X_{1it} + \beta_4 X_{2it} + \epsilon_{it} \dots \dots \dots (2)$$
 Persamaan struktural 3

$$Y_2 = \alpha + \beta_3 X_{1it} + \beta_4 X_{2it} + \beta_5 Y_{1it} + \epsilon_{it} \dots \dots \dots (3)$$

- Keterangan :
- X_{1it} : Pajak Kendaraan Bermotor
 - X_{2it} : Jumlah Kendaraan Bemotor
 - Y_{1it} : *Earmarked Tax*
 - Y_{2it} : Pelayanan Publik (Pembangunan dan pemeliharaan jalan)
 - α : Konstanta
 - β_1 : Koefisien jalur pengaruh langsung pajak kendaraan bermotor terhadap *earmarked tax*.
 - β_2 : Koefisien jalur pengaruh langsung dari jumlah kendaran bermotor terhadap *earmarked tax*.
 - β_3 : Koefisien jalur pengaruh langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

- β_4 : Koefisien jalur pengaruh langsung jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
- β_5 : Koefisien jalur pengaruh langsung dari *earmarked tax* terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).
- ε_{it} : error term

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berikut ini adalah hasil korelasi dari setiap variabel yang ditentukan dalam penelitian ini.

Tabel 7. Hasil Analisis Korelasi

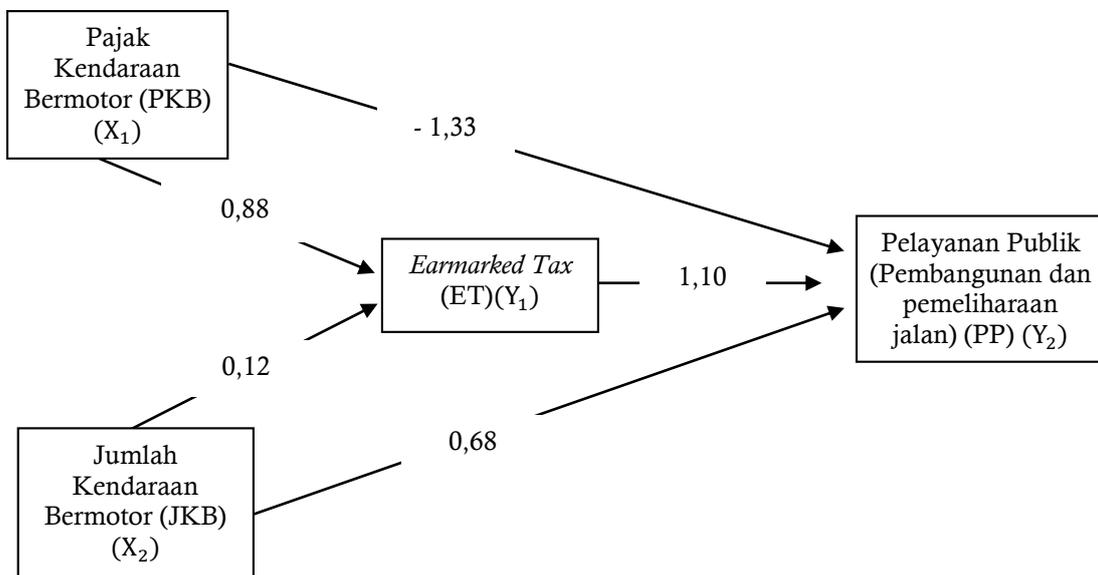
Keterangan	PKB	JKB	ET	PP
PKB	1	0,90	0,99	0,36
		0,00	0,00	0,00
JKB	0,90	1	0,91	0,39
	0,00		0,00	0,00
ET	0,99	0,91	1	0,38
	0,00	0,00		0,00
PP	0,36	0,39	0,38	1
	0,00	0,00	0,00	

Sumber : Hasil Olahan SPSS 21, 2017

Hasil analisis korelasi menunjukkan bahwa pajak kendaraan bermotor dengan jumlah kendaraan bermotor, pajak kendaraan bermotor dengan *earmarked tax*, jumlah kendaraan bermotor dengan *earmarked tax* memiliki korelasi sangat kuat. Sedangkan, pajak kendaraan bermotor dengan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan), jumlah kendaraan bermotor dengan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan), *earmarked tax* dengan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) memiliki korelasi cukup kuat.

Diagram Jalur dan Model Persamaan Struktural

Berikut ini adalah diagram jalur *path analysis* dilengkapi dengan nilai koefisien beta dari setiap variabel. Nilai koefisien beta tersebut digunakan untuk menganalisis pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung dari setiap variabel yang telah ditentukan.



Gambar 1. Diagram Jalur Metode *Path Analysis*

Sumber : Hasil SPSS 21, (diolah)

Terdapat tiga persamaan struktural dalam penelitian ini, yaitu persamaan struktural satu *earmarked tax*, persamaan struktural dua

pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Persamaan struktural tiga pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*. Dalam *path analysis* koefisien yang digunakan

adalah *standardized coefficients beta*. Nilai tersebut dapat di lihat dari *output SPSS*. *Standardized coefficients beta* tidak terdapat konstanta, sehingga ketiga persamaan tersebut adalah sebagai berikut :

1. $ET = 0,88 (PKB) + 0,12 (JKB) + e_{it} \dots\dots\dots(4)$
2. $LOG(PP) = - 0,50(LOG(PKB)) + 0,97(LOG(JKB)) + e_{it} \dots\dots\dots(5)$
3. $LOG(PP) = -1,33(LOG(PKB)) + 0,68(LOG(JKB)) + 1,10(LOG(ET)) + e_{it} \dots\dots\dots(6)$

Keterangan :

- PKB : Pajak Kendaraan Bermotor
- JKB : Jumlah Kendaraan Bemotor
- ET : *Earmarked Tax*
- PP : Pelayanan Publik (Pembangunan dan pemeliharaan jalan)
- e_{it} : *error term*

Hasil uji hipotesis tentang pengaruh pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax* adalah sebagai berikut :

Tabel 7. Hasil *Path Analysis*

Variabel	Prob.	Pengaruh Langsung	Pengaruh Tidak Langsung
PKB → ET	0,00	0,88	-
JKB → ET	0,00	0,12	-
PKB → PP	0,00	-0,50	-
JKB → PP	0,00	0,97	-
ET → PP	0,04	1,10	-
PKB → ET → PP	0,00	-1,33	0,97
JKB → ET → PP	0,00	0,68	0,13

Sumber : Hasil SPSS 21, diolah

Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap *Earmarked Tax*

Pada tingkat signifikansi 5% pajak kendaraan bermotor pengaruh signifikan secara langsung terhadap *earmarked tax*. Besarnya pengaruh langsung yaitu sebesar 0,88. Artinya ketika terjadi kenaikan penerimaan pajak kendaraan bermotor sebesar Rp 100.000,00, maka akan meningkatkan penerimaan *earmarked*

tax sebesar Rp 88.000,00 dengan asumsi *ceteris paribus*.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa pajak kendaraan bermotor erat kaitannya dengan *earmarked tax*. Hal ini dikarenakan sumber *earmarked tax* berasal dari pajak kendaraan bermotor. Menurut Surbakti (2011) menyatakan sumber penerimaan *earmarked tax* yang potensial berasal dari sektor transportasi dan pajak kendaraan bermotor merupakan salah satunya. Pajak kendaraan bermotor menjadi sumber yang potensial disebabkan karena pajak kendaraan bermotor merupakan penyumbang terbesar kedua terhadap PAD di Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2014. Bahkan pada tahun 2015 penyumbang penerimaan pajak daerah terbesar dibandingkan dengan jenis pajak daerah lainnya.

Selain itu, penerimaan pajak kendaraan bermotor dilakukan dengan masa pajak kurang dari 12 bulan, sehingga adanya jaminan ketersediaan dana. Pemungutan pajak kendaraan bermotor juga dilakukan dengan bekerjasama dengan POLRI, Dinas Pendapatan dan Jasa Raharja. Kerjasama tersebut dapat membantu meningkatkan kepatuhan wajib pajak, sehingga akan membantu meningkatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Oleh karena itu,

pengenaan pajak kendaraan bermotor menjadi sumber penerimaan yang terjamin dan terpercaya ketersediaannya.

Pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap *Earmarked Tax*

Pada tingkat signifikansi 5% jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh signifikan secara langsung terhadap *earmarked tax*. Besarnya pengaruh langsung adalah sebesar 0,12. Artinya jika terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor sebesar 100.000 unit maka akan meningkatkan penerimaan *earmarked tax* sebesar Rp 12.000,00 dengan asumsi *ceteris paribus*.

Sebuah kebijakan ditetapkan sebagai implemantasi fungsi pajak yaitu *regulated*. Artinya sebuah kebijakan ditetapkan untuk mengatur dan mengendalikan kegiatan masyarakat agar sejalan dengan pembangunan

pemerintah. Kebijakan *earmarked tax* ditetapkan agar tidak semakin menimbulkan kemacetan di Provinsi Jawa Tengah. Bela (2010) menyatakan bahwa penerimaan *earmarked tax* yang diperoleh dari pajak kendaraan bermotor dapat digunakan untuk membiayai program permasalahan kemacetan. Mengingat bahwa kemacetan terjadi sebagai akibat meningkatnya jumlah kendaraan bermotor tidak sebanding dengan penyediaan pelayanan publik dalam bidang infrastruktur.

Kemudian, penerimaan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor bersumber dari pajak kendaraan bermotor. Utami (2014) menyatakan bahwa salah satu faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah adalah jumlah kendaraan bermotor. Oleh karena itu, peningkatan atau penurunan jumlah kendaraan bermotor akan mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor yang kemudian akan mempengaruhi penerimaan dari *earmarked tax* itu sendiri.

Pengaruh *Earmarked Tax* Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan)

Secara langsung *earmarked tax* memiliki pengaruh signifikan terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) pada tingkat signifikansi 5%. Besarnya pengaruh langsung adalah 1,10. Artinya ketika terjadi kenaikan *earmarked tax* sebesar 1% maka akan meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) sebesar 1,10% dengan asumsi *ceteris paribus*.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa terdapat kesesuaian antara tujuan *earmarked tax* dalam teori dengan realita yang terjadi. *Earmarked tax* yang mengalami peningkatan akan mengakibatkan kenaikan pula pada pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Hasil ini sesuai dengan tujuan *earmarked tax* yang dikemukakan oleh McCleary (1991). McCleary (1991) menyatakan bahwa pengalokasian khusus dari pajak bertujuan untuk meningkatkan pelayanan publik berdasarkan jenis pajak yang dibayarkan.

Hasil penelitian ini juga sesuai dengan teori Peacock dan Wiseman yang menyatakan bahwa seiring perkembangan ekonomi pemerintah akan semakin meningkatkan pajak dan pengeluaran pemerintah dan *earmarked tax* merupakan salah satu bagian dari penerimaan pajak. Selain itu, hasil ini juga mendukung penelitian yang dilakukan oleh Hoang (2014) yang menyatakan bahwa setiap terjadi penurunan dan/atau peningkatan 1% pada pendapatan yang dialokasikan (*earmarked tax*) maka akan menurunkan dan/atau meningkatkan pengeluaran jalan nasional antara 0,24% - 0,32%.

Earmarked tax dapat meningkatkan pendapatan, sehingga dapat mendorong alokasi sumber daya menjadi lebih efisien. Sumber penerimaan dari sektor jalan akan menjadi lebih efisien apabila digunakan untuk sektor jalan (Smith dalam Surbakti, 2011). Artinya wajib pajak dari sektor jalan akan merasakan pelayanan lebih baik dari apa yang telah mereka bayarkan. Selain menjadi alokasi sumber daya yang efisien, *earmarked tax* juga memiliki keuntungan menjadi sumber pendanaan yang terpercaya, peningkatan pendanaan dan dapat membatasi pengeluaran publik secara keseluruhan (Michael, 2015).

Pengaruh Pajak Kendaraan Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan)

Pada tingkat signifikansi sebesar 5% pajak kendaraan bermotor berpengaruh signifikan secara langsung terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Pengaruh langsung pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) adalah sebesar -0,50. Nilai tersebut berarti bahwa jika pajak kendaraan bermotor mengalami penurunan sebesar Rp 100.000,00 maka pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) akan mengalami peningkatan sebesar Rp 50.000,00 dengan asumsi *ceteris paribus*.

Hasil tersebut tidak sesuai dengan teori Peacock dan Wiseman yang menyatakan bahwa penerimaan pajak yang semakin meningkat akan

meningkatkan pengeluaran pemerintah (Mangkoesebroto, 2000). Hal ini terjadi akibat dari toleransi pajak yang rendah, perlambatan ekonomi di Provinsi Jawa Tengah dan pembiayaan pemeliharaan jalan di Indonesia yang lebih tinggi dibandingkan dengan penerimaan pajak dari sektor transportasi.

Penelitian ini sesuai dengan teori batas kritis Colin Clark yang menyatakan bahwa pajak yang tinggi akan mengurangi gairah kerja. Akibatnya produktivitas akan turun dengan sendirinya dan akan mengurangi penawaran agregat. Di lain pihak, pengeluaran pemerintah yang tinggi akan berakibat pada naiknya permintaan agregat (Prasetya, 2012). Pajak yang tinggi berasal dari adanya inflasi yang terjadi suatu daerah. Inflasi yang terjadi di Jawa Tengah pada tahun 2015 lebih rendah dibandingkan dengan tahun 2014. Nilai inflasi tahun 2015 sebesar 2,73%, sedangkan pada tahun 2014 yaitu sebesar 8,23. Walaupun pada tahun 2015 mengalami penurunan namun masih belum dikatakan ideal (Statistik Daerah Jawa Tengah 2016, 2016). Hal ini akan mempengaruhi daya beli masyarakat. Di sisi lain, pemerintah membutuhkan dana guna membiayai pengeluaran pemerintah yang terus meningkat.

Pengaruh Pajak Kendaraan Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan) Melalui *Earmarked Tax*

Pengaruh pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax* memiliki dua pengaruh, yaitu pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung. Pajak kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Besarnya pengaruh langsung adalah -1,33. Kemudian, pajak kendaraan bermotor memiliki pengaruh tidak langsung terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*. Besarnya pengaruh tidak langsung adalah sebesar 0,97, sehingga pengaruh totalnya adalah sebesar -0,36.

Pengaruh total pajak kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax* menunjukkan nilai yang lebih baik, yaitu dari -1,33 menjadi -0,36. Hal ini berarti bahwa *earmarked tax* mampu untuk meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) menjadi lebih baik dari penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Namun, untuk mengetahui apakah *earmarked tax* memiliki pengaruh mediasi atau tidak, maka perlu dilakukan uji sobel. Berdasarkan uji sobel menunjukkan bahwa nilai t hitung lebih besar dibandingkan dengan t tabel. Nilai tersebut adalah sebesar $2,35 > 1,99$. Artinya *earmarked tax* mampu menjadi penghubung pajak kendaraan bermotor terhadap perbaikan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

Sebuah kebijakan merupakan kegiatan pemerintah sebagai penghubung penerimaan dari masyarakat untuk menyediakan barang publik kepada masyarakat. Kebijakan dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi di masyarakat. Kebijakan *earmarked tax* merupakan sebuah kebijakan yang dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan terkait dengan penyediaan pelayanan publik menjadi lebih baik. *Earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor ditujukan untuk meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Peningkatan pelayanan publik bukan hanya pada penyediaan pendanaan untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan saja, akan tetapi peningkatan kondisi jalan menjadi lebih baik.

Kebijakan *earmarked tax* atas pajak kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah mampu untuk menjadi penghubung dari penerimaan pajak kendaraan bermotor untuk peningkatan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Hal ini menunjukkan bahwa ditetapkannya kebijakan *earmarked tax* dapat menjawab permasalahan terkait penyediaan pelayanan publik di Jawa Tengah. *Earmarked tax* akan meningkatkan dana alokasi untuk pelayanan publik (pembangunan dan

pemeliharaan jalan) sehingga diasumsikan terjadi peningkatan kondisi jalan yang lebih baik di seluruh daerah Jawa Tengah.

Hariawan (2011) menyatakan bahwa *earmarked tax* sangat berhubungan dengan tingkat penerimaan pajak dan kebutuhan pemerintah untuk membiayai kegiatan pengeluaran pemerintah, seperti pembiayaan jaminan sosial, pembangunan jalan, pendidikan dan program yang berhubungan dengan lingkungan. Hal ini dikarenakan dengan adanya *earmarked tax* dapat menyalurkan pembayaran pajak yang dibayarkan oleh wajib pajak untuk merasakan kondisi lebih baik dan nyaman.

Pengaruh Jumlah Kendaraan Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan)

Jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) sebesar 0,97. Nilai tersebut berarti bahwa jika jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan sebesar 10.000 unit maka akan meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) sebesar Rp 9.700,00 dengan asumsi *ceteris paribus*.

Jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat akan mengakibatkan pengeluaran untuk pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) di Provinsi Jawa Tengah semakin meningkat. Secara umum faktor penyebab kerusakan jalan yaitu peningkatan beban volume lalu lintas, sistem drainase, iklim, kondisi tanah dan proses pelaksanaan pekerjaan yang kurang sesuai dengan spesifikasi (Udiana, 2014). Kondisi jalan rusak yang semakin tinggi dan tidak kunjung diperbaiki tentu mengakibatkan berbagai permasalahan, seperti mengganggu kegiatan ekonomi, kemacetan dan kecelakaan. Yuwono (2015) menyatakan bahwa jalan yang rusak akan meningkatkan biaya operasional sekitar 2-3 USD per kilometer pertahun. Hal ini terjadi disebabkan karena semakin tinggi jumlah kendaraan bermotor maka semakin tinggi pula kontribusi mereka untuk merusak jalan.

Jalan yang rusak perlu dilakukan perbaikan agar selalu dalam keadaan baik. Oleh karena itu, biaya perbaikan jalan akan meningkatkan jumlah pengeluaran pemerintah untuk meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Diharapkan pelaksanaan kebijakan *earmarked tax* dapat membantu meningkatkan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) dari tingginya jumlah kendaraan bermotor.

Pengaruh Jumlah Kendaraan Terhadap Pelayanan Publik (Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan) Melalui Earmarked Tax

Pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) memiliki pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung. Besarnya pengaruh langsung yaitu 0,68, sedangkan besarnya pengaruh tidak langsung adalah 0,13. Pengaruh total dari pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung adalah sebesar 0,81. Total pengaruh tersebut berarti bahwa jika jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan 10.000 unit maka pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) akan mengalami peningkatan sebesar Rp 8.100 dengan asumsi *ceteris paribus*.

Kekuatan pengaruh tidak langsung dari jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) menunjukkan hasil yang lemah. Nilai t hitung lebih kecil dibandingkan dengan α yaitu $1,79 < 1,99$. Artinya kebijakan *earmarked tax* tidak mampu menjadi jembatan untuk peningkatan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) seiring dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan pembiayaan pembangunan dan pemeliharaan jalan selama ini lebih besar dibandingkan dengan penerimaan pajak dari sektor transportasi (Nuriyanis, 2010). Salah satunya adalah penerimaan dari pajak kendaraan bermotor.

Teori *earmarked tax* menyatakan bahwa sumber utama dari penerimaan *earmarked tax* penerimaan dari pajak tertentu untuk tujuan tertentu. Kebijakan *earmarked tax* atas pajak

kendaraan bermotor bersumber dari penerimaan pajak kendaraan bermotor. Hal tersebut menunjukkan bahwa pajak kendaraan bermotor yang menentukan penerimaan *earmarked tax* kemudian ditujukan untuk peningkatan pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Jumlah kendaraan bermotor merupakan hanya salah satu faktor yang dapat mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor. Seperti yang telah dijelaskan pada pada sub bab sebelumnya bahwa beberapa faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor adalah pertumbuhan ekonomi, jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat di peroleh kesimpulan bahwa pada tingkat signifikansi 5% pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap *earmarked tax* baik secara individu maupun bersama-sama. Kemudian, pajak kendaraan bermotor, jumlah kendaraan bermotor dan *earmarked tax* memiliki pengaruh langsung secara signifikan terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan).

Selain memiliki pengaruh langsung pajak kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor juga memiliki pengaruh tidak langsung terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) melalui *earmarked tax*. *Earmarked tax* memiliki pengaruh mediasi yang mampu menjembatani dari pajak kendaraan bermotor untuk pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan) yang lebih baik.

Berbeda dengan jumlah kendaraan bermotor terhadap pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan), *earmarked tax* tidak memiliki pengaruh mediasi. Artinya kebijakan *earmarked tax* belum mampu menjadi perantara tingginya jumlah kendaraan bermotor untuk memperbaiki pelayanan publik (pembangunan dan pemeliharaan jalan). Saran

yang diberikan berdasarkan hasil penelitian ini yaitu mengoptimalkan pemungutan pajak kendaraan bermotor dari berbagai faktor.

DAFTAR PUSTAKA

- Abimanyu, Anggito (Ed). (2009). Era Baru Kebijakan Fiskal : Pemikiran, Konsep dan Implementasi. Jakarta: Kompas Media Nusantara.
- Aji, Purnomo Bayu. (2015). Analisis Sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dalam Pelaksanaan Otonomi Daerah di Kabupaten Buleleng. E-Journal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Manajemen, Volume 3 Tahun 2015. Singaraja: Universitas Pendidikan Ganesha.
- Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Tengah. 2017. Semarang: BPPD.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. (2016). Jawa Tengah Dalam Angka Tahun 2016. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. (2016). Statistik Daerah Jawa Tengah Tahun 2016. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. 2015. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. 2016. Semarang: BPS.
- Badan Pusat Statistika Provinsi Jawa Tengah. 2017. Semarang: BPS.
- Bela, M Poetri. (2010). Analisis Earmarked Tax Atas pajak Kendaraan Bemotor (Studi Earmarked Tax di DKI Jakarta). SKRIPSI. Depok: Universitas Indonesia.
- Suseno, A Dedy. (2013). Efektifitas dan Kemandirian Keuangan Daerah Provinsi Jawa Tengah Pasca Diterapkannya Desentralisasi Fiskal. *EDAJ 2 (2)* (2013) ISSN 2252-6560. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Direktorat Jendral Keuangan Perimbangan (DJPK). (2015). LGF Anggaran Urusan 2015. Jakarta: DJPK.
- Direktorat Jendral Keuangan Perimbangan (DJPK). (2015). LGF Anggaran Ringkas 2015. Jakarta: DJPK.
- Hariawan, Suki. (2011). Analisis Pengalokasian Anggaran untuk Penerangan Jalan Sebelum dan Sesudah Dikeluarkannya Kebijakan Earmarking Tax Atas Pajak Penerangan Jalan di DKI Jakarta. *Skripsi*. Depok: Universitas Indonesia.

- Hoang, N Phuong. (2015). Volatile Earmarked Revenue and State Highway Expenditures In The United States. *Jurnal. Transportation* (2015 42:237-256, DOI 10.1007/s11116-014-9534-5. *School of Urban and Regional Planning & Public Policy Center*. USA: University of Iowa.
- Mangkoesoebroto, Guritno. (2000). *Ekonomi Publik Edisi 3*. Yogyakarta: BPFE.
- McCleary, William. (1991). The Earmarked Of Government Revenue Areview Of Some World Bank Experience. *The World Bank Research Observer*, Vol. 6 No. 1. Penn State University.
- Michael, Joel. (2015). Earmarked State Tax Revenues. *Jurnal. Research Department Minnesota House of Representatives*, 600 State Office Building.
- Nuriyanis, Akhmad. (2010). Solusi Sumber Pembiayaan Jalan di Era Ootomi Daerah. *Jurnal*, Vol. 11 No. 2, Oktober 2010, Hal 68-73.
- Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Tengah Nomor 21 Tahun 2011 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 2 Tahun 2011 Tentang Pajak Daerah Provinsi Jawa Tengah. 2011. Jawa Tengah: Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- Pramesthi, D Pusoaningtyas. (2015). Evaluasi Efektivitas Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebagai Sumber Pendapatan Asli Daerah Tahun 2010-2014 Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Prasetya, Ferry. (2012). *Modul Ekonomi Publik Bagian V : Teori Pengeluaran Pemerintah*. Malang: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya
- Salamah, Umi. (2012). Analisis Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor sebagai Pendapatan Asli Daerah (Studi Kasus Pada UP3AD SAMSAT Surakarta). Tugas Akhir. Surakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Sebelas Maret.
- Sarwono, Jonathan. (2006). *Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS 13*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Sebayang, K. Lesta. (2011). Analisis Keterkaitan Ketersediaan Infrastruktur dengan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia: Pendekatan Analisis Granger Causality. *JEJAK*, Volume 4, Nomor 1, Maret 2011. Semarang: Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Semarang.
- Sudjarwoko. (2010). Kontribusi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah dan Anggaran Pendapatan dan belanja Daerah Provinsi DKI Jakarta. *TESIS*. Depok: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Surbakti, C Christine. (2011). Peramalan Sumber-Sumber Earmarked Tax Penerimaan Daeah (Studi Kasus : Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota di Kota Bandung). *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Vol. 22 No. 3, desember 2011, hlm 211-226. Jakarta: Bank Mandiri.
- Undang Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. 2009. Jakarta: Pemerintahan Negara Republik Indonesia.
- Udiana, Made I, dkk. (2014). Analisis Faktor-faktor Penyebab Kerusakan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan W.J. Lalamentik dan Ruas Jalan GOR Flobamora). *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. III, No. 1, April 2014. Kupang: Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana.
- Utami, Triani Ayu. (2014). Analisis Pajak Kendaraan Bermotr dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya Serta Kontribusinya Terhadap Pendapatan Asli Daerah Provinsi Jawa Tengah. Skripsi. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.
- Yuwono, Jennie. (2015). Peramalan Sumber-Sumber Earmarking Penerimaan Daerah (Studi Kasus: Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kota di Kota Bandung). *Jurnal*. Bandung: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.