

# Pengaruh Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan Pajak

# Kendaraan Bermotor pada UPPD SAMSAT Pelaihari

Widiya Astuti Alam Sur

*Politeknik Negeri Tanah Laut, Program Studi Teknologi Rekayasa Konstruksi Jalan dan Jembatan, Jurusan Teknologi Rekayasa Industri*

Ines Saraswati Machfiroh

*Politeknik Negeri Tanah Laut, Program Studi Teknologi Rekayasa Konstruksi Jalan dan Jembatan, Jurusan Teknologi Rekayasa Industri*

**ABSTRAK**, Meningkatnya jumlah kendaraan tiap tahunnya menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi jumlah penerimaan PKB. Mutasi masuk dan keluar kendaraan juga mempengaruhi jumlah penerimaan PKB dengan bertambah atau berkurangnya jumlah kendaraan yang teregistrasi di daerah. Jenis penelitian adalah penelitian deskriptif. Data yang digunakan adalah data jumlah kendaraan, mutasi masuk, mutasi keluar dan penerimaan PKB dari tahun 2017-2021. Teknik analisis yang digunakan meliputi uji asumsi klasik, uji ketepatan model, uji regresi linier berganda, dan uji hipotesis. Hasil uji regresi linear berganda didapat nilai konstanta sebesar (-13.357.220.547,677). Sementara nilai koefisien regresi untuk variabel jumlah kendaraan (X1) yaitu sebesar 905.679,659, variabel mutasi masuk (X2) yaitu sebesar (-3.557.495,156), dan variabel mutasi keluar (X3) yaitu sebesar (-10.079.012,475). Hasil uji hipotesis menunjukkan jumlah kendaraan berpengaruh terhadap penerimaan PKB, mutasi masuk dan mutasi keluar tidak berpengaruh terhadap penerimaan PKB. Hasil uji F menunjukkan bahwa jumlah kendaraan, mutasi masuk, dan mutasi keluar secara bersama-sama berpengaruh terhadap penerimaan PKB.

**Kata Kunci:** Mutasi, Pajak Kendaraan Bermotor

## 1. PENDAHULUAN

Pajak adalah sumber utama pendanaan pemerintah untuk proyek-proyek pembangunan, dan berasal dari seluruh negeri. Sehingga, pajak memiliki dampak yang signifikan terhadap besar kecilnya kemampuan APBN mendanai belanja negara, termasuk belanja pembangunan dan belanja rutin. Serta dengan adanya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 menjadikan pemerintah daerah yang melaksanakan otonomi daerah lebih mandiri di daerah dan tidak terlalu bergantung pada pemerintah pusat, beberapa langkah harus dilakukan untuk memperluas objek dan subjek pajak yang ada. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan salah satu objek pajak daerah yang dikelola Badan Keuangan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan,

dipungut melalui perpanjangan tangan Badan Keuangan Daerah yang salah satunya adalah Unit Pelayanan Pendapatan Daerah (UPPD) SAMSAT Pelaihari. Potensi PKB dapat meningkat karena banyak faktor, salah satunya peningkatan jumlah kendaraan bermotor per tahun. Dari data penerimaan PKB tahun 2017-2021 yang didapat dari UPPD SAMSAT Pelaihari, bahwa setiap tahunnya jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan. Hal ini mengakibatkan bertambahnya jumlah realisasi penerimaan PKB.

Pemerintah daerah menggunakan sumber daya ekonomi untuk membiayai pembangunan salah satunya adalah pendapatan asli daerah (PAD). PAD mengacu pada pendapatan yang dihasilkan dari sumber daya yang dimiliki di Wilayah dan dibebankan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku sesuai dengan peraturan Wilayah. Sebagai wujud dari desentralisasi, PAD adalah dana daerah yang diperoleh melalui pajak daerah, pungutan daerah, hasil pengelolaan tersendiri atas kekayaan daerah, dan pendapatan daerah lainnya yang sah, dan dirancang untuk memberikan kesempatan kepada daerah untuk menjajaki opsi-opsi pendanaan pengelolaan daerah. Pajak daerah merupakan komponen PAD yang memberikan kontribusi paling besar. Pajak daerah adalah retribusi yang diselenggarakan oleh pemerintah provinsi dan kabupaten/kota [11].

PKB sebagai sumber pendapatan daerah memiliki peranan dalam pembangunan daerah. Kendaraan bermotor yang telah diregistrasi digolongkan menjadi dua, yaitu registrasi baru (BN-I) dan registrasi mutasi maupun registrasi balik Nama (BN-II). Rata-rata jumlah kendaraan baru dan bekas yang didaftarkan setiap tahun terus meningkat setiap tahunnya. Selain jumlah kendaraan bermotor, mutasi kendaraan bermotor

juga mempengaruhi PKB. Mutasi kendaraan bermotor adalah pemindahan administrasi tanda pengenal kendaraan bermotor dari satu daerah ke daerah lain, atau dari satu provinsi ke provinsi lain, sesuai dengan tempat tinggal baru pemiliknya [8].

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor dipengaruhi oleh tingginya kebutuhan mobilitas setiap individu di era modern ini. Kendaraan sudah menjadi kebutuhan baik individu maupun institusi. Tingginya tingkat konsumsi kendaraan bermotor berkorelasi dengan tingginya tingkat pembayaran pajak kendaraan bermotor. Setiap orang pribadi dan organisasi yang memiliki kendaraan bermotor wajib membayar pajak.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Ratnasari [10], hasilnya jumlah kendaraan bermotor dan jumlah penduduk berpengaruh signifikan terhadap faktor-faktor seperti Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per kapita, akses kendaraan, dan tunggakan pajak Sulawesi Tenggara. Sementara itu, penelitian yang dilakukan Miftah Saputra [12] di kota Yogyakarta menunjukkan hasil bahwa Penerimaan PKB di Kota Yogyakarta sangat dipengaruhi oleh jumlah kendaraan, mutasi masuk, dan mutasi keluar secara simultan.

Berdasarkan uraian diatas, terlihat bahwa penerimaan PKB diperoleh dari berbagai sumber. Salah satu sumbernya adalah jumlah dan mutasi kendaraan bermotor. Penelitian ini dilakukan untuk menguji kembali hubungan jumlah dan mutasi kendaraan bermotor terhadap penerimaan PKB. Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini terletak pada periode tahun penelitian dan objek penelitian. Maka dari itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan topik Pengaruh Jumlah dan Mutasi terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada UPDD SAMSAT Pelaihari.

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam laporan ini adalah:

- 1) Apakah jumlah kendaraan bermotor berpengaruh terhadap penerimaan PKB?
- 2) Apakah mutasi masuk kendaraan bermotor berpengaruh terhadap penerimaan PKB?
- 3) Apakah mutasi keluar kendaraan bermotor berpengaruh terhadap penerimaan PKB?
- 4) Apakah jumlah kendaraan, mutasi masuk, dan mutasi keluar kendaraan bermotor

berpengaruh secara simultan terhadap penerimaan PKB?

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Pengertian Pajak

Definisi pajak telah dijelaskan dalam Undang-undang Nomor 16 Tahun 2009 dalam perubahan keempat atas Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 Pasal 1 ayat 1 tentang ketentuan umum dan tata cara perpajakan bahwa pajak merupakan kewajiban hukum orang pribadi atau badan kepada negara, bersifat wajib, tidak memberikan balas jasa secara langsung, dan dipergunakan untuk kepentingan negara dan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Mardiasmo [5], mendefinisikan pajak daerah sebagai iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, penulis menyimpulkan bahwa pengertian pajak adalah iuran wajib dari wajib pajak kepada negara yang bersifat memaksa dengan imbalan yang tidak langsung dirasakan dan digunakan untuk kepentingan negara.

### 2.2 Fungsi Pajak

Pajak memegang peranan yang sangat penting sebagai sumber penerimaan negara untuk membiayai setiap pengeluaran. Untuk itu, fungsi pajak yang dipungut oleh negara (Harti, 2015), meliputi:

- 1) Fungsi anggaran (*budgetair*)

Pajak berguna sebagai sumber keuangan negara yang dialokasikan untuk pembiayaan pengeluaran pemerintah, baik yang rutin maupun sebagai pembangunan secara umum.

- 2) Fungsi mengatur (*regulerend*)

Pajak diperuntukkan menjadi alat pengukur kebijakan tertentu pada bidang ekonomi, sosial, politik, budaya, pertahanan, dan keamanan.

- 3) Fungsi pemerataan pendapatan (*redistribution*)

Pajak yang telah dipungut negara kemudian dikembalikan pada rakyat dalam bentuk pembangunan fasilitas publik meliputi seluruh wilayah.

### 2.3 Pajak Daerah

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah bahwa pajak provinsi dan pajak kabupaten/kota termasuk dalam klasifikasi pajak daerah. Lutfi [4] menjelaskan bahwa pajak daerah merupakan pajak yang dikenakan oleh pemerintah daerah kepada penduduk yang mendiami wilayah yurisdiksinya, tanpa langsung memperoleh kontraprestasi yang diberikan oleh pemerintah daerah yang memungut pajak daerah yang dibayarkannya. Pajak daerah ini diatur dalam peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah dan disetujui oleh lembaga perwakilan rakyat serta dipungut oleh lembaga yang berada di dalam struktur pemerintah daerah yang bersangkutan.

Pajak provinsi dan pajak kabupaten/kota yang merupakan pajak daerah memiliki aspek-aspek sendiri dalam pemungutan pajaknya, yaitu:

- a) Pajak Provinsi, adalah pajak daerah yang dipungut oleh pemerintah provinsi, meliputi: Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB), Pajak Air Permukaan, Pajak Rokok.
- b) Pajak Kabupaten/Kota, adalah pajak daerah yang dipungut oleh pemerintah kabupaten/kota, meliputi: Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame, Pajak Penerangan Jalan, Pajak Mineral bukan Logam dan Batuan, Pajak Parkir, Pajak Air Tanah, Pajak Sarang Burung Walet, Pajak Bumi dan Bangunan sektor Perdesaan dan Perkotaan, Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB).

### 2.4 Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak kendaraan bermotor didefinisikan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Republik Indonesia, Pasal 1, angka 12 dan 13 adalah pajak yang dipungut atas kepemilikan dan/atau pemindahtanganan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah kendaraan beroda yang digunakan untuk semua jenis lalu lintas dan *trailer*,

beroperasi di berbagai jenis jalan. Ada banyak jenis kendaraan bermotor, termasuk mobil, bus, sepeda motor, kendaraan *off-road*, truk ringan, dan truk besar.

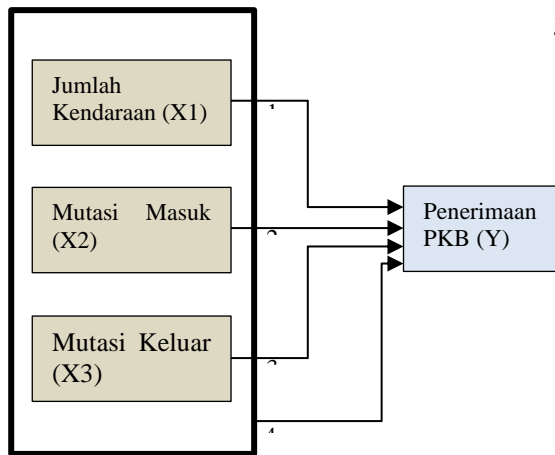
### 2.5 Mutasi Kendaraan

Mutasi adalah perpindahan administrasi kepemilikan kendaraan ketika pemiliknya melakukan perpindahan registrasi kendaraan. Pemindahtanganan kendaraan bermotor selain kendaraan fisik yang pada umumnya berpindah tempat dalam waktu yang bersamaan merupakan perpindahan tempat untuk pembayaran pajak kendaraan bermotor; dalam hal mutasi kendaraan, dapat pula dipungut bea balik nama kendaraan bermotor (BBN-KB). Mutasi merupakan salah satu prosedur daftar ulang yang dilakukan oleh pemilik kendaraan yang telah pindah ke luar kota atau domisili. Sedangkan alih nama adalah proses pemindahan kepemilikan kendaraan dari orang pertama kepada orang kedua, kepemilikan dialihkan melalui pemindahan hak milik kendaraan. Dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dijelaskan bahwa BBN-KB adalah pajak atas penyerahan penguasaan dan/atau hak atas kendaraan bermotor karena: kesepakatan atau sepihak, bertindak di antara mereka, atau sebagai akibat dari penjualan, pertukaran, hadiah, warisan, atau pembentukan perusahaan. Mutasi kendaraan bermotor dibedakan menjadi dua, yaitu:

- 1) Mutasi masuk, adalah perubahan identifikasi kendaraan bermotor dari luar daerah yang akan masuk ke dalam daerah.
- 2) Mutasi keluar, adalah perubahan identifikasi kendaraan bermotor dari dalam daerah yang akan keluar dari daerah asalnya.

### 2.6 Kerangka Pikir

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan didapatkan kerangka pikir penelitian sebagai berikut.



Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian  
(Sumber: Data diolah penulis)

## 2.7 Hipotesis Penelitian

Hipotesis atau asumsi fundamental adalah solusi sementara dari suatu masalah yang masih berupa anggapan karena harus dibuktikan kebenarannya. Berikut adalah hipotesis yang dikembangkan untuk penelitian ini:

- H1 : Jumlah kendaraan bermotor berpengaruh terhadap penerimaan PKB
- H2 : Jumlah mutasi masuk berpengaruh terhadap penerimaan PKB
- H3 : Jumlah mutasi keluar berpengaruh terhadap penerimaan PKB
- H4 : Jumlah kendaraan, mutasi masuk, dan mutasi keluar berpengaruh secara simultan terhadap penerimaan PKB

## 3. METODOLOGI PENELITIAN

### 3.1 Jenis Data

Penelitian ini menggunakan jenis data kuantitatif. Data kuantitatif adalah data numerik yang digunakan untuk menjelaskan suatu fenomena yang telah dipecah menjadi faktor-faktor kuantitatif. Data kuantitatif menuntut perhitungan statistik. Dalam penelitian ini, data statistik olahan jumlah kendaraan bermotor, mutasi masuk, mutasi keluar, dan penerimaan PKB merupakan data kuantitatif yang digunakan untuk penelitian ini.

### 3.2 Sumber Data

Data diperoleh dari sumber sekunder. Data sekunder adalah peneliti mengumpulkan data tidak mengukur secara langsung dari hal yang diteliti, melainkan suatu Lembaga yang menerbitkan hasil penelitian orang lain dan data tersebut digunakan oleh peneliti. Penelitian ini meliputi sumber data sekunder jumlah kendaraan bermotor, mutasi keluar dan masuk kendaraan bermotor, serta penerimaan PKB di UPPD SAMSAT Pelaihari dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2021.

### 3.3 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data untuk penelitian ini penulis menggunakan dua teknik sebagai berikut:

- 1) Dokumentasi  
Pendekatan dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang melibatkan pengumpulan dokumen yang memiliki kaitan dengan masalah studi.
- 2) Studi Pustaka  
Metode ini digunakan untuk memperoleh landasan teori dengan membaca sumber tertulis lain yang relevan, dapat berupa jurnal, artikel, buku ataupun sumber internet. Ini diperlukan untuk menganalisis data lapangan yang dikumpulkan dan memecahkan masalah yang ditentukan.

### 3.4 Operasional Variabel Penelitian

Untuk menguji hipotesis secara efektif menggunakan pendekatan statistik, variabel operasional diperlukan untuk menentukan jenis indikator pada skala variabel penelitian. Variabel ini pada hakikatnya adalah sesuatu yang peneliti pilih untuk dipelajari guna mengumpulkan pengetahuan tentangnya dan mengembangkan kesimpulan. Variabel independen dan variabel dependen merupakan variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

- 1) Variabel independen, adalah variabel yang mempengaruhi atau menyebabkan variabel dependen berubah atau muncul. Dalam penelitian ini, X1 adalah jumlah kendaraan bermotor, X2 adalah jumlah mutasi masuk kendaraan bermotor, dan

X3 adalah mutasi keluar kendaraan bermotor.

- 2) Variabel dependen, adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel independen atau merupakan hasil keluarannya. Dalam penelitian ini yang menjadi variabel Y yaitu penerimaan PKB.

### 3.4 Teknik Analisis Data

Untuk menguji data, peneliti menggunakan *Statistical Product and Service Solutions* (SPSS), sebuah metode statistik berbasis aplikasi (*software*). Strategi berikut digunakan untuk analisis dan pengolahan data dalam penelitian ini:

#### 3.4.1 Uji Asumsi Klasik

##### 1. Uji Normalitas

Tujuan dari uji normalitas adalah untuk mengetahui apakah variabel pengganggu atau *residual* dalam model regresi memiliki distribusi normal [2]. Uji normalitas dilakukan dengan membandingkan data yang dimiliki dengan data yang terdistribusi secara teratur dengan mean dan standar deviasi yang sama. Distribusi data yang normal merupakan salah satu prasyarat untuk pengujian parametrik, oleh karena itu uji normalitas sangat penting (atau memiliki distribusi normal). Pengujian normalitas menggunakan uji statistik *Kolmogorov Smirnov*. Uji *Kolmogorov smirnov* digunakan karena uji berbasis statistik memiliki kelebihan berupa tidak timbul banyak persepsi antar pengamat dimana hal ini banyak terjadi pada uji normalitas berbasis grafik.

Residual distribusi normal atau tidak digunakan untuk kriteria berikut:

- a. Data residual tidak berdistribusi normal bila nilai  $\text{sig} < 0.05$ .
- b. Data residual berdistribusi normal bila nilai  $\text{sig} \geq 0.05$ .

##### 2. Uji Heteroskedastisitas

Tujuan uji heteroskedastisitas adalah untuk menunjukkan bahwa varians suatu variabel tidak seragam di semua pengamatan [2]. Ada banyak metode untuk menentukan ada atau tidaknya heteroskedastisitas, dalam penelitian ini uji heteroskedastisitas dilakukan dengan memeriksa *scatterplot*. *Scatterplot*

digunakan karena dapat lebih mudah dilakukan pengamatan secara visual terhadap hasil uji. Kriteria yang digunakan untuk melihat gejala heteroskedastisitas menggunakan *scatterplot* adalah dengan melihat sebaran data pada grafik *scatterplot*, apabila titik-titik data tersebar secara acak diantara nilai 0, dan titik-titik tidak membentuk suatu pola terstruktur, artinya tidak terjadi gejala heteroskedastisitas dalam model penelitian.

##### 3. Uji Multikolinieritas

Tujuan dari uji multikolinieritas adalah untuk mengetahui ada tidaknya korelasi antar variabel independen. Dalam model regresi yang baik tidak ada hubungan antar variabel independen. Menurut Ghazali [2], regresi yang berhasil seharusnya tidak memiliki hubungan antar faktor independen. Toleransi dan faktor inflasi *Variance Inflation Factor* (VIF) menunjukkan adanya multikolinieritas. Batas toleransi yang dapat diterima adalah VIF 10. Sehingga jika nilai VIF kurang dari 10, dapat dikatakan bahwa ada sedikit hubungan linier antara variabel independen dalam model regresi.

##### 4. Uji Autokorelasi

Tujuan uji autokorelasi adalah untuk menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu (*disturbance term*) pada periode  $t$  dan kesalahan pengganggu pada periode sebelumnya ( $t-1$ ). Apabila terjadi korelasi maka hal tersebut menunjukkan adanya gejala autokorelasi, masalah autokorelasi seringkali terjadi pada data *timeseries* atau data runtun waktu [2]. Pada penelitian ini akan dilakukan uji autokorelasi dengan uji non-parametrik *Runs Test*. Uji *Run Test* digunakan untuk melihat apakah data residual terjadi secara *random* atau tidak (sistematis). Dasar pengambilan keputusan dalam uji *Runs test* adalah apabila nilai  $\text{Asymp Sig.} \geq 0,05$  artinya model tidak bersifat autokorelasi, sebaliknya jika nilai  $\text{Asymp}$

Sig. < 0,05 artinya model bersifat autokorelasi.

### 3.4.2 Uji Ketepatan Model

#### 1. Uji F

Uji statistik F disebut juga uji model yang digunakan untuk melihat hubungan antara satu variabel dependen dengan satu atau lebih variabel independent [2]. Pengujian ini dilakukan untuk membuktikan apakah semua variabel independen yang ada dalam model memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Pengambilan keputusan dalam uji F adalah dengan membandingkan nilai F hitung dengan nilai F tabel. Apabila nilai F hitung  $\geq$  F tabel, artinya variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen. Sebaliknya, jika nilai F hitung < F tabel, artinya variabel independen secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

#### 2. Uji Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi merupakan instrumen penting untuk menentukan kekuatan keterkaitan antara variabel independen dan variabel dependen. Menurut Ghozali [2], koefisien determinasi ( $R^2$ ) pada hakikatnya merupakan model untuk memperkirakan kemampuan memahami perubahan variabel bebas. Antara nol dan satu adalah faktor penentu. Jika skor mendekati 1, variabel independen menyediakan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen.

### 3.4.3 Uji Regresi Linear Berganda

Regresi linier berganda menggambarkan hubungan antara satu variabel dependen ( $Y$ ) dan dua atau lebih variabel independen ( $X_1, X_2, \dots, X_n$ ). Regresi linier berganda bertujuan untuk memprediksi nilai variabel terikat berdasarkan pada nilai variabel bebas [7]. Selain itu, kemampuan untuk menentukan arah hubungan antara variabel dependen dan faktor independen sangat penting.

Adapun rumus regresi linear berganda adalah:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon \quad (3.1)$$

Keterangan:

$Y$  = Variabel dependen/ Penerimaan PKB

$X_1$  = Variabel independen/ Jumlah kendaraan bermotor

$X_2$  = Variabel independen/ Mutasi masuk kendaraan bermotor

$X_3$  = Variabel independen/ Mutasi keluar kendaraan bermotor

$\alpha$  = Konstanta

$\beta_1$  = Koefisien regresi variabel independen 1

$\beta_2$  = Koefisien regresi variabel independen 2

$\beta_3$  = Koefisien regresi variabel independen 3

$\varepsilon$  = *standard error*

Nilai koefisien regresi menjadi nilai penentu hasil dari variabel independen. Jika koefisien regresi bernilai positif artinya ada pengaruh searah antara variabel independen dengan variabel dependen. Sehingga untuk setiap nilai variabel independen yang mengalami peningkatan maka variabel dependen juga akan mengalami kenaikan. Sebaliknya, jika koefisien regresi bernilai negatif maka peningkatan pada variabel independen akan mengakibatkan terjadinya penurunan pada nilai variabel dependen.

### 3.4.4 Uji Hipotesis

Uji hipotesis digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen ( $X$ ) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen ( $Y$ ). Uji-t dipakai dalam penelitian ini. Uji-t digunakan untuk menguji bagaimana pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen [2]. Dasar pengambilan keputusan dalam uji-t dilakukan dengan membandingkan nilai t hitung dengan t tabel. Apabila nilai t hitung  $\geq$  t tabel maka  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak yang artinya terdapat pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen. Sebaliknya, jika nilai t hitung < t tabel maka  $H_1$  ditolak dan  $H_0$  diterima yang artinya tidak terdapat

pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.

#### 4. PEMBAHASAN

##### 4.1 Hasil Penelitian

###### 4.1.1. Uji Asumsi Klasik

###### 1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah variabel residual dalam model regresi mengikuti distribusi normal. Dalam uji normalitas, pengambilan keputusan ditentukan oleh nilai Sig (Signifikansi), dimana:

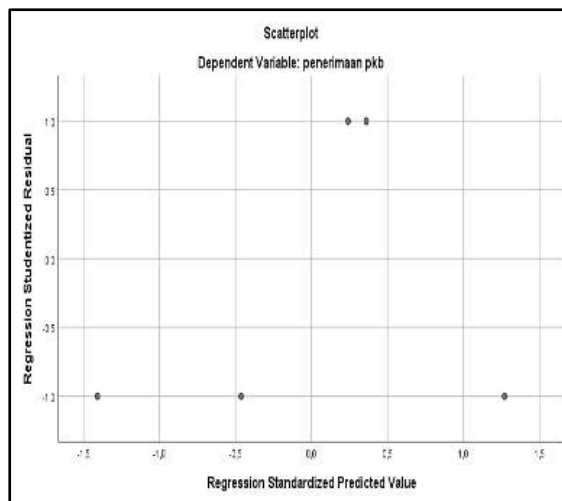
- a. Jika nilai Sig  $\geq 0,05$  artinya data telah berdistribusi normal, dan sebaliknya
- b. Jika nilai Sig  $< 0,05$  maka data masih belum berdistribusi normal.

Berdasarkan hasil uji normalitas menunjukkan bahwa nilai signifikansi adalah 0,200 dengan N (data tahun 2017 – 2021). Jika dibandingkan dengan nilai 0,05 maka nilai tersebut lebih besar, sehingga dapat disimpulkan bahwa data penelitian telah berdistribusi normal.

###### 2. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan dengan uji *scatterplot* dengan melihat pola titik-titik pada *scatterplots* regresi. Dilakukan dengan membuat grafik *plot* atau *scatter* antara “*Standardized Predicted Value (ZPRED)*” dengan “*Studentized Residual (SRESID)*”. Pengambilan keputusan dilakukan dengan pengamatan secara visual pada grafik, dimana jika terdapat pola tertentu seperti titik-titik yang membentuk pola beraturan, maka telah terjadi masalah heteroskedastisitas. Jika tidak ada pola yang terlihat dan titik-titik data tersebar luas, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Hasil uji heteroskedastisitas dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4.1 Uji scatterplot

Sumber: Data diolah penulis,

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas pada gambar 4.1, menunjukkan bahwa titik-titik data tersebar di atas dan bawah menyebar diantara angka 0 (nol) dan tidak ada pola yang jelas dalam sebaran titik-titik data, yang mengindikasikan tidak adanya heteroskedastisitas. Jadi, dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

###### 3. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen dalam model regresi berkorelasi. Untuk mengetahui multikolinieritas dalam penelitian ini digunakan nilai *Tolerance* dan nilai *Variance Inflating Factor (VIF)*. Model regresi yang tidak memiliki masalah multikolinieritas dapat diketahui dengan kriteria berikut:

- a. Jika nilai toleransi  $> 0,10$  dan nilai VIF  $< 10$ , artinya data tidak memiliki masalah multikolinieritas.
- b. Jika nilai toleransi  $< 0,10$  dan nilai VIF  $> 10$ , artinya data mengalami masalah multikolinieritas.

Berdasarkan hasil uji multikolinieritas, dapat dilihat bahwa hasil perhitungan *tolerance* variabel X1 (jumlah kendaraan) memiliki nilai *tolerance* 0,788  $> 0,10$ , kemudian untuk variabel X2 (mutasi masuk) nilai *tolerance* 0,476  $> 0,10$ , lalu variabel X3

(mutasi keluar) nilai *tolerance* 0,565 > 0,10. Dan ketiga variabel independen juga memiliki nilai *variance inflating factor* (VIF) < 10. Sehingga dapat disimpulkan bahwa data tidak ada masalah multikolinearitas, yang artinya tidak terjadi korelasi antara variabel independen sehingga data layak digunakan.

#### 4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu (*disturbance term*) pada periode  $t$  dan kesalahan pengganggu pada periode sebelumnya ( $t-1$ ). Dasar pengambilan keputusan dalam uji autokorelasi *Runs test* adalah sebagai berikut:

- a. Apabila nilai Asymp Sig. > 0,05 maka artinya model tidak mengalami gejala autokorelasi, sebaliknya
- b. Jika nilai Asymp Sig. < 0,05 maka artinya terdapat gejala autokorelasi pada model penelitian.

Berdasarkan hasil uji autokorelasi, dapat dilihat bahwa nilai Asymp Sig. adalah 1,000. Dimana jika dibandingkan dengan nilai 0,05, maka nilai Asymp Sig > 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala autokorelasi pada model penelitian ini.

#### 4.1.2 Uji Ketepatan Model

##### 1. Uji F

Uji F ini akan menunjukkan pengaruh variabel independen secara simultan terhadap variabel dependen. Kriteria pengambilan keputusan dalam uji F dilihat dengan membandingkan antara nilai F hitung (hasil *output* dari SPSS) dengan nilai F tabel (pada tabel distribusi F) dengan ketentuan berikut:

- a. Apabila nilai F hitung > F tabel, maka artinya terdapat pengaruh secara simultan antara variabel independen dengan variabel dependen.
- b. Apabila nilai F hitung < F tabel, artinya tidak terdapat pengaruh

secara simultan antara variabel independen dengan variabel dependen.

Berdasarkan hasil dari uji F, dapat dilihat bahwa nilai F hitung adalah 118,339. Dan untuk nilai F tabel 5,41. Maka nilai F hitung 118,339 > F tabel 5,41 yang artinya terdapat pengaruh secara simultan antara variabel independen dengan variabel dependen.

##### 2. Uji Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi  $R^2$  adalah ukuran seberapa baik model menggambarkan atau menjelaskan fluktuasi variabel dependen.  $R^2$  yang rendah menunjukkan bahwa faktor-faktor independen memiliki kekuatan penjelas yang terbatas untuk variabel dependen. Nilai koefisien determinasi yaitu antara 0 dan 1 (0% - 100%). Apabila nilai mendekati 100% artinya variabel independen telah menyediakan hampir sebagian besar informasi yang diperlukan untuk memprediksi nilai variabel dependen. Sebaliknya, jika nilai semakin kecil artinya kemampuan variabel independen dalam merepresentasikan variabel dependen masih terbatas.

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi, didapatkan  $R^2$  sebesar 0,989 yang artinya variabel independen (Y), yaitu penerimaan PKB telah direpresentasikan variabel dependen berupa jumlah kendaraan bermotor, mutasi masuk, dan mutasi keluar sebesar 98,9%. Sedangkan sisanya 1,1% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

#### 4.1.3 Uji Regresi Linear Berganda

Hubungan antara dua variabel atau lebih diukur dengan analisis regresi, serta arah hubungan antara variabel dependen dan variabel independen.

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda, didapat persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = -13.357.220.547,677 + 905.679,659 X_1 - 3.557.495,156 X_2 - 10.079.012,475 X_3 + \varepsilon$$



Dari persamaan regresi linear berganda diatas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta memiliki nilai negatif sebesar -13.357.220.547,677. Hal ini menunjukkan bahwa jika semua variabel independen yang meliputi Jumlah kendaraan (X1), mutasi masuk (X2), dan mutasi keluar (X3) bernilai 0 (nol) atau tidak mengalami perubahan, maka nilai penerimaan PKB adalah -13.357.220.547,677.
2. Nilai koefisien regresi untuk variabel Jumlah kendaraan (X1) yaitu sebesar 905.679,659. Artinya jika variabel Jumlah kendaraan mengalami kenaikan sebesar 1, maka variabel Penerimaan PKB pajak akan mengalami kenaikan sebesar 905.679,659. Dengan asumsi bahwa variabel lainnya tetap konstan.
3. Nilai koefisien regresi untuk variabel mutasi masuk (X2) yaitu sebesar -3.557.495,156. Nilai tersebut menunjukkan pengaruh negatif (berlawanan arah) antara variabel mutasi masuk dan penerimaan PKB. Hal ini artinya jika variabel mutasi masuk mengalami kenaikan 1, maka sebaliknya variabel penerimaan PKB akan mengalami penurunan sebesar -3.557.495,156. Dengan asumsi bahwa variabel lainnya dianggap konstan.
4. Nilai koefisien regresi untuk variabel mutasi keluar (X3) yaitu sebesar -10.079.012,475. Nilai tersebut menunjukkan pengaruh negatif (berlawanan arah) antara variabel mutasi keluar dan penerimaan PKB. Hal ini artinya jika variabel mutasi keluar mengalami kenaikan 1, maka sebaliknya variabel penerimaan PKB akan mengalami penurunan sebesar (-10.079.012,475). Dengan asumsi bahwa variabel lainnya dianggap konstan.

#### 4.1.4 Uji Hipotesis

Uji hipotesis atau uji-t dilakukan untuk menguji hipotesis penelitian mengenai pengaruh dari masing-masing

variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen. Nilai signifikansi pada tabel *Coefficients* sebagai dasar pengambilan keputusan. Kriteria pengambilan keputusan dalam uji t adalah sebagai berikut:

- a. Jika nilai t hitung  $<$  t tabel, maka H0 diterima dan H1 ditolak. Artinya variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.
- b. Jika nilai t hitung  $>$  t tabel, maka H0 ditolak dan H1 diterima. Artinya variabel independen memiliki pengaruh terhadap variabel dependen.

Berdasarkan hasil uji hipotesis, dapat diketahui bahwa:

- 1) Hipotesis 1: Diterima  
Nilai t hitung untuk variabel X1 (jumlah kendaraan) terhadap Y (penerimaan PKB) adalah sebesar 13,142. Nilai t tabel adalah 12,70620. Sehingga t hitung 13,142  $>$  t tabel 12,70620 Artinya jumlah kendaraan berpengaruh secara parsial terhadap penerimaan PKB.
- 2) Hipotesis 2: Ditolak  
Nilai t hitung untuk variabel X2 (mutasi masuk) terhadap Y (penerimaan PKB) adalah sebesar -3,411. Nilai t tabel 12,70620. t hitung  $<$  t tabel artinya mutasi masuk tidak berpengaruh secara signifikan terhadap penerimaan PKB.
- 3) Hipotesis 3: Ditolak  
Nilai t hitung untuk variabel X3 (mutasi keluar) terhadap Y (penerimaan PKB) adalah sebesar -2,090. Nilai t tabel 12,70620. Nilai t hitung  $<$  t tabel artinya mutasi keluar tidak berpengaruh signifikan terhadap penerimaan PKB.

## 4.2 Pembahasan

### 4.2. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor terhadap Penerimaan PKB UPPD SAMSAT Pelaihari

Hasil penelitian data menunjukkan bahwa jumlah kendaraan (X1)

berpengaruh terhadap penerimaan PKB. Berdasarkan hasil uji t didapat nilai t hitung  $13,142 > t$  tabel  $12,70620$ . Dengan demikian  $H_1$  diterima. Artinya jumlah kendaraan bermotor memiliki pengaruh signifikan terhadap penerimaan PKB. Selain itu juga dapat dilihat dari jumlah kendaraan bermotor, baik itu roda dua dan roda empat terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Berikut data jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2017-2021:

Tabel 4.1 Data jumlah kendaraan bermotor 2017-2021

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor
2017	62.166
2018	65.820
2019	70.065
2020	66.376
2021	70.837

Sumber: UPPD SAMSAT Pelaihari (2022)

Dapat dilihat pada tabel 4.1, jumlah kendaraan bermotor yang tercatat di UPPD Samsat Pelaihari cenderung mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor dan meningkatnya kesadaran wajib pajak untuk membayar pajak kendaraan bermotor serta semakin baiknya pengelolaan pemungutan PKB yang dilakukan secara terpadu melalui UPPD SAMSAT Pelaihari. Hal tersebut juga akan meningkatkan penerimaan PKB.

#### 4.2.2 Mutasi Masuk terhadap Penerimaan PKB UPPD SAMSAT Pelaihari

Hasil penelitian data menunjukkan bahwa mutasi masukan (X2) tidak berpengaruh terhadap penerimaan PKB. Berdasarkan hasil uji t didapat nilai t hitung  $(-3,411) < t$  tabel  $12,70620$ , dengan demikian  $H_2$  ditolak. Artinya mutasi masukan tidak memiliki pengaruh terhadap penerimaan PKB. Hasil penelitian menunjukkan mutasi masukan kendaraan tidak berpengaruh dikarenakan mutasi masuk kendaraan bermotor pada UPPD

SAMSAT Pelaihari tiap tahunnya masih sedikit.

Tabel 4.2 Data mutasi masuk kendaraan bermotor UPPD Samsat Pelaihari

Tahun	Mutasi masuk
2017	994
2018	1.101
2019	979
2020	522
2021	455

Sumber: UPPD SAMSAT Pelaihari (2022)

#### 4.2.3 Mutasi Keluar terhadap Penerimaan PKB UPPD SAMSAT Pelaihari

Hasil penelitian data menunjukkan bahwa mutasi keluaran (X3) tidak berpengaruh terhadap penerimaan PKB. Berdasarkan hasil uji t didapat nilai t hitung  $(-2,090) < t$  tabel  $12,70620$ . Dengan demikian  $H_3$  ditolak, sehingga diketahui mutasi keluar tidak berpengaruh terhadap penerimaan PKB. Hal ini dikarenakan penurunan PKB yang diakibatkan dari kenaikan mutasi keluar daerah dari kendaraan bermotor sehingga jumlah kendaraan di daerah pun berkurang, yang dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut

Tabel 4.3 Data mutasi keluar kendaraan bermotor UPPD Samsat Pelaihari

Tahun	Mutasi keluar
2017	345
2018	256
2019	350
2020	228
2021	239

Sumber: UPPD SAMSAT Pelaihari (2022)

#### 4.2.4 Jumlah Kendaraan, Mutasi Masuk, dan Mutasi Keluar terhadap Penerimaan PKB UPPD SAMSAT Pelaihari

Hasil penelitian data menunjukkan bahwa jumlah kendaraan (X1), mutasi masuk (X2), dan mutasi keluar (X3) berpengaruh secara bersamaan (simultan) terhadap penerimaan PKB. Hal ini didasarkan pada hasil nilai uji F yaitu nilai F hitung  $118,339 > F$  tabel 5,41.

### 5. KESIMPULAN

#### 5.1 Kesimpulan

a. Berdasarkan hasil pembahasan mengenai jumlah kendaraan bermotor, mutasi masukan dan mutasi keluaran terhadap penerimaan PKB serta hasil uji yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Jumlah kendaraan memiliki pengaruh terhadap penerimaan PKB. Sehingga dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor maka penerimaan PKB juga akan mengalami peningkatan.
- 2) Mutasi masuk tidak memiliki pengaruh terhadap penerimaan PKB. Sehingga dengan berubahnya jumlah mutasi masukan, jumlah penerimaan PKB juga tidak akan mengalami perubahan.
- 3) Mutasi keluar tidak memiliki pengaruh terhadap penerimaan PKB. Sehingga dengan berubahnya jumlah mutasi keluaran, jumlah penerimaan PKB juga tidak akan mengalami perubahan.
- 4) Secara simultan jumlah kendaraan, mutasi masuk, dan mutasi keluar memiliki pengaruh terhadap penerimaan PKB.

b. Kekurangan dari penelitian ini adalah hanya berfokus pada Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor saja yang ada di UPPD Samsat Pelaihari Kabupaten Tanah Laut dan Variabel independen, adalah yang digunakan hanya terdiri dari 3 variabel independen yaitu X1 adalah jumlah kendaraan bermotor, X2 adalah jumlah mutasi masuk kendaraan bermotor, dan X3 adalah mutasi keluar kendaraan bermotor.

Kelebihan dari penelitian ini adalah sebagai bahan masukkan pada UPPD Samsat Pelaihari,

Kabupaten Tanah Laut untuk meningkatkan penerimaan PKB yang optimal.

#### 5.2 Saran

- 1) Meningkatnya penerimaan jumlah penerimaan PKB perlu diimbangi dengan upaya peningkatan kualitas sumber daya manusia yang ada di Kantor UPPD Samsat Pelaihari dari semua unsur, sehingga untuk kedepannya akan tercapai penerimaan PKB yang optimal dan sistem pelayanan yang memberikan kepuasan kepada wajib pajak kendaraan bermotor.
- 2) Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan penelitian ini dengan menambah dan memperkaya teori yang bersangkutan, atau meneliti dengan ditambahkan variabel-variabel lain, seperti jumlah penduduk, kesadaran masyarakat, layanan Samsat keliling, dan lainnya.

### 6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Fauziyah, R. (2018). *Analisis Pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor, Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi Dan Jumlah Penduduk Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Pada 6 (Enam) Provinsi Di Pulau Jawa Tahun 2010-2014*. S1 Thesis, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
- [2] Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 26*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang
- [3] Giovani, D. R., dan Padmono Y. Y. (2014). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jawa Timur*. *Jurnal Ilmu & Riset Akuntansi*, 3(12). Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia. Surabaya
- [4] Lutfi, A. (2006). *Penyempurnaan Administrasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah: Suatu upaya dalam optimalisasi penerimaan PAD*. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi: Bisnis & Birokrasi*, Volume XIV, Nomor 1, Januari 2006. Departemen Ilmu Administrasi,

- Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.
- [5] Mardiasmo. (2011). *Perpajakan Edisi Revisi 2011*. CV. Andi Offset. Yogyakarta
- [6] Martono, N. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif Edisi Revisi 2*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta
- [7] Nirmala A. J., Dyah. (2012). *Statistik Deskriptif & Regresi Linier Berganda dengan SPSS*. Semarang University Press. Semarang
- [8] Pandini, I. (2013). *Analisis Dampak Pemutihan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (Bbnkb) Dan Mutasi Masuk Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah (Pad)(Studi Kasus Samsat Kabupaten Karanganyar)*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNS. Surakarta
- [9] Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 6 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Provinsi Kalimantan Selatan
- [10] Ratnasari. (2016). *Analisis Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Sulawesi Tenggara*. Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan, Vol. 1, Nomor 1
- [11] Rusmiati. (2018). *Pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Pajak Parkir Kabupaten Lebak Periode 2013-2016 Studi Pada Dinas Sistem Administrasi Manunggal Dibawah Satu Atap Dan Badan Pengelola Keuangan Dan Aset Daerah Kabupaten Lebak*. Diploma Atau S1 Thesis, Universitas Islam Negeri "Smh" Banten
- [12] Saputra, M. (2018). *Pengaruh Jumlah Dan Mutasi Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Kota Yogyakarta*. Jurnal Ekobis Dewantara, 1(9), 47-60
- [13] Soemitro, R, dan Dewi K. S. (2000). *Asas dan Dasar Perpajakan, jilid I, edisi revisi*. Refika Adithama. Bandung
- [14] Suandy, E. (2013). *Hukum Pajak Edisi 5*. Salemba Empat. Jakarta
- [15] Tamara, P, Didik S., dan Anna Y. (2021). *Pengaruh Kepadatan Penduduk, Pdrb Per Kapita Dan Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Sumatera Selatan*. Undergraduate Thesis, Sriwijaya University.
- [16] Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2009 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2008 Tentang Perubahan Keempat Atas Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 Tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan Menjadi Undang-Undang
- [17] Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- [18] Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah
- [19] Usmani, M. L. N. (2012). *Pengaruh kendaraan bermotor baru, mutasi masuk dan mutasi keluar kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor; studi kasus pada sistem administrasi manunggal satu atap (SAMSAT) Ciledug, kota Tangerang*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis UIN Syarif Hidayatullah. Jakarta