

2-11-2011

Menggagas Model Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB

HAULA ROSDIANA

*Program Pasca Sarjana Ilmu Administrasi kekhususan Administrasi dan Kebijakan Perpajakan, FISIP
Universitas Indonesia*

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jbb>

Recommended Citation

ROSDIANA, HAULA (2011) "Menggagas Model Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB," *BISNIS & BIROKRASI: Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi*: Vol. 16 : No. 3 , Article 4.

DOI: 10.20476/jbb.v16i3.617

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jbb/vol16/iss3/4>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Administrative Science at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in *BISNIS & BIROKRASI: Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi* by an authorized editor of UI Scholars Hub.

Menggagas Model Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB

HAULA ROSDIANA^{1*}

*'Program Pasca Sarjana Ilmu Administrasi kekhususan Administrasi dan Kebijakan Perpajakan,
FISIP Universitas Indonesia*

Abstract. Local Tax Offices usually use linear model to forecast revenue from vehicle tax (Pajak Kendaraan Bermotor /PKB) and vehicle ownership transfer fee (Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor/BBNKB). They only employ macroeconomic factors, such as inflation, economic growth and foreign exchange rate. Actually, there are non macroeconomic elements that can influence regional government revenue from PKB and BBNKB. PKB depends on the amount of vehicles in the region. The preference to use mass transportations and regional government policies to minimize number of cars affects the number of vehicles. The tax objective of BBNKB is to transfer ownership of new or old vehicle. So, besides buying power factor, the pattern of people to choose between motorcycle or car, and migration of people will affect regional government revenue. The result shows the alternative model of forecasting PKB and BBNKB revenue by taken into account the non macroeconomic factors that influence people preferences to buy vehicle and preferences to use mass transportation instrument.

Keywords: *tax revenue, revenue planning, duty on vehicle ownership transfer fee, vehicle tax, earmarked tax.*

PENDAHULUAN

Pemungutan pajak mempunyai peran yang strategis, bukan semata-mata karena merupakan sumber penerimaan negara, tetapi pajak juga kerap kali digunakan sebagai instrumen kebijakan pemerintah (Mahdavi, 2008). Sebagai instrumen kebijakan, pemungutan pajak dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu pemerintah. Pemerintah membutuhkan penerimaan pajak untuk menjalankan fungsi-fungsi kemasyarakatannya (Shome, 2003). Sejak dimulainya *Tax Reform* 1983, Indonesia sangat mengandalkan penerimaan negara dari sektor penerimaan pajak (Fajar, 2006).

Di era otonomi daerah, kemandirian fiskal merupakan suatu hal mutlak agar program-program pemerintah daerah dapat terealisasi (Mithneck, 1991). Salah satu sumber penerimaan yang penting dan menunjukkan *taxing power* daerah yang sesungguhnya adalah pendapatan asli daerah (PAD). Salah satu komponen PAD adalah pajak daerah dan retribusi daerah. Pajak daerah dan retribusi daerah merupakan salah satu bentuk peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan otonomi daerah (Feltensein and Iwata, 2005). Pajak daerah dan retribusi daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang penting untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah (Sidik, 2002).

Suatu pemerintahan daerah dapat menetapkan dan memungut beragam jenis pajak daerah sesuai dengan potensi yang dimilikinya (Luthfi, 2006). Propinsi DKI Jakarta mempunyai keunikan terkait dengan penerimaan pajak daerah. Tabel 1 menunjukkan bahwa selama lima tahun terakhir, pajak-pajak yang terkait dengan kendaraan bermotor, yaitu pajak kendaraan bermotor (PKB), bea

balik nama kendaraan bermotor (BBNKB) dan pajak bahan bakar kendaraan bermotor, mempunyai kontribusi yang sangat signifikan, dibandingkan dengan penerimaan jenis-jenis pajak lainnya. PKB dan BBNKB bahwa selalu menempati dua besar penerimaan pajak daerah.

Hasil pemungutan pajak-pajak yang berkaitan dengan kendaraan bermotor memberikan kontribusi yang signifikan (Barratt and Smith, 2005). Hal ini agak ironis, mengingat sumber utama pencemaran udara di luar ruangan di DKI Jakarta berasal dari buangan asap kendaraan bermotor (70%), sumber industri pengolahan (20%), dan sisanya dari domestik (www.mediaindo.co.id). Tidak heran, jika tidak semua berpendapat bahwa hal tersebut merupakan sesuatu yang menggembarakan, mengingat eksternalitas negatif yang ditimbulkan oleh penggunaan kendaraan bermotor. Hal ini antara lain terlihat dalam kutipan berikut ini.

"Tjuk, anggota Fraksi Partai Amanat Nasional (PAN) DPRD DKI, berpendapat salah satu sumber pencemaran udara di Jakarta adalah kendaraan. Parahnya lagi, bahan bakar yang digunakan, baik kendaraan pribadi maupun umum, umumnya menyumbang pencemaran udara. Dia mencontohkan, solar sebagai salah satu bahan bakar kendaraan memiliki kadar sekitar 5.000 ppm (part per mil). Padahal, mengacu standar lingkungan dengan menggunakan mesin "jenis Euro 2, kadar solar tak boleh lebih dari 300 ppm. Jadi, jangan bangga dengan pemasukan PAD dari pajak kendaraan itu. Itu sama artinya pajak polutan," ucap Tjuk (Debu Makin Pekat di Jakarta, www.pelangi.or.id)"

Sebenarnya, penerimaan pajak dari kendaraan bermotor tersebut, relatif tidak menambah *social cost* yang baru, jika sebagian besar penggunaannya dikhususkan untuk menangani masalah-masalah yang

*Korespondensi: +62217863540; h.rosdiana@ui.ac.id

Tabel 1. Penerimaan Per Jenis Pajak Tahun 2003-2007

Jenis Pajak	2003	2004	2005	2006	2007
PKB	1,402,154,438,396.00	1,692,225,469,630.00	1,960,369,264,584.00	2,219,386,557,130.00	1,988,740,766,805.00
BBN-KB	1,760,797,754,040.00	2,283,427,485,575.00	2,657,468,623,836.00	1,808,720,941,930.00	1,809,181,258,800.00
PBB-KB	215,379,945,416.00	282,251,097,001.00	393,039,503,761.00	632,724,670,698.00	501,762,333,042.02
P.Hotel	298,175,033,397.00	357,675,267,269.00	416,992,565,321.00	473,908,022,725.00	429,690,421,378.00
P.Restoran	246,067,979,077.00	277,848,165,996.00	335,038,393,736.00	427,933,278,649.00	391,703,950,446.00
P.Hiburan	98,519,566,908.00	106,877,438,731.00	126,769,770,627.00	168,150,758,722.00	151,118,960,935.00
P.Reklame	100,250,895,041.00	133,988,543,106.00	187,169,015,561.00	231,214,427,816.00	200,572,167,907.00
P. Penjualan	200,804,089,598.00	243,442,189,981.00	274,666,742,529.00	341,076,464,056.00	257,435,012,790.00
PABT	48,663,804,053.00	52,426,742,192.00	55,178,326,155.00	58,974,082,733.00	49,165,430,148.00
P.Parkir	14,824,256,660.00	47,466,019,527.00	69,325,873,111.00	83,561,621,235.00	77,831,754,019.00

Sumber: Sudin Renbang, 2007

Tabel 2. Perkembangan Data Kendaraan Bermotor yang Berada di Wilayah Provinsi DKI Jakarta Berdasarkan Jenis Kendaraan

No	JENIS KENDARAAN	Th. 2001	Th. 2002	Th. 2003	Th. 2004	Th. 2005	Th. 2006
1	Sedan dan sejenisnya	369.446	363.090	367.042	376.102	343.837	324.787
2	Taksi	814	952	1.005	3.034	6.163	7.964
3	Jeep segala merk	112.764	111.384	115.066	119.204	109.383	102.531
4	Minibus/Mikrobus	375.933	411.485	449.184	530.670	591.377	616.876
5	Roda Dua	1.039.920	1.190.083	1.408.140	1.686.945	1.878.086	2.056.020
6	Pick Up, Truck	95.200	99.473	105.626	115.905	117.749	114.689
7	Truck Tangki	15.633	17.217	18.303	20.786	20.834	20.781
8	Mikrolet	12.742	13.443	14.018	14.474	14.426	14.220
9	Roda Tiga	14.092	14.207	14.457	14.640	14.197	14.271
10	Alat Berat	14.635	16.533	18.645	21.174	20.901	21.584
11	Bestel Wagon, Delvan	59.994	64.662	68.838	74.231	76.840	76.720
	Jumlah	2.111.173	2.302.529	2.580.324	2.977.165	3.193.793	3.370.443
	▲ %	-	9,06%	12,06%	15,38%	7,28%	5,53%

Sumber: Sudin Renbang, 2007

berkaitan dengan kendaraan bermotor, termasuk masalah transportasi, khususnya transportasi massa (Haan and Scholz, 2007). Sebagaimana dilakukan di Swedia dan Perancis, pajak polusi diperuntukkan khusus mengatasi masalah polusi, termasuk membiayai temuan-temuan baru tentang energi pengganti BBM.

“An example of such a second-best policy for air pollution can be found in Sweden where the polluters pay a charge on nitrogen oxide (NOx) emissions and the revenues are returned to the same group of polluters in proportion to their production of useful energy (Sterner 2002). The French air pollution tax is another example of a revenue-refunded instrument, of which the revenues are allocated to abatement subsidies that benefit the group of targeted polluters (Millock)”

Pemungutan pajak yang penerimaannya digunakan khusus untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran publik tertentu yang sudah ditetapkan sebelumnya, secara konseptual dikenal dengan istilah *earmarked tax* atau *tax earmarking*. Para pendukung *earmarked tax*

berargumentasi bahwa penerapan jenis pajak ini dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Marsiliani and Renstrom, 2000).

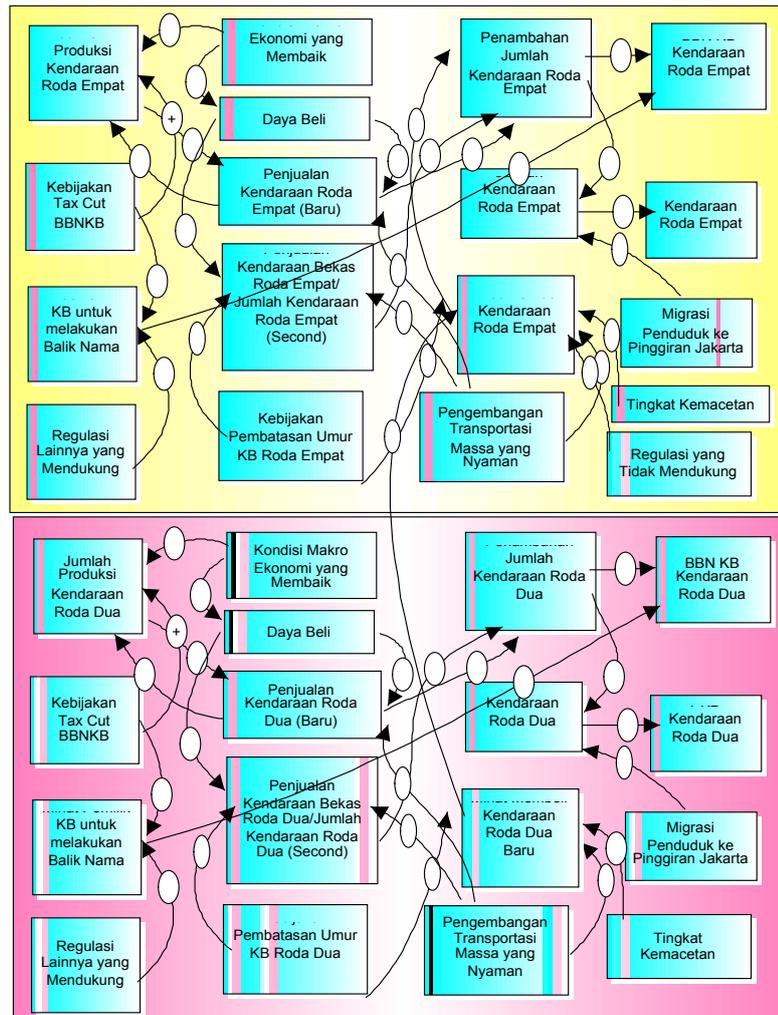
Perubahan pemungutan PKB dan BBNKB yang mengadopsi konsepsi *earmarked tax* menjadi wacana yang masih langka untuk dieksplorasi karena kendala, politis maupun teknis. Politisi mempengaruhi pembelajaran pemerintah dan tujuan mereka direfleksikan dalam aliran fiskal (Ghate and Zak, 2002). Seberapa besar *political will* pemerintah daerah dan DPRD (selaku lembaga legislatif yang berwenang mengesahkan anggaran) terlihat dari seberapa besar porsi yang dialokasikan untuk menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan kendaraan bermotor.

Sepuluh tahun terakhir pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor terus meningkat, di atas 6% per tahun, serta penambahan panjang ruas jalan yang tidak signifikan apabila dibandingkan dengan tingkat pertumbuhan kendaraan, menambah *complicated*-nya persoalan kendaraan bermotor, termasuk masalah

Tabel 3. Penerimaan Per Jenis Pajak Tahun 2001-2006

TAHUN	PKB			BBN – KB		
	RENCANA	REALISASI	%	RENCANA	REALISASI	%
2001	760.000.000.000,-	871.168.927.128,-	114,63	1.265.000.000.000,-	1.359.769.775.224,-	107,49
2002	893.000.000.000,-	1.058.527.196.649,-	118,54	1.402.000.000.000,-	1.514.316.468.690,-	108,01
2003	1.285.940.000.000,-	1.402.154.438.396,-	109,04	1.645.012.000.000,-	1.760.797.754.040,-	107,04
2004	1.653.130.399.000,-	1.692.225.469.630,-	102,36	2.218.899.718.000,-	2.283.427.485.575,-	102,91
2005	1.935.840.000.000,-	1.960.369.264.584,-	101,27	2.480.952.326.000,-	2.657.468.623.836,-	107,11
2006	2.332.000.000.000,-	2.219.386.557.130,-	95,17	2.450.000.000.000,-	1.808.720.941.930,-	73,83

Sumber: Sudin Renbang, 2007



Gambar 1. Desain Casual Loops Diagram (CLD) Model Proyeksi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

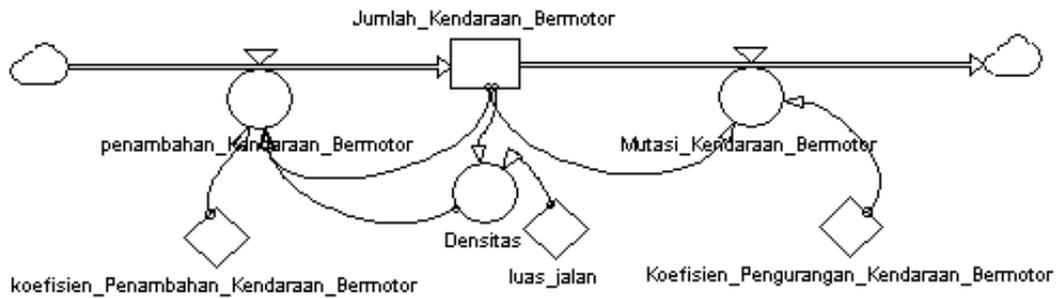
kemacetan dan ketersediaan bahan bakar minyak (BBM).

Tabel 2 menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di wilayah Provinsi DKI Jakarta berdasarkan database Dipenda Propinsi DKI Jakarta bahwa di tahun 2001 sampai dengan 2004 mengalami kenaikan mulai 9,06% dari tahun 2001 ke tahun 2002, 12,06% ke tahun 2003, 15,38% untuk tahun 2004. Penurunan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2001 sampai 7,53% untuk tahun 2005.

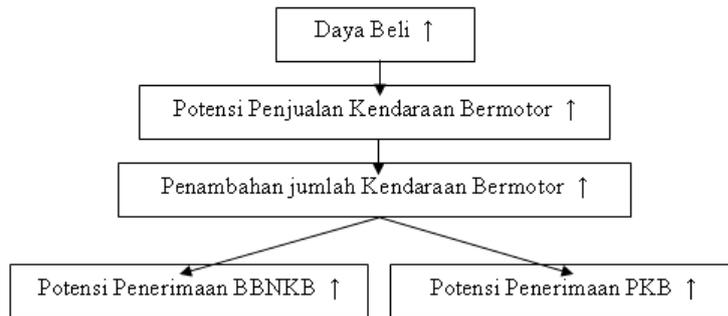
Penurunan jumlah kendaraan bermotor, mempengaruhi realisasi penerimaan PKB dan BBN-KB. Pada awalnya,

realisasi penerimaan PKB dan BBN-KB hampir selalu mencapai diatas 100%, namun mencapai semacam antiklimaks pada tahun 2006 sebagaimana dapat dilihat pada tabel 3.

Realisasi PKB tahun 2001 dan 2002 mencapai di atas 110%, namun, di tahun 2003 sampai dengan 2006 terjadi penurunan realisasi penerimaan (di bawah 110%), sedangkan realisasi penerimaan BBNKB untuk tahun 2001 dan 2002 terjadi peningkatan penerimaan sebesar lebih kurang 1,48%. Pada tahun 2003 dan 2004 terjadi penurunan, kecuali di tahun 2005 terjadi



Gambar 2. Model Hipotesa Awal
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007



Gambar 3. Relasi antara Daya Beli, Penerimaan BBNKB, dan Penerimaan PKB
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

Tabel 4. Indikator Ekonomi Makro dan Struktur APBN DKI Jakarta Periode 2001-2006

	DESKRIPSI	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	PDRB - Harga Berlaku (triliun Rp.)	263.69	299.97	334.33	375.56	436.25	501.58	579.90
2	PDRB - Harga Konstan 2000 (triliun Rp.)	238.67	250.33	263.62	278.52	295.27	312.70	333.35
3	Pertumbuhan Ekonomi (%)	4.74	4.89	5.31	5.65	6.01	5.90	6.40
4	PDRB Per-Kapita							
a.	Dalam Jutaan Rupiah	31.12	35.17	38.91	43.41	50.97	57.17	65.79
b.	Dalam US \$	2,992	3,934	4,597	4,673	5,185	6,295	7,230
5	Struktur Ekonomi (%)							
a.	Pertanian dan Perdagangan	0.68	0.53	0.43	0.46	0.53	0.59	0.56
b.	Industri, Listrik dan Air	28.36	27.68	27.09	28.02	27.20	28.15	27.32
c.	Perdagangan dan Jasa	70.96	71.78	72.48	71.52	72.27	72.28	72.12
6	Tingkat Inflasi (%)	11.62	9.08	5.78	5.87	16.06	6.03	7.00
7	Kurs Rp Terhadap US \$	10,400	8,490	8,465	9,290	9,830	9,020	9,100
8	Total APBD (Triliun Rp)	9.27	10.92	12.40	13.42	15.37	17.43	20.39
9	Pertumbuhan APBD (%)	-	17.80	13.55	8.23	16.54	13.40	16.98
10	Total PAD	3.64	4.51	5.47	6.68	7.58	8.45	10.08
11	Total Pajak Daerah dan BHP	5.83	6.70	8.08	9.60	10.90	12.01	7.32
12	Pertumbuhan Pajak Daerah dan BHP	-	14.92	20.60	18.81	13.54	10.18	(39.05)
13	Tax Ratio	2.44	2.68	3.07	3.45	3.69	3.84	1.26
14	Jumlah Wisman (juta orang)	1.11	1.16	0.98	1.06	1.17	1.22	1.25
15	Jumlah Penduduk Bekerja (juta orang)	4.02	3.84	3.97	4.10	3.57	3.53	3.54
16	Jumlah Angkatan Kerja (juta orang)	3.42	3.27	3.38	3.50	4.18	4.12	4.09
17	Tingkat Pengangguran Terbuka (%)	15.07	14.80	14.86	14.70	14.73	14.31	13.27

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

Tabel 5. Pertumbuhan Ruas Jalan dan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan

NO	FUNGSI	TH. 2004 PANJANG (M)	TH. 2005 PANJANG (M)	PERTUMBUHAN	
				PANJANG JALAN (M)	(%)
1	Tol	112,960.00	112,960.00	0,00	0,00
2	Arteri	640,238.32	655,238.32	15,000.00	2.34
3	Kolektor	835,339.01	835,339.01	-	-
4	Lokal	5,621,472.86	5,621,472.86	-	-
	TOTAL	7,210,010.19	7,225,010.19	15,000.00	0.21

Sumber: Dinas pekerjaan umum provinsi DKI Jakarta

kenaikan. Penurunan yang cukup drastis terjadi di tahun 2006, yaitu sebesar lebih kurang 33,26% dari tahun 2005.

Fenomena di atas menjadi signifikan untuk dijadikan sebuah *research problem*, untuk mempertanyakan bagaimana potensi penerimaan PKB dan BBN-KB pada tahun-tahun selanjutnya. Lebih dari itu, seharusnya dieksplorasi berbagai alternatif faktor-faktor lain, yang dapat digunakan untuk memproyeksikan penerimaan PKB dan BBNKB.

METODE PENELITIAN

Terdapat tiga pendekatan perencanaan penerimaan pajak, yaitu (1) makro, (2) mikro, dan (3) inkremental (Jenkins and Shukala, 1984; Gunadi, 2007). Seperti halnya perencanaan pajak pusat, perencanaan penerimaan pajak daerah pun dari tahun ke tahun dilakukan berdasarkan pendekatan inkremental karena lebih praktis dan pragmatis.

Pada pajak pusat, rencana penerimaan pajak suatu tahun (X1) didasarkan pada realisasi penerimaan tahun sebelumnya (X0) dengan penyesuaian terhadap (1) pertumbuhan ekonomi, (2) inflasi, (3) bunga, (4) nilai tukar, (5) harga dan produksi migas (untuk PPH Migas), dan (6) *potential gains* atau *potential loss* penerimaan pajak yang akan terjadi pada tahun X1. Sedangkan, faktor-faktor yang diperhitungkan dalam perencanaan pajak daerah di Propinsi DKI Jakarta adalah PDRB, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi, kurs rupiah terhadap dollar Amerika, *tax ratio* dan faktor lain (Dispenda DKI Jakarta, 2008).

Penelitian ini mencoba mengagas alternatif lain untuk menyusun rencana penerimaan PKB dan BBNKB yaitu dengan menggunakan model dinamis. Alternatif ini dalam beberapa hal mempunyai banyak kelebihan karena (1) Dapat menggambarkan situasi sebenarnya; (2) Dapat juga memasukkan variabel-variabel kualitatif sebagai *auxiliaries*, selain variabel-variabel kuantitatif. *Causal loops diagram* (CLD) dalam penelitian ini diilustrasikan di dalam gambar 1.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Obyek PKB adalah kendaraan bermotor. Oleh karena itu, jumlah kendaraan bermotor seharusnya merupakan variabel utama yang menentukan potensi penerimaan PKB. Jumlah kendaraan bermotor berubah-ubah, tergantung pada pola penambahan kendaraan bermotor (khususnya dari kendaraan baru) dan pola pengurangan kendaraan bermotor (mutasi). Pada saat yang bersamaan, pola penambahan juga menjadi dasar penghitungan BBNKB, karena obyek BBNKB adalah pengalihan. Berbeda dengan PKB yang dipungut setiap tahun, BBNKB hanya dikenakan pada saat pengalihan (lihat gambar 2).

Peneliti berpendapat bahwa basis penghitungan rencana penerimaan PKB dan BBNKB seharusnya didasarkan pada pola penambahan/pertambahan dan pengurangan (mutasi) kendaraan bermotor, yang pada akhirnya mempengaruhi jumlah kendaraan bermotor. Hal ini didasarkan pada argumentasi berdasarkan ketentuan legal formal bahwa obyek PKB adalah kendaraan bermotor. Dengan demikian, jumlah kendaraan bermotor yang menentukan berapa potensi penerimaan PKB.

Pola penambahan kendaraan bermotor baik kendaraan baru (pengalihan pertama) maupun kendaraan lama (pengalihan ke-2 dan seterusnya) menentukan potensi penerimaan BBNKB, namun pada akhirnya, juga akan menentukan potensi penerimaan PKB. Dengan demikian variabel-variabel yang mempengaruhi penjualan kendaraan bermotor baru, seharusnya juga menjadi bagian dari sub- sistem penelitian ini. Namun, agar tidak terperangkap dalam bias penelitian bisnis otomotif, maka variabel-variabel yang dapat dijadikan sebagai pilihan untuk menjadi *auxiliaries*, antara lain *pertama*, kondisi makro ekonomi akan mempengaruhi daya beli masyarakat, begitu pula sebaliknya. Dengan demikian, kondisi ekonomi makro, seperti nilai tukar, tingkat suku bunga dan inflasi, serta pendapatan perkapita seharusnya menjadi salah satu indikator yang dapat mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB. Indikator ekonomi makro dan struktur APBN DKI Jakarta periode 2001 – 2007 ditunjukkan

pada tabel 4.

Kedua yaitu variabel daya beli. Sesuai dengan hukum penawaran dan permintaan, tingkat penjualan juga dipengaruhi oleh daya beli masyarakat. Karena itu, tingkat daya beli seharusnya menjadi salah satu indikator yang dapat mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB. Jika daya beli masyarakat meningkat, maka kemampuan untuk membeli kendaraan bermotor juga meningkat dan potensi penerimaan BBNKB juga akan meningkat. Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor baru, akan meningkatkan potensi penerimaan PKB. Skemanya seperti terlihat pada gambar 3.

Ketiga, salah satu penyebab kemacetan, akibat tidak seimbang antara pertumbuhan ruas jalan dan pertumbuhan jumlah kendaraan yang menyebabkan densitas. Tabel 1 menunjukkan bahwa tahun 2004, jumlah kendaraan di Jakarta tumbuh sebesar 15,38% dan pada tahun 2005 tumbuh sebesar 7,28%, namun, pertumbuhan ruas jalan tidak sebanding dengan hal tersebut (lihat tabel 5). Karena itu, untuk mengatasi masalah kemacetan pemerintah akan mengeluarkan kebijakan transportasi, yang pada akhirnya mempunyai implikasi negatif terhadap penerimaan PKB dan BBNKB - misalnya, jika pemerintah mengeluarkan kebijakan yang membatasi jumlah kendaraan (lihat penjelasan selanjutnya). Karena itu, densitas – yaitu kepadatan jumlah kendaraan yang berbanding dengan ruas jalan –, seharusnya menjadi salah satu indikator yang dapat mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB.

Keempat, kebijakan publik untuk mengurangi laju pertumbuhan kendaraan bermotor merupakan pilihan dari berbagai alternatif yang ada. Seringkali antara satu tujuan atau kepentingan berbenturan dengan yang lain. PKB dan BBNKB masih menjadi idola penerimaan pajak daerah tentunya tidak bisa dipungkiri lagi. Namun kemacetan yang luar biasa, pada akhirnya justru kontraproduktif karena menyebabkan kerugian ekonomi yang jumlahnya dalam kisaran triliunan.

Tentu dapat dipahami jika pemerintah DKI Jakarta kemudian membuat kebijakan-kebijakan yang seperti ini tidak mendukung pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, atau berencana mengeluarkan kebijakan guna mengurangi laju pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Misalnya kebijakan penerapan kendaraan bermotor dengan nomor polisi ganjil atau genap secara bergiliran, serta pembatasan umur kendaraan.

Untuk mendorong pengalihan preferensi dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan transportasi massa, serta meredam hasrat masyarakat untuk membeli kendaraan baru, pemerintah juga mengembangkan sarana transportasi massa yang relatif nyaman, seperti busway. Gambar 2 dan 3 mengilustrasikan *transportation master plan* tahun 2020 dan *possible alternatives of trunk transportation system* yang dilakukan oleh SI-TRAMP.

Kelima, migrasi penduduk ke pinggiran Jakarta,

secara empiris belum terbukti mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB di DKI Jakarta. Meskipun demikian data belanja bagi hasil pajak kepada pemerintah kab/kota, khususnya belanja bagi hasil PKB/BBNKB untuk daerah-daerah pinggiran Jakarta seperti Depok, Bogor dan Bekasi, cenderung mengalami peningkatan, sebagaimana ditunjukkan dalam tabel 5.

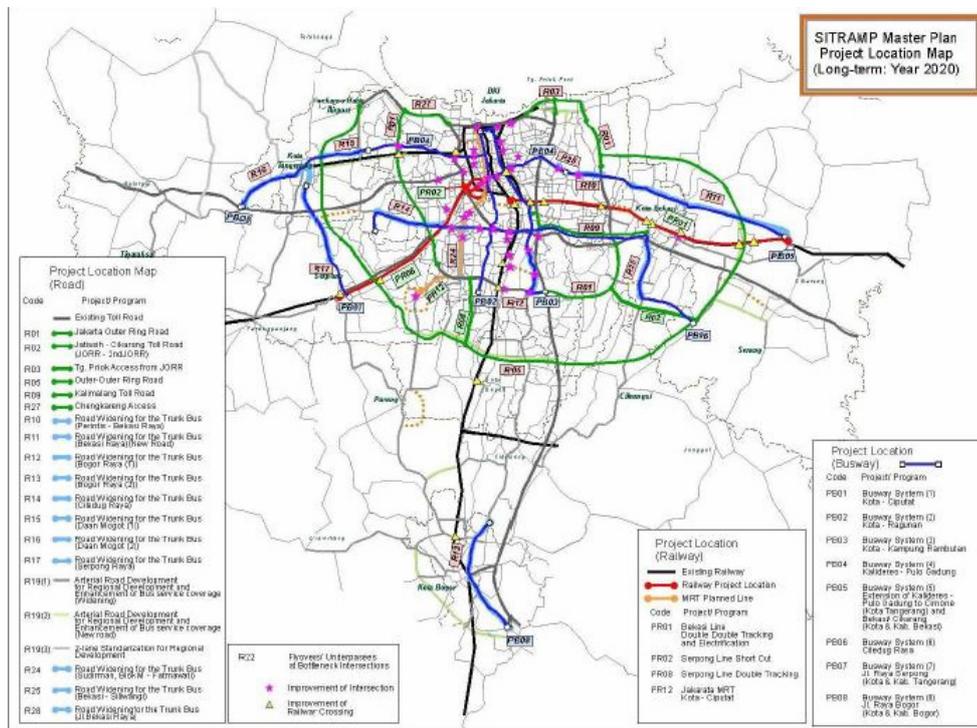
Hal ini dapat menjadi salah satu indikator bahwa migrasi penduduk ke pinggiran Jakarta mempunyai implikasi terhadap penerimaan PKB dan BBNKB. Terlebih dengan ditegakkannya penerapan asas domisili kepemilikan kendaraan bermotor, menyebabkan kecenderungan Wajib Pajak memilih meregistrasikan kendaraannya di tempat domisili.

Keenam, pengaruh kontribusi penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak pertama terhadap penerimaan BBNKB I dan PKB. Data jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta akan lebih bermakna, jika dikaitkan dengan jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB. Data ini dapat menunjukkan jumlah dan prosentase penambahan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Secara keseluruhan jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB pada tahun 2002 sampai dengan 2006 dapat dilihat pada tabel 6. Tabel tersebut perlu dielaborasi lagi agar dapat dibaca pola penambahan kendaraan bermotor karena pengalihan pertama (mobil baru) ke pengalihan kedua dan seterusnya (mobil bekas).

Ketujuh, kontribusi penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak kedua (dan seterusnya) terhadap penerimaan BBNKB II dan PKB. Data penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak kedua (dan seterusnya) diperlukan untuk menyempurnakan pemodelan *stock flow diagram* (SFD), karena secara empiris pertambahan jumlah kendaraan bermotor terjadi bukan hanya karena pertambahan mobil-mobil baru, tetapi juga pertambahan mobil bekas. Selain itu, secara legal formal, setiap pengalihan kendaraan bermotor kepada pihak kedua dan seterusnya, merupakan obyek BBN-KB II. Tabel 7 memperlihatkan jumlah kendaraan pengalihan kedua dan penerimaan BBNKB II di Propinsi DKI Jakarta untuk tahun 2002–2006. Meskipun demikian, variabel ini dapat saja diabaikan, karena sebagaimana telah dijelaskan dalam poin 6,96% penerimaan BBNKB disumbang oleh BBNKB I.

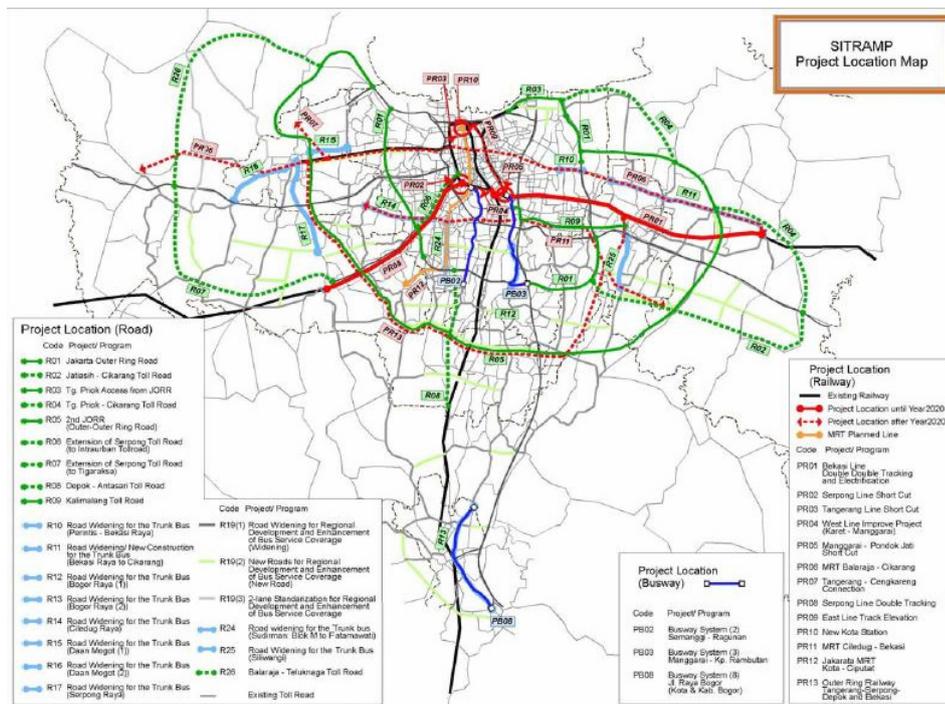
Kedelapan, pada dasarnya, proyeksi penerimaan yang dibuat selama lima tahun ke depan akan menghasilkan nilai yang berbeda, jika asumsi-asumsi yang digunakan juga berbeda. Berikut ini akan dijelaskan beberapa skenario proyeksi penerimaan. Skenario dibuat dengan memasukkan semua faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB, namun prosentase penambahan kendaraan bermotor dibuat dalam bentuk konstanta. Adapun penentuan angka konstanta dipilih dengan mendasar pada data sebagai berikut.

Jumlah kendaraan bermotor menentukan besarnya



Gambar 4. Jakarta Greater Area (Jabodetabek) Transportation Master Plan (2020)

Sumber: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?goto=lastpost&t=121872>



Gambar 5. Possible Alternatives of Trunk Transportation System

Sumber: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?goto=lastpost&t=121872>

Tabel 6. Jumlah Kendaraan Bermotor yang Membayar BBNKB

NO	JENIS KENDARAAN	2002	2003	2004	2005	2006
1	SEDAN dsj	41,057	39,417	38,816	85,660	53,884
2	TAKSI	71	79	1,687	2,723	904
3	JEEP dsj	13,121	14,437	13,047	24,427	15,163
4	MINIBUS/BUS dsj	73,215	70,414	102,221	173,911	117,546
5	RODA DUA	284,213	349,336	419,354	575,842	517,173
6	PICK UP dsj	14,048	14,592	16,542	24,135	15,544
7	TRUCK, DUMP TRUCK dsj	2,869	2,709	2,634	3,260	2,729
8	MICROLET/OTOLET	1,413	1,496	1,537	1,768	1,268
9	RODA TIGA dsj	687	776	515	523	631
10	ALAT-ALAT BERAT	2,868	3,075	3,193	3,095	2,674
11	DOUBLE CABIN, DELVAN dsj	9,710	9,476	10,054	13,772	9,500

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

Tabel 7. Jumlah Kendaraan Bermotor Baru yang Membayar BBNKN-1

NO	JENIS KENDARAAN BERMOTOR	2002	2003	2004	2005	2006
1	SEDAN dsj	15,758	19,412	19,665	20,689	13,974
2	TAKSI	54	71	1,679	2,716	903
3	JEEP dsj	7,008	9,831	8,574	7,997	5,084
4	MINIBUS/BUS dsj	54,329	54,438	85,453	112,356	71,988
5	RODA DUA	214,409	292,230	356,729	405,022	376,745
6	PICK UP dsj	9,657	11,117	13,067	14,691	8,478
7	TRUCK, DUMP TRUCK dsj	2,420	2,306	2,206	1,956	1,627
8	MICROLET/OTOLET	979	1,167	1,340	1,179	850

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

Tabel 8. Jumlah Kendaraan Bermotor yang Membayar BBNKB Tahun 2002 s.d 2006

NO	JENIS KENDARAAN	2002	2003	2004	2005	2006
1	Sedan dsj	41,057	39,417	38,816	85,660	53,884
2	Taksi	71	79	1,687	2,723	904
3	Jeep dsj	13,121	14,437	13,047	24,427	15,163
4	Minibus/bus dsj	73,215	70,414	102,221	173,911	117,546
5	Roda dua	284,213	349,336	419,354	575,842	517,173
6	Pick up dsj	14,048	14,592	16,542	24,135	15,544
7	Truck, dump truck dsj	2,869	2,709	2,634	3,260	2,729
8	Microlet/otolet	1,413	1,496	1,537	1,768	1,268
9	Roda tiga dsj	687	776	515	523	631
10	Alat-alat berat	2,868	3,075	3,193	3,095	2,674
11	Double cabin, delvan dsj	9,710	9,476	10,054	13,772	9,500

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

PKB yang akan diterima. Berdasarkan data yang diperoleh dari Sudin Rembang, jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta pada tahun 2003 yaitu berjumlah 2.639.519 dan menyumbang Rp 1,402,154,438,396,00. Sedangkan, pada tahun 2006 jumlah kendaraan bermotor yaitu sebesar 3.370.433 dan menyumbang sebesar Rp 2,219,386,557,130,00. Hal ini menunjukkan bahwa adanya kenaikan jumlah kendaraan bermotor sebesar 27,7% dan kenaikan PKB sebesar 58,2% antara tahun 2003 dan 2006.

Data jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta akan lebih bermakna, jika dikaitkan dengan jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB. Data

ini dapat menunjukkan jumlah dan prosentase penambahan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta (lihat tabel 8).

Tabel 7 telah menunjukkan bahwa penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Kendaraan Baru (BBNKB 1) menyumbang rata-rata 96% pada penerimaan total BBNKB. Untuk itu, guna mengetahui *trend* penerimaan BBNKB, penambahan kendaraan bermotor dari penjualan kendaraan bermotor baru yang menjadi obyek BBNKB-1, penambahan kendaraan bermotor dari penjualan mobil bekas atau pengalihan untuk kedua kalinya (BBNKB-2), serta perpindahan (mutasi) kendaraan bermotor dari DKI Jakarta, maka

Tabel 9. Jumlah Kendaraan Bermotor Baru yang Membayar BBNKB-1

No	Jenis kendaraan bermotor	2002	2003	2004	2005	2006
1	Sedan dsj	15,758	19,412	19,665	20,689	13,974
2	Taksi	54	71	1,679	2,716	903
3	Jeep dsj	7,008	9,831	8,574	7,997	5,084
4	Minibus/bus dsj	54,329	54,438	85,453	112,356	71,988
5	Roda dua	214,409	292,230	356,729	405,022	376,745
6	Pick up dsj	9,657	11,117	13,067	14,691	8,478
7	Truck, dump truck dsj	2,420	2,306	2,206	1,956	1,627
8	Microlet/otolet	979	1,167	1,340	1,179	850
9	Roda tiga dsj	16	132	141	-	211
10	Alat-alat berat	2,296	2,450	2,707	2,117	1,643
11	Double cabin, delvan dsj	7,473	7,658	8,234	8,699	5,916

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

Tabel 10. Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Sedan

Keterangan	2002	2003	2004	2005	2006
Total Jumlah KBm Sedan	372,742	376,985	376,102	343,837	324,787
Penambahan (Total BBNKB)	41,057	39,417	38,816	85,660	53,884
Kendaraan Baru (BBNKB-1)	15,758	19,412	19,665	20,689	13,974
Kendaraan Lama (BBNKB-2)	25,299	20,005	19,151	64,971	39,910
Mutasi Keluar	(48,316)	(35,174)	(39,699)	(117,925)	(72,934)

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

Tabel 11. Prosentase Penambahan dan Mut

Prosentasi	2002	2003	2004	2005	2006	Rata-rata
Penambahan KBm (Total BBNKB)	0.11	0.10	0.10	0.25	0.17	0.15
Kendaraan Baru (BBNKB-1)	0.04	0.05	0.05	0.06	0.04	0.03
Kendaraan Lama (BBNKB-2)	0.07	0.05	0.05	0.19	0.12	0.10
Mutasi Keluar	0.13	0.09	0.11	0.34	0.22	0.18

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

dibutuhkan data mengenai jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB-1 sebagaimana tercantum dalam tabel 9.

Kami melakukan penghitungan jumlah kendaraan dengan rumus sebagai berikut.

$$\text{Jumlah Kendaraan Tahun Lalu} + \text{Penambahan KBm} - \text{Mutasi Keluar} = \text{Jumlah Kendaraan Tahun Ini}$$

Dengan demikian maka, mutasi kendaraan bermotor jenis sedan yang keluar dari DKI Jakarta dihitung dengan rumus sebagai berikut.

$$\text{Mutasi Keluar} = \text{Jumlah Kendaraan Tahun ini} - \text{Jumlah Kendaraan Tahun Lalu} - \text{Penambahan KBm}$$

Untuk melihat *trend* dari jumlah kendaraan bermotor sedan dan mutasinya selama tahun 2002–2006, dalam bentuk gambar 6. Dari gambar tersebut, dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor sedan memiliki kecenderungan menurun. Penambahan KBm dari

penjualan kendaraan baru juga mengalami penurunan. Bahkan, berdasarkan data Sudin Rembang per Nopember 2007, penjualan kendaraan bermotor jenis sedan di DKI Jakarta, sebagai tercatat dalam penerimaan BBNKB-1, hanya jumlah 10,676 unit.

Untuk menentukan proyeksi penerimaan PKB Jenis Sedan, maka akan data yang akan digunakan adalah rata-rata kontribusi penerimaan PKB kendaraan jenis sedan per unit kendaraan sebagaimana dilihat dalam tabel 12.

Untuk menentukan proyeksi penerimaan BBNKB 1, maka akan data yang akan digunakan adalah rata-rata kontribusi penerimaan BBNKB 1 kendaraan jenis sedan per unit kendaraan sebagaimana dilihat dalam tabel 13.

Berdasarkan data tersebut, maka dalam skenario 1 ini, *stock flow diagram* disusun seperti dalam gambar 7. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi jumlah kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 8.

Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penambahan kendaraan bermotor sedan pada lima

Tabel 12. PKB Sedan Per Unit Tahun 2002 s.d 2007

Tahun	PKB/UNIT
2002	1148529
2003	1311354
2004	1453360
2005	1644393
2006	1804057
2007	1869887
<i>Rata-Rata</i>	1538596.67

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

Tabel 13. BBNKB 1 Sedan Per Unit Tahun 2002 s.d 2007

Tahun	Rata-rata BBNKB-1/KBm
2002	1148529
2003	1311354
2004	1453360
2005	1644393
2006	1804057
2007	1869887
<i>Rata-Rata</i>	1538596.67

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

Tabel 14. Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB 1 KBM Jenis Sedan Lima Tahun Mendatang

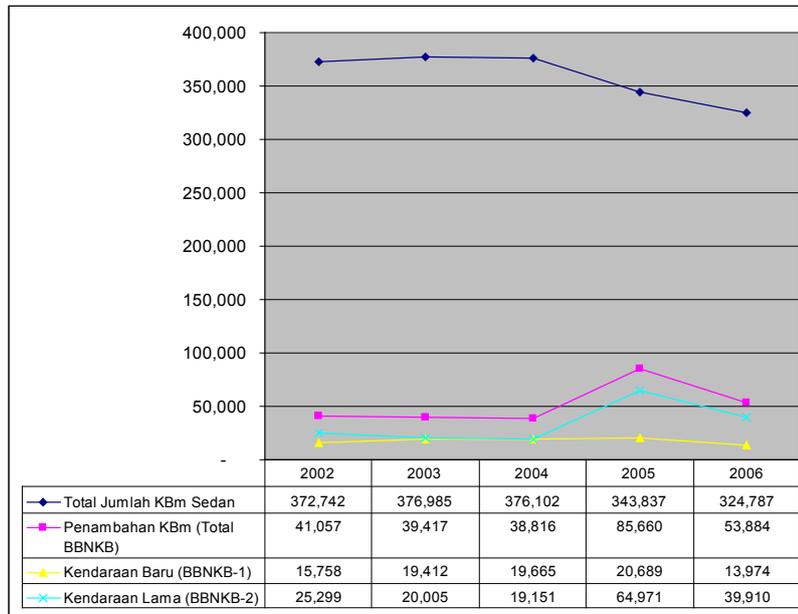
Tahun	Penambahan KBM Sedan	Penerimaan BBNKB Sedan	Milah KBM Sedan	Penerimaan PKB Sedan
1	4,859.75	4,080,407,426.15	35,244.50	825,793,013.17
2	5,043.71	4,234,868,940.35	36,579.80	857,079,614.05
3	5,234.61	4,395,154,164.66	37,965.53	889,547,884.14
4	5,432.71	4,561,480,871.25	39,403.59	923,242,170.19
5	5,638.26	4,734,074,836.77	40,895.94	958,208,461.33

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

Tabel 15. Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB 1 KBM Jenis Mini Bus Lima Tahun Mendatang

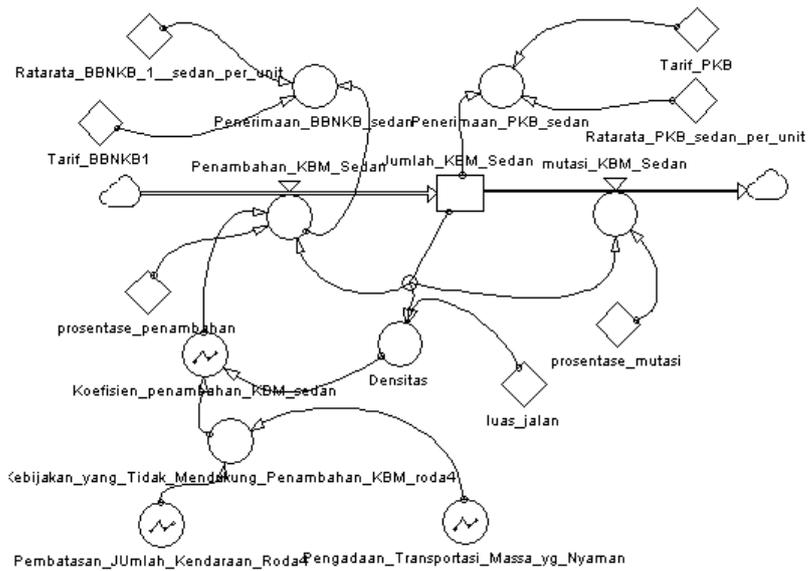
Tahun	Penambahan KBM Mini Bus	Penerimaan BBNKB Mini Bus	Milah KBM Mini Bus	Penerimaan PKB Mini Bus
1	3,286.92	2,575,179,708.68	38,030.66	628,560,002.88
2	3,340.93	2,617,499,098.13	38,655.43	638,886,069.75
3	3,395.84	2,660,515,389.87	39,290.49	649,382,069.87
4	3,451.65	2,704,240,108.13	39,935.99	660,050,809.58
5	3,508.38	2,748,684,969.24	40,592.12	670,895,141.88

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



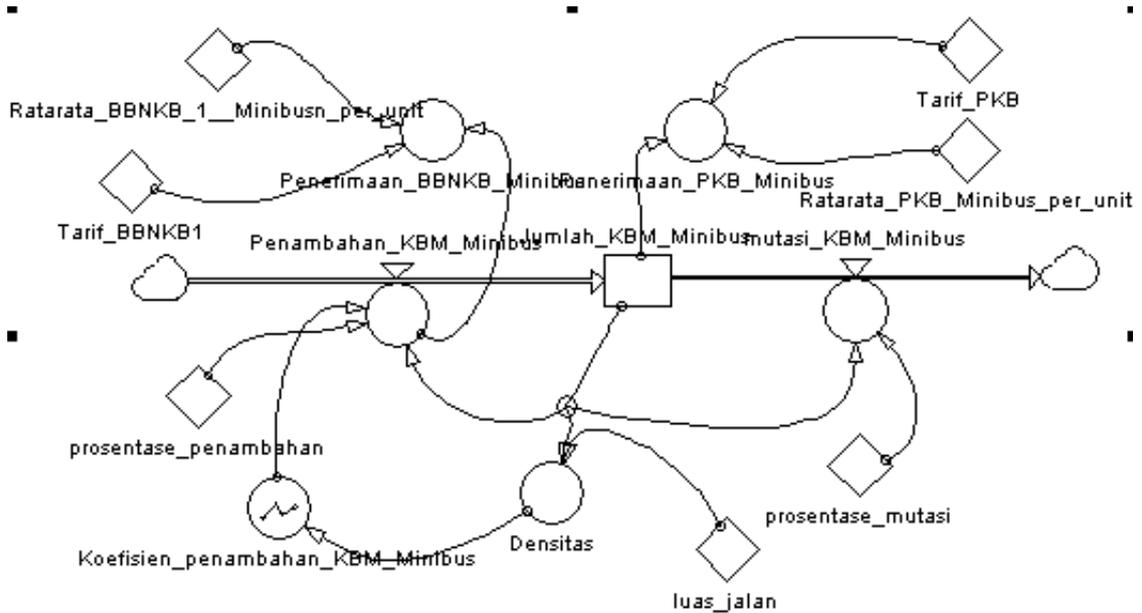
Gambar 6. Trend Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Sedan Tahun 2002 sd 2006

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



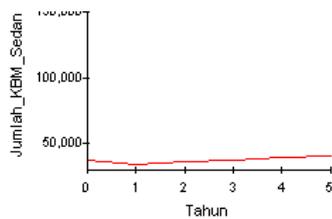
Gambar 7. Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 dan PKB Jenis Sedan (Skenario 1 - dalam Stock Flow Diagram)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



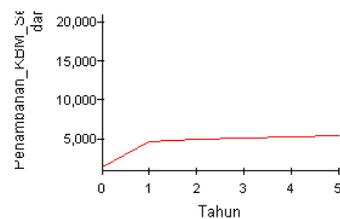
Gambar 8. Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 dan PKB Jenis Minibus/Bus (Skenario 1 - dalam Stock Flow Diagram)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



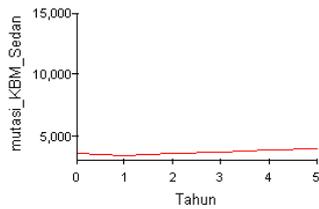
Gambar 9. Hasil Model Simulasi Jumlah Kendaraan Bermotor Jenis Sedan (5 Tahun Kedepan)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



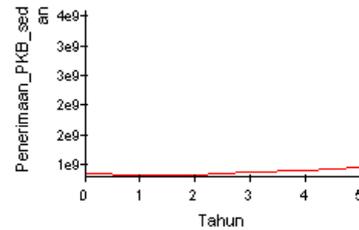
Gambar 10. Hasil Model Simulasi Penambahan Kendaraan Bermotor

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



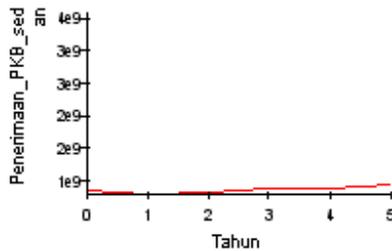
Gambar 11. Hasil Model Simulasi Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Sedan (5 Tahun Kedepan)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



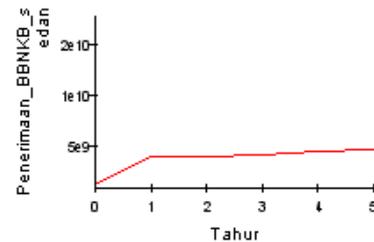
Gambar 12. Hasil Model Simulasi Penerimaan PKB Kendaraan Bermotor Jenis Sedan 5 Tahun Kedepan

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



Gambar 13. Hasil Model Simulasi Penerimaan PKB Kendaraan Bermotor Jenis Sedan 5 Tahun Kedepan

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



Gambar 14. Hasil Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 Kendaraan Bermotor Jenis Sedan (5 Tahun Kedepan)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.

tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 9. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi mutasi kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 10.

Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penerimaan PKB kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 11. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penerimaan BBNKB 1 kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 12.

Dalam bentuk tabel, hasil simulasi memberikan gambaran penerimaan PKB, BBNKB1, serta jumlah kendaraan jenis sedan seperti dalam gambar 13.

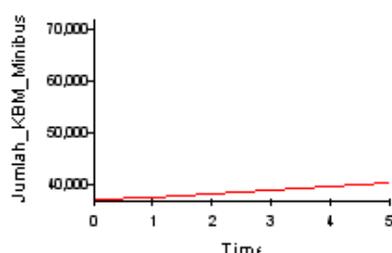
Untuk menentukan proyeksi penerimaan PKB, maka akan data yang akan digunakan adalah rata-rata kontribusi penerimaan PKB kendaraan jenis minibus/bus per unit kendaraan sebagaimana dilihat dalam tabel 14. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi jumlah kendaraan bermotor minibus/bus pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 14. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penambahan kendaraan bermotor minibus/bus pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 15.

Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi mutasi kendaraan bermotor Minibus/Bus pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 16. Dalam bentuk tabel, hasil simulasi memberikan gambaran penerimaan PKB, BBNKB1, serta jumlah kendaraan jenis Minibus/Bus terlihat dalam tabel 15.

KESIMPULAN

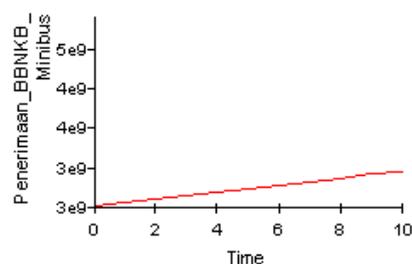
Pada umumnya, proyeksi penerimaan PKB dan BBNKB selain dipengaruhi oleh variabel yang menjadi *tax base* itu sendiri, seperti jumlah kendaraan untuk PKB dan pengalihan kendaraan bermotor untuk BBNKB, tetapi juga oleh variabel-variabel lainnya, seperti makro ekonomi, daya beli masyarakat, kontribusi penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak kedua (dan seterusnya) terhadap penerimaan BBNKB-II dan PKB, densitas, Kebijakan yang tidak mendukung, pengadaan transportasi Massa yang nyaman, dan migrasi penduduk ke pinggiran Jakarta. Untuk membuat proyeksi atau perencanaan penerimaan PKB dan BBN-KB yang lebih realistis, seharusnya tidak berdasarkan metode inkremental, melainkan dengan mempelajari pola/tren jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Dengan demikian, model dinamis dapat menjadi satu alternatif untuk melengkapi model perencanaan yang telah dilakukan selama ini.

Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti merekomendasikan agar perencanaan penerimaan PKB dan BBNKB hendaknya memperhatikan pula faktor-faktor atau variabel-variabel lain selain makro ekonomi, agar penerimaan dapat diproyeksikan dengan lebih komprehensif. Dengan demikian, yang dijadikan sebagai LEVEL/STOCK dalam model sistem dinamis penerimaan PKB adalah proyeksi jumlah kendaraan bermotor. Pola penambahan dan mutasi kendaraan bermotor merupakan sub sistem yang harus dijadikan sebagai acuan, bukan saja terkait dengan penerimaan BBNKB



Gambar 15. Hasil Model Simulasi Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Minibus/Bus 5 Tahun Kedepan

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



Gambar 16. Hasil Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 Kendaraan Bermotor Jenis Minibus/Bus

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.

tetapi juga pada akhirnya dapat mempengaruhi jumlah kendaraan bermotor.

Hal lain yang dapat dijadikan sebagai rekomendasi adalah bahwa Dipenda DKI Jakarta hendaknya mempertimbangkan alternatif lain selain PKB dan BBNKB untuk dijadikan sebagai primadona penerimaan, misalnya pajak restoran yang relatif tidak mempunyai variabel sebanyak penerimaan PKB dan BBNKB. Selain itu, pajak restoran merupakan sumber penerimaan yang potensial dan *sustainable*, mengingat dasar pengenaan pajak ini adalah konsumsi makanan dan minuman yang disajikan di restoran dan sejenisnya. Hal ini dilandasi dengan kenyataan bahwa kebutuhan pangan adalah kebutuhan yang paling mendasar serta dengan memperhatikan bahwa jumlah restoran dan sejenisnya di Jakarta relatif sangat banyak (dibanding daerah lain), serta potensi bisnis kuliner yang besar.

DAFTAR PUSTAKA

- Barratt E.M. and Y. Smith S. 2005. Examination of an Altered Barcode on a Vehicle Tax Disc. *Science & Justice*, Vol. 45, No. 3 (Juli).
- Blanthorne, Cynthia M. 2000. *The Role of Opportunity and Beliefs On Tax Evasion: A Structural Equation Analysis*. Dissertation. Arizona State University.
- Debu Makin Pekat di Jakarta, www.pelangi.or.id
- Fajar, Mohammad, 2006. Perlakuan Pajak Penghasilan Atas Uplift pada Industri Hulu Migas. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol. 14, No. 3 (September).
- Feltensein, Andrew and Shigeru Iwata. 2005. Decentralization and Macroeconomic Performance in China: Regional Autonomy Has Its Costs. *Journal of Development Economics*, Vol. 76, No. 2 (April).
- Ghate, Chetan A, Paul J. Zak. 2002. Growth of government and the politics of fiscal policy, Structural Change and Economic Dynamics, www.elsevier.com.
- Gunadi, 2007. *Rumitnya Menggapai Rencana Penerimaan Pajak*, diunduh dari www.pajak.go.id.
- Haan, Peter de; Anja Peters, and Roland W. Scholz. 2007. Reducing Energy Consumption in Road Transport Through Hybrid Vehicles: Investigation of Rebound Effects, and Possible Effects of Tax Rebates. *Journal of Cleaner Production*, Vol. 15, No. 11-12.
- Luthfi, Ahmad. 2006. Evolusi Penarikan Pajak Daerah di Indonesia. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.14, No.4 (Desember).
- Mahdavi, Saeid. The level and composition of tax revenue in developing countries: Evidence from unbalanced panel data. *International Review of Economics & Finance*, Vol. 17, No. 4 (October).
- Marsiliani, Laura and Thomas I. Renstrom. 2000. Time Inconsistency in Environmental Policy: Tax Earmarking as a Commitment Solution. *The Economic Journal*, Vol. 110, www.jstor.org.
- Millock, Katrin, Ex Post Evaluation of an Earmarked Tax on Air Pollution, www.ingentaconnect.com.
- Mithneck, Beth A. 1991. Territoriality and Regional Economic Autonomy in the USSR. *Studies In Comparative Communism*, Vol. 24, No. 2 (Juni).
- Shome, Parthasarathi. 2003. Tax Policy and the Design of a Single Tax System, Asia Pasific Bulletin, *International Bureau of Fiscal Documentation*, (Maret).
- Sidik, Machfud. *Optimalisasi Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah Dalam Rangka Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah*, Disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Tema "Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan daerah Melalui Penggalan Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah" Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002 - di Bandung, 10 April 2002. www.mediaindo.co.id.
- Sterman, John D. 2000. *'Model Testing', Business Dynamics Systems Thinking and Modeling for A Complex World*. Boston: Irwin Mc Graw-Hill.