

**Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan
BeaBalik Nama Kendaraan Bermotor
(BBNKB) Di Provinsi Jambi**



SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Ekonomi (SI) Pada Prodi Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.**

OLEH

**NAMA : YOUSTRA MELIANTA SEMBIRING
NIM : 1900860201011
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN**

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTASEKONOMI
UNIVERSITAS BATANGHARIJAMBI
TAHUN 2022**

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

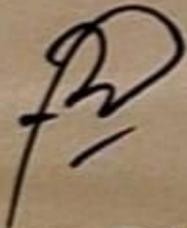
Dengan ini komisi Pembimbing Skripsi menyatakan bahwa skripsi sebagai berikut:

NAMA : Youstra Melianta Sembiring
NIM : 1900860201011
PROGRAM STUDI : Ekonomi Pembangunan
JUDUL : Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi
Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
(BBNKB) Di Provinsi Jambi

Telah memenuhi persyaratan dan layak untuk di uji pada ujian skripsi dan komprehensif sesuai dengan prosedur yang berlaku pada Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.

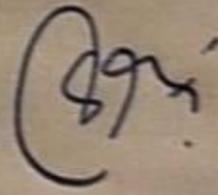
Jambi, 22 November 2022

Dosen Pembimbing I



Dr. Pantun Bukit, SE, M.Si

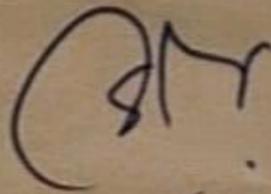
Dosen Pembimbing II



Hj. Susilawati, S.E, M.Si

Mengetahui:

Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan



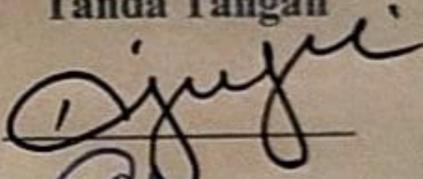
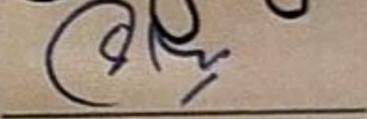
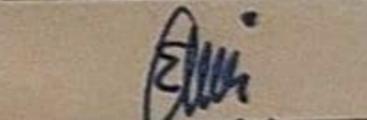
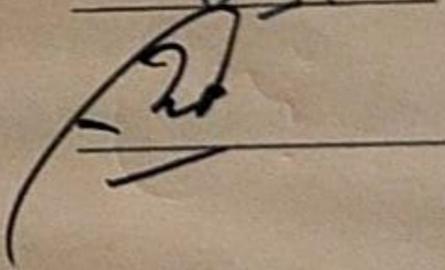
Hj. Susilawati, S.E, M.Si

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi dan
Komperehensif Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi Pada :

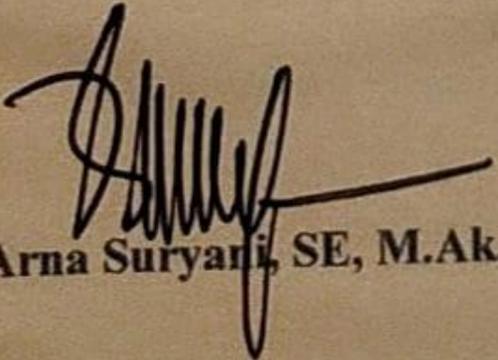
Hari : Selasa
Tanggal : 29 November 2022
Jam : 11.00 – 13.00 WIB
Tempat : Ruang sidang Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari
Jambi

PANITIA PENGUJI

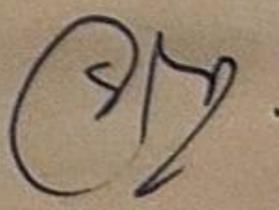
| Nama | Jabatan | Tanda Tangan |
|----------------------------|---------------|---|
| Dr. H. Saiyid Syekh. M.Si | Ketua |  |
| Hj. Susilawati, SE, M.Si | Sekretaris |  |
| Dr. Evi Adriani, SE, M.Si | Penguji Utama |  |
| Dr. Pantun Bukit, SE, M.Si | Anggota |  |

Disahkan Oleh :

Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Batanghari Jambi


Dr. Hj. Arna Suryani, SE, M.Ak, Ak, CA

Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan


Hj. Susilawati, SE, M.Si

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Youstra Melianta Sembiring

Nim : 1900860201011

Program Studi : Ekonomi Pembangunan

Dosen Pembimbing : 1. Dr. Pantun Bukit, SE, M.Si
2. Hj. Susilawati, S.E, M.Si

Judul Skripsi : Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan
Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) Di
Provinsi Jambi.

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa penelitian skripsi ini berdasarkan hasil penelitian, pemikiran dan pemaparan asli dari saya sendiri, bahwa data-data yang saya cantumkan ini adalah karya orosinil bukan hasil plagiatisme atau diupahkan pada pihak lain. Jika terdapat karya atau pemikiran orang lain, maka saya akan mencantumkan sumber yang jelas.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran didalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi lain sesuai dengan peraturan yang berlaku di Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari. Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Jambi, 22 November 2022

Yang Membuat Pernyataan



METERAN
TEMPEL

9DC4DAJX005198751

Youstra Melianta Sembiring
1900860201011

KATA PENGANTAR

Saya panjatkan puji dan syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “ *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) Di Provinsi Jambi*”.

Skripsi ini dibuat dan diajukan untuk memenuhi salah satu syarat mencapai gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi. Selama menyelesaikan skripsi ini penulis banyak menerima masukan, saran, bimbingan dan arahan dari pihak-pihak terkait. Penulis juga mengucapkan terima kasih dan rasa hormat yang tulus dengan segala kerendahan hati kepada:

1. Kedua Orang tuaku yang sangat aku sayangi ayahnda Alm Drs. Bukti Sembiring dan ibunda Alm Ratnawati Br. Sinukaban dan keluarga tercinta yang tiada henti selalu memberikan motivasi, doa dan dukungan.
2. Bapak Prof. Dr. Herri, M.B.A, selaku Rektor Universitas Batanghari.
3. Ibu Dr. Hj. Arna Suryani, SE, M.Ak, Ak, CA, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari.
4. Ibu Hj. Susilawati S.E. M.Si selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Universitas Batanghari Jambi.
5. Bapak Dr. Pantun Bukit, SE, M.Si dan Ibu Hj. Susilawati S.E. M.Si selaku Pembimbing Skripsi yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis.
6. Seluruh Dosen dan Staf Tata Usaha Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari yang telah berkontribusi baik langsung maupun tidak langsung selama penulis

menjalankan proses perkuliahan.

7. Serta teman-teman ku (Boy Sitanggung, Resa Tarigan, Agnes Ginting, Elsa Kaban) yang banyak membantuku dan selalu memberikan semangat serta dukungan.

Penulis menyadari Skripsi ini jauh dari kata sempurna, oleh sebab itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini. Harapan penulis, semoga skripsi ini bermanfaat dalam memperkaya khasanah ilmu pendidikan dan juga dapat dijadikan salah satu sumber referensi bagi peneliti selanjutnya yang berminat meneliti hal yang sama serta tidak lupa pula penulis ucapkan terima kasih.

Jambi, 22 November 2022

Penulis



Youstra Melianta Sembiring
1900860201011

ABSTRACT

(Youstra Melianta Sembiring/ 1900860201011 / 2022 / Analysis Of The Factors That Influence The Receipt Of Transfer Fees For Motorized Vehicles In The Province of Jambi/ SUPERVISOR I Dr. PANTUN BUKIT, M.Si/ ., SUPERVISOR II Hj. SUSILAWATI,SE, M.Si.)

One source of national development financing comes from tax revenues. The Tax on Transfer of Ownership of Motor Vehicles (BBNKB) is the largest source of regional revenue for Jambi Province for the regional tax sector. Therefore, this study aims to determine and analyze the effect of the number and type of vehicles (two and three-wheelers, passenger cars and buses, freight cars) and GRDP per capita both simultaneously and partially on the Receipt of Transfer of Names for Motorized Vehicles (BBNKB) in the Province of Jambi Year 2011-2020.

The methods used in this study include quantitative analysis methods with contribution analysis, analysis of the development of Motor Vehicle Transfer Fees (BBNKB) and regression analysis methods.

From the results of the analysis, it is known that the receipt of transfer fees for motorized vehicles (BBNKB), the number of two- and three-wheeled vehicles, the number of passenger cars and buses, the number of goods cars and the amount of GRDP in Jambi Province experienced significant developments.

The number of two- and three-wheeled vehicles, goods cars and per capita GRDP income simultaneously have a significant effect on the Revenue of Transfer of Names for Motorized Vehicles (BBNKB) in Jambi Province, while the number of passenger cars and buses simultaneously has no effect on the receipt of the Transfer of Title Fee for Motorized Vehicles. (BBNKB) in Jambi Province. Meanwhile, the number of two- and three-wheeled vehicles, passenger cars and buses and partial per capita GRDP income have a significant influence on the acceptance of transfer fees for motorized vehicles (BBNKB) in Jambi Province, while the number of goods cars in part has no effect on the acceptance of transfer fees. Motorized Vehicles (BBNKB).

Keywords: Receipt of Transfer of Names for Motorized Vehicles, Number of Motorized Vehicles and Gross Regional Domestic Product Revenue.

DAFTAR ISI

| Halaman | |
|---|-------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI | ii |
| TANDA PENGESAHAN SKRIPSI | iii |
| LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI | iv |
| ABSTRAK | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR TABEL | xi |
| DAFTAR GAMBAR | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiv |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Identifikasi Masalah | 9 |
| 1.3 Rumusan Masalah..... | 10 |
| 1.4 Tujuan Penelitian | 11 |
| 1.5 Manfaat Peneltian | 11 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN METODE PENELITIAN | |
| 2.1 Tinjauan Pustaka | 12 |
| 2.1.1KeuanganDaerah..... | 12 |
| 2.1.2.1PengelolaanKeuanganDaerah..... | 14 |
| 2.1.2 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) | 15 |

| | |
|--|----|
| 2.1.2.1 Objek dan Subjek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) | 15 |
| 2.1.2.2 Dasar Pengenaan Tarif dan Cara Perhitungan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) | 18 |
| 2.1.2.3 Pendataan dan Penetapan Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) | 19 |
| 2.1.2.4 Pengenaan Besaran Biaya Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) | 21 |
| 2.1.2.5 Hubungan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) Dengan Penerimaan Daerah | 22 |
| 2.2 Kendaraan Bermotor | 22 |
| 2.3 Pendapatan PDRB Perkapita | 23 |
| 2.4 Penelitian Terdahulu | 24 |
| 2.5 Kerangka Pemikiran | 26 |
| 2.6 Hipotesis | 28 |
| 2.7 Metode Penelitian | 28 |
| 2.7.1 Jenis Data | 28 |
| 2.7.2 Sumber Data | 29 |
| 2.7.3 Metode Pengumpulan Data | 30 |
| 2.7.4 Alat Analisis Data | 30 |
| 2.7.4.1 Analisis Regresi Linear Berganda | 30 |
| 2.7.4.2 Uji Asumsi Klasik | 31 |
| 2.7.4.3 Uji Hipotesis | 34 |
| 2.7.4.4 Koefisien Determinasi | 37 |
| 2.7.5 Operasional Variabel | 37 |

BAB III GAMBARAN UMUM

| | |
|---|----|
| 3.1 Letak Geografis Provinsi Jambi | 40 |
| 3.1.1 Keadaan Daerah | 40 |
| 3.1.2 Administrasi Wilayah Provinsi Jambi | 41 |

| | |
|--|----|
| 3.2 Potensi Ekonomi Provinsi Jambi..... | 42 |
| 3.3 Penduduk Provinsi Jambi | 43 |
| 3.4 Struktur Ekonomi Menurut Lapangan Usaha Provinsi Jambi | 45 |

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

| | |
|--|----|
| 4.1 Perkembangan Variabel Independent | 48 |
| 4.1.1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Roda dua dan Tiga di Provinsi Jambi | 48 |
| 4.1.2 Perkembangan Jumlah Mobil Penumpang dan Bus di Provinsi Jambi | 50 |
| 4.1.3 Perkembangan Jumlah Mobil Barang di Provinsi Jambi | 51 |
| 4.1.4 Perkembangan Pendapatan PDRB Perkapita di Provinsi Jambi... | 53 |
| 4.1.5 Perkembangan Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi | 54 |
| 4.2 Hasil Penelitian..... | 55 |
| 4.2.1 Uji Asumsi Klasik | 55 |
| a. Uji Normalitas | 56 |
| b. Uji Multikolinearitas | 59 |
| c. Uji Heterokedastisitas | 60 |
| d. Uji Autokorelasi | 61 |
| 4.2.2 Analisis Regresi Linear Berganda | 62 |
| 4.2.3 Koefisien Determinasi | 64 |
| 4.3 Pengujian Hipotesis | 65 |

| | |
|---|----|
| a. Uji F | 65 |
| b. Uji t | 66 |
| 4.4 Pembahasan | 68 |
| 4.4.1 Pengaruh Jumlah Kendaraan Roda dua dan tiga, Jumlah Mobil Penumpang dan Bus, Jumlah Mobil Barang dan Pendapatan PDRB Perkapita secara Simultan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi..... | 68 |
| 4.4.2 Pengaruh Jumlah Kendaraan Roda dua dan tiga, Jumlah Mobil Penumpang dan Bus, Jumlah Mobil Barang dan Pendapatan PDRB Perkapita secara Parsial terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi | 69 |
| 4.5 Implikasi Kebijakan | 71 |

BAB V HASIL KESIMPULAN DAN SARAN

| | |
|--------------------------------|----|
| 5.1 Kesimpulan | 75 |
| 5.2 Saran | 76 |
| DAFTAR PUSTAKA | 78 |
| LAMPIRAN-LAMPIRAN | 80 |



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Pembangunan nasional adalah upaya untuk meningkatkan seluruh aspek kehidupan masyarakat, bangsa dan negara yang sekaligus merupakan proses pengembangan keseluruhan sistem penyelenggaraan negara untuk mewujudkan tujuan nasional. Untuk mencapai tujuan tersebut, Pemerintah Indonesia dihadapkan pada berbagai masalah dan salah satu diantaranya adalah dalam hal penyediaan sumber pembiayaan pembangunan itu sendiri. Sumber-sumber pembiayaan pembangunan dapat berasal dari dalam negeri dan luar negeri. Pembiayaan dalam negeri merupakan pilihan utama untuk pembiayaan pembangunan. Namun sumber penerimaan dalam negeri yang berasal dari penerimaan pajak, penerimaan migas, serta penerimaan dalam negeri lainnya belum cukup untuk membiayai pembangunan sesuai target pertumbuhan yang diinginkan.

Salah satu usaha atau rangkaian pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintahan menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa "*nation building*" (Siagian, 1994). Untuk mencapai tujuan tersebut maka perlu dilakukan kegiatan pembangunan nasional yang diarahkan kepada pembanguan yang lebih merata kesetiap daerah khususnya daerah yang cenderung masih memiliki kelemahan dalam penerimaan pendapatannya (Yorisca, 2020). Hal ini sejalan dengan

pelaksanaan otonomi daerah yang menimbulkan berbagai reaksi yang berbeda-beda di masing-masing daerah. Kondisi ini berkaitan erat dengan faktor kemampuan setiap daerah yang selama ini masih mengandalkan peran pemerintah pusat sebagai sumber dana utamanya.

Menurut (undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah, 2013) dan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, 2004) yang berlaku, memberikan dampak terhadap tata perubahan pemerintahan yakni pemberian kesempatan pemerintah kabupaten/kota untuk menyelenggarakan pemerintahan dengan otonomi yang luas, nyata dan bertanggung jawab secara professional yang diwujudkan dengan pengaturan pembagian dan pemanfaatan sumber daya nasional serta perimbangan keuangan pusat dan daerah sesuai dengan prinsip demokrasi, peran masyarakat, pemerataan, keadilan, dan memperhatikan potensi serta keanekaragaman daerah. Dari penjelasan Undang-undang No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah di atas, mempertegas dasar pemikiran bagi pengelolaan keuangan asli daerah ialah agar daerah dapat mengurus rumah tangganya sendiri dimana kepada daerah diserahkan sumber-sumber pembiayaan agar dapat dipenuhi, maka setiap daerah diwajibkan untuk menggali potensi yang ada di daerah tersebut.

Otonomi daerah merupakan salah satu program dari pemerintah yang dibuat dengan tujuan agar dapat menyelesaikan permasalahan daerah dalam mengelola daerah serta memobilisasi sumber daya secara mandiri demi

pencapaian tujuan pembangunan daerah. Ketika daerah yang telah mencapai tujuan dari pembangunan daerah maka daerah tersebut diberikan hak otonomi daerah sesuai dengan Undang-undang No. 69 tahun 2010 Peraturan Pemerintah (PP) tentang Tata Cara Pemberian Dan Pemanfaatan Insentif Pemungutan Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah. Tersedianya sumber pendapatan daerah yang memadai akan memberikan peluang yang memungkinkan pemerintah daerah dapat secara mandiri membiayai penyelenggaraan kegiatannya.

Menurut (Renniwyaty Siringoringo, 2018) Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dibagi menjadi beberapa jenis macam pajak, yaitu Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak air permukaan dan pajak rokok dan lain sebagainya. Dari beberapa jenis pajak tersebut, PKB dan BBNKB merupakan sumber pendapatan daerah Provinsi Jambi terbesar untuk sektor pajak daerah. Berdasarkan data pada Sistem Administrasi Manunggal di bawah Satu Atap (SAMSAT) Provinsi Jambi tercatat jumlah kendaraan bermotor atau wajib pajak pada tahun 2020 sebanyak 2.406.899 unit, yang terdiri atas 2.106.850 unit roda dua dan roda tiga, 188841 unit mobil penumpang (Sedan ,Jeep) dan bus (Mini bus,mikro bus,bus) dan 111.208 unit mobil barang (pick up,lighttruck,truck). Berikut adalah Jumlah dan Jenis Kendaraan Bermotor di Provinsi Jambi pada tabel 1.1.

Tabel 1.1
Jumlah dan Jenis Kendaraan Bermotor di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020
(Unit)

| Tahun | Kendaraan Roda dua dan Tiga | % | Mobil Penumpang dan Bus | % | Mobil Barang | % |
|------------------|------------------------------------|-------------|--------------------------------|-------------|---------------------|-------------|
| 2011 | 1.256.279 | - | 108.537 | - | 69.463 | - |
| 2012 | 1.363.941 | 8,6 | 118.738 | 9,4 | 78.038 | 12,3 |
| 2013 | 1.451.440 | 6,4 | 128.363 | 8,1 | 83.917 | 7,5 |
| 2014 | 1.559.251 | 7,4 | 137.980 | 7,4 | 89.327 | 6,4 |
| 2015 | 1.638.678 | 5,1 | 145.755 | 5,6 | 93.562 | 4,7 |
| 2016 | 1.710.816 | 4,4 | 154.655 | 6,1 | 95.847 | 2,4 |
| 2017 | 1.816.454 | 6,2 | 164.102 | 6,2 | 99.604 | 3,9 |
| 2018 | 1.939.289 | 6,8 | 174.472 | 6,4 | 104.940 | 5,4 |
| 2019 | 2.040.916 | 5,2 | 183.498 | 5,1 | 109.197 | 4,1 |
| 2020 | 2.106.850 | 3,2 | 188.841 | 2,9 | 111.208 | 1,8 |
| Jumlah | 16.883.914 | 53,3 | 1.396.404 | 57,2 | 935.103 | 48,7 |
| Rata-rata | | 5,9% | | 6,3% | | 5,4% |

Sumber : Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi, 2021

Berdasarkan Tabel 1.1, dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya meningkat namun laju pertumbuhan dari jumlah kendaraan bermotor berfluktuasi dengan rata-rata pertumbuhan untuk sepeda motor dan roda tiga 5,9 persen, Mobil penumpang dan Bus 6,3 persen , dan Mobil barang 5,4 persen.

Secara teoritis besar pendapatan daerah dapat dipengaruhi dari jumlah PDRB perkapita rill. Hal ini sejalan dengan pendapat Abdul Halim (2001) mengatakan bahwa besar pendapatan seseorang maka akan semakin tinggi pula seseorang akan membayar (*ability to pay*) berbagai pungutan yang ditetapkan pemerintah. Berikut adalah jumlah Pendapatan PDRB Perkapita di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020 bisa dilihat tabel 1.2.

Tabel 1.2

Jumlah Pendapatan PDRB Perkapita Di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

| TAHUN | PDRB Perkapita/TH (Rp) | % |
|--------------|-------------------------------------|----------|
| 2011 | 32.682.040,56 | - |
| 2012 | 35.657.569,55 | 9,1 |
| 2013 | 39.553.643,25 | 10,9 |
| 2014 | 43.300.000,30 | 9,4 |
| 2015 | 45.580.000,04 | 5,2 |
| 2016 | 49.494.000,98 | 8,5 |
| 2017 | 53.993.000,40 | 9,2 |
| 2018 | 58.224.000,89 | 7,8 |
| 2019 | 60.828.000,86 | 4,4 |
| 2020 | 58.285.000,73 | (4,1) |

Sumber: BPS Provinsi Jambi, 2021

Ket : () Penurunan

Berdasarkan Tabel 1.2 diketahui bahwa Jumlah Pendapatan PDRB Provinsi Jambi tahun laju pertumbuhan berfluktuasi. Laju pertumbuhan tertinggi terjadi pada tahun 2013 dengan tingkat pertumbuhan sebesar 10,9 persen dan yang terendah terjadi pada tahun 2020 dengan tingkat pertumbuhan -4,1 persen. Dalam kurun sepuluh tahun terakhir, PDRB Provinsi Jambi sektor Pertanian masih merupakan sektor yang menjadi andalan terbesar di Provinsi Jambi. Hal ini terjadi karena seiring dengan penambahan penduduk setiap tahun,

menyebabkan meningkatnya ketergantungan terhadap kebutuhan akan alat transportasi seperti kendaraan bermotor baik roda empat maupun roda dua. Hal tersebut didukung pula dengan berbagai kemudahan yang diberikan dealer dalam pembelian kendaraan bermotor sehingga masyarakat tertarik untuk memilikinya dan selera yang berubah-ubah seiring bergantinya zaman akan mengakibatkan mudahnya terjadi perpindahan kepemilikan suatu kendaraan bermotor dan memicu kepada pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Dalam proses pencatatan dan pembayaran pajak kendaraan bermotor menggunakan Sistem Administrasi Manunggal di bawah Satu Atap (SAMSAT) dalam pengeluaran STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), pembayaran Pajak, BBNKB (Bea Balik Nomor Kendaraan Bermotor) dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ), semuanya dilakukan dalam satu atap sehingga masyarakat mudah dalam memenuhi kewajibannya dalam membayar pajak kendaraan bermotor. Dengan potensi data wajib pajak Provinsi Jambi tersebut dapat memberikan informasi bahwa potensi pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor masih dapat ditingkatkan. Adapun Dasar Pengenaan Pajak (DPP) yang digunakan dalam menghitung pajak kendaraan bermotor, menurut (Hadi & Saputri, 2018) dihitung sebagai perkalian dari dua unsur pokok, yaitu: (1) nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) dan (2) bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan sebagai akibat dari penggunaan kendaraan bermotor. Pelaksanaan pemungutan pajak kendaraan bermotor di Provinsi Jambi dipungut melalui kantor bersama Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT). Dalam pelaksanaan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor yang diselenggarakan oleh unit pelayanan Kantor Bersama SAMSAT ini melibatkan tiga instansi pemerintah, yaitu: Badan Keuangan Daerah, Polisi Republik

Indonesia, dan PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Dalam proses pencatatan dan pembayaran pajak kendaraan bermotor menggunakan Sistem Administrasi Manunggal di bawah Satu Atap (SAMSAT) dalam pengeluaran STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), pembayaran Pajak, BBNKB (Bea Balik Nomor Kendaraan Bermotor) dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ), semuanya dilakukan dalam satu atap sehingga masyarakat mudah dalam memenuhi kewajibannya dalam membayar pajak kendaraan bermotor. Berikut Target dan Realisasi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi pada tabel 1.3.

Tabel 1.3
Target dan Realisasi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

| Tahun | Target (Rp) | (%) | Realisasi (Rp) | (%) |
|-------|------------------|-------|---------------------|-----------|
| 2011 | 183.531.000.000 | - | 396.544.939.977 | - |
| 2012 | 251.578.642.000 | 6.90 | 330.686.924.900 | (16.6) |
| 2013 | 294.578.642.000 | 8.77 | 301.258.119.575 | (8.90) |
| 2014 | 321.510.460.000 | 6.47 | 316.823.957.130 | 5.17 |
| 2015 | 270.301.438.650 | 1.05 | 334.524.600.000 | 5,81 |
| 2016 | 335.250.830.000 | 5.48 | 243.963.112.550 | (27.44) |
| 2017 | 354.667.552.000 | 22.74 | 329.507.745.800 | 35.43 |
| 2018 | 350.283.133.090 | 6.58 | 406.098.313.000 | 23.24 |
| 2019 | 373.159.789.745 | 3.10 | 374.030.159.175 | (7.90) |
| 2020 | 223.895.873.847 | 11.48 | 253.462.168.400 | (32.23) |

Sumber : Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi,2021

Ket : ()Penurunan

Data pada Tabel 1.3 menunjukkan bahwa target dari tahun 2011-2014 selalu meningkat, tetapi ditahun 2015 mengalami penurunan target sebesar Rp270.301.438.650. Merujuk pada data target dan realisasi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) tersebut jelas menunjukkan bahwa pemungutan pajak yang dilakukan oleh pemerintah Provinsi Jambi sudah berjalan dengan efektif. Sementara untuk realisasi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) mengalami fluktuasi sepanjang tahun 2014 sampai 2016. Merujuk pada data target dan realisasi penerimaan

BBNKB menunjukkan bahwa pemungutan pajak BBNKB belum efektif, dikarenakan tidak terpenuhinya target penerimaan BBNKB sepanjang tahun 2014 dan 2016.

Di sisi lain hal yang perlu diperhatikan di dalam pemungutan PKB dan BBN-KB adalah aspek efisiensi. Menurut (Septiani & Rani, 2020) efisiensi atau daya guna digunakan dengan menghitung perbandingan antara besarnya biaya yang digunakan untuk memungut pajak dan realisasi penerimaan pajak yang diterima oleh Badan Keuangan Daerah, yang dimaksud dengan biaya pemungutan pajak adalah pengeluaran operasional yang dikeluarkan oleh Badan Keuangan Daerah untuk merealisasikan penerimaan PKB dan BBN-KB.

Keterkaitan antara jumlah penduduk, jumlah kendaraan bermotor dan pendapatan perkapita menjadikan satu kesatuan yang saling mempengaruhi. Semakin besar potensi dan realisasi penerimaan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) maka akan semakin besar pula mempengaruhi jumlah pendapatan asli daerahnya. Untuk meningkatkan realisasi penerimaan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) yang selanjutnya dapat meningkatkan pendapatan asli daerah, pemerintah dapat mengatur upaya melalui kebijakannya sendiri sehingga dapat mengetahui faktor-faktor apa saja yang dapat meningkatkan potensi penerimaan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dan bagaimana kontribusinya terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Jambi.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan tersebut, maka peneliti tertarik ingin mengkaji secara mendalam persoalan ini yang dijadikan suatu karya tulis dalam bentuk skripsi berjudul ***“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi”***.

1.2 Identifikasi Masalah

Untuk memperjelas ruang lingkup masalah yang akan dibahas dan agar penelitian dilaksanakan dengan fokus, maka terdapat batasan masalah dalam penelitian ini. Fokus masalah dalam penelitian ini adalah 5 dari komponen pajak daerah yang diteliti penulis hanya mengambil 1 komponen pajak daerah yaitu pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).

Adapun alasan pembahasan yang spesifik ini karena komponen pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) merupakan penyumbang besar pajak daerah.

Adapun identifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Terjadi penurunan penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) selama periode tahun 2011-2020 terutama pada tahun 2014 dan 2016 serta mengalami kenaikan yang sangat tinggi pada tahun 2018.
2. Jumlah Pendapatan PDRB Perkapita di Provinsi Jambi mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ketahun selama periode 2011-2020.
3. Jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jambi mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun selama periode 2011-2020.

1.3 Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah diuraikan maka dapat dirumuskan masalah yang akan diteliti sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh Jumlah dan Jenis Kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan PDRB Perkapita secara Simultan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020?

2. Bagaimana pengaruh Jumlah dan Jenis Kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan PDRB Perkapita secara Parsial terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020?

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Jumlah dan Jenis kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan PDRB Perkapita secara Simultan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Jumlah dan Jenis kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan PDRB Perkapita secara Parsial terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang dapat diambil dari penelitian ini diantaranya sebagai berikut:

1. Manfaat Akademisi

Sebagai media tambahan informasi mahasiswa, dosen, dan peneliti, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam

rangka pengembangan ilmu pengetahuan.

2. Manfaat Praktisi

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi bagi pemerintah daerah, khususnya Provinsi Jambi sebagai sarana penelitian untuk mendorong peningkatan perekonomian daerah provinsi jambi.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka dan Metode

2.1.1 Keuangan Daerah

Keuangan Daerah adalah keseluruhan tatanan, perangkat, kelembagaan dan kebijakan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD). Kebijakan keuangan daerah sering di arahkan pada tercapainya sasaran pembangunan. Terciptanya perekonomian daerah yang mandiri sebagai usaha bersama asas kekeluargaan berdasarkan demokrasi ekonomi yang berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang dasar 1945 dengan meningkatkan kemakmuran yang merata.

Keuangan Daerah menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah dalam ketentuan umumnya adalah semua hak dan kewajiban daerah dalam rangka penyelenggaraan pemerintah daerah yang dapat dinilai dengan uang termasuk didalamnya segala bentuk kekayaan daerah tersebut dalam kerangka Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD). Untuk mengetahui apakah suatu daerah otonom itu mampu mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri, maka ada beberapa ukuran yang dapat dijadikan pedoman yaitu:

a) Kemampuan struktur organisasi

Struktur organisasi pemerintah daerah tersebut mampu menampung segala aktifitas dan tugas-tugas pemerintahan serta bertanggung jawab.

b) Kemampuan aparatur pemerintahan daerah

Aparatur pemerintah daerah mampu menjalankan tugasnya dalam

mengatur dan mengurus rumah tangga daerah, keahlian, moral disiplin dan kejujuran diharapkan saling menunjang tercapainya tujuan yang ditargetkan.

c) Kemampuan mendorong partisipasi masyarakat

Pemerintah daerah dituntut untuk mendorong peran serta masyarakat dalam kegiatan pencapaian tujuan yang telah ditargetkan, terutama kegiatan yang mengarah pada pembangunan.

d) Kemampuan keuangan daerah

Semua kegiatan untuk mencapai tujuan tersebut maka diperlukan biaya, dan biaya yang dibutuhkan tidaklah sedikit. Untuk itu diperhitungkan apakah daerah tersebut mampu atau tidak dalam mendukung semua kegiatan yang telah ditargetkan, sumber pendapatan asli daerah maupun pendapatan lainnya diusahakan seoptimal mungkin sehingga dapat mendukung proses pembangunan daerah.

Daerah diberikan hak untuk mendapatkan sumber keuangan antara lain berupa kepastian terjadinya pendanaan dari pemerintah sesuai dengan urusan pemerintah yang diserahkan, kewenangan yang memungut dan mendayagunakan pajak dan retribusi daerah dan hak untuk mendapatkan bagi hasil dari sumber daya nasional yang ada di daerah dan dana perimbangan lainnya, serta hak untuk mengelola kekayaan daerah dan mendapatkan sumber-sumber pembiayaan. Keuangan daerah harus dikelola secara tertib, taat pada peraturan perundang-undangan yang berlaku serta efisien transparan, dan bertanggung jawab dengan memperhatikan keadilan dan manfaat bagi masyarakat. Dalam menjamin terselenggaranya otonomi daerah yang baik maka diperlukan usaha-usaha untuk

meningkatkan kemampuan keuangan sendiri yakni dengan melakukan upaya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), baik dengan peningkatan penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sudah ada maupun dengan penggalian sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang baru. Sesuai dengan ketentuan yang ada serta memperhatikan kondisi dan potensi ekonomi pada masyarakat.

2.1.1.1 Pengelolaan Keuangan Daerah

Menurut (D.sambow, 2016) pengelolaan keuangan daerah merupakan: “Seluruh kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, penatausahaan, pelaporan, pertanggungjawaban dan pengawasan keuangan daerah.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 tahun 2005, pengelolaan keuangan daerah adalah semua hak dan kewajiban daerah dalam rangka penyelenggaraan pemerintah daerah yang dapat dinilai dengan uang termasuk didalamnya segala bentuk kekayaan yang berhubungan dengan hak dan kewajiban daerah tersebut, dalam kerangka Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD).

Menurut (Haryanto, 2017) dalam modul Analisis Keuangan Daerah, pada dasarnya pengelolaan keuangan daerah menyangkut tiga bidang analisis yang saling terkait satu dengan lainnya. Ketiga aspek tersebut meliputi:

1. Analisis Penerimaan yaitu analisis mengenai kemampuan penerimaan daerah dalam menggali sumber-sumber pendapatan yang potensial dan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk meningkatkan pendapatan tersebut.
2. Analisis Pengeluaran yaitu analisis mengenai seberapa besar biaya-biaya dari

suatu pelayanan publik dan faktor-faktor yang menyebabkan biaya-biaya tersebut meningkat.

3. Analisis Anggaran yaitu analisis mengenai hubungan antara pendapatan dan pengeluaran serta kecenderungan yang diproyeksikan untuk masa depan.

2.1.2 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)

Menurut peraturan daerah Provinsi Jambi No. 6 tahun 2011 pasal 1 poin ke 13, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) adalah pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan atau pemasukan ke badan usaha. Dan penguasaan kendaraan bermotor lebih dari 12 (dua belas) bulan.

2.1.2.1 Objek dan Subjek Pajak BBNKB

Di dalam Peraturan Daerah Provinsi Jambi No. 6 tahun 2011 Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dipungut pajak atas penyerahan kepemilikan kendaraan. Objek yang mempengaruhi pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) adalah penyerahan kepemilikan kendaraan bermotor, adapun pemasukan kendaraan bermotor itu berasal dari luar negeri atau dipakai secara tetap di Indonesia. Yang termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

- a. Kendaraan bermotor beroda beserta gandengannya, yang dioperasikan disemua jenis jalan darat dan kendaraan bermotor yang dioperasikan di air dengan ukuran isi kotor GT 5 (lima Gross Tonnage) sampai dengan GT 7 (tujuh Gross Tonnage).
- b. Kendaraan bermotor pribadi, angkutan umum, ambulans, pemadam kebakaran,

sosial keagamaan, lembaga sosial dan keagamaan, Pemerintah, TNI atau Polri, Pemerintah Daerah dan kendaraan lainnya.

- c. Kendaraan bermotor luar daerah yang digunakan lebih dari 3 bulan secara terus menerus.

Adapun penyerahan kendaraan bermotor yang dimaksud pemasukan kendaraan bermotor dari luar negeri untuk dipakai secara tetap di Indonesia, kecuali sebagai berikut:

- a. Untuk dipakai sendiri oleh orang pribadi yang bersangkutan
- b. Untuk diperdagangkan
- c. Untuk dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia, dan
- d. Digunakan untuk pameran penelitian contoh dan kegiatan olahraga bertaraf internasional

Pengecualian sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah Provinsi Jambi No. 6 tahun 2011 pada ayat (3) huruf c, tidak berlaku apabila selama 3 tahun berturut-turut tidak dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia. Dikecualikan dari pengertian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

- a. Kereta api
- b. Kendaraan bermotor yang semata-mata digunakan untuk keperluan pertahanan dan keamanan Negara
- c. Kendaraan bermotor yang dimiliki atau dikuasai kedutaan, konsulat, perwakilan Negara asing dan perwakilan lembaga-lembaga internasional yang memperoleh fasilitas pembebasan pajak dari pemerintah
- d. Kendaraan bermotor milik pelancong atau wisatawan dari luar daerah paling

lama 3 bulan berturut-turut

- e. Kendaraan bermotor baru yang berada di tangan pedagang atau dealer kendaraan yang disediakan untuk dijual

Mengenai sifat-sifat daripada objek Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) sendiri dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Kendaraan bermotor yang berada di daerah lebih dari 90 hari berturut-turut
Pemilik Kendaraan Bermotor tersebut wajib melaporkan kendaraan bermotornya kepada Gubernur (kantor samsat) di Provinsi Jambi
- b. 60 hari sejak tanggal fiskal antar daerah bagi kendaraan bermotor yang datang ke daerah
- c. Sejak terjadinya transaksi jual beli kendaraan sampai dengan tenggang waktu 30 hari

Sedangkan penguasaan kendaraan bermotor melebihi 12 bulan dianggap sebagai penyerahan. Penguasaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak termasuk penguasaan kendaraan bermotor karena perjanjian sewa beli.

2.1.2.2 Dasar Pengenaan Tarif dan Cara Perhitungan BBNKB

Berdasarkan peraturan daerah provinsi jambi No. 6 tahun 2011 Dasar pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) dihitung menurut harga pasaran umum yang disingkat HPU adalah harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data antara lain perusahaan pemegang merek dan asosiasi penjual kendaraan bermotor. Adapun tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) ditetapkan masing-masing sebagai berikut:

- a. Penyerahan pertama sebesar 10 %
- b. Penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 1 %

Khusus untuk kendaraan bermotor, alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum tarif pajak ditetapkan masing-masing sebagai berikut:

- a. Penyerahan pertama sebesar 0.75 %
- b. Penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 0.075 %

Besaran pokok pajak BBNKB yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif dan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam pasal 20 adalah:

- a. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) yang terutang dipungut di wilayah daerah tempat kendaraan bermotor didaftarkan
- b. Pembayaran Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dilakukan pada saat pendaftaran

2.1.2.3 Pendataan dan Penetapan Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jambi No. 6 tahun 2011, setiap wajib pajak, wajib mendaftarkan penyerahan kendaraan bermotor dalam jangka waktu paling lambat 30 hari kerja sejak saat menerima penyerahan kendaraan bermotor dengan menggunakan Surat Pendataan dan Pendaftaran Kendaraan Bermotor (SPPKB). Orang pribadi atau badan yang menyerahkan kendaraan bermotor wajib melaporkan kepada Gubernur atau Pejabat yang ditunjuk dalam jangka waktu 30 hari sejak penyerahan, yang dimaksud laporan tertulis sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (2) paling sedikit berisi:

- a. Nama dan alamat orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan
- b. Tanggal, bulan dan tahun penyerahan
- c. Lampiran foto copy surat tanda nomor kendaraan bermotor
- d. Khusus untuk kendaraan di air ditambahkan pas dan nomor pas kapal

Berdasarkan Surat Pendataan dan Pendaftaran Kendaraan Bermotor (SPPKB) sebagaimana yang dimaksud di atas berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jambi No. 6 tahun 2011 pasal 24 ayat (1), ditetapkannya Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dengan cara menerbitkan Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD) atau dokumen lain yang dipersamakan. Pajak terutang dihitung sejak diterbitkannya Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD). Setiap wajib pajak yang terlambat mendaftarkan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat (1) dikenakan sanksi administratif untuk setiap bulan keterlambatannya, yaitu sebesar:

- a. Nilai jual s/d 50.000.000 = Rp.250.000 (R.2)
- b. Nilai jual 51.000.000-300.000.000 = Rp.3.750.000 (R.4)
- c. Nilai jual 301.000.000-keatas = Rp.7.500.000 (R.4)

Setiap kendaraan bermotor yang mengalami perubahan bentuk atau penggantian mesin wajib melaporkan dengan mengisi Surat Pendataan dan Pendaftaran Kendaraan Bermotor (SPPKB) paling lambat 30 hari sejak perubahan bentuk atau penggantian mesin selesai dilaksanakan. Dalam usaha meningkatkan penerimaan pajak yang lebih besar, tergantung juga dari beberapa faktor yang menentukan antara lain:

- a. Perundang-undangan perpajakan
- b. Kesadaran wajib pajak

- c. Aparatur pajak
- d. Penggunaan pajak itu sendiri

2.1.2.4 Pengenaan Besaran Biaya Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Proses Bea Balik Nama Sepeda Motor ada dua macam yang dikenakan, yaitu biaya pajak dan biaya di luar pajak. Biaya pajak mencakup Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), PKB (Pajak Kendaraan Bermotor), SWDKLJJ (Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan), biaya administrasi STNK dan biaya administrasi TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor). Misalnya jika PKB yang tercantum di STNK sebesar Rp. 450.000,00 maka BBNKB adalah $\frac{2}{3} \times \text{PKB}$ (Rp. 450.000,00) = Rp. 300.000,00. Dengan SWDKLJJ motor sebesar Rp. 35.000,00 dan biaya administrasi STNK Rp. 50.000,00 maka total perkiraan biaya Pajak Balik Nama sekaligus perpanjangan STNK adalah sebesar Rp. 835.000,00 (diluar denda). Sementara biaya yang dikeluarkan diluar pajak yang tercantum di STNK antara lain pengesahan hasil cek fisik sebesar Rp. 30.000,00. Pendaftaran balik nama BPKB sebesar Rp. 80.000,00. Jadi total biaya diluar pajak sebesar Rp. 140.000,00.

Proses Balik Nama untuk Mobil juga serupa dengan Sepeda Motor, misalnya PKB yang tercantum di STNK sebesar Rp. 1.500.000,00 maka BBNKB adalah sebesar $\frac{2}{3} \times \text{PKB}$ (Rp. 1.500.000,00) = Rp. 1.000.000,00. Dengan SWDKLLJ Rp. 143.000,00 dan biaya administrasi STNK Rp. 75.000,00 maka total balik nama sekaligus perpanjangan STNK Rp. 1.000.000,00 x Rp. 1.500.000,00 x Rp. 143.000,00 x Rp. 75.000,00 = Rp. 2.718.000,00 (diluar denda). Sementara biaya yang dikeluarkan diluar biaya yang tercantum di STNK antara lain pengesahan hasil cek fisik sebesar Rp. 30.000,00, pendaftaran balik nama STNK

Rp. 30.000,00 dan pendaftaran balik nama BPKB sebesar Rp. 100.000,00. Jadi total biaya yang dikeluarkan diluar pajak berkisar Rp. 160.000,00

1.1.2.5 Hubungan BBNKB Dengan Penerimaan Daerah

Perpajakan merupakan sektor penerimaan Negara yang kondisinya dinamis sejalan dengan pertumbuhan ekonomi Negara tersebut. Peran sektor perpajakan ini semakin penting artinya dalam APBN setiap tahunnya. Pajak secara garis besar dibedakan menjadi dua jenis yakni pajak pusat dan pajak daerah. Pada penelitian ini penulis hanya akan membahas pajak daerah yakni pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). BBNKB sendiri merupakan pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat dari perjanjian dua pihak atau beberapa pihak atau keadaan karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan atau pemasukan ke dalam badan usaha.

2.2 Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam (perkakas atau alat untuk menggerakkan atau membuat sesuatu yang dijalankan dengan roda, digerakkan oleh tenaga manusia atau motor penggerak, menggunakan bahan bakar minyak atau tenaga alam). Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan.

Berdasarkan Pasal 1 ayat 14 Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Utara Nomor 1 Tahun 2011, pengertian kendaraan bermotor adalah kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energy tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor

yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.

2.3 Pendapatan PDRB Perkapita

Pendapatan perkapita menurut (Sukirno,1981:13) mengatakan bahwa pendapatan rata-rata penduduk suatu negara atau daerah pada suatu periode tertentu yang biasanya satu tahun. pendapatan perkapita dihitung berdasarkan pendapatan daerah dibagi dengan jumlah penduduk. Pendapatan perkapita sering digunakan sebagai ukuran kemakmuran dan tingkat pembangunan suatu negara maupun daerah.

Menurut Wahyu (2007) mengatakan bahwa pendapatan perkapita juga memiliki beberapa manfaat, diantaranya adalah sebagai indikator kesejahteraan negara, standar pertumbuhan kemakmuran negara, sebagai pedoman bagi pemerintah dalam membuat kebijakan ekonomi, dan pembandingan tingkat kemakmuran antarnegara. Berikut penjelasan tiap-tiap manfaat pendapatan perkapita adalah:

- a) Indikator kesejahteraan negara merupakan ukuran yang paling dapat diandalkan untuk melihat tingkat kesejahteraan suatu negara. Ini disebabkan karena pendapatan perkapita telah mencakup jumlah penduduk sehingga secara langsung dapat menunjukkan tingkat kemakmuran.
- b) Standar pertumbuhan kemakmuran negara. Pendapatan per kapita merupakan standar umum untuk membandingkan tingkat kemakmuran atau kesejahteraan suatu negara dari tahun ke tahun.

- c) Sebagai pedoman bagi pemerintah dalam membuat kebijakan ekonomi. Pendapatan per kapita dapat dijadikan sebagai pedoman bagi pemerintah dalam membuat kebijakan ekonomi karena pemerintah dapat memantau pertumbuhan ekonomi yang ada dalam masyarakat.
- d) Perbandingan tingkat kemakmuran antarnegara. Pendapatan per kapita juga umum digunakan sebagai perbandingan tingkat kemakmuran antara negara yang satu dengan yang lainnya. Dengan menetapkan standar per kapita, maka negara-negara di dunia dapat dikelompokkan ke dalam negara berpendapatan rendah, menengah, atau tinggi.

2.4 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

| No | Nama Penelitian, Tahun dan Publikasi | Judul Penelitian | Hasil Penelitian |
|----|---|---|--|
| 1 | Pontoh I.D. Jurnal Riset Akutansi dan Auditing Tahun 2018 | Analisis Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Provinsi Sulawesi Utara | -Menunjukkan bahwa kendaraan bermotor dan PDRB berpengaruh positif dan signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Provinsi Sulawesi Utara. – Inflasi berpengaruh negative dan tidak signifikan serta jumlah penduduk yang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. |
| No | Nama Penelitian, Tahun dan Publikasi | Judul Penelitian | Hasil Penelitian |

| | | | |
|---|--|---|---|
| 2 | Faisal Syaffrudin. Tesis Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik | Analisis Efektivitas dan Efisiensi Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik | Bahwa PKB dan BBNKB memberikan kontribusi yang paling besar bagi Pendapatan |
|---|--|---|---|



| | | | |
|---|---|--|---|
| | | Nama Kendaraan Bermotor dalam Upaya Peningkatan Pendapatan Daerah. | Asli Daerah (PAD). Dari hasil penelitian dan pembahasan mengenai tingkat analisis efisiensi PKB dan BBNKB dari 2003-2007 bahwa tingkat efisiensi PKB dan BBNKB dapat dikategorikan sangat efisien |
| 3 | Ni Nyoman Pande Ariasih dan I Made Suyana Utama. Tesis Fakultas Ekonomi Universitas Udayana Bali. | Pengaruh Jumlah Penduduk dan PDRB Perkapita Terhadap Penerimaan PKB dan BBNKB serta Kemandirian Keuangan Daerah Provinsi Bali Tahun 1991-2010. | <ul style="list-style-type: none"> -Penduduk dan PDRB Perkapita berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan PKB dan BBNKB -Jumlah Penduduk dan PDRB perkapita tidak berpengaruh langsung terhadap kemandirian keuangan daerah -Jumlah penduduk dan PDRB perkapita berpengaruh secara tidak langsung terhadap kemandirian keuangan daerah melalui penerimaan PKB dan BBNKB |
| 4 | Dewi dan Puspita Tahun 2009 | Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Bengkulu | Bahwa PDRB dan Jumlah Kendaraan berpengaruh signifikan positif terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, selain itu layanan Samsat keliling tidak berpengaruh terhadap penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di provinsi Bengkulu |

2.5 Kerangka Pemikiran

Pada penelitian ini digunakan kerangka pemikiran dimana penelitian yang berjudul Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi ditujukan untuk menganalisis perkembangan Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020, menganalisis besar kontribusi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020, menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020.

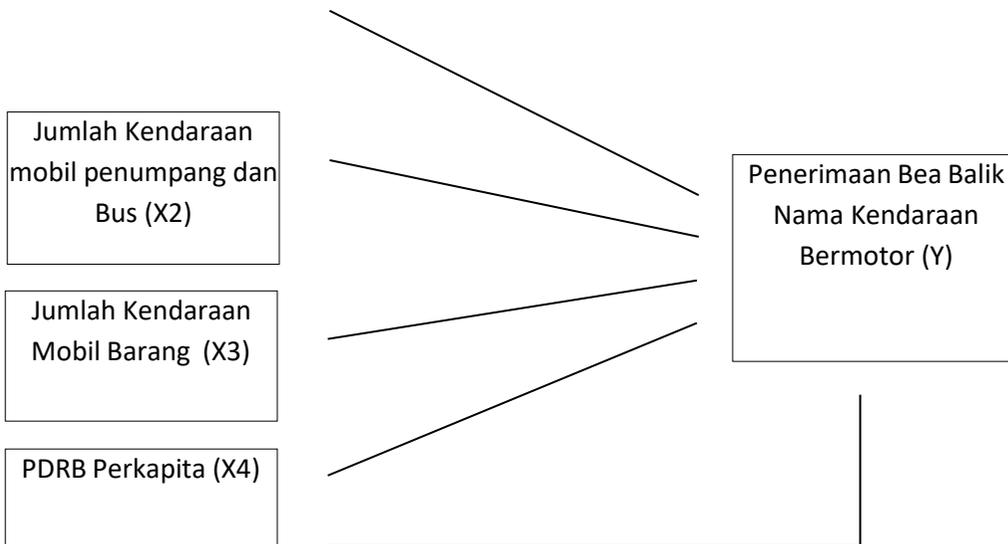
Dalam penelitian ini, terdapat 4 variabel independen yang ingin dilihat pengaruhnya terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi yaitu variabel Jumlah Kendaraan Bermotor (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan Pendapatan PDRB Perkapita.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya adalah metode analisis kuantitatif dengan analisis kontribusi, analisis perkembangan Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dan metode analisis regresi. Kerangka pemikiran tersebut dibuat secara skematis dan dilihat pada gambar 2.1 sebagai berikut:

Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran

| |
|--|
| Jumlah Kendaraan Roda Dua dan tiga (X1) |
|--|

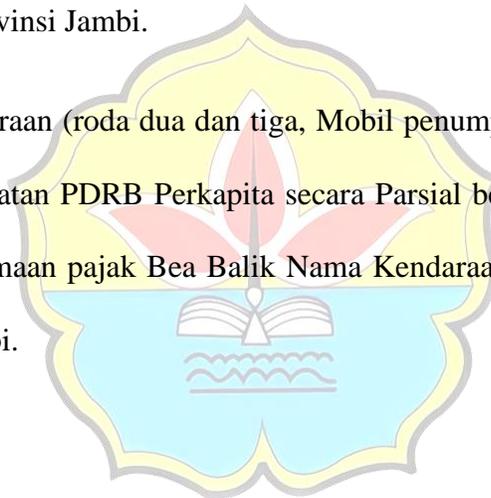


2.6 Hipotesis

Hipotesis merupakan dugaan awal yang masih bersifat sementara yang akan dibuktikan kebenarannya setelah data diperoleh. Dalam penelitian ini hipotesis yang diajukan untuk menjawab tujuan penelitian yang dinyatakan bahwa semua variabel berpengaruh terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Provinsi Jambi yang kemudian dapat dikemukakan sebagai berikut :

1 . Jumlah dan jenis kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan Pendapatan PDRB Perkapita secara Simultan berpengaruh signifikan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di provinsi Jambi.

2 . Jumlah dan jenis kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan Pendapatan PDRB Perkapita secara Parsial berpengaruh signifikan terhadap penerimaan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di provinsi Jambi.



2.7 Metode Penelitian

2.7.1 Jenis Data

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa data sekunder. Data sekunder merupakan data yang telah tersedia dalam berbagai bentuk ,biasanya sumber data ini lebih banyak sebagai data statistik atau data yang sudah diolah sedemikian rupa sehingga siap digunakan dalam statistik biasanya tersedia pada kantor-kantor pemerintahan, biro jasa data, perusahaan swasta atau badan lain yang berhubungan dengan penggunaan data.(Moehar, 2002:113).

Dalam penelitian ini jenis data yang digunakan adalah data sekunder berdasarkan kurun waktu 2011-2020 yang merupakan data berkala (*time series*) yang meliputi data :

1. Penerimaan Pajak Daerah dari Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dalam bentuk realisasi, target dan biaya
2. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya di Provinsi Jambi
3. Pendapatan PDRB Perkapita di Provinsi Jambi

2.7.2 Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, mengenai analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi, dikumpulkan dari publikasi dan informasi data serta laporan-laporan yang dilakukan oleh dinas dan instansi terkait. Untuk memperoleh landasan teori, studi sebelumnya dan kerangka pemikiran dilakukan studi ke perpustakaan berupa buku-buku literatur. Adapun sumber-sumber data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari sumber-sumber sebagai berikut:

1. Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jambi
2. Badan Keuangan Daerah (BAKEUDA) Provinsi Jambi
3. Dinas Unit Pelaksana Teknis Daerah Pendapatan Provinsi Jambi (SAMSAT)
4. Sumber-sumber lainnya

2.7.3 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif kuantitatif, yaitu suatu metode yang berfungsi untuk membuat gambaran keadaan yang sebenarnya yang di dukung

oleh fakta-fakta secara sistematis pada saat penelitian dilaksanakan dengan mengacu pada teori dan konsep yang ada dalam literatur yang ada kaitannya dengan masalah yang diteliti sehingga dapat menjawab permasalahan pada penelitian ini. Penelitian ini menggunakan model regresi linear berganda (*Multiple Linier Regression Method*). Model regresi linear berganda mempunyai sifat yang ideal dan dapat diunggulkan, yaitu secara teknis sangat kuat, mudah dalam perhitungan dan penarikan interpretasinya.

2.7.4 Alat Analisis Data

2.7.4.1 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis yang memiliki variabel bebas lebih dari satu disebut analisis regresi linier berganda. Teknik analisis data regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh signifikan dua atau lebih variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) (Mona et al., 2015). Bentuk umum dari model persamaan regresi linear berganda yang digunakan dalam penelitian ini adalah (Suyono, 2015) :

... (1)

Model ini kemudian di transformasikan ke dalam model ekonometrika sebagai berikut:

+++ + .. (2)

Dimana:

- Y = Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
- = Jumlah kendaraan bermotor roda dua dan tiga
- = Jumlah kendaraan mobil penumpang dan bus
- = Jumlah kendaraan mobil barang
- = Pendapatan PDRB perkapita
- = Konstanta
- $\beta \beta \beta_3 \beta$ = koefisien regresi
- ε = Epsilon (Variabel lain yang tidak masuk

dalam variabel)

Maka untuk menghasilkan persamaan variabel maka digunakan model Log pada persamaan tersebut :

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon$$

Dimana:

Log Y = Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
= Jumlah kendaraan bermotor roda dua dan tiga
= Jumlah kendaraan mobil penumpang dan bus
= Jumlah kendaraan mobil barang
= Pendapatan PDRB perkapita
= Konstanta

$\beta_0 \beta_1 \beta_2 \beta_3$ = koefisien regresi

ε = Epsilon (Variabel lain yang tidak masuk dalam variabel)

Apabila syarat untuk ditelitinya suatu model regresi telah terpenuhi semua, maka langkah selanjutnya untuk mengetahui diterima atau tidaknya hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini, maka langkah selanjutnya untuk mengetahui diterima atau tidaknya hipotesis yang diajukan yaitu dengan melakukan uji simultan (uji F) dan uji parsial (uji T).

2.7.4.2 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik ini menurut Ghazali (2011:107) bertujuan untuk menghasilkan penduga yang tidak bias jika memenuhi asumsi klasik, antara lain normalitas data, bebas multikolinieritas, bebas heterokedastisitas dan bebas autokorelasi. Adapun tahapan pengujian asumsi klasik menurut Ghazali (2011:107) ada empat tahap, yaitu uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heterokedastisitas dan uji autokorelasi.

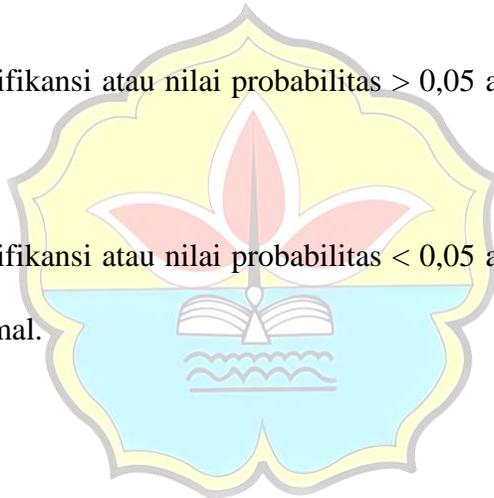
1. Uji Normalitas

Pada penelitian ini, uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen dan variabel independen mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Uji t dan uji F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal, jika asumsi ini dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil (Ghozali, 2011:107).

Pengujian ini menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji K-S sebagai berikut:

- Apabila nilai signifikansi atau nilai probabilitas $> 0,05$ atau 5% maka data terdistribusi normal

- Apabila nilai signifikansi atau nilai probabilitas $< 0,05$ atau 5% maka data tidak terdistribusi normal.



2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk mengetahui apakah hubungan diantara variabel bebas memiliki masalah multikolerasi (gejala multikolinieritas) atau tidak. Multikolinieritas adalah kolerasi yang sangat tinggi atau sangat rendah yang terjadi pada hubungan diantara variabel bebas (Sarjono dan Julianita 2013 :70).

Metode pengujian yang digunakan untuk mengetahui multikolinearitas adalah dengan melihat tolerance dan VIF (*Variance Inflation Factor*). Sebagai dasar acuannya

dapat disimpulkan :

- Batas *tolerance value* adalah 10% atau nilai VIF adalah 10.

- Jika nilai *tolerance* $> 0,1$ dan nilai VIF < 10 , maka dapat disimpulkan

bahwa tidak ada multikolinearitas antar variabel independen dalam model regresi.

- Jika nilai *tolerance* $< 0,1$ dan nilai VIF > 10 , maka dapat disimpulkan

bahwa ada multikolinearitas antar variabel independen dalam model regresi.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Jika *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka dinamakan homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas (Ghozali,2011:39).

Heteroskedastisitas terjadi dalam regresi apabila varians error untuk beberapa nilai X tidak konstan atau berubah-ubah. Pendektisian konstan atau tidaknya varians error konstan dapat dilakukan dengan menggambar grafik. Apabila garis yang membatasi sebaran titik-titik relatif paralel maka varians error dikatakan konstan.

Deteksi heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan metode scatter plot dengan memplotkan nilai ZPRED (nilai prediksi) dengan SRESID (nilai residualnya). Model yang baik didapatkan jika tidak terdapat pola tertentu pada grafik, seperti mengumpul di tengah, menyempit kemudian melebar atau sebaliknya melebar kemudian menyempit.

4. Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi dimaksudkan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi linear terdapat korelasi antar kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pada

periode (sebelumnya). Apabila terjadi korelasi muncul disebabkan adanya observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lain. Masalah ini timbul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari satu observasi yang lainnya. Hal ini sering ditemukan pada data runtut waktu atau *time series* karena pengganggu pada seseorang individu/kelompok cenderung mempengaruhi gangguan pada individu/kelompok yang sama pada periode berikutnya. Model regresi yang baik adalah regresi yang bebas dari autokorelasi. Untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi, maka dilakukan pengujian *Durrbin-Wation* (DW). Model dikatakan bebas dari autokorelasi jika nilai dw lebih besar dari nilai dw pada tabel. Menurut singgih santoso (2011;49) Kriteria Autokorelasi ada 2 yaitu :

- Bila nilai D-W dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif
- Bila nilai D-W di antara -2 sampai +2 berarti tidak ada autokorelasi.
- Bila nilai D-W diatas +2 berarti ada autokorelasi negatif.

2.7.4.3 Uji Hipotesis

Uji hipotesis merupakan prosedur yang berisi sekumpulan aturan yang menuju kepada suatu keputusan apakah akan menerima atau menolak hipotesis mengenai parameter yang telah dirumuskan sebelumnya (Budiyono, 2015:141). Hipotesis yang dirumuskan adalah hipotesis nol (*null hypothesis*) dan hipotesis alternatif (*alternative hypothesis*). Hipotesis nol adalah hipotesis yang menyatakan tidak adanya perbedaan atau tidak adanya korelasi (hubungan). Sebaliknya, hipotesis alternatif adalah hipotesis yang menyatakan adanya perbedaan atau adanya korelasi. Hipotesis nol dilambangkan dengan H_0 . Hipotesis alternatif dilambangkan dengan H_a . Penolakan Hipotesis nol mengakibatkan penerimaan hipotesis alternatif, dan sebaliknya penerimaan hipotesis nol mengakibatkan

penolakan hipotesis alternatif (Budiyono, 2015:143). Pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan Uji F dan Uji T, bertujuan untuk menguji signifikansi pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

1. Uji Simultan (Uji F)

Uji F dilakukan untuk mengetahui apakah semua variabel bebas berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat (Padilah & Adam, 2019). Hipotesis yang digunakan dalam uji F adalah:

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$ yaitu tidak ada pengaruh signifikan variabel jumlah

dan jenis kendaraan (roda dua dan tiga, mobil

penumpang dan bus, mobil barang) dan Pendapatan

PDRB

perkapita secara Simultan terhadap

Penerimaan Bea

Balik Nama Kendaraan

Bermotor(BBNKB).

$H_a : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq 0$ yaitu terdapat pengaruh signifikan variabel

jumlah dan jenis kendaraan (roda dua dan tiga, mobil

penumpang dan bus, mobil barang) dan Pendapatan

PDRB

perkapita secara Simultan terhadap

Penerimaan Bea

Balik Nama Kendaraan Bermotor

(BBNKB).

Kriteria Pengujian:

Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$, maka H_0 di terima dan H_a di tolak

$F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 di tolak dan H_a di terima

2. Uji Parsial (Uji t)

Uji t (*t-test*) Menurut Ghazali (2011:194) digunakan untuk menunjukkan pengaruh tiap variabel independen secara individu terhadap variabel dependen. Uji t adalah pengujian koefisien regresi masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Derajat signifikansi yang digunakan adalah 0,05. Hal ini dilakukan untuk menguji koefisien regresi secara parsial dari variabel independennya. Adapun hipotesis dilakukan sebagai berikut :

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$ yaitu Jumlah dan jenis kendaraan (roda dua dan tiga, mobil penumpang dan bus, mobil barang) dan

Pendapatan PDRB perkapita secara Parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap penerimaan BBNKB.

$H_a : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq 0$ yaitu Jumlah dan jenis kendaraan (roda dua dan tiga, mobil penumpang dan bus, mobil barang) dan

Pendapatan PDRB perkapita secara Parsial berpengaruh signifikan terhadap penerimaan BBNKB.

Kriteria Pengujian

Jika $t_{hit} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a di tolak

$t_{hit} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a di terima

2.7.4.4 Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara

nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Imam Ghozali, 2011: 97).

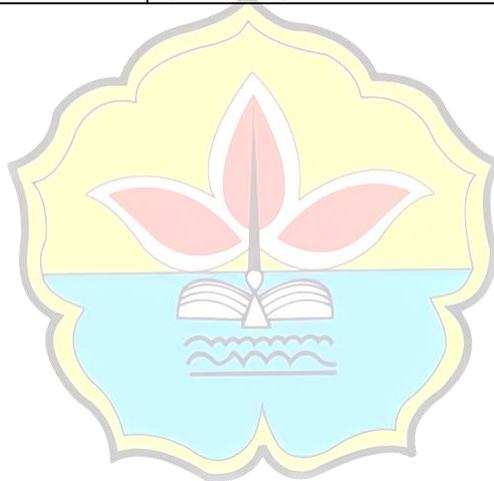
2.7.5 Operasional Variabel

Suatu atribut atau sifat atau nilai dari objek atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2015:38). Dalam penelitian ini yang menjadi operasional variabel diukur dari beberapa indikator sebagai berikut:

Tabel 2.2
Operasional Variabel

| No | Variabel | Defenisi | Satuan | Skala |
|----|--|---|--------|-------|
| 1 | Jumlah kendaraan bermotor roda dua dan tiga (X1) | Jumlah kendaraan bermotor roda dua dan tiga adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan tersebut, biasanya digunakan untuk angkutan orang atau barang di atas jalan raya selain kendaraan yang berjalan di atas rel. | Unit | Rasio |
| 2 | Jumlah kendaraan Mobil penumpang dan bus (X2) | Jumlah kendaraan Mobil penumpang dan bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk untuk sebanyak-banyaknya delapan orang, tidak termasuk tempat duduk untuk pengemudi, baik dilengkapi atau tidak dilengkapi bagasi. | Unit | Rasio |

| | | | | |
|---|---------------------------------------|--|--------|-------|
| 3 | Jumlah kendaraan Mobil Barang (X3) | Jumlah kendaraan mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang, selain mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan bermotor roda dua dan tiga. | Unit | Rasio |
| 4 | PDRB Perkapita (X4) | PDRB Perkapita adalah rata-rata penduduk yang didapat dari hasil bagi antara PDRB dengan populasi di suatu wilayah pada tahun tertentu. | Rupiah | Rasio |
| 5 | Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (Y) | Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah merupakan realisasi hasil akhir pendapatan yang diperoleh dari Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi. | Rupiah | Rasio |



BAB III

GAMBARAN UMUM PROVINSI JAMBI

3.1 Letak Geografis Provinsi Jambi

3.1.1 Keadaan Daerah

Secara geografis Provinsi Jambi terletak antara 00°45' sampai 20°45' lintang selatan dan antara 101°0' sampai 104°55' bujur timur dengan wilayah keseluruhan seluas 53.435,72 Km² dengan luas daratan 51.160,05 Km², dan luas perairan 3.274,95 Km². Batas-batas Provinsi Jambi :

1. Sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Riau dan Kepulauan Riau
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Cina Selatan
3. Sebelah Selatan berbatasan dengan Provinsi Sumatera Selatan
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat dan Bengkulu.

Provinsi Jambi memiliki 20 pulau dimana 3 diantaranya belum mempunyai nama. Provinsi Jambi memiliki 1 gunung berapi aktif yaitu Gunung Kerinci dengan tinggi sekitar 3.850 MDPL dan mempunyai 1 buah sungai terpanjang yaitu Sungai Batanghari yang panjang dari hulu hingga hilirnya sepanjang 3.322 Km.

Provinsi Jambi juga memiliki 1 buah danau besar di Kabupaten Kerinci seluas 6.000 Ha. Panjang garis pantai di Provinsi Jambi sepanjang 228,13 Km. Jumlah garis pantai ini merupakan yang terpendek dibanding Provinsi lain di Sumatera yang rata-rata diatas 500 Km atau bahkan ada yang mencapai 3.000 Km.

3.1.2 Administrasi Wilayah Provinsi Jambi

Luas Provinsi Jambi sebesar 51.160,05 KM², terbagi menjadi 9 kabupaten dan 2

kota. Meliputi Kabupaten Sarolangun (Ibu Kota Sarolangun), Kabupaten Kerinci (Ibu Kota Siulak), Kabupaten Merangin (Ibu Kota Bangko), Kabupaten Tebo (Ibu Kota Muaro Tebo), Kabupaten Batanghari (Ibu Kota Muaro Bulian), Kabupaten Bungo (Ibu Kota Muaro Bungo), Kabupaten Muaro Jambi (Ibu Kota Sengeti), Kabupaten Tanjung Jabung Barat (Ibu Kota Kuala Tungkal), Kabupaten Tanjung Jabung Timur (Ibu Kota Muara Sabak), Kota Jambi (Ibu Kota Provinsi Jambi) dan Kota Sungai Penuh (Ibu Kota Sungai Penuh). Adapun gambaran kondisi geografis Provinsi Jambi dan Kabupaten/Kota setelah pemekaran yaitu :

Tabel 3.1
Luas dan Persentase Kabupaten / Kota di Provinsi Jambi Tahun 2021

| No | Kabupaten / Kota | Ibu Kota | Luas (Km²) | % |
|-----------|-------------------------|-----------------|--------------------------------|----------|
| 1 | Kerinci | Siulak | 3.808 | 6,69 |
| 2 | Merangin | Bangko | 7.679 | 15,31 |
| 3 | Sarolangun | Sarolangun | 6.148 | 12,33 |
| 4 | Batanghari | Muaro Bulian | 5.804 | 11,57 |
| 5 | Muaro Jambi | Sengeti | 5.326 | 10,62 |
| 6 | Tanjung Jabung Timur | Muaro Sabak | 5.445 | 10,85 |
| 7 | Tanjung Jabung Barat | Kuala Tungkal | 4.649 | 9,27 |
| 8 | Tebo | Muaro Tebo | 6.461 | 12,88 |
| 9 | Bungo | Muaro Bungo | 4.659 | 9,29 |
| 10 | Kota Jambi | Kota Baru | 205,43 | 0,41 |
| 11 | Kota Sungai Penuh | Sungai Penuh | 391.5 | 0,78 |

Sumber: BPS Provinsi Jambi, 2021

Berdasarkan tabel 3.1 Luas Wilayah terbesar di Provinsi Jambi berada di Kabupaten Merangin sebesar 7.679 KM² atau sebesar 15,31% dari total luas wilayah Provinsi Jambi,

di ikuti oleh Kabupaten Tebo dan Kabupaten Sarolangun masing-masing sebesar 6.461 KM² dan 6.184 KM², luas wilayah terkecil di Provinsi Jambi berada di kota Jambi sebesar 205,43 KM² atau sebesar 0,41% dari total luas wilayah Provinsi Jambi, di ikuti oleh Kota Sungai Penuh yaitu sebesar 391,5 KM² atau sebesar 0,78% dari total luas wilayah Provinsi Jambi.

3.2 Potensi Ekonomi Provinsi Jambi

1. Minyak Bumi

Cadangan minyak bumi Provinsi Jambi sebesar 1.270,96 juta m³. Cadangan minyak bumi antara lain terdapat di Kabupaten Tanjung Jabung Timur, struktur Kenali Asam, Kecamatan Jambi Luar Kota, dan Kabupaten Batanghari.

2. Gas Bumi

Cadangan gas bumi Provinsi Jambi sebesar 3.572,44 milyar m³. Cadangan tersebut sebagian besar terdapat di struktur Muara Bulian, Kecamatan Muara Bulian, Kabupaten Muara Jambi dengan jumlah cadangan 2.185,73 milyar m³.

3. Batubara

Cadangan batubara Provinsi Jambi sebesar 18 juta ton, yang merupakan batubara kelas kalori sedang yang cocok digunakan sebagai pembangkit tenaga listrik. Cadangan terbesar di jumpai di Kabupaten Bungo.

4. Perkebunan

Komoditas perkebunan yang sangat dominan adalah karet dan kelapa sawit. Hampir seluruh bagian wilayah di Provinsi Jambi terdapat perkebunan karet dan kelapa sawit. Selain itu, *cassiavera* (kulit kayu manis) juga banyak di budidayakan terutama

di daerah Kerinci.

3.3 Penduduk Provinsi Jambi

Dinamika penambahan penduduk merupakan keadaan yang terjadi di setiap daerah. Tujuan pembangunan ekonomi adalah meningkat standar dan kualitas hidup. Bertambahnya jumlah penduduk disuatu wilayah tentu saja harus di ikuti dengan segala sesuatu yang berhubungan dengan masalah-masalah kependudukan seperti masalah sosial, ekonomi dan lingkungan. Karena pertumbuhan penduduk yang kurang terkendali dapat mengakibatkan tidak tercapainya tujuan dari pembangunan ekonomi yaitu kesejahteraan rakyat serta menekan angka kemiskinan.

Dalam pembangunan ekonomi, penduduk merupakan salah satu faktor yang sangat penting, sebab penduduk merupakan tenaga kerja yang potensial untuk pembangunan, apabila digunakan semaksimal mungkin. Jumlah penduduk yang cukup besar dari satu sisi dapat dijadikan modal dasar pembangunan. Banyaknya jumlah penduduk di Provinsi Jambi bukan hanya disebabkan tingginya kelahiran, tetapi juga migrasi dari luar Provinsi Jambi dan sebagian datang dari Pulau Jawa. Untuk mengetahui pertumbuhan jumlah penduduk di Provinsi Jambi dapat dilihat tabel 3.2 berikut ini :

Tabel 3.2
Jumlah Penduduk Provinsi Jambi Menurut Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020

| Wilayah | Jumlah Penduduk | | | | |
|----------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Provinsi Jambi | 3.458.926 | 3.515.017 | 3.570.272 | 3.624.579 | 3.677.894 |
| Kerinci | 235.802 | 236.782 | 237.791 | 238.682 | 239.606 |
| Merangin | 372.205 | 377.905 | 383.480 | 388.928 | 394.174 |
| Sarolangun | 284.201 | 290.231 | 295.985 | 301.908 | 307.585 |

| | | | | | |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Batanghari | 263.896 | 266.971 | 269.966 | 272.879 | 275.504 |
| Muaro Jambi | 410.337 | 421.179 | 432.305 | 443.364 | 454.524 |
| Tanjung Jabung Timur | 215.316 | 216.777 | 218.413 | 219.985 | 221.619 |
| Tanjung Jabung Barat | 316.811 | 322.527 | 328.343 | 333.932 | 339.286 |
| Tebo | 337.022 | 343.003 | 348.760 | 354.485 | 360.193 |
| Bungo | 351.878 | 359.590 | 367.182 | 374.770 | 382.311 |
| Kota Jambi | 583.487 | 591.134 | 598.103 | 604.736 | 611.353 |
| Kota Sungai Penuh | 87.971 | 88.918 | 89.944 | 90.910 | 91.739 |

Sumber: BPS Provinsi Jambi, 2021

Berdasarkan tabel 3.2 terlihat bahwa jumlah penduduk Provinsi Jambi tahun 2016 sebesar 3.458.926 jiwa dan pada tahun 2020 penduduk Provinsi Jambi meningkat sebesar 3.677.894 Jiwa. Hal ini disebabkan banyaknya angka kelahiran dan migrasi menjadi penyebab bertambah jumlah penduduk di Provinsi Jambi. Jumlah penduduk tertinggi terdapat pada Kota Jambi pada tahun 2016 dan 2020. Pada tahun 2016 penduduk Kota Jambi sebesar 583.487 Jiwa dan pada tahun 2020 penduduk Kota Jambi sebesar 611.353 Jiwa. Kota Sungai Penuh memiliki jumlah penduduk terendah pada tahun 2016 sebesar 87.971 Jiwa dan pada tahun 2020 sebesar 91.739 Jiwa.

3.4 Struktur Ekonomi Menurut Lapangan Usaha Provinsi Jambi

Struktur ekonomi suatu daerah dapat diketahui dengan melihat komposisi PDRB nya. Dari komposisi ini dapat dilihat bagaimana peran atau kontribusi masing-masing sektor dalam pembentukan total PDRB daerah. Semakin besar peran suatu sektor terhadap total PDRB, semakin besar pula pengaruh sektor tersebut terhadap perkembangan perekonomian daerah yang bersangkutan.

Peningkatan pertumbuhan ekonomi yang terus menerus menggambarkan terjadinya peningkatan kegiatan ekonomi, hingga dampaknya akan meningkatkan pendapatan nasional

dan meningkatkan taraf kemakmuran masyarakat, pertumbuhan tersebut merupakan laju pertumbuhan yang dibentuk dari berbagai macam sektor ekonomi secara tidak langsung menggambarkan keadaan perubahan ekonomi yang terjadi.

Kemampuan dari semua lapangan usaha merupakan faktor penggerak roda perekonomian suatu daerah dimana kemampuan ini menjadi cerminan potensi sumber daya yang ada optimalisasi potensi sumber daya menjadi target dan sasaran bagi suatu daerah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi disetiap daerah. Dibawah ini ditampilkan struktur ekonomi menurut lapangan usaha di Provinsi Jambi pada tahun 2016-2020.

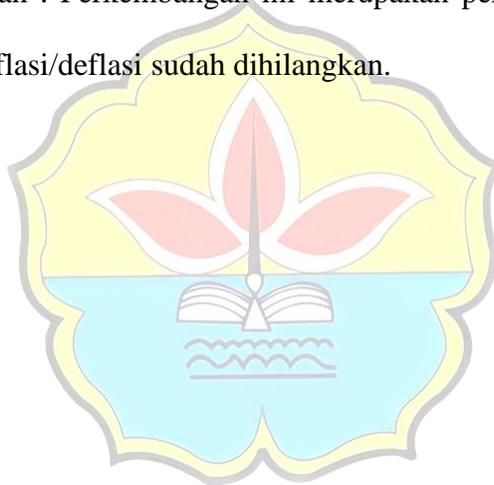
Tabel 3.3
Struktur Ekonomi Menurut Lapangan Usaha di Provinsi Jambi Tahun 2016-2020

| Sektor PDRB | PDRB Menurut Lapangan Usaha (%) | | | | |
|--|---------------------------------|-------|-------|-------|--------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan | 7,74 | 0,50 | -0,55 | 1,54 | 3,72 |
| B. Pertambangan dan Penggalian | -3,04 | 14,09 | 15,38 | -7,17 | -35,63 |
| C. Industri Pengolahan | 1,27 | 7,57 | 2,19 | 0,57 | 3,58 |
| D. Pengadaan Listrik dan Gas | 16,87 | 13,76 | 4,10 | 3,29 | 0,62 |
| E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang | 5,57 | 4,00 | 2,39 | 3,27 | 0,55 |
| F. Konstruksi | 4,03 | 2,03 | 5,21 | 2,41 | 0,94 |
| G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor | 13,45 | 6,14 | 4,66 | 1,63 | 2,67 |
| H. Transportasi dan Pergudangan | 4,35 | 2,10 | 1,87 | 1,38 | -6,45 |
| I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum | 6,85 | 5,31 | 1,47 | 0,82 | -0,35 |
| J. Informasi dan Komunikasi | 10,87 | 7,16 | 3,04 | 1,30 | -0,58 |
| K. Jasa Keuangan dan Asuransi | 6,20 | 3,15 | 3,53 | 2,41 | -0,06 |
| L. Real Estate | 8,52 | 3,32 | 3,35 | 2,55 | 1,13 |

| | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|
| M.N. Jasa Perusahaan | 9,01 | 6,17 | 3,55 | 2,99 | 2,83 |
| O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib | 3,73 | 3,24 | 6,85 | 3,85 | 3,92 |
| P. Jasa Pendidikan | 6,06 | 6,02 | 5,31 | 2,80 | 0,91 |
| Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial | 6,17 | 4,90 | 5,17 | 3,26 | 2,07 |
| R.S.T.U. Jasa lainnya | 4,74 | 5,19 | 3,39 | 0,72 | 1,61 |

Sumber: BPS Provinsi Jambi, 2021

Berdasarkan tabel 3.3 menunjukkan bahwa struktur ekonomi Provinsi Jambi Tahun 2016 - 2020 laju pertumbuhan ekonomi berdasarkan lapangan usaha terlihat bahwa pertumbuhan ekonomi bersifat fluktuatif setiap kategorinya. Dari Tahun 2016-2020 setiap sektor mengalami perubahan . Perkembangan ini merupakan pertumbuhan perekonomian secara riil dimana faktor inflasi/deflasi sudah dihilangkan.



BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Perkembangan Variabel Independent

4.1.1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Roda dua dan Tiga di Provinsi Jambi

Kendaraan roda dua dan tiga adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan tersebut, biasanya digunakan untuk angkutan orang diatas jalan raya. Kendaraan bermotor roda dua dan tiga yang dicatat adalah semua kendaraan roda dua dan tiga yang dikumpulkan berdasarkan metode pendaftaran yang didapat dari kantor Kepolisian. Adapun data jumlah kendaraan roda dua dan tiga tahun 2011-2020 di Provinsi Jambi bisa dilihat pada tabel 4.1 antara lain sebagai berikut :

Tabel 4.1
Perkembangan Jumlah Kendaraan Roda Dua dan Tiga Di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

| Tahun | Kendaraan Roda Dua dan Tiga (Unit) | Perkembangan (%) |
|-----------|------------------------------------|------------------|
| 2011 | 1.256.279 | - |
| 2012 | 1.363.941 | 8,6 |
| 2013 | 1.451.440 | 6,4 |
| 2014 | 1.559.251 | 7,4 |
| 2015 | 1.638.678 | 5,1 |
| 2016 | 1.710.816 | 4,4 |
| 2017 | 1.816.454 | 6,2 |
| 2018 | 1.939.289 | 6,8 |
| 2019 | 2.040.916 | 5,2 |
| 2020 | 2.106.850 | 3,2 |
| Rata-rata | | 5,9 |

Sumber : Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi, 2020

Jumlah kendaraan roda dua dan tiga yang semakin meningkat akan memberikan dampak terhadap meningkatnya penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di

Provinsi Jambi. Peningkatan jumlah kendaraan roda dua dan tiga ini dapat di sebabkan oleh beberapa hal, seperti semakin mudahnya proses pembelian kredit kendaraan roda dua dan tiga serta akan adanya kebutuhan masyarakat untuk transportasi.

Berdasarkan Tabel 4.1 di atas terlihat bahwa dari tahun 2011-2020 yang memiliki jumlah tertinggi terjadi pada tahun 2020 dengan jumlah 2.106.850 unit, sedangkan jumlah yang terendah terjadi pada tahun 2011 dengan jumlah 1.256.279 unit, akan tetapi dari tahun ketahun mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Berdasarkan data yang dihimpun dari Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi mulai tahun 2011 jumlah kendaraan roda dua dan tiga sejumlah 1.256.279 unit kendaraan, pada tahun 2015 meningkat menjadi sejumlah 1.638.678 unit dan meningkat lagi pada tahun 2020 menjadi 2.106.850 unit kendaraan. Kalau dirata-ratakan setiap tahunnya jumlah kendaraan meningkat setiap tahunnya sebanyak 100 ribuan unit kendaraan. Rata-rata peningkatan jumlah unit kendaraan roda dua dan tiga selama tahun 2011-2020 sebesar 5,9 persen. Banyaknya kendaraan roda dua dan tiga disebabkan kebutuhan masyarakat sebagai alat transportasi yang mudah dan pekerja ojek online di Provinsi Jambi. Bertambahnya penduduk di Provinsi Jambi setiap tahun juga menjadi salah satu penyebab semakin banyaknya kendaraan roda dua dan tiga di Provinsi Jambi. Peningkatan penduduk ini sejalan dengan peningkatan jumlah kendaraan roda dua dan tiga yang mana bisa dikatakan setiap rumah tangga setidaknya memiliki 1 (satu) kendaraan bermotor roda dua maupun tiga.

4.1.2 Perkembangan Jumlah Mobil Penumpang dan Bus di Provinsi Jambi

Kendaraan Jumlah Mobil penumpang dan bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dua sampai delapan tempat duduk tidak termasuk tempat duduk

pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengakutan bagasi. Adapun data perkembangan jumlah kendaraan Mobil penumpang dan Bus tahun 2011-2020 di Provinsi Jambi bisa dilihat pada tabel 4.2 antara lain sebagai berikut :

Tabel 4.2
Perkembangan Jumlah Mobil Penumpang dan Bus Di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

| Tahun | Mobil Penumpang dan Bus (Unit) | Perkembangan (%) |
|-----------|--------------------------------|------------------|
| 2011 | 108.537 | - |
| 2012 | 118.738 | 9,4 |
| 2013 | 128.363 | 8,1 |
| 2014 | 137.980 | 7,4 |
| 2015 | 145.755 | 5,6 |
| 2016 | 154.655 | 6,1 |
| 2017 | 164.102 | 6,2 |
| 2018 | 174.472 | 6,4 |
| 2019 | 183.498 | 5,1 |
| 2020 | 188.841 | 2,9 |
| Rata-rata | | 6,3% |

Sumber : Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi, 2020

Berdasarkan tabel 4.2 diatas dapat dilihat bahwa perkembangan Mobil penumpang dan bus mengalami peningkatan dari tahun 2011-2020. Pada tahun 2011 sampai dengan 2019 hampir rata-rata bertambah 10.000 unit setiap tahunnya. Pada tahun 2020 terjadi penurunan dengan rata-rata 2,9 persen . Provinsi Jambi pada saat ini telah memiliki prasarana transportasi yang cukup memadai. Prasarana transportasi yang memadai akan sangat berpengaruh terhadap kuantitas dan kualitas pergerakan masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Seiring dengan pesatnya transportasi dan kebutuhan akan angkutan umum menjadikan populasi kendaraan di Provinsi Jambi semakin meningkat. Bagi warga Provinsi Jambi angkutan umum merupakan sarana transportasi yang dibutuhkan oleh masyarakat. Pemerintah sebagai aktor dari pemberi layanan seharusnya mampu memenuhi apa saja yang menjadi kebutuhan-kebutuhan warga masyarakatnya.

4.1.3 Perkembangan Jumlah Mobil Barang di Provinsi Jambi

Kendaraan jumlah mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam roda dua dan tiga, mobil penumpang dan mobil bus. Adapun data perkembangan jumlah kendaraan Mobil barang tahun 2011-2020 di Provinsi Jambi bisa dilihat pada tabel 4.3 antara lain sebagai berikut :

Tabel 4.3
Perkembangan Jumlah Mobil Barang Di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

| Tahun | Mobil Barang (Unit) | Perkembangan (%) |
|-----------|---------------------|------------------|
| 2011 | 69.463 | - |
| 2012 | 78.038 | 12,3 |
| 2013 | 83.917 | 7,5 |
| 2014 | 89.327 | 6,4 |
| 2015 | 93.562 | 4,7 |
| 2016 | 95.847 | 2,4 |
| 2017 | 99.604 | 3,9 |
| 2018 | 104.940 | 5,4 |
| 2019 | 109.197 | 4,1 |
| 2020 | 111.208 | 1,8 |
| Rata-rata | | 5,4 |

Sumber : Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi, 2020

Dapat kita lihat dari tabel diatas pada tahun 2012 jumlah mobil barang di Provinsi Jambi sebesar 78.038 unit dan mengalami perkembangan pada tahun 2013 sebesar 83.917 unit dengan rata-rata peningkatan sebesar 7,5 persen. Dari tahun 2013 hingga tahun 2020 hampir setiap tahun bertambah 4000 unit untuk mobil barang. Hal ini disebabkan karena kondisi struktur ekonomi lapangan usaha di Provinsi Jambi meningkat setiap tahunnya terutama dalam sektor Pertanian, penyediaan akomodasi dan makan minum dan dalam

sektor jasa perusahaan. Untuk total rata-rata perkembangan jumlah mobil barang di Provinsi Jambi adalah sebesar 5,4 persen.

4.1.4 Perkembangan Pendapatan PDRB Perkapita di Provinsi Jambi

Pendapatan Perkapita Provinsi Jambi diperoleh dari PDRB perkapita atas harga konstan selama satu tahun dibagi dengan jumlah penduduk selama satu tahun. Perkembangan pendapatan PDRB perkapita selalu mengalami peningkatan yaitu sebesar Rp. 32.682.040,56 di tahun 2011 meningkat menjadi Rp. 58.285.000,73 di tahun 2020. Adapun data perkembangan Pendapatan PDRB Perkapita di Provinsi Jambi tahun 2011-2020 bisa dilihat pada tabel 4.4 antara lain sebagai berikut :

Tabel 4.4
Perkembangan Pendapatan PDRB Perkapita Di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

| Tahun | PDRB Perkapita/TH (Rp) | Perkembangan (%) |
|-----------|------------------------|------------------|
| 2011 | 32.682.040,56 | - |
| 2012 | 35.657.569,55 | 9,1 |
| 2013 | 39.553.643,25 | 10,9 |
| 2014 | 43.300.000,30 | 9,4 |
| 2015 | 45.580.000,04 | 5,2 |
| 2016 | 49.494.000,98 | 8,5 |
| 2017 | 53.993.000,40 | 9,2 |
| 2018 | 58.224.000,89 | 7,8 |
| 2019 | 60.828.000,86 | 4,4 |
| 2020 | 58.285.000,73 | (4,1) |
| Rata-rata | | 6,2 |

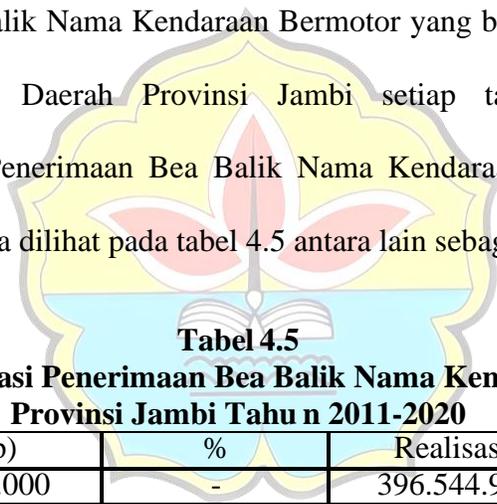
Sumber : Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi, 2020

Dari tabel 4.4 diatas dapat dilihat bahwa rata-rata perkembangan pendapatan perkapita di Provinsi Jambi yang paling meningkat adalah ditahun 2013 dan tahun 2014 yaitu sebesar Rp. 39.553.643,25 pada tahun 2013 atau meningkat sebesar 10,9 persen dan ditahun 2014 meningkat sebesar Rp. 43.300.000,30 atau meningkat sebesar 9,4 persen, hal ini disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi yang meningkat dan pada gilirannya akan

meningkatkan PDRB. Sedangkan untuk pendapatan perkapita yang mengalami peningkatan terendah terjadi ditahun 2020 yaitu sebesar Rp. 58.285.000,73 atau sebesar -4,1 persen. Hal ini disebabkan karena kenaikan harga barang dan jasa secara umum dimana barang dan jasa tersebut merupakan kebutuhan pokok masyarakat atau turunnya daya jual mata uang (kurs nilai Rupiah) pada tahun tersebut. Untuk total rata-rata perkembangan pendapatan PDRB perkapita di Provinsi Jambi adalah sebesar 6,2 persen.

4.1.5 Perkembangan Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

Realisasi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) adalah jumlah Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang berhasil dikumpulkan oleh Dinas Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi setiap tahunnya. Adapun data perkembangan Realisasi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Provinsi Jambi tahun 2011-2020 bisa dilihat pada tabel 4.5 antara lain sebagai berikut :



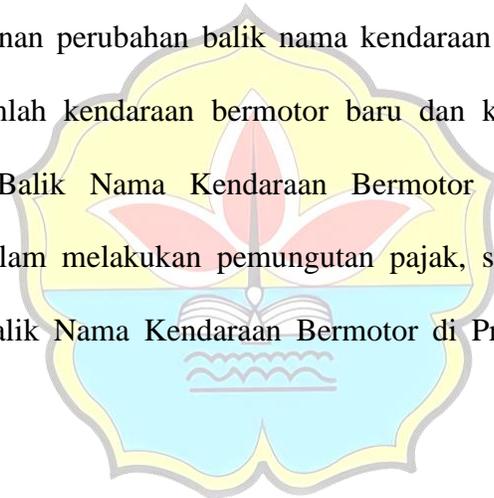
Tabel 4.5
Perkembangan Realisasi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jambi Tahun 2011-2020

| Tahun | Target (Rp) | % | Realisasi (Rp) | % |
|-------|-----------------|------|-----------------|-----------|
| 2011 | 183.531.000.000 | - | 396.544.939.977 | - |
| 2012 | 251.578.642.000 | 37 | 330.686.924.900 | (16.6) |
| 2013 | 294.578.642.000 | 17 | 301.258.119.575 | (8.90) |
| 2014 | 321.510.460.000 | 9 | 316.823.957.130 | 5.17 |
| 2015 | 270.301.438.650 | (16) | 334.524.600.000 | 5,81 |
| 2016 | 335.250.830.000 | 24 | 243.963.112.550 | (27.44) |
| 2017 | 354.667.552.000 | 6 | 329.507.745.800 | 35.43 |
| 2018 | 350.283.133.090 | (1) | 406.098.313.000 | 23.24 |
| 2019 | 373.159.789.745 | 7 | 374.030.159.175 | (7.90) |
| 2020 | 223.895.873.847 | (40) | 253.462.168.400 | (32.23) |

Sumber : Badan Keuangan Daerah Provinsi Jambi, 2020

Dari tabel 4.5 diatas terlihat bahwa selama tahun 2011 sampai 2020 realisasi Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor cukup berfluktuatif. Dimana pencapaian target selama

tahun 2011 sampai 2020 tersebut merupakan realisasi tertinggi dibandingkan dengan jenis pajak lain yang ada di Provinsi Jambi. Namun pada tahun 2014, 2016 dan 2017 realisasi pajak tidak mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun realisasi tertinggi terjadi pada tahun 2011 yaitu sebesar Rp. 396.544.939.977,00, kenaikan ini disebabkan dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor baik dari dalam maupun luar daerah untuk mengurus pajak BBNKB dan di dukung dengan rutinnya petugas dalam melakukan operasi razia kendaraan bermotor serta adanya pemutihan pajak bagi kendaraan bermotor yang masih menunggak pajak demi mengoptimalkan penerimaan pajak. Pada tahun 2016 juga mengalami penurunan yaitu sebesar Rp. 243.963.112.550,00, Hal ini disebabkan karena jumlah transaksi atau layanan perubahan balik nama kendaraan bermotor kurang sejalan dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor baru dan karena adanya tunggakan pembayaran pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) serta kurang optimalnya pemerintah dalam melakukan pemungutan pajak, sedangkan di tahun-tahun lainnya penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Provinsi Jambi mengalami peningkatan.



4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Uji Asumsi Klasik

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan program SPSS terhadap persamaan regresi berganda didapat hasil seperti didalam tabel 4.6 Sebagai berikut:

Tabel 4.6
Hasil Persamaan Regresi Linier Berganda
Coefficients

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. | |
|-------|-------------------------------------|------------|---------------------------|---------|--------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | | |
| 1 | (Constant) | -74822.189 | 19998.060 | | -3.741 | .013 |
| | jumlah roda dua dan tiga (X1) | 47.283 | 10.654 | 27.864 | 4.438 | .007 |
| | jumlah mobil penumpang dan Bus (X2) | -58.315 | 13.612 | -37.015 | -4.284 | .008 |
| | jumlah mobil barang (X3) | 1.665 | 3.261 | .854 | .511 | .631 |
| | jumlah PDRB (X4) | 11.133 | 2.814 | 8.231 | 3.957 | .011 |

a. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

Sumber : Output SPSS data diolah

Untuk mengetahui apakah persamaan regresi tersebut memenuhi Asumsi Klasik. Maka dilakukan Uji Normalitas, Uji Multikolinearitas, Uji Heteroskedastisitas dan Uji Autokorelasi,

a. Uji Normalitas

Uji Normalitas adalah uji yang digunakan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal atau tidak. Uji t dan Uji F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Apabila asumsi ini dilanggar maka uji asumsi statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel yang kecil.

Untuk mengetahui normalitas adalah dengan menggunakan metode analisis grafik, baik dengan melihat grafik secara histogram ataupun dengan melihat secara *Normal Probability Plot* dan dengan menggunakan *one-sample kolmogorov-smirnov* dengan nilai signifikan 0.05. Bila berdistribusi normal data tersebut bernilai >0.50 maka H_0 diterima, jika data tersebut tidak berdistribusi normal bernilai <0.05 maka H_0 ditolak. Normalitas

data dapat dilihat dari penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal pada grafik Normal P-Plot atau dengan melihat histogram dari residualnya. Uji normalitas dengan grafik Normal P-Plot akan membentuk satu garis lurus diagonal, kemudian plotting data akan dibandingkan dengan garis diagonal. Jika distribusi normal maka garis yang menggambarkan data sesungguhnya akan mengikuti garis diagonalnya.

Tabel 4.7
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

| | | Unstandardized Residual |
|----------------------------------|----------------|-------------------------|
| N | | 10 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | .0000000 |
| | Std. Deviation | 52.00925812 |
| Most Extreme Differences | Absolute | .152 |
| | Positive | .138 |
| | Negative | -.152 |
| Kolmogorov-Smirnov Z | | .480 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | .975 |

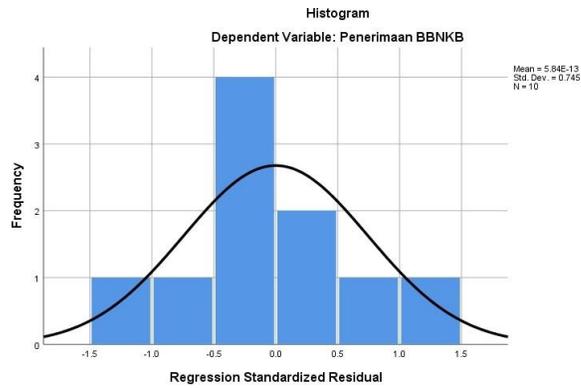
a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber : Output SPSS data diolah

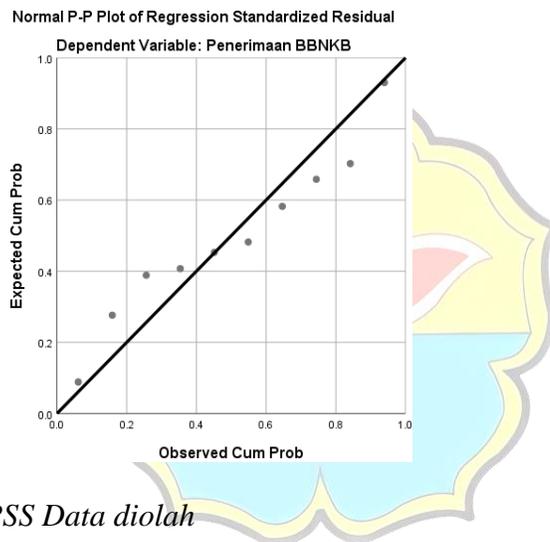
Berdasarkan hasil tabel 4.7 diatas nilai signifikan untuk uji normalitas dengan menggunakan one-sample kolmogorov-smirnov adalah $0.975 > 0.05$ dengan keputusan H_0 diterima dan H_0 ditolak. Kesimpulanya data tersebut berdistribusi normal.

Gambar 4.1
Grafik Histogram



Sumber : Output SPSS data diolah

Gambar 4.2
Normal P-Plot



Sumber : Output SPSS Data diolah

Uji normalitas yang pertama dengan melihat grafik secara histogram dan grafik Normal P-Plot sebagaimana terlihat dalam gambar 4.1.

Dari gambar 4.1 terlihat bahwa pola distribusi mendekati normal, karena data mengikuti arah garis grafik histogramnya. Dari gambar 4.2 Normal Probability Plot di atas menunjukkan bahwa data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, dan menunjukkan pola distribusi normal, sehingga dapat disimpulkan bahwa asumsi normalitas telah terpenuhi.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas. Jika terjadi korelasi maka dinamakan terdapat problem Multikolinearitas. Untuk mendeteksi adanya multikolinearitas dapat dilihat dari nilai VIF (Singgih Santoso, 2002:112) yang terdapat pada masing-masing variabel seperti terlihat pada tabel 4.8.

Tabel 4.8
Rangkuman Hasil Uji Multikolinearitas

| Model | | Collinearity Statistics | |
|-------|------------|-------------------------|-------|
| | | Tolerance | VIF |
| 1 | (Constant) | | |
| | X1 | .001 | 1.193 |
| | X2 | .000 | 2.260 |
| | X3 | .012 | 8.461 |
| | X4 | .008 | 1.310 |

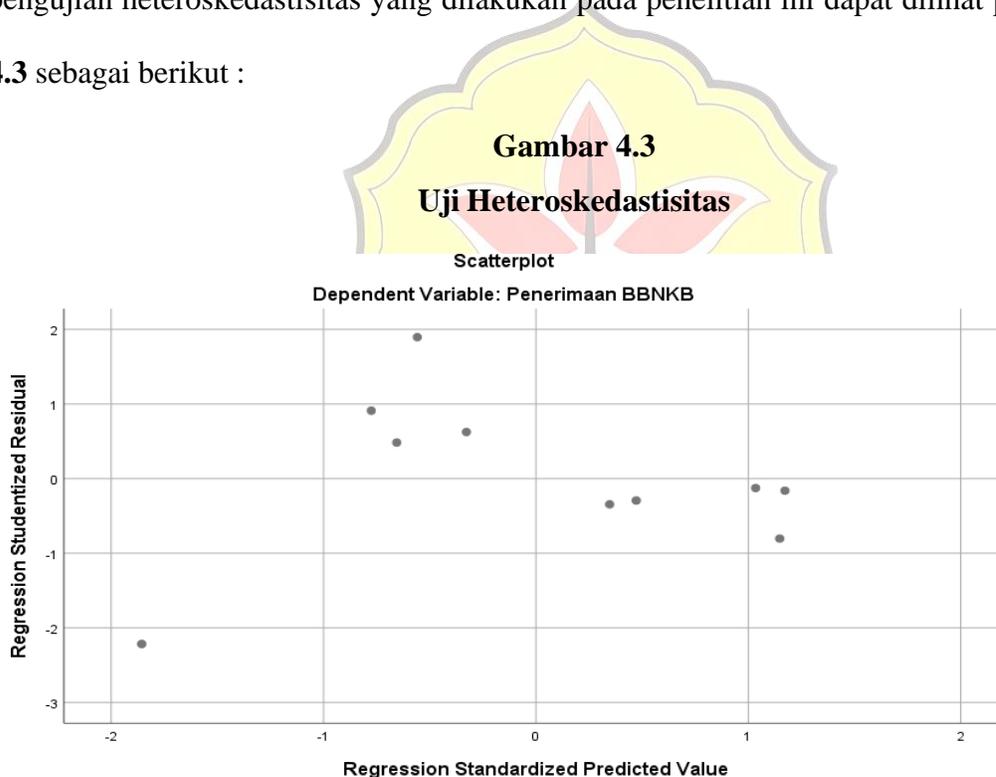
Sumber : Output SPSS data diolah

Berdasarkan tabel 4.7 Dapat kita lihat bahwa nilai *tolerance* dan VIF dari variabel Jumlah kendaraan roda dua dan tiga (X1) adalah sebesar 0,001 dan 1,193, variabel Jumlah kendaraan Mobil penumpang (X2) adalah sebesar 0,000 dan 2,260, variabel Jumlah Mobil barang (X3) 0,012 dan 8,461, variabel PDRB (X4) 0,008 dan 1,310.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa dalam model ini tidak terdapat masalah multikolinearitas antara variabel bebas karena nilai tolerence berada dibawah 1 dan nilai VIF jauh dibawah angka 10.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Model regresi yang baik adalah yang tidak terjadi heteroskedastisitas. Pengujian untuk melihat ada atau tidaknya Heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat *scatter plot* antara nilai prediksi variabel terikat (ZPRED) dengan residual (SRESID). Jika titik-titik pada *scatter plot* tersebut membentuk pola tertentu yang teratur (Misal bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka dapat diindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas. Hasil pengujian heteroskedastisitas yang dilakukan pada penelitian ini dapat dilihat pada gambar 4.3 sebagai berikut :



Sumber : Output SPSS data diolah

Berdasarkan scatter plot pada gambar diatas terlihat bahwa titik-titik menyebar secara acak serta tersebar diatas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y. Maka dapat

disimpulkan bahwa dalam model regresi ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

d. Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi ini bertujuan untuk mengetahui apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi kesalahan pada periode t dengan kesalahan pada periode t-1. Model regresi yang baik adalah regresi yang bebas dari autokorelasi. Untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi, melalui metode tabel *Durbin-Watson* (DW) yang dapat dilakukan melalui program SPSS, Menurut Singgih Santoso (2011:49) Kriteria Autokorelasi ada 2 yaitu :

1. Jika angka D-W dibawah -2 berarti diindikasikan ada autokorelasi positif
2. Jika angka D-W diantara -2 sampai dengan +2 berarti tidak ada autokorelasi

Tabel 4.9
Hasil Uji Durbin-Watson

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|---------------|
| 1 | .914 ^a | .835 | .703 | 69.77774 | 3.252 |

a. Predictors: (Constant), jumlah PDRB, jumlah mobil barang, jumlah roda dua dan tiga, jumlah mobil penumpang

b. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

Sumber : Output SPSS data diolah

Hasil uji Durbin-Watson pada tabel 4.9 Diatas menunjukkan bahwa nilai D-W sebesar 3,252 sedangkan nilai dU pada tabel statistik mempunyai nilai signifikansi 0,05 dan $k = 4$ serta $n = 10$, maka diperoleh $dU = 2,4137$ dan $dL = 0,3760$, berarti $4 - dU = 1,5863$ dan $4 - dL = 3,624$.

Oleh karena $DW > (4 - dU) = 3.252 > 1,5863$, maka hal ini berarti terjadi autokorelasi negatif pada model regresi yang digunakan dalam penelitian ini.

4.2.2 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (Variabel Dependent) di Provinsi Jambi dapat diestimasi menggunakan alat persamaan regresi berganda sebagai berikut :

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4$$

Dimana :

Y = Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor
= Jumlah kendaraan bermotor roda dua dan tiga
= Jumlah kendaraan mobil penumpang dan bus
= Jumlah kendaraan mobil barang
= PDRB perkapita
= Konstanta

$\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = koefisien regresi

Berdasarkan hasil perhitungan statistik melalui analisis regresi dengan menggunakan SPSS diperoleh persamaan regresi sesuai pada tabel 4.1 sebagai berikut :

$$Y = - 74822,189 + 47,283 X_1 - 58,315 X_2 + 1,665 X_3 + 11,133 X_4$$

Berdasarkan persamaan regresi berganda di atas dapat dilihat dari hasil regresi bahwa koefisien dari Jumlah kendaraan roda dua dan tiga (X_1) adalah sebesar 47,283 yang berarti bahwa terdapat hubungan yang positif antara Jumlah kendaraan roda dua dan tiga dengan Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), jika terjadi kenaikan Jumlah kendaraan roda dua dan tiga (X_1) sebesar 1% maka penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) meningkat sebesar 47,283 %.

Sedangkan hasil dari regresi juga terlihat koefisien Jumlah kendaraan mobil penumpang dan bus (X_2) adalah sebesar -58,315 yang berarti terdapat hubungan yang

negatif antara Jumlah mobil penumpang dan bus terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), jika terjadi penurunan Jumlah mobil penumpang dan bus sebesar 1% maka Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) akan meningkat sebesar 58,315%.

Untuk koefisien Jumlah Mobil Barang (X3) terlihat sebesar 1,665 yang berarti juga terdapat hubungan yang positif antara Jumlah Mobil Barang terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), jika terjadi kenaikan Jumlah Mobil Barang sebesar 1% maka Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) akan meningkat sebesar 1,665%.

Serta terlihat juga dari hasil regresi dimana koefisien PDRB (X4) adalah sebesar 11,133 yang berarti terdapat hubungan positif antara PDRB terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), jika terjadi kenaikan sebesar 1% maka Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) akan meningkat sebesar 11,133%.

Dari hasil pembahasan analisis faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi terlihat bahwa yang paling dominan atau berpengaruh mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) adalah Jumlah Kendaraan roda dua dan tiga, dari hasil regresi diketahui bahwa jika jumlah Kendaraan roda dua dan tiga mengalami peningkatan sebesar 1% maka Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) meningkat sebesar 47,283%.

4.2.3 Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi (R^2) ini digunakan untuk menguji kecocokan dan ketepatan model. Jika R^2 semakin mendekati angka 1 (satu) yang berarti koefisien

determinasi (R^2) nilainya semakin tepat dan sebaliknya jika (R^2) menunjukkan angka 0 (Nol) tidak tepat menaksir garis linear tersebut.

Tabel 4.10
Hasil Koefisien Determinasi (R^2)

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .914 ^a | .835 | .703 | 69.77774 |

a. Predictors: (Constant), jumlah PDRB, jumlah mobil barang, jumlah roda dua dan tiga, jumlah mobil penumpang

b. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

Sumber : Output SPSS Data diolah

Dari hasil perhitungan secara statistik diperoleh nilai koefisien determinasi (R^2) variabel independent (Jumlah kendaraan roda dua dan tiga, Jumlah Mobil penumpang dan bus, Jumlah Mobil barang dan PDRB) secara bersama-sama mempunyai kontribusi terhadap variabel dependent (Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor) adalah sebesar 0,703 atau 70,3% artinya perubahan yang terjadi terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dapat diterangkan oleh variabel independent yaitu Jumlah kendaraan roda dua dan tiga, Jumlah Mobil penumpang dan bus, Jumlah Mobil barang dan PDRB. Sementara itu untuk 29,7 % dapat diterangkan oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model.

4.3 Pengujian Hipotesis

4.3.1 Uji F (Uji secara bersama-sama)

Uji F merupakan pengujian hipotesis yang diajukan untuk mengetahui seberapa jauh variabel bebas secara bersama-sama dapat mempengaruhi variabel terikat. Dari olah data dapat diketahui nilai uji F sebesar 6,320 dan tingkat signifikan (5%) = 0,05 maka diketahui F_{tabel} sebesar 5,19. Hasil untuk perhitungan F_{hitung} untuk tabel model regresi yang diteliti dapat dilihat pada tabel 4.11 berikut :

Tabel 4.11
Hasil Uji F

| ANOVA ^a | | | | | | |
|--------------------|------------|----------------|----|-------------|-------|-------------------|
| Model | | Sum of Squares | Df | Mean Square | F | Sig. |
| 1 | Regression | 123076.934 | 4 | 30769.233 | 6.320 | .034 ^b |
| | Residual | 24344.666 | 5 | 4868.933 | | |
| | Total | 147421.600 | 9 | | | |

a. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

b. Predictors: (Constant), jumlah PDRB, jumlah mobil barang, jumlah roda dua dan tiga, jumlah mobil penumpang

Sumber : Output SPSS Data diolah

Dari tabel 4.11 diatas dapat kita lihat bahwa nilai F_{hitung} adalah sebesar 6,320 nilai ini menjadi nilai yang akan dibandingkan dengan F_{tabel} untuk α 0,05 yaitu 5,19. Jika dibandingkan antara F_{hitung} dengan F_{tabel} maka dapat disimpulkan bahwa nilai F_{hitung} sebesar 6,320 > F_{tabel} sebesar 5,19 sehingga $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_a . Jadi dapat disimpulkan variabel bebas (Jumlah kendaraan roda dua dan tiga, Jumlah Mobil penumpang dan bus, Jumlah Mobil barang dan PDRB) secara serempak / bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor) dapat diterima.

4.3.2 Uji t (Uji Secara Parsial)

Untuk menguji hipotesis digunakan Uji t, karena pengujian secara parsial Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *variabel independen* mempengaruhi secara signifikan terhadap *variabel dependen*. Tingkat signifikan menggunakan $\alpha = 5\%$ (signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering digunakan dalam penelitian).

Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95%, $\alpha = 5\%$ dengan derajat kebebasan (df) $n-k-1$ atau $10-5-1 = 4$, (n adalah jumlah data dan k adalah jumlah variabel independen). Maka t_{tabel} ($\alpha = 0,05$, $df = 4$) diperoleh sebesar 2,13. Dari hasil analisis *regresi output coefficients* (lampiran) dapat diketahui t_{hitung} dalam tabel 4.12 sebagai berikut :

Tabel 4.12
Hasil Uji t

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--------------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | -74822.189 | 19998.060 | | -3.741 | .013 |
| | jumlah roda dua dan tiga (X1) | 47.283 | 10.654 | .27.864 | 4.438 | .007 |
| | jumlah mobil penumpang (X2) | -58.315 | 13.612 | -.37.015 | -4.284 | .008 |
| | jumlah mobil barang (X3) | 1.665 | 3.261 | .854 | .511 | .631 |
| | Pendapatan PDRB Perkapita (X4) | 11.133 | 2.814 | 8.231 | 3.957 | .011 |

Sumber : Output SPSS Data diolah

Penejelasan untuk pengaruh variabel independent terhadap variabel dependen secara parsial sebagai berikut :

1. Nilai t_{hitung} untuk X_1 (Jumlah kendaraan roda dua dan tiga) sebesar 4,438 sedangkan t_{tabel} dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 5\%$) diperoleh nilai t_{tabel} sebesar 2,015, karena nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} ($4,438 > 2,015$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan artinya Jumlah kendaraan roda dua dan tiga mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).
2. Nilai t_{hitung} untuk X_2 (Jumlah Mobil penumpang dan bus) sebesar 4,284 sedangkan t_{tabel} dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 5\%$) diperoleh nilai t_{tabel} sebesar 2,015, karena nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} ($4,284 > 2,015$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan artinya Jumlah Mobil penumpang dan bus mempunyai pengaruh yang signifikan

terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).

3. Nilai t_{hitung} untuk X_3 (Jumlah Mobil barang) sebesar 0,511 sedangkan t_{tabel} dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 5 \%$) diperoleh nilai t_{tabel} sebesar 2,015, karena nilai t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} ($0,511 < 2,015$), maka H_0 diterima dan H_a ditolak artinya Jumlah Mobil barang tidak terdapat pengaruh yang signifikan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).
4. Nilai t_{hitung} untuk X_4 (Pendapatan PDRB Perkapita) sebesar 3,957 sedangkan t_{tabel} dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 5 \%$) diperoleh nilai t_{tabel} sebesar 2,015, karena nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} ($3,957 > 2,015$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan artinya PDRB mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).

4.4 Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis regresi yang dilakukan dalam penelitian ini, maka dapat dijelaskan hal-hal sebagai berikut :

4.4.1 Pengaruh Jumlah Kendaraan Roda dua dan tiga, Jumlah Mobil Penumpang dan Bus, Jumlah Mobil Barang dan Pendapatan PDRB Perkapita secara Simultan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi

Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan ini menyatakan secara simultan Pengaruh jumlah kendaraan roda dua dan tiga, jumlah kendaraan penumpang dan bus, jumlah kendaraan barang, jumlah penduduk dan pendapatan PDRB Perkapita terhadap penerimaan Bea Balik nama kendaraan bermotor (BBNKB) dapat dilihat bahwa nilai F_{hitung} adalah 6,320 nilai ini menjadi nilai yang akan dibandingkan dengan f_{tabel} untuk $\alpha 0.05$ yaitu

5,19 . jika dibandingkan antara F_{hitung} dengan F_{tabel} maka dapat disimpulkan bahwa nilai F sebesar 5,19. Karena F_{hitung} sebesar 6,320 dan jumlahnya lebih besar dibandingkan 5,19 maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Artinya terdapat pengaruh signifikan antara Jumlah kendaraan roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, mobil barang dan PDRB Perkapita. Ini sesuai dengan teori Abdul Halim (2001) mengatakan bahwa besarnya pendapatan dapat dipengaruhi oleh jumlah penduduk, semakin tinggi pendapatan seseorang maka akan semakin tinggi pula kemampuan seseorang untuk membayar (*ability to pay*) berbagai pungutan yang ditetapkan pemerintah.

Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai F_{hitung} 6.320 lebih besar dari F_{tabel} 5.19 dan nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0.703 menunjukkan bahwa perkembangan Jumlah kendaraan roda dua dan tiga, Jumlah mobil penumpang dan bus, Jumlah mobil barang, Pendapatan PDRB perkapita dan Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi adalah sebesar 70,3% sedangkan sisanya 29,7% diisi faktor-faktor lain di persamaan regresi linear berganda.

Berdasarkan analisis diketahui bahwa jumlah penduduk dan PDRB perkapita berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yaitu oleh Faisal Syafruddin (2003) yang menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah penduduk yang tinggi dan didukung oleh pertumbuhan ekonomi yang meningkat, akan diikuti oleh pertumbuhan sektor transportasi angkutan jalan raya, sehingga memungkinkan penduduk dapat membeli kendaraan bermotor. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor secara langsung mempengaruhi

penerimaan PKB dan BBNKB.

4.4.2 Pengaruh Jumlah Kendaraan Roda dua dan tiga, Jumlah Mobil Penumpang dan Bus, Jumlah Mobil Barang dan Pendapatan PDRB Perkapita secara Parsial terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi

Berdasarkan hasil analisis regresi yang dilakukan dalam penelitian ini maka dapat dijelaskan hal-hal sebagai berikut :

1. Jumlah kendaraan roda dua dan tiga

Variabel jumlah kendaraan roda dua dan tiga memiliki nilai signifikan lebih besar dari alpha (α) atau $0.007 < 0.05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Variabel jumlah roda kendaraan roda dua dan tiga t_{hitung} sebesar 4.438 dengan nilai t_{tabel} 2.13 atau $4.438 > 2.13$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dari uji tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah kendaraan roda dua dan roda tiga berpengaruh signifikan terhadap penerimaan Bea Balik nama kendaraan bermotor (BBNKB).

2. Jumlah kendaraan penumpang dan bus

Variabel jumlah kendaraan penumpang dan bus memiliki nilai signifikan lebih besar dari alpha (α) atau $0,008 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Variabel jumlah kendaraan penumpang dan bus t_{hitung} sebesar -4.284 dengan nilai t_{tabel} 2.13 atau $-4.284 < 2.13$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dari uji tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah kendaraan penumpang dan bus tidak berpengaruh signifikan terhadap penerimaan Bea

Balik nama kendaraan bermotor (BBNKB). Dari hasil perhitungan diketahui koefisien regresi dari jumlah mobil penumpang dan bus adalah negatif, yang artinya bahwa jumlah mobil Penumpang dan bus kontribusinya bertolak belakang dengan Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan di provinsi Jambi, artinya bahwa dengan berkurangnya jumlah mobil penumpang dan bus maka BBNKB tetap bertambah setiap tahun. Hal ini sejalan dengan penelitian Widyastuti (2002) menyatakan bahwa variabel mobil penumpang dan bus tidak berpengaruh secara signifikan terhadap penerimaan BBNKB di Kota Yogyakarta.

3. jumlah Mobil barang

Variabel jumlah Mobil barang memiliki nilai signifikan lebih besar dari alpha (α) atau $0.631 > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Variabel jumlah Mobil barang t_{hitung} sebesar 0.511 dengan nilai t_{tabel} 2.13 atau $0.511 < 2.13$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dari uji yang sudah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa Variabel jumlah kendaraan barang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap penerimaan Bea Balik nama kendaraan bermotor (BBNKB).

4. PDRB perkapita

Variabel PDRB Perkapita memiliki nilai yang signifikan lebih kecil dari alpha (α) atau $0.011 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Variabel pendapatan PDRB perkapita t_{hitung} sebesar 3.957 dengan nilai t_{tabel} 2.13 dimana nilai t_{hitung} ini lebih besar dari pada t_{tabel} atau $3,957 > 2.13$ dimana dalam hal ini dapat dilihat bahwa hipotesis untuk H_0 diterima dan H_1 ditolak. Kesimpulan yang bisa diambil dari variabel ini adalah PDRB perkapita berpengaruh signifikan terhadap penerimaan

Bea Balik nama kendaraan bermotor (BBNKB). Hal ini sejalan dengan penelitian Ariasih

(2013) yang menyatakan bahwa PDRB perkapita berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

4.5 Implikasi Kebijakan

Berdasarkan hasil pengujian statistik yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bagaimana pengaruh variabel jumlah kendaraan roda dua dan tiga, mobil penumpang dan bus, mobil barang dan pendapatan PDRB perkapita terhadap variabel Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi tahun 2011-2020.

Jumlah kendaraan roda dua dan tiga memiliki pengaruh yang signifikan dan positif terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi, ini terjadi karena dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan roda dua dan tiga, maka dengan sendirinya keinginan masyarakat untuk memiliki atau menambah kendaraan baru akan semakin meningkat, keinginan ini juga dipengaruhi oleh tingkat mobilitas yang tinggi di masyarakat yang mana ini akan mempengaruhi meningkatnya penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi

Jumlah Mobil penumpang dan Bus tidak memiliki pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi, ini terjadi karena mobil penumpang dan bus bertolak belakang kontribusinya dengan penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi, ini terjadi karena semakin meningkatnya jumlah kendaraan roda dua dan tiga (kendaraan pribadi) masyarakat sudah tidak antusias dengan kendaraan Mobil penumpang dan bus, artinya

bahwa dengan berkurangnya jumlah mobil penumpang dan bus tetapi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor tetap bertambah setiap tahun.

Jumlah mobil barang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi, ini terjadi karena dengan semakin meningkatnya masyarakat dalam berwirausaha, maka dengan sendirinya keinginan masyarakat untuk memiliki atau menambah kendaraan baru akan semakin meningkat, keinginan ini juga dipengaruhi oleh tingkat mobilitas yang tinggi di masyarakat yang mana ini akan mempengaruhi meningkatnya penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi

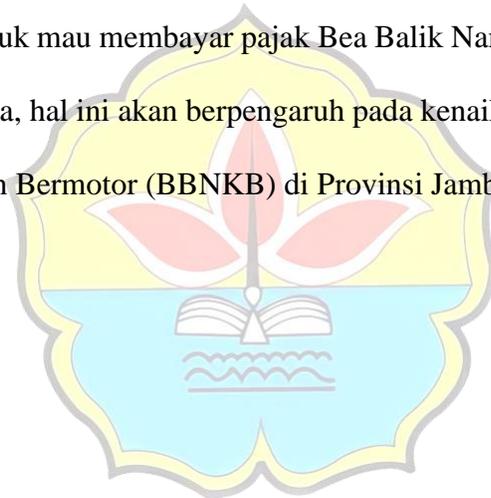
Pendapatan PDRB perkapita memiliki pengaruh yang signifikan dan positif terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi, ini terjadi karena dengan meningkatnya pendapatan masyarakat, maka daya beli masyarakat akan kendaraan bermotor akan meningkat yang mana ini berpengaruh dalam peningkatan penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi.

Hasil dari penelitian diatas, maka peneliti mengemukakan beberapa langkah yang dapat dilakukan untuk lebih meningkatkan penerimaan daerah melalui penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi antara lain :

1. Mempermudah Pengurusan Pemindahan Hak Milik Kendaraan, dengan dipermudahkannya syarat-syarat dalam pengurusan pemindahan hak milik, maka akan mendorong masyarakat untuk tidak takut dalam membeli atau menambah jumlah kendaraan mereka, yang mana ini akan berpengaruh kepada kenaikan penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi.
2. Memperbesar sanksi pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)

kepada wajib pajak, langkah ini dilakukan kepada wajib pajak yang tidak melaporkan penyerahan kendaraan bermotor dalam jangka waktu 30 hari, dengan di perbesar nya sanksi, maka masyarakat akan terdorong untuk segera membayar pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang mana ini akan berpengaruh kepada peningkatan penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi.

3. Menggencarkan sosialisasi tentang pentingnya membayar pajak khususnya pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) kepada masyarakat, dengan semakin digencarkannya penyuluhan kepada masyarakat, maka ini akan mendorong masyarakat untuk mau membayar pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) mereka, hal ini akan berpengaruh pada kenaikan penerimaan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi.





BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan Hasil Penelitian dan Pembahasan yang dilakukan untuk menganalisis Faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi maka dapat di simpulkan :

1. Dari Hasil analisis diketahui bahwa Jumlah kendaraan roda dua dan tiga, mobil penumpang dan bus, mobil barang dan pendapatan PDRB perkapita secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi dengan koefisien determinasi sebesar 70,3. Artinya variabel Jumlah kendaraan roda dua dan tiga, mobil penumpang dan bus, mobil barang dan pendapatan PDRB perkapita dapat menjelaskan perubahan penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi periode 2011-2020.

2. Dari Hasil analisis diketahui bahwa Jumlah kendaraan roda dua dan tiga berpengaruh signifikan terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dengan koefisien regresi sebesar 47.283, kemudian Mobil penumpang dan bus berpengaruh signifikan terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dengan koefisien regresi sebesar -58.315 dan pendapatan PDRB Perkapita berpengaruh secara signifikan terhadap penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dengan koefisien regresi sebesar 11.133, sedangkan jumlah mobil barang tidak berpengaruh signifikan terhadap penerimaan Bea Balik

Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Provinsi Jambi periode 2011- 2020.

5.2 Saran

Berkaitan dengan hasil penelitian tersebut ada beberapa saran yang dapat disampaikan sebagai berikut :

1. Agar Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dapat meningkat sesuai target yang diharapkan pemerintah Provinsi Jambi hendaknya memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Hasil yang telah terjadi dianggap belum maksimal, sehingga perlu perhatian khusus dari pemerintah, khususnya pemerintah daerah, karena BBNKB termasuk dalam pajak daerah, maka jika penerimaan BBNKB dapat lebih ditingkatkan, kemandirian daerah pun akan dapat dicapai dan pembangunan daerah menjadi maksimal.

2. Meningkatkan penerimaan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dapat dilakukan dengan berbagai cara, salah satunya adalah meningkatkan kesadaran masyarakat akan membayar pajak, seperti melakukan sosialisasi kepada masyarakat melalui iklan televisi, forum ataupun komunitas-komunitas, dengan semakin meningkatnya kesadaran masyarakat akan membayar pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), maka penerimaan daerah akan pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) semakin meningkat pula, yang mana ini tentu akan menguntungkan daerah dalam pelaksanaan pembangunan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Halim. (2007). Akuntansi Sektor Publik Akuntansi keuangan daerah, Edisi Revisi, Jakarta, Salemba Empat
- Alrasid, H. (1995). Pengertian Keuangan Negara. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 25(2), 128. <https://doi.org/10.21143/jhp.vol25.no2.473>
- D.sambow. (2016). Analisis Pengelolaan Keuangan Daerah Terhadap Kemandirian Daerah Di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 16(4), 247–259.
- Ghozali, Imam. 2011. “Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS”. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hadi, S. S., & Saputri, R. D. A. (2018). Analisa Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah Pada BPRD DKI Jakarta. *Jurnal Moneter*, 5(2), 185–194.
- Haryanto, J. T. (2017). ANALISIS PERBANDINGAN PETA KEMAMPUAN KEUANGAN DAERAH PENGHASIL SDA DAN NON-SDA DI ERA DESENTRALISASI FISKAL STUDI KASUS: PENGGUNAAN METODE KUADRAN. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik*, 8(2).
- Indriansyah, J. (2016). Kewenangan Aparat Pajak dalam Peningkatan Wajib Pajak untuk Membayar Pajak Berdasarkan Undang-Undang Nomer 28 Tahun 2007 Tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan. *Journal of Muhammadiyah Jember University*, 1–13.
- Mona, M., Kekenusa, J., & Prang, J. (2015). Penggunaan Regresi Linear Berganda untuk Menganalisis Pendapatan Petani Kelapa. Studi Kasus: Petani Kelapa Di Desa Beo, Kecamatan Beo Kabupaten Talaud. *d’CARTESIAN*, 4(2), 196.
- Padilah, T. N., & Adam, R. I. (2019). Analisis Regresi Linier Berganda Dalam Estimasi Produktivitas Tanaman Padi Di Kabupaten Karawang. *FIBONACCI: Jurnal Pendidikan Matematika dan Matematika*, 5(2), 117. <https://doi.org/10.24853/fbc.5.2.117-128>.
- Pontoh I, D. (2018). Analisis Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB) dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Provinsi Sulawesi Utara. *JURNAL RISET AKUNTANSI DAN AUDITING “GOODWILL,”* 9(1).
- Rachma wati, susan, 2018. (2018). Pengertian pajak,jenis-jenis pajak,sistem pemungutan pajak,fungsi dan syarat pemungutan pajak. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9).
- Renniwyaty Siringoringo, I. S. (2018). Tinjauan Umum Mengenai Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Restribusi Daerah Tentang Pajak Restoran. *Jurnal Cahaya Keadilan*, 6(2), 200.

- Ridwan, A., Syaparuddin, S., & Mustika, C. (2017). Pengaruh sumber pembiayaan desentralisasi fiskal terhadap Produk Domestik Regional Bruto dan tingkat kemiskinan (Studi di kabupaten-Kota di Provinsi Jambi). *Jurnal Paradigma Ekonomika*, 12(2), 87–99.
- Septiani, E., & Rani, L. N. (2020). ANALISIS TINGKAT EFISIENSI BANK PEMBIAYAAN RAKYAT SYARIAH (BPRS) PERIODE 2012-2018 MENGGUNAKAN METODE DATA ENVELOPMENT ANALYSIS (DEA). *Jurnal Ekonomi Syariah Teori dan Terapan*, 7(7).
- Supriyanto, E. (2020). Pengaruh NPF terhadap kinerja perbankan syariah di Indonesia. *Jurnal Akuntansi Indonesia*, 13(1), 1–19.
- Suyono. (2015). Analisis Refresi untuk Penelitian. In *Deepublish*.
- Undang-Undang Nomor 17. (2013). Undang-undang tentang keuangan negara. *Undang-Undang Republik Indonesia*.
- undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah. (2013). UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 32 TAHUN 2004 TENTANG PEMERINTAHAN DAERAH Menimbang. In *Journal of Chemical Information and Modeling*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. (2004). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan. *Dpr*, 55.
- Yorisca, Y. (2020). Pembangunan Hukum Yang Berkelanjutan: Langkah Penjaminan Hukum Dalam Mencapai Pembangunan Nasional Yang Berkelanjutan. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 17(1), 100.

Lampiran 1

Data BBNKB, Jumlah dan Jenis kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan Pendapatan PDRB Perkapita yang sudah di Logaritmakan dari Tahun 2011-2020.

| Tahun | BBNKB (Y) | Roda dua dan tiga (X1) | Mobil penumpang dan bus (X2) | Mobil barang (X3) | PDRB Perkapita (X4) |
|-------|--------------|---------------------------|------------------------------------|----------------------|---------------------------|
| 2011 | 11.598 | 6.099 | 5.036 | 4.842 | 7.514 |
| 2012 | 11.519 | 6.135 | 5.075 | 4.892 | 7.552 |
| 2013 | 11.479 | 6.162 | 5.108 | 4.924 | 7.597 |
| 2014 | 11.501 | 6.193 | 5.140 | 4.951 | 7.636 |
| 2015 | 11.432 | 6.214 | 5.164 | 4.971 | 7.659 |
| 2016 | 11.169 | 6.233 | 5.189 | 4.982 | 7.695 |
| 2017 | 11.518 | 6.259 | 5.215 | 4.998 | 7.732 |
| 2018 | 11.609 | 6.288 | 5.242 | 5.021 | 7.765 |
| 2019 | 11.573 | 6.310 | 5.264 | 5.038 | 7.784 |
| 2020 | 11.404 | 6.324 | 5.276 | 5.046 | 7.766 |

Lampiran 2

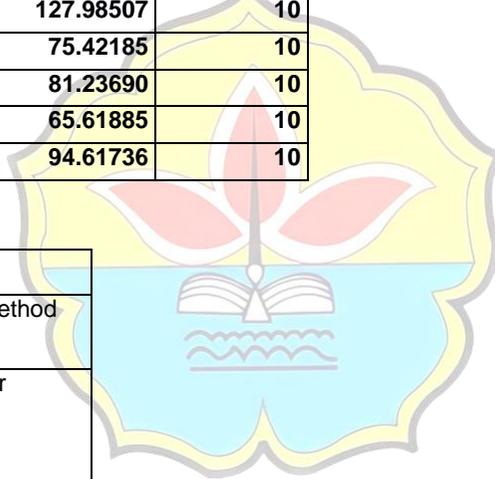
Hasil Regresi Penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Terhadap Jumlah dan jenis kendaraan (roda dua dan tiga, Mobil penumpang dan bus, Mobil barang) dan Pendapatan PDRB Perkapita

| Descriptive Statistics | | | |
|--------------------------|------------|----------------|----|
| | Mean | Std. Deviation | N |
| Penerimaan BBNKB | 11480.2000 | 127.98507 | 10 |
| jumlah roda dua dan tiga | 6221.7000 | 75.42185 | 10 |
| jumlah mobil penumpang | 5170.9000 | 81.23690 | 10 |
| jumlah mobil barang | 4966.5000 | 65.61885 | 10 |
| jumlah PDRB Perkapita | 7670.0000 | 94.61736 | 10 |

| Variables Entered/Removed ^a | | | |
|--|--|-------------------|--------|
| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
| 1 | jumlah PDRB, jumlah mobil barang, jumlah roda dua dan tiga, jumlah mobil penumpang ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

b. All requested variables entered.



Model Summary^b

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Change Statistics | | | | | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------|-----|-----|---------------|---------------|
| | | | | | R Square Change | F Change | df1 | df2 | Sig. F Change | |
| 1 | .914 ^a | .835 | .703 | 69.77774 | .835 | 6.320 | 4 | 5 | .034 | 3.252 |

a. Predictors: (Constant), jumlah PDRB, jumlah mobil barang, jumlah roda dua dan tiga, jumlah mobil penumpang

b. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 123076.934 | 4 | 30769.233 | 6.320 | .034 ^b |
| | Residual | 24344.666 | 5 | 4868.933 | | |
| | Total | 147421.600 | 9 | | | |

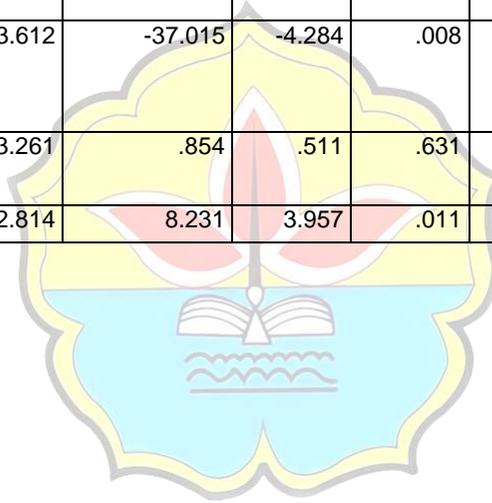
a. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

b. Predictors: (Constant), jumlah PDRB, jumlah mobil barang, jumlah roda dua dan tiga, jumlah mobil penumpang

Coefficients^a

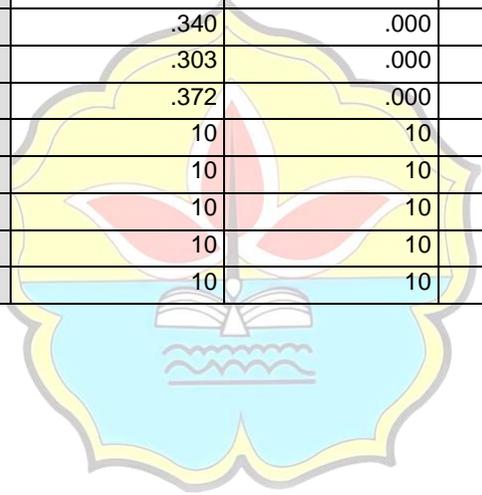
| | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | T | Sig. | Correlations | | | Collinearity Statistics | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|--------------|---------|-------|-------------------------|----------|
| | | B | Std. Error | Beta | | | Zero-order | Partial | Part | Tolerance | VIF |
| 1 | (Constant) | -74822.189 | 19998.060 | | -3.741 | .013 | | | | | |
| | jumlah roda dua dan tiga (X1) | 47.283 | 10.654 | 27.864 | 4.438 | .007 | -.128 | .893 | .807 | .001 | 1193.620 |
| | jumlah mobil penumpang dan bus (X2) | -58.315 | 13.612 | -37.015 | -4.284 | .008 | -.150 | -.887 | -.779 | .000 | 2260.191 |
| | jumlah mobil barang (X3) | 1.665 | 3.261 | .854 | .511 | .631 | -.186 | .223 | .093 | .012 | 84.616 |
| | jumlah PDRB (X4) | 11.133 | 2.814 | 8.231 | 3.957 | .011 | -.119 | .871 | .719 | .008 | 131.008 |

a. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB



Correlations

| | | Penerimaan BBNKB | jumlah roda dua dan tiga | jumlah mobil penumpang | jumlah mobil barang | jumlah PDRB |
|---------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|------------------------|---------------------|-------------|
| Pearson Correlation | Penerimaan BBNKB | 1.000 | -.128 | -.150 | -.186 | -.119 |
| | jumlah roda dua dan tiga | -.128 | 1.000 | .999 | .990 | .990 |
| | jumlah mobil penumpang | -.150 | .999 | 1.000 | .993 | .993 |
| | jumlah mobil barang | -.186 | .990 | .993 | 1.000 | .986 |
| | jumlah PDRB | -.119 | .990 | .993 | .986 | 1.000 |
| Sig. (1-tailed) | Penerimaan BBNKB | . | .362 | .340 | .303 | .372 |
| | jumlah roda dua dan tiga | .362 | . | .000 | .000 | .000 |
| | jumlah mobil penumpang | .340 | .000 | . | .000 | .000 |
| | jumlah mobil barang | .303 | .000 | .000 | . | .000 |
| | jumlah PDRB | .372 | .000 | .000 | .000 | . |
| N | Penerimaan BBNKB | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| | jumlah roda dua dan tiga | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| | jumlah mobil penumpang | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| | jumlah mobil barang | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| | jumlah PDRB | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |



Collinearity Diagnostics^a

| Model | Dimension | Eigenvalue | Condition Index | Variance Proportions | | | |
|-------|-----------|------------|-----------------|----------------------|-----------------|--------------|--------------|
| | | | | (Constant) | jumlah roda dua | jumlah mobil | jumlah mobil |
| | | | | | | | |

| | | | | | dan tiga | penumpang | barang | |
|---|---|----------|-----------|-----|----------|-----------|--------|-----|
| 1 | 1 | 5.000 | 1.000 | .00 | .00 | .00 | .00 | .00 |
| | 2 | .000 | 192.506 | .01 | .00 | .00 | .00 | .00 |
| | 3 | 2.093E-6 | 1545.713 | .00 | .00 | .00 | .56 | .17 |
| | 4 | 1.490E-6 | 1831.875 | .00 | .03 | .01 | .15 | .29 |
| | 5 | 4.911E-8 | 10090.348 | .99 | .97 | .99 | .29 | .54 |

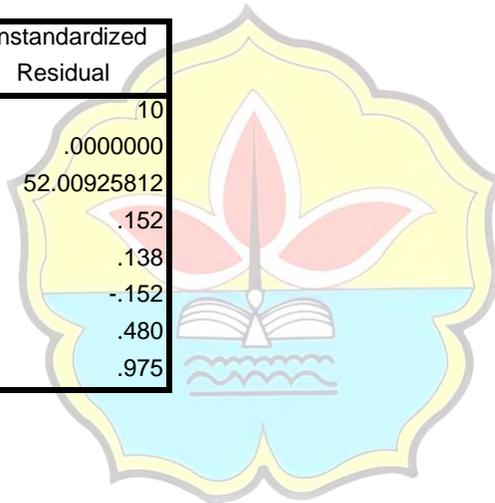
a. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

| | | Unstandardized Residual |
|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| N | | 10 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | .0000000 |
| | Std. Deviation | 52.00925812 |
| | Most Extreme Differences | |
| | Absolute | .152 |
| | Positive | .138 |
| | Negative | -.152 |
| Kolmogorov-Smirnov Z | | .480 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | .975 |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.



Residuals Statistics^a

| | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | N |
|-----------------|------------|------------|------------|----------------|----|
| Predicted Value | 11263.1367 | 11617.2793 | 11480.2000 | 116.94107 | 10 |

| | | | | | |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|-----------|----|
| Std. Predicted Value | -1.856 | 1.172 | .000 | 1.000 | 10 |
| Standard Error of Predicted Value | 36.756 | 67.946 | 48.202 | 11.106 | 10 |
| Adjusted Predicted Value | 11124.7100 | 11648.8965 | 11468.5807 | 160.67055 | 10 |
| Residual | -94.13706 | 103.12191 | .00000 | 52.00926 | 10 |
| Std. Residual | -1.349 | 1.478 | .000 | .745 | 10 |
| Stud. Residual | -2.216 | 1.896 | -.003 | 1.098 | 10 |
| Deleted Residual | -253.91136 | 279.29025 | 11.61927 | 142.31553 | 10 |
| Stud. Deleted Residual | -14.704 | 3.201 | -1.119 | 4.900 | 10 |
| Mahal. Distance | 1.597 | 7.634 | 3.600 | 2.155 | 10 |
| Cook's Distance | .004 | 3.038 | .537 | 1.019 | 10 |
| Centered Leverage Value | .177 | .848 | .400 | .239 | 10 |

a. Dependent Variable: Penerimaan BBNKB

