

**PENGARUH PAJAK PROGRESIF TERHADAP PERILAKU
KONSUMTIF, BASIS PAJAK, KEPATUHAN
WAJIB PAJAK DAN PENDAPATAN
DAERAH PROVINSI BALI**

**Ngurah Wisnu Murthi¹
Made Kembar Sri Budhi²
Ida Bagus Purbadharmaja³**

^{1,2,3}Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana (Unud), Bali, Indonesia
Email: ngurah.wisnu@yahoo.com

ABSTRAK

Fokus penelitian pada masalah pajak progresif atas kendaraan bermotor roda empat di Bali. Kebijakan ini bertujuan meningkatkan pendapatan daerah bersumber dari pajak kendaraan, disamping mengurangi kepadatan lalu lintas di kota seperti Denpasar dan Badung khususnya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh perubahan pajak progresif terhadap perilaku konsumen, kepemilikan kendaraan (basis pajak), kepatuhan wajib pajak dan perkiraan pendapatan daerah Bali. Dalam penelitian digunakan data primer yakni para wajib pajak kendaraan bermotor yang dikelompokkan atas kepemilikan dua unit dan lebih dari dua unit kendaraan roda empat. Sampel responden diambil sebanyak 100 orang, dengan menggunakan metode *probability proportional to size* yang didasarkan atas populasi kepemilikan kendaraan yang tersebar di kabupaten/kota di Bali. Data tersebut dianalisis menggunakan diagram jalur dan model persamaan struktural. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perubahan beban pajak progresif belum mampu menurunkan perilaku konsumtif dan keinginan wajib pajak dalam kepemilikan kendaraan (basis pajak), namun wajib pajak masih patuh dalam pembayaran pajak kendaraan bermotor. Kemudian berdasarkan perkiraan wajib pajak, walaupun ada perubahan beban pajak progresif pendapatan daerah masih tetap meningkat dalam jumlah yang relatif kecil.

Kata kunci: pajak progresif, perilaku konsumtif dan pendapatan daerah

ABSTRACT

The focus of research on the issue of progressive tax on automobiles in Bali. This policy aims to increase local revenue comes from vehicle taxes, in addition to reducing traffic congestion in cities such as Denpasar and Badung. The research objective to analyze the effect of progressive tax changes on consumer behavior, vehicle ownership (tax base), tax compliance and revenue estimates of Bali. This study used primary data sourced from taxpayers grouped respondents over the ownership of two units and more than two units of four-wheeled vehicles. The sample of respondents was taken as many as 100 people, using probability proportional to size sampling is based on vehicle ownership dispersed population in the district / city in Bali. Data were analyzed using pathway diagrams and structural equation modeling. The results show that changes in marginal tax burden has not been able to lower consumer behavior and the willingness of taxpayers in the ownership of the vehicle (the tax base), but the taxpayers still abiding in the payment of taxes on motor vehicles. Then based on estimates of the taxpayer, although there are changes in the progressive income tax expense increased in the region remains relatively small amount.

Keywords: *progressive tax, taxpayer compliance dan revenue provincial*

PENDAHULUAN

Desentralisasi pemerintah daerah dipandang dalam konteks keseluruhan pemerintahan, menjadi sebuah keuntungan tersendiri bagi masyarakat lokal. Manfaat pemerintah daerah itu baru akan nampak bila pemerintah daerah mampu mengatur penyediaan barang publik sesuai dengan selera dan preferensi masyarakat local didalam pengelolaannya. Untuk itu sejumlah ahli di bidang pemerintahan berpendapat bahwa dengan pemberian otonomi daerah maka pemerintah daerah harus diberi kekuatan yang memadai dari sisi pengelolaan pajak daerah agar mampu membiayai tanggung jawab pengeluaran mereka, dan tidak berkepanjangan bergantung pada hibah dari pemerintah pusat (Peter, 2006).

Pola perkembangan pemerintahan daerah di Indonesia mengalami perubahan sejak era reformasi bergulir sekitar tahun 1999. Ini Menyebabkan terjadinya perubahan kebijakan dari sentralisasi menjadi otonomi daerah (desentralisasi). Dengan Kebijakan otonomi daerah ini digunakan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia, dan meningkatkan pertumbuhan perkembangan potensi daerah yang semakin cepat di masing-masing daerah di Indonesia.

Tabel 1.
Perkembangan PAD Dan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi Bali

Tahun	Realisasi PAD (Triliun Rp)	Realisasi PKB (Triliun Rp)	PKB/PAD (%)
2011	1.7	0.5	29,41
2012	2.1	0.6	28,57
2013	2.2	0.7	31,81
2014	2.4	0.8	33,33

Sumber: Dispenda. Provinsi Bali, Tahun 2011s/d 2014.

Dalam rangka pelaksanaan pelayanan publik di daerah, instrumen utama yang digunakan dalam kebijakan fiskal adalah melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Dalam APBD tersebut direncanakan tiap tahun yang utama ditampilkan adalah sumber-sumber pendapatan daerah, disamping alokasi belanja yang digunakan dalam pelaksanaan program/kegiatan. Pendapatan daerah yang dimaksud di sini bersumber dari penerimaan pajak daerah, retribusi daerah, dana transfer dari pemerintah pusat, dan lain-lain pendapatan daerah yang sah (Kementrian Keuangan- RI, 2014).

Pendapatan daerah Provinsi Bali ditentukan melalui Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Bali Nomor 14, Tahun 2009. Pada Perda ini tertera bahwa Provinsi Bali memiliki sumber PAD yang membentuk penerimaan daerah, antara lain pajak daerah yang dikelola provinsi seperti pajak kendaraan bermotor. Mangku Pastika (Antara News, 2014) juga menyatakan selama ini pendapatan Pemerintah Daerah Provinsi Bali mengandalkan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). Disamping itu perlu dipikirkan sumber-sumber lain untuk meningkatkan pajak daerah, misalnya penerapan pajak progresif kendaraan bermotor di Bali dan lain-lain. Apabila pajak ini diberlakukan maka diperkirakan akan mampu menambah pendapatan sekitar 5 – 7 persen per tahun. Dengan menggali berbagai sumber potensial yang ada di daerah Bali maka target pendapatan di tahun-tahun berikut dapat dimaksimalkan.

Kontribusi PKB terhadap PAD Provinsi Bali diyakini meningkat. Kondisi ini didukung oleh peningkatan jumlah kendaraan bermotor di daerah Bali setiap tahun. Realisasi PKB/PAD Provinsi Bali berdasarkan data tahun 2011 -2014

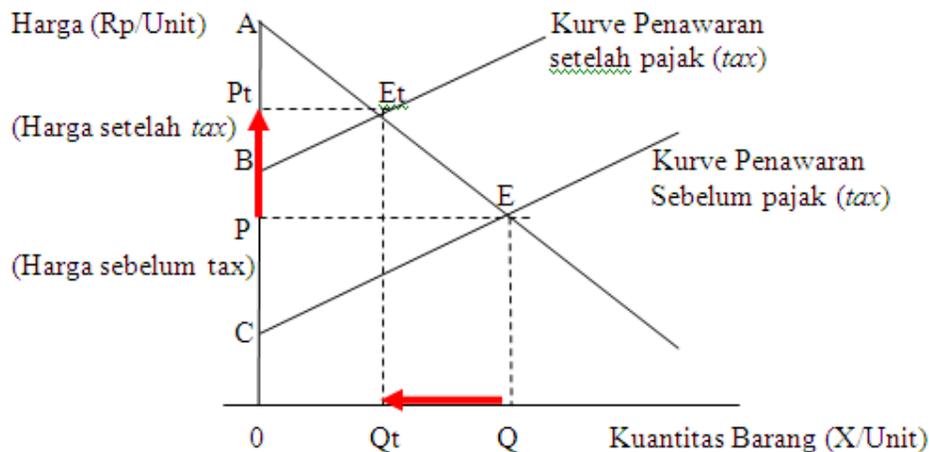
yang disajikan pada Tabel 1. menunjukkan peningkatan setiap tahun. pada tahun terakhir (2014) mencapai tertinggi yaitu 33,33 persen dibandingkan dengan tahun 2013.

Tujuan penelitian yang di buat yaitu : 1) Untuk menganalisis pengaruh peningkatan beban pajak progresif, terhadap kemungkinan basis pajak kendaraan bermotor dari WP di Provinsi Bali, 2) Untuk menganalisis pengaruh peningkatan beban pajak progresif, terhadap perilaku konsumtif WP kendaraan bermotor di Provinsi Bali, 3) Untuk menganalisis pengaruh peningkatan beban pajak progresif dan perilaku konsumtif, terhadap kepatuhan membayar pajak dari WP di Provinsi Bali, 4) Untuk menganalisis pengaruh peningkatan beban pajak progresif dan kepatuhan dalam membayar pajak, terhadap perkiraan pendapatan daerah yang bersumber dari pajak oleh WP di Provinsi Bali.

Menurut Rochmat Sumitro (1988) : "Pajak adalah iuran rakyat pada kas negara berdasarkan Undang-Undang (yang dapat di paksakan) dengan tidak mendapat jasa timbal (kontra prestasi) yang langsung dapat di tunjukkan dan yang di gunakan untuk membayar pengeluaran umum". "Dapat di paksakan" mempunyai arti, apabila utang pajak tidak di bayar, utang tersebut di tagih dengan kekerasan, seperti surat paksa, sita, lelang dan sandera. dengan demikian, ciri-ciri yang melekat pada pengertian pajak adalah sebagai berikut. 1) Pajak di pungut berdasarkan Undang-Undang. 2) Jasa timbal tidak di tunjukkan secara langsung. 3) Pajak dipungut oleh pemerintah, baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. 4) Dapat di paksakan (bersifat yuridis).

Ketika pemerintah menerapkan pajak terhadap suatu barang maka keseimbangan barang itu akan bergeser dari E ke Et:

- 1) Surplus konsumen “sebelum pajak” memiliki luas ΔAEP kemudian “setelah pajak” menurun menjadi luas $\Delta AEtPt$.
- 2) Surplus produsen “sebelum pajak” memiliki luas ΔCEP kemudian “setelah pajak” menurun menjadi luas $\Delta BEtPt$.
- 3) Surplus total “sebelum pajak” adalah luas ΔAEC .
- 4) Surplus total “setelah pajak” menurun menjadi luas $\Delta AEtB$.



Gambar 1: Keseimbangan Pasar Sebelum pajak dan Sesudah Pajak

Keterangan :

Kondisi sebelum penerapan pajak << Kondisi setelah pajak

Q = jumlah barang sebelum pajak

Qt = jumlah barang setelah pajak

P = harga barang sebelum pajak

Pt = harga barang setelah pajak

E = keseimbangan pasar sebelum pajak

Et = keseimbangan pasar setelah pajak

Surplus Konsumen: ΔAEP

Surplus Konsumen: $\Delta AEtPt$

Surplus Produsen : ΔCEP

Surplus Produsen : $\Delta BEtPt$

Hasil pembahasan di atas menunjukkan bahwa dengan penerapan pajak

maka kesejahteraan konsumen dan produsen semakin menurun, yang ditunjukkan melalui pengurangan surplus konsumen dan surplus produsen. Itu terjadi karena

harga barang ditingkat pasar sebelum pajak adalah P (dengan keseimbangan pasar dititik E) kemudian naik menjadi harga pasar setelah pajak adalah P_t (dengan keseimbangan pasar di titik E_t). Jadi setelah pajak harga pasar dari barang meningkat dari P ke P_t dan kuantitas barang ditingkat pasar turun dari Q menjadi Q_t (Gambar 2.1).

Chan Ngee Choon (2013) dalam *Published the Straits Times* menyatakan sistem pajak progresif adalah salah satu di mana orang kaya membayar persentase yang lebih tinggi dari pendapatan di pajak dari seseorang yang kurang mampu. Mereka di bawah ambang batas pendapatan mungkin tidak membayar pajak. Dengan dasar konsep itu dia menyatakan pada anggaran 2013 melihat peluang untuk pengenalan pajak kekayaan pada mobil mewah dan rumah. Sistem pajak semakin progresif, tetapi pemerintah juga harus meningkatkan pengeluaran sosial dan transfer untuk mengurangi kesenjangan pendapatan. Sebagai perekonomian terbuka, Singapura memiliki keseimbangan antara menjaga daya saing pajak internasional dan mencapai kesetaraan dalam negeri dalam kebijakan fiskal. Anggaran 2013 sehingga bertujuan untuk pertumbuhan yang berkualitas dan masyarakat yang inklusif. Sebagai kesenjangan pendapatan telah naik tipis, kebijakan fiskal merupakan salah satu alat untuk mempersempit kesenjangan tersebut. Mempersempit kesenjangan pendapatan dilakukan pada kedua ujungnya: menargetkan rendah untuk pekerja berpenghasilan menengah dengan mendistribusikan pendapatan, dan menurunkan pendapatan sekali pakai di akhir yang lebih tinggi dengan mengenakan pajak pendapatan dan kekayaan yang lebih tinggi. Anggaran 2013 tidak memperkenalkan sesuatu sebagai kontroversial, tentu

saja. Tapi itu tidak membuat baik penggunaan pajak kekayaan untuk meningkatkan beban pajak pada rumah mewah dan mobil. Secara keseluruhan, anggaran 2013 Singapura menetapkan progresivitas pajak yang lebih besar.

Menurut *The Economics Time-India* (2015) definisi; pajak progresif adalah mekanisme perpajakan di mana otoritas pajak membebani lebih banyak pajak saat pendapatan wajib pajak meningkat. Pajak dikumpulkan dari setiap wajib pajak berpenghasilan lebih tinggi dan pajak dari wajib pajak berpenghasilan kurang pajaknya lebih rendah. Pemerintah menggunakan mekanisme pajak progresif dengan ketentuan sebagai berikut. Pajak progresif didasari keyakinan bahwa orang-orang yang berpenghasilan lebih harus membayar lebih. Bagi pembayar pajak yang pendapatannya melebihi pendapatan patokan, maka nilai pajak baru (lebih tinggi dari sebelumnya) dibebankan kepadanya.

Pengaruh kesadaran WP, pengetahuan pajak, sanksi perpajakan dan akuntabilitas pelayanan publik pada kepatuhan WP diteliti oleh Budiarta dkk (2013), Dalam hasil penelitiannya dikemukakan kesadaran WP, pengetahuan pajak, sanksi perpajakan dan akuntabilitas pelayanan public berpengaruh positif terhadap kepatuhan WP dalam membayar pajak kendaraan bermotor pada kantor bersama samsat di Kota Singaraja. Dikatakan pula bahwa kesadaran dalam diri WP khususnya mengenai pajak kendaraan bermotor merupakan partisipasi dari masyarakat untuk menunjang pembangunan daerah, sehingga kondisi tersebut ke depan perlu ditingkatkan. Demikian pula dikemukakan perlunya secara rutin memberikan penyuluhan tentang pentingnya manfaat pajak, agar ada peningkatan pengetahuan WP mengenai manfaat pajak.

Penelitian yang dilakukan saat ini lebih banyak melihat dari pengaruh pajak progresif terhadap perilaku konsumtif WP, basis pajak, kepatuhan WP dan perkiraan pendapatan daerah. Dengan demikian ada bagian yang tidak sama dengan peneliti terdahulu, dimana yang dibahas secara parsial tentang persepsi tentang sanksi perpajakan dan kesadaran WP pada kepatuhan WP orang pribadi, kemudian ada yang mengupas kesadaran wajib pajak, pengetahuan pajak, sanksi perpajakan dan akuntabilitas pelayanan publik pada kepatuhan WP. Sedangkan pada penelitian ini mengulas tentang pengaruh pajak progresif terhadap perilaku konsumtif WP kepatuhan WP dan kinerja pemerintah daerah.

Dalam pembangunan ekonomi daerah Bali pemerintah selalu berupaya meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi dan pendapatan. Hasil yang dicapai berupa peningkatan pertumbuhan yang cukup tinggi dan diperkirakan dapat meningkatkan pendapatan masyarakat per kapita di berbagai sektor perekonomian. Peningkatan sektor perekonomian ini akan dapat mendorong perekonomian masyarakat lebih lanjut. Kondisi ini tentu menjadi sumber penerimaan bagi pemerintah daerah Provinsi Bali, di dalam upaya meningkatkan PAD sebagai sumber dana pembangunan daerah yang lebih merata antar kabupaten/kota di daerah Provinsi Bali.



Gambar 2. Kerangka Pemikiran Penelitian

Sumber ekonomi yang semakin meluas adalah menjadi sumber pendapatan masyarakat. Peningkatan pendapatan juga memicu peningkatan objek pajak kendaraan bermotor di daerah Bali. Peningkatan jumlah kendaraan ini adalah merupakan potensi riil yang dimiliki pemerintah daerah untuk dijadikan basis pajak dan sekaligus menjadi sumber penerimaan pajak daerah. Peningkatan jumlah kendaraan terutama roda empat di daerah Bali, adalah menjadi pendorong pemerintah daerah Bali untuk menerapkan jenis pajak progresif.

Sejak Juni tahun 2014 yang lalu Pemerintah Daerah Provinsi Bali mulai memberlakukan pajak progresif atas kendaraan roda empat di Bali. Pemerintah daerah Bali berharap dengan penetapan pajak progresif ini akan mampu meningkatkan besaran penerimaan pajak daerah yang bersumber dari kendaraan bermotor. Tentu disadari bahwa setiap langkah peningkatan pajak atas objek pajak, akan berdampak pada wajib pajak (WP) dari dua sisi, yakni: pertama, menimbulkan pengaruh terhadap basis pajak. Kedua, penerapan pajak yang lebih tinggi tentu akan berpengaruh terhadap sifat konsumtif (*demonstrations effect*) atau sifat suka konsumsi barang mewah) dari WP. Sebagai kelanjutan dari

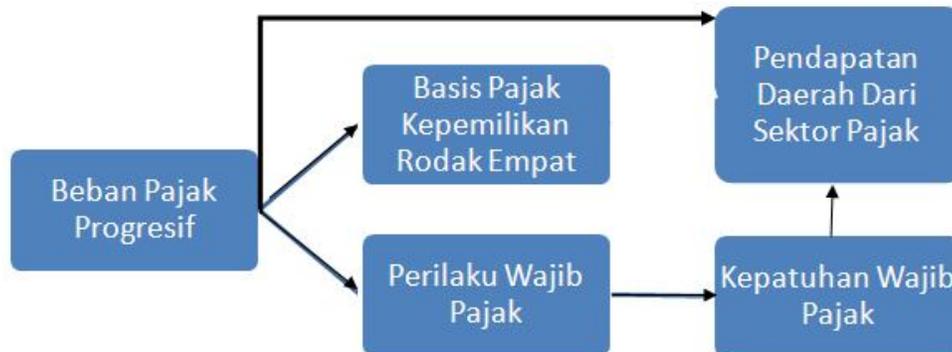
persoalan di atas diperkirakan respons WP pun akan berbeda, yakni: ada yang taat atau ada yang tidak taat dalam pembayaran pajak.

Respons WP terhadap penetapan pajak khususnya tarif pajak progresif, tentu dapat memengaruhi kepatuhan dari WP dalam membayar pajak. Besar kecilnya jumlah pembayaran pajak diperkirakan dapat mempengaruhi kepatuhan WP dalam pembayaran pajak dan ketidak patuhan ini lebih lanjut dapat mempengaruhi penerimaan daerah dari sektor pajak.

Kerangka konsep penelitian disajikan Gambar 3, yang diuraikan sebagai berikut. 1) Peningkatan beban pajak progresif atas kendaraan bermotor berpengaruh menurunkan perilaku konsumtif atas kepemilikan kendaraan bermotor. 2) Peningkatan beban pajak progresif kendaraan bermotor berpengaruh menurunkan keinginan kepemilikan basis pajak atas kendaraan bermotor dari WP. 3) Peningkatan beban pajak progresif atas kendaraan bermotor dan perilaku konsumtif berpengaruh menurunkan kepatuhan WP dalam pembayaran pajak kendaraan bermotor. 4) Peningkatan beban pajak progresif, perilaku konsumtif dan kepatuhan dalam membayar pajak, mempengaruhi perkiraan WP terhadap pendapatan daerah yang bersumber dari sektor pajak.

Menurut Hatta (1992) di Negara Jepang kebijakan reformasi pajak sudah dilakukan dengan menerapkan tarif pajak tunggal. Di Jepang penerapan tarif pajak jenis itu telah diterapkan sejak tahun 1989, dengan menetapkan pengenaan pajak menjadi 20 persen. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan Hatta (1992), diperoleh tentang kepatuhan WP serta perbaikannya yakni. Semakin besar penghasilan WP maka kepatuhan mereka dalam pembayaran pajak cenderung lebih

patuh. Bagi wajib pajak penerapan tarif pajak yang lebih rendah, mendorong mereka untuk lebih patuh lagi dalam pembayaran pajak ketimbang penerapan tarif pajak yang tinggi.



Gambar 3. Kerangka Konsep Penelitian

Keterangan: 1) Basis pajak yakni objek pajak kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor roda empat di Provinsi Bali.

Soediyono (1981) menyatakan bahwa sedikit banyak pengeluaran masyarakat untuk memenuhi perilaku konsumtif dipengaruhi oleh banyak sedikitnya *consumers' durables* (barang-barang konsumsi terpakai lama) seperti mobil dan sebagainya.

Kemudian dampak dari pengenaan pajak sejenis pajak progresif atas barang yang dikonsumsi rumahtangga, menurut Pratama (2008) dapat menurunkan pendapatan. Penurunan pendapatan ini cenderung menurunkan konsumsi rumahtangga.

Berdasarkan teori yang dikemukakan dirumuskan hipotesis penelitian yaitu: 1) Peningkatan beban pajak progresif atas kendaraan bermotor berpengaruh negatif dan signifikan terhadap perilaku konsumtif WP. 2) Peningkatan beban pajak progresif atas kendaraan bermotor berpengaruh negatif

dan signifikan terhadap kemungkinan kepemilikan dan/atau penguasaan (basis pajak) kendaraan bermotor dari WP.

Raksaka (2005) menyatakan pemungutan pajak di daerah (kabupaten/kota) di Indonesia belum mampu mengelola seluruh basis pajaknya, kecuali yang basis pajaknya berhubungan dengan konsumsi listrik maupun perumahan, seperti pajak penerangan jalan umum. Oleh karena itu disarankan dalam jangka pendek perlu perluasan basis pajak secara internal (yaitu bagi pemerintah daerah perlu mengelola pemungutan pajak daerah secara lebih profesional dan pendataan WP yang lebih baik lagi). Dengan cara tersebut disinyalir tingkat kepatuhan WP akan lebih meningkat.

Abdul Rauf (2005) banyak orang Indonesia yang melakukan perjalanan luar negeri untuk berbelanja dan hal itu menghabiskan devisa negara. Perilaku konsumtif masyarakat Indonesia itu tidak memberikan dampak yang baik bagi perekonomian Indonesia, tetapi cenderung menguntungkan negara lain. Dalam kenyataannya perilaku konsumtif tersebut tidak sejalan dengan banyaknya wajib pajak yang sadar akan kewajibannya untuk mendaftarkan diri, menyetorkan SPT dan memenuhi hutang pajaknya, sehingga penerimaan negara tidak diterima sesuai dengan yang seharusnya diterima.

Berdasarkan hasil penelitian di atas dirumuskan hipotesis penelitian yaitu : 3) Peningkatan beban pajak progresif atas kendaraan bermotor dan perilaku konsumtif berpengaruh negatif dan signifikan terhadap kepatuhan dalam membayar pajak kendaraan bermotor dari WP. 4) Peningkatan beban pajak progresif, perilaku konsumtif dan kepatuhan membayar pajak, berpengaruh positif

dan signifikan terhadap perkiraan WP atas pendapatan daerah yang bersumber dari sektor pajak. Hatta (1992) mengungkap beberapa indikator yang mempengaruhi kepatuhan WP yakni pendapatan WP, sanksi-sanksi jika tidak melakukan kewajiban membayar pajak atau penegakan hukum, transparansi penggunaan pajak, akuntabilitas. Dikatakan pula oleh Hatta (1992) bahwa kepatuhan WP berpengaruh atas penerimaan negara dari sektor pajak.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini mengambil lokasi daerah Bali. Bali dipilih sebagai lokasi penelitian karena memiliki potensi pajak kendaraan yang sangat besar, dan Suarjana (Kadispenda Provinsi Bali, 2014) mensinyalir masih banyak kendaraan bermotor yang belum terdaftar sebagai objek pajak. Di Bali jumlah kendaraan bermotor mencapai 440 ribu unit pada tahun 2013 (BPS, 2013). Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Bali sekitar 7 persen per tahun dan kontribusi terhadap PAD dari paling besar yakni; a) (BBNKB) senilai Rp 601 miliar, b) kontribusi dari pajak kendaraan bermotor (PKB) Rp 329.43 miliar, pajak bahan bakar kendaraan bermotor (PBBKB) Rp 139.45 miliar.

Objek penelitian adalah pajak progresif atas kendaraan bermotor yang dikenakan menurut basis pajak atau jumlah kepemilikan kendaraan kena pajak. Tarif pajak progresif di Bali diberlakukan untuk kendaraan bermotor dengan nilai pajak sebesar 1.5 persen untuk kendaraan pertama, kendaraan kedua 2.0 persen, ketiga 2.5 persen, keempat 3.0 persen, dan kelima 3.5 persen dan seterusnya. Obyek pajak kena pajak progresif adalah kendaraan bermotor pelat hitam atau

pribadi dengan penggunaan untuk konsumtif, seperti sedan, *jeep*, minibus, *pick up*, *station wagon*, kabin ganda. Pajak progresif dikenakan kepada kendaraan dengan nama pemilik dan alamat yang sama. Data kualitatif adalah data yang tidak berwujud angka. Contoh data kualitatif yang digunakan dalam penelitian, antara lain persepsi atau pendapat dari wajib pajak, perilaku konsumtif, kepatuhan dari pemilik kendaraan bermotor dalam pembayaran pajak.

Dalam Penelitian di gunakan data primer. Contoh data primer yang digunakan dalam penelitian antara lain; pengeluaran total rumah tangga wajib pajak, persepsi pajak jumlah pajak yang dibayar wajib pajak, model kendaraan yang dimiliki wajib pajak.

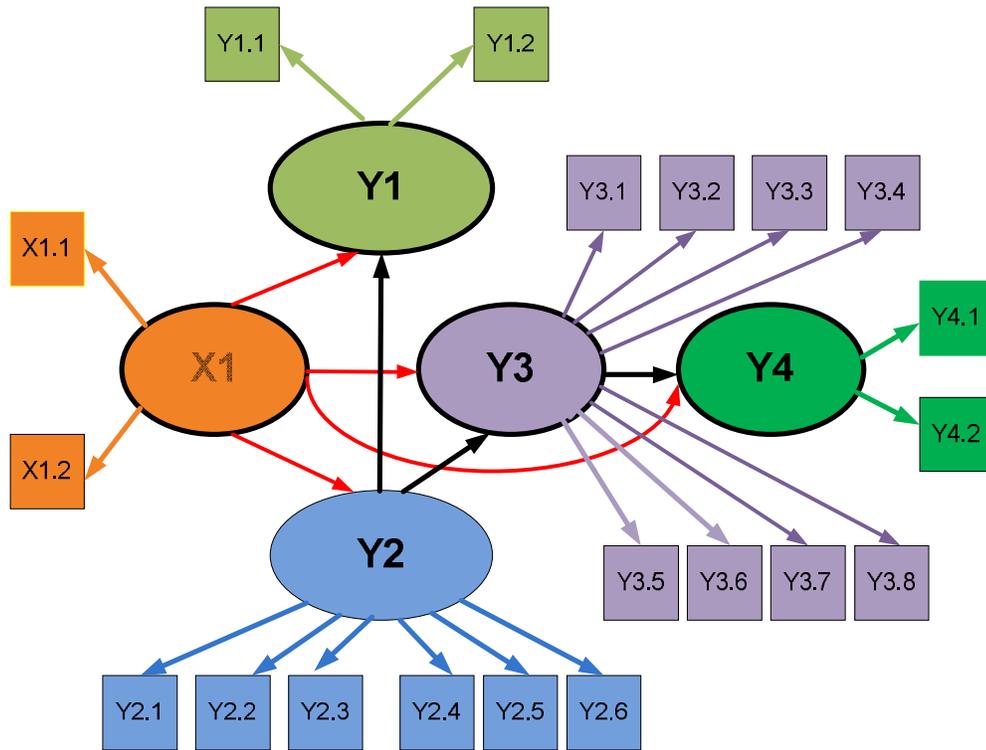
Populasi yang di gunakan yakni orang atau wajib pajak sebagai pemilik kendaraan bermotor yang dikenakan pajak progresif dan berdomisili di daerah Provinsi Bali. Penarikan sampel pemilik kendaraan bermotor yang dikenakan pajak progresif, diambil dari jumlah populasi kendaraan bermotor yang disumsikan sama dengan pemilik kendaraan bermotor kena pajak progresif. Jumlah sampel responden dipilih dengan metode *proporsional sampling* berdasarkan wilayah kabupaten/kota. Persentase sampel dihitung menggunakan rumus : $n_i = (N_i/N) 100\%$, dengan n_i = jumlah sampel per kabupaten/kota (i), N_i = populasi per kabupaten/kota, dan N = populasi di seluruh kabupaten/kota di Bali.

Menurut Ronald (2005) *sampling probability proportional to size (PPS)* atau probabilitas untuk pengukuran proporsi adalah ukuran sampel dengan melibatkan unsur-unsur sampel yang biasanya diatur ke dalam kelompok wilayah

kabupaten/kota dengan ukuran yang berbeda-beda. Dengan menggunakan perhitungan proporsi di atas diperoleh distribusi persentase jumlah sampel dimasing-masing kabupaten/kota dan secara total jumlah sampel adalah 100 responden.

Alat analisis data yang di gunakan yakni pertama menggunakan Diagram Jalur yang disusun untuk melihat hubungan antar variable ekonomi baik variabel yang disebut variabel laten maupun variabel indikator. Kedua menggunakan persamaan struktural antar variabel laten dan antar variabel laten dengan indikator, dengan pendugaan atas parameter (koefisien regresi) menggunakan program *Partial Least Square* (PLS).

Keterangan dan hubungan antara variabel yang dipaparkan dalam Gambar 4.1, dinyatakan dalam Tabel 4.1. Melalui Diagram Jalur (*Path*) disusun hubungan antar variable ekonomi baik variabel yang disebut variabel laten maupun variabel indikator. Variabel laten adalah variabel yang tidak dapat diukur secara langsung namun dibentuk dari variabel indikator. Pada penelitian ini kuesioner digunakan untuk mengukur suatu variabel yang tidak dapat diukur secara langsung. Beberapa contoh variabel laten adalah peningkatan beban pajak progresif, perilaku konsumtif, kemungkinan kepemilikan dan/atau penguasaan (basis pajak) kendaraan bermotor, kepatuhan WP dalam membayar pajak, dan perkiraan pendapatan daerah sektor pajak menurut persepsi WP.



Gambar 4. Diagram *Path* – Pembentuk Model Persamaan Struktural.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Untuk memperoleh hasil analisis yang memadai maka evaluasi model pengukuran (*Outer model*) perlu dilakukan, dan ini bertujuan untuk mengetahui validitas dan reliabilitas dari indikator-indikator dari variabel laten.

1) *Composite reliability*

Composite reliability diuji untuk tujuan mengetahui nilai reabilitas antar blok indikator dari konstruk yang membentuknya. Menurut Ghazali (2006) untuk indikator reflektif hasil dari pengujian ini dapat disebut baik, apabila memiliki nilai di atas 0,70. Sedangkan untuk indikator formatif ketentuan itu bukan merupakan prasyarat yang harus diikuti, namun yang

perlu diperhatikan hanyalah hasil koefisien regresi dari estimasinya. Hasil pengujian *composite reliability* disajikan Tabel 2.

Berdasarkan data pada Tabel 2 diketahui bahwa nilai dari *composite reliability* semua variabel berkisar antara 0,70 – 0,85 (nilai di atas 0,70). Hasil analisis data ini memiliki arti yakni semua indikator dari variabel laten dinyatakan reliabel di dalam membentuk model.

Tabel 2.
Hasil Pengujian *Composite Reliability*

No	Variabel	<i>Composite Reliability</i>
1	Perubahan Pajak Progresif	0,887
2	Kepemilikan (Basis Pajak) kendaraan	0,898
3	Perilaku konsumtif	0,876
4	Kepatuhan wajib pajak	0,939
5	Perkiraan Pendapatan Daerah	0,864

Sumber: Data hasil penelitian pada lampiran 2.

2) *Convergent Validity*

Convergent validity dihitung dengan tujuan untuk dapat mengetahui item-item dalam instrument yang dapat digunakan sebagai indikator variabel laten. *Covergent validity* diukur berdasarkan besarnya nilai *outer loading* dari masing-masing variabel indikator konstruk. Dengan mengambil hasil analisis data pada diketahui hasil seperti yang disajikan pada Tabel 3.

Hasil perhitungan data yang disajikan pada Tabel 3 memberikan gambaran bahwa nilai dari *outer loading* dari variabel indikator konstruk bernilai di atas 0,50. Hasil analisis seperti itu menandakan bahwa pengukuran ini sudah memenuhi persyaratan yang ditentukan dalam menilai *Convergent validity*.

Tabel 3.
Hasil Perhitungan *Convergent Validity*

No.	Variabel laten	Indikator	<i>Outer Loading</i>	Keterangan
1	Perubahan Pajak Progresif (X1)	X1.1	0,914	Valid
		X1.2	0,871	Valid
2	Kepemilikan (Basis Pajak) kendaraan (Y1)	Y1.1	0,889	Valid
		Y1.2	0,917	Valid
3	Perilaku konsumtif	Y2.1	0,776	Valid
		Y2.2	0,606	Valid
		Y2.3	0,748	Valid
		Y2.4	0,757	Valid
		Y2.5	0,737	Valid
		Y2.6	0,762	Valid
3	Kepatuhan wajib pajak (Y3)	Y3.1	0,773	Valid
		Y3.2	0,787	Valid
		Y3.3	0,827	Valid
		Y3.4	0,768	Valid
		Y3.5	0,750	Valid
		Y3.6	0,832	Valid
		Y3.7	0,867	Valid
		Y3.8	0,874	Valid
4	Perkiraan Pendapatan Daerah (Y4)	Y4.1	0,884	Valid
		Y4.2	0,860	Valid

Sumber: Hasil analisis data pada lampiran 2

3) *Discriminant Validity*

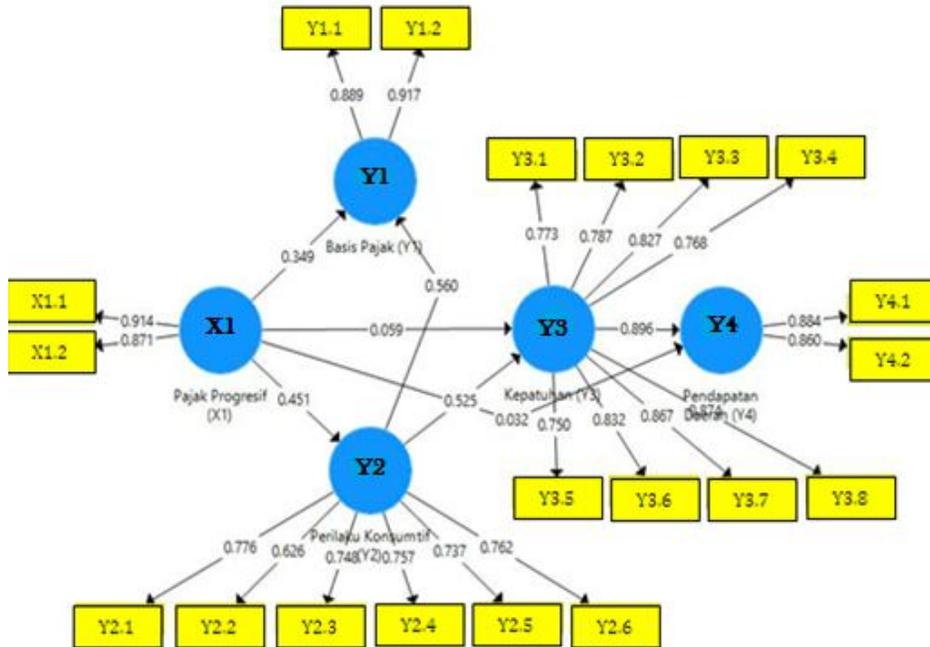
Guna dapat membandingkan nilai akar kuadrat AVE (*square root of Average Variance Extracted*) maka dilakukan pengujian yang disebut *discriminant validity*, dari setiap variabel laten dengan korelasi antar variabel laten lain yang ada dalam model yang disajikan pada Tabel 3. Nilai akar kuadrat AVE dari setiap variabel laten memberikan hasil yang lebih besar dari korelasi variabelnya dengan semua variabel laten lain, maka hasil ini menandakan bahwa setiap variabel indikatornya memiliki *discriminant validity* yang masuk katagori baik. Sebagai kriteria baik itu di sini direkomendasikan bahwa nilai AVE harus lebih 0,50.

Tabel 4.
Nilai AVE, $\sqrt{\text{AVE}}$ Dan Korelasi Antar Variabel Laten

Varia Bel	AVE	$\sqrt{\text{AVE}}$	Korelasi Antar Variabel Laten				
			(X1)	(Y1)	(Y2)	(Y3)	(Y4)
(X1)	0,797	0,797	0,893	0,601		0,118	
(Y1)	0,816	0,816		0,903		0,528	
(Y2)	0,541	0,541	0,451	0,717	0,736	0,552	0,464
(Y3)	0,658	0,658	0,298	0,528		0,811	
(Y4)	0,761	0,761	0,298	0,450		0,872	0,906

Sumber: Data hasil analisis lampiran 2

Berdasarkan hasil analisis nilai akar kuadrat AVE dapat diketahui pada Tabel 4. Menurut Ghazali (2006) dalam untuk indikator yang “reflektif” nilai AVE yang memenuhi kriteria baik adalah di atas 0,50, hal yang sama juga berlaku dengan nilai korelasi antar variabel latennya. Indikasi ini memberikan pertanda bahwa variabel laten yang dipredikasi dalam model memprediksi variabel indikator masing-masing lebih baik daripada indikator variabel laten yang lain.



Pengujian ketepatan model (yang disebut dengan *gooness of fitmodel structural* pada *inner model* di sini digunakan nilai *predictive – relevance* (dinyatakan dengan notasi Q^2 kuadrat = Q^2). Untuk memahami hal itu maka diperlukan hasil perhitungan dari R^2 kuadrat (dengan notasi R^2) dari tiap-tiap variabel yang disebut variabel endogen. Hasil analisis R^2 masing-masing variabel endogen itu, disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5.
Hasil Analisis R^2 Dari Variabel Endogen

No.	Variabel Endogen	R^2
1	Y1 (perilaku konsumtif)	0,204
2	Y2 (kepemilikan atau basis pajak)	0,611
3	Y3 (kepatuhan wajib pajak)	0,307
4	Y4 (Perkiraan Pendapatan daerah)	0,821

Sumber: Hasil analisis data, 2015.

Nilai *predictive – relevance* selanjutnya dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$Q^2 = 1 - (1 - R1^2) (1 - R2^2) \dots \dots \dots (1 - Rn^2)$$

Dengan hasil analisis data Q^2 ini memperlihatkan nilai *predictive – relevance* sebesar 0,8019 yang lebih besar dari nol ($Q^2 > 0$). Ini menandakan sebesar 80,19persen variabel *endogen* menentukan hasil estimasi dalam model. Dan F nya 0,1981 Oleh karena itu model yang digunakan adalah layak karena memiliki nilai *predictive relevance* yang memenuhi persyaratan yang ditentukan.

Hasil analisis koefisien persamaan struktural disajikan pada Tabel 6, dan dapat dijelaskan hasil uji hipotesisnya sebagai berikut.

Hipotesis 1 bahwa beban pajak progresif berpengaruh positif dan signifikan terhadap keinginan kepemilikan kendaraan bermotor atau basis pajak, ditunjukkan dengan koefisien regresi 0,601 dan diterima dengan nilai t statistik 10,010 yang lebih besar dari nilai t tabel dengan tingkat signifikansi 5% yakni 1,96. Hasil tersebut berarti semakin meningkat beban pajak progresif belum mampu menurunkan keinginan kepemilikan/basis pajak kendaraan bermotor dari WP .

Hipotesis 2 bahwa perubahan beban pajak progresif berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku konsumtif wajib pajak (baik bagi pemilik dua maupun lebih dari dua kendaraan), ditunjukkan dengan koefisien regresi 0,451. Secara statistik kedua estimasi koefisien regresi tersebut diterima karena t statistiknya 5,370 lebih besar dari t tabel 1.96. Hasil estimasi tersebut berarti peningkatan beban pajak progresif belum mampu menurunkan perilaku konsumtif dari WP dalam memiliki kendaraan bermotor baik untuk dua maupun lebih dari dua unit.

Hasil pengujian hipotesis 1 dan 2 di atas sesuai dengan teori yang disampaikan Soediyono (1981) menyatakan bahwa sedikit banyak pengeluaran

masyarakat untuk memenuhi perilaku konsumtif dipengaruhi oleh banyak sedikitnya *consumers' durables* (yaitu: barang - barang konsumsi terpakai lama) seperti mobil dan sebagainya. Adapun pengaruhnya antara lain dapat berwujud penambah pengeluaran untuk konsumsi. Teori yang dikemukakan tersebut sesuai dengan hasil penelitian ini dengan mengambil contoh konsumsi mobil. Dengan pembelian mobil maka konsumen atau wajib pajak tersebut akan semakin sering bepergian ke luar kota, sebagai akibatnya banyak uang yang harus dikeluarkan untuk bensin, reparasi, makan dan lain-lain. Apalagi dengan dikenakan pajak progresif atas mobil tersebut maka jumlah pengeluaran untuk kepemilikan mobil semakin membesar atau lebih konsumtif.

Hipotesis 3 bahwa beban pajak progresif berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepatuhan, ditunjukkan dengan koefisien 0,296 dan diterima karena t statistik 2,506 lebih besar dari t tabel 1,96. Hasil estimasi tersebut berarti semakin meningkat beban pajak progresif maka semakin patuh WP wajib dalam membayar pajak progresif.

Hipotesis 4 bahwa beban pajak progresif berpengaruh positif dan signifikan terhadap perkiraan pendapatan daerah, ditunjukkan dengan koefisien regresi 0,298 dan diterima karena t statistik 2,360 lebih besar dari t tabel 1,96. Hasil estimasi tersebut berarti semakin meningkat beban pajak progresif semakin meningkatkan pendapatan daerah dari sektor pajak menurut persepsi wajib pajak.

Hasil pengujian hipotesis nomor 3 dan 4 di atas adalah sesuai dengan penelitian dari Chau (2009) yang menyatakan bahwa beberapa faktor berpengaruh kepada pendapatan melalui pajak Negara yaitu antara lain persentase kepatuhan

WP masyarakat dalam Negara tersebut. Semakin besar kesadaran masyarakat dalam membayar pajak akan berpengaruh terhadap penerimaan pendapatan pajak Negara yang sangat menguntungkan terhadap Negara dan masyarakat. Selain itu untuk meningkatkan penerimaan pajak, diperlukan juga peningkatan sumberdaya manusia petugas pajak, dalam pelayanan perpajakan kepada wajib pajak, terutama dalam pemanfaatan teknologi informasi (TI) melalui samsat *on-line*, ATM samsat *on – line* yang belum maksimal, mengingat penerapan pajak progresif baru berjalan satu tahun.

Tabel 6
Hasil Estimasi Koefisien Regresi

Hubungan Antar Variabel	<i>Original Sample</i>	<i>Sample Mean</i>	<i>Standard Error</i>	<i>T Statistics</i>	<i>P Values</i>
1. X1 → Y1	0,601	0,602	0.060	10.010	0.000
2 .X1 → Y2	0,451	0.472	0.084	5.370	0.000
3. X1 → Y3	0.296	0.306	0.118	2.506	0.013
4.X1 → Y4	0.298	0.302	0.126	2.360	0.019

Sumber :Data hasil analisis

Pengaruh tidak langsung antar variabel dapat dilihat dari hasil analisis *indirect effect* atau pengaruh tidak langsung antar variabel yang tersaji pada Tabel 6 dan hubungan tidak langsung variabel *independen* terhadap basis pajak melalui peran mediasi perilaku konsumtif, terhadap kepatuhan wajib pajak melalui peran mediasi perilaku konsumtif dan terhadap pendapatan daerah melalui peran mediasi kepatuhan wajib pajak.

Hasil analisis koefisien persamaan struktural disajikan pada Tabel 7, dan dapat dijelaskan hasil uji hipotesisnya sebagai berikut.

Beban pajak progresif berpengaruh positif dan signifikan secara tidak langsung terhadap keinginan kepemilikan kendaraan/basis pajak) melalui variabel

perilaku konsumtif, dengan koefisien regresi 0,253 dan diterima karena t statistik 3,741 lebih besar dari nilai t tabel 1,96. Hasil ini berarti semakin meningkat perubahan beban pajak progresif berpengaruh secara tidak langsung belum mampu menurunkan keinginan kepemilikan/basis pajak kendaraan bermotor dari WP.

Beban pajak progresif mempengaruhi secara positif serta signifikan dengan cara tidak langsung terhadap variabel Kepatuhan WP melalui variabel perilaku konsumtif, dengan koefisien regresi 0,237 dan diterima karena t statistik 4,242 lebih besar dari t tabel 1,96. Hasil tersebut berarti semakin meningkat perubahan beban pajak progresif berpengaruh secara tidak langsung meningkatkan kepatuhan WP. Beban pajak progresif mempengaruhi secara positif serta signifikan dengan cara tidak langsung terhadap variabel pendapatan daerah dengan perantara intermediasi variabel kepatuhan WP, ditunjukkan dengan koefisien regresi 0,265 dan diterima karena t statistik 2,621 lebih besar dari t tabel 1,96. Hasil tersebut berarti semakin meningkat perubahan beban pajak progresif berpengaruh secara tidak langsung meningkatkan pendapatan daerah melalui meningkatnya kepatuhan WP.

Tabel 7
Hubungan tidak langsung/ indirect effects antar variabel

Hubungan Antar Variabel	<i>Original Sample</i>	<i>Sample Mean</i>	<i>Standard Error</i>	<i>T Statistics</i>	<i>P Values</i>
1. X1 → Y1	0,253	0,265	0.073	3.741	0.001
2. X1 → Y3	0,237	0.252	0.056	4.242	0.000
3. X1 → Y4	0.265	0.267	0.101	2.621	0.009

Sumber : Data hasil analisis .

SIMPULAN DAN SARAN

Beban pajak progresif atas kendaraan bermotor roda empat yang diperuntukan untuk tujuan konsumtif, belum mampu menurunkan keinginan WP dalam kepemilikan atau basis pajak atas kendaraan bermotor di daerah Bali. Beban pajak progresif atas kendaraan bermotor roda empat yang diperuntukan untuk tujuan konsumtif, belum mampu menurunkan perilaku konsumtif WP di daerah Bali, baik bagi WP yang memiliki dua atau lebih dari dua unit kendaraan. Beban pajak progresif atas kendaraan bermotor roda empat yang diperuntukan untuk tujuan konsumtif, mampu meningkatkan kepatuhan WP di daerah Bali dalam pembayaran pajak. Beban pajak progresif atas kendaraan bermotor roda empat yang diperuntukan untuk tujuan konsumtif oleh WP diperkirakan mampu meningkatkan pendapatan daerah Bali dengan jumlah yang relatif kecil.

Dalam upaya mengoptimalkan pelaksanaan Perda. pajak progresif, maka Dispenda. perlu langkah – langkah berikut. 1) Secara internal perlu peningkatan sumberdaya manusia petugas pajak, dalam pelayanan perpajakan kepada wajib pajak, terutama dalam pemanfaatan teknologi informasi (TI) melalui samsat *on-line*, ATM samsat *on – line*, mengingat penerapan pajak progresif baru berjalan

satu tahun. 2) Secara eksternal perlu sosialisasi lebih gencar kepada masyarakat khususnya wajib pajak tentang pajak progresif, dan perlu pembuatan Perda yang melarang penggunaan kendaraan bermotor dengan plat luar daerah. Perlu tindakan penertiban administrasi kepemilikan kendaraan bermotor, antara lain melalui balik nama kepemilikan kendaraan pada saat pembelian kendaraan bermotor baik yang berplat Bali maupun plat luar daerah Bali. Tindakan ini diambil guna peningkatan pendapatan daerah.

REFERENSI

Andrew Hanson, 2012, *Three Simple Reasons Why We Need Progressive Tax Rates*, Polici. Mic., Research Analist: Georgetown Public Policy Institute.

Bahl, Murray, 1990, Dalam: Hutagaol John, Winarno Wing Wahyu, Pradipta Arya, Strategi Meningkatkan Kepatuhan Wajib Pajak, *Akuntabilitas*, Vol. 6, No. 2, 2007, ISSN 1412-0240.

Diyat Suhendri, 2015, Pengaruh Pengetahuan, Tarif Pajak, Dan Sanksi Pajak Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Orang Pribadi Yang Melakukan Kegiatan Usaha Dan Pekerjaan Bebas Di Kota Padang (Studi Empiris Pada Kantor Pelayanan Pajak Pratama Kota Padang), *Tesis*, Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.

Diamond, Peter A dan E. Saez, 2011, The Case for a Progressive Tax: From Basic Research to Policy Recommendations, *Journal of Economic Perspectives*, Volume 25, Nomor.4, AEAweb: eml.berkeley.edu/~SAEZ/diamond-saezJEP11full.pdf.

Gerald Zaltman and Melanie Wallendorf. 1971. *Consumer Behavior : Basic Findings and Management Implications*. The United States of America : By John Willey and Sons Inc.

Hatta, 1992, Dalam : *Strategi Meningkatkan Kepatuhan Wajib Pajak*, Kementrian Keuangan Republik Indonesia – Direktorat Jendral Pajak, 2012.

Handi Irawan (2011), 10 Perilaku (Konsumen) Indonesia, Kompas.Comm (januari 2015), *Forum*, Jakarta. <http://forum.kompas.com/urban-life/34622-10>.

Indarto, Bambang. (2014), Mengenal Tarif Pajak Progresif. <http://b4mb4ngind4rt0.blogspot.com/>

Jessica Gumulya 2013, Pengaruh Konsep Diri Terhadap Perilaku Konsumtif Mahasiswa Universitas Esa Unggul , Fakultas Psikologi Universitas Esa Unggul, *Jurnal Psikologi*, Volume 11, Nomor 1.

Jati, I Ketut dan Amanda R. S.P., 2012, *faktor - faktor yg mempengaruhi Kepatuhan Wajib Pajak Dlm Membayar KB Di Denpasar*, FEB-Universitas Udayana, Denpasar.

Joel b. Slemrod, 2002, "Do We Know How Progressive the Income Tax System Should Be?" *National Tax Journal* 36, no. 3, 1983 (Copyright 2002).

Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2014, Direktorat Jendral Perimbangan Keuangan, 2014, *Pajak Penghasilan Orang Pribadi Untuk Keadilan*, Jakarta

Khan, A.M., (2001). *Reducing Traffic Density: The Experience of Hong Kong and Singapore*, *Journal of Urban Technology*, 8:1, 69 – 87.

Kunert dan Kuhfeld 2007, *The diverse structures of passenger car taxation in Europe and the EU Commissions proposal for reform*. *Transport Policy*, 14: 4, 306-316.

Lana Soelistianingsih, 2013, *Masyarakat Diminta Kurangi Perilaku Konsumtif* Republika, Co.id, Bandung.

Livingstone, M.A., 2006, *Progressive Taxation in Developing Economies: The Experience of China and India*, Annual Conference: *International Atlantic Economic Society*, IAES., Philadelphia P.A., Oktober 2006.

Mankiw, N. Gregory, 2000, *Pengantar Ekonomi Mikro I*, Jilid 1, Erlangga, Jakarta.

Mahsun, Mohammad, 2011, *Pengukuran Kinerja Sektor Sektor Publik*, Yogyakarta, BPFU-UGM.: Edisi Pertama. Mustikarini W.A., dan Debby F., 2007, *Pengaruh Karakteristik Pemerintah Daerah dan Temuan Audit BPK Terhadap Kinerja Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota Di Indonesia Tahun Anggaran 2007*, Universitas Indonesia, Jakarta.

Marcos Chamon, Paolo Mauro, and Yohei Okawa , 1999, *The implications of mass car ownership in the emerging market giants*, *International Monetary Fund*, and University of Virginia.

Ngurah Wisnu, Made Kembar S.B., dan I.B. Purbadharmaja, Pengaruh Pajak

Moyes, P. A, 1988, *Note On Minimally Progressive Taxation And Absolute Income Inequality* *Social Choice and Welfare*, Volume 5, Numbers 2-3.

Mohanad Ismael, 2011, *Progressive income taxes and macroeconomic instability*, University of Evry Val D'Essonne / EPEE.

Margareth Ros Pratama, 2012, *Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Kesadaran Wajib Pajak Orang Pribadi Terhadap Kepatuhan Kewajiban Perpajakan Di Kota Tangerang Selatan*, Binus University, Jakarta.

Nowak John E., Ronald D. Rotunda, 2004, *Constitutional law*, West Publishing Company, University of California,

Nurcholis, Hanif, 2007, *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, Grasindo, Jakarta.

Peraturan Daerah Provinsi Bali, Nomor 7, Tahun 2009, Tentang: *APBD Tahun 2009*, Denpasar.

Rahmat Alfian (2011), *Pengaruh Kepatuhan Wajib Pajak Orang Pribadi Terhadap Penerimaan Pajak Di Kpp Pratama Surabaya Krembangan* Universitas Negeri Surabaya ralfian93@yahoo.com.

Ronald Czaja, 2005, *Sampling With Probability Proportional to Size*, onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/0470011815.b2a16066/pdf

Suarjana, I wayan, 2015, *Ekonomi Bali : PAD 2014 Naik 9,09 %*, *Kabar 24.com*, Denpasar.

Sugiyono, 2003, *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta, CV. Bandung.

_____, 2010, *Kepatuhan Perpajakan*, <http://pascasarjana-stiami.ac.id/2010/12/kepatuhan-perpajakan>

_____, 2013, *Pastika Dorong Diversifikasi Perpajakan*, Denpasar, *Antara News*, <http://bali.antara news.com>.