

## **BAB IV**

### **SIMPULAN**

#### **4.1 Simpulan**

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Kontribusi penerimaan pajak kendaraan bermotor (PKB) terhadap pendapatan asli daerah (PAD) Provinsi DKI Jakarta cukup besar. Persentase kontribusi PKB terhadap PAD dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2018 selalu di atas 18% dengan kontribusi tertinggi terjadi pada tahun 2018, sebesar 19,74% dari total PAD. Pada tahun tersebut, realisasi penerimaan PKB mencapai Rp8,5 triliun dari total PAD sebesar Rp43,3 triliun. Penerimaan PKB yang besar, memberikan harapan besar terhadap tingkat kesejahteraan warga Jakarta, khususnya terhadap penyediaan fasilitas jalan dan sarana transportasi umum yang memadai.
- 2) Penerapan *earmarking tax* PKB di Jakarta telah dilakukan berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 2 tahun 2015. Perda tersebut mengamanatkan bahwa hasil penerimaan PKB harus dialokasikan sekurang-kurangnya 20% untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum. *Earmarking tax* PKB

diterapkan dengan konsep *partial earmarks* yang berarti Pemprov DKI tidak menitikberatkan penggunaan sumber pendapatan tertentu untuk membiayai program-program kegiatan yang akan dikerjakan dalam tahun anggaran. Pengawasan penggunaan anggaran juga dapat dilakukan secara *real time* melalui SIPKD.

- 3) Tingkat realisasi penggunaan anggaran terkait *earmarking tax* oleh SKPD pelaksana pada tahun 2018 dan 2019 masih belum maksimal. Realisasi anggaran pada tahun 2018 dan 2019 secara berturut-turut mencapai angka 90% dan 70% dari yang direncanakan. Realisasi pelaksanaan fisik pun masih belum bisa menyentuh 100%. Pada dua tahun berturut-turut realisasi fisik menyentuh 91% dan 85% saja. Sehingga terdapat *gap* dari yang seharusnya bisa dimaksimalkan lagi.
- 4) Pemprov DKI Jakarta sudah cukup efisien dalam menjalankan kebijakan *earmarking tax* PKB. Berdasarkan LKIP, capaian dari target kinerja sudah baik. Meskipun ada satu jenis target yang belum tercapai yakni jumlah penumpang harian busway yang hanya mencapai 36,5% pada tahun 2016 dan 76% pada tahun 2017, namun secara umum target kinerja lainnya sudah berhasil diwujudkan pada kisaran 98% sampai 200% dari target.

#### **4.2 Saran**

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, terdapat hal yang belum bisa penulis bahas namun bisa menjadi ide pembahasan pada penelitian selanjutnya. Salah satu topik yang dapat menjadi ide pembahasan selanjutnya adalah mengenai kepuasan warga Jakarta terhadap pelaksanaan kebijakan dan manfaat dari

*earmarking tax* pajak kendaraan bermotor. Penulis berharap agar pembaca tertarik untuk melanjutkan penelitian yang telah penulis susun ini jauh lebih dalam, sehingga dapat memberikan manfaat yang lebih banyak lagi terhadap dunia akademis.