

h
a
a

**ANALISIS REALISASI PENERIMAAN RETRIBUSI
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR PADA DINAS
LLAJ DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR PERIODE TAHUN 1993/1994 s/d 1998/1999**

T E S I S

**Untuk memperoleh Gelar Magister
dalam Program Studi Ilmu Manajemen
pada Program Pascasarjana Universitas Airlangga**



oleh :
BOEDI PRIJOSOEPRAJITNO
NIM 099610025 L

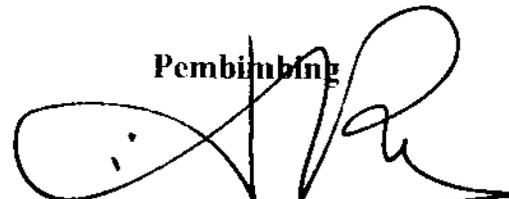
**PROGRAM STUDI ILMU MANAJEMEN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
1999**

TESIS INI DISETUJUI

Tanggal

oleh :

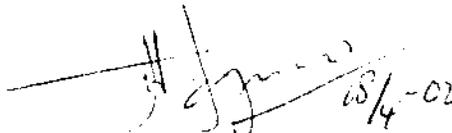
Pembimbing



Drs. Ec. Djoko Mursinto, M.Ec.
NIP. 130935811

Mengetahui :

Ketua Program Studi Ilmu Manajemen
Pascasarjana Universitas Airlangga



Drs. Ec. Tjiptohadi Sawarjuwono, M. Ec., Ph.D., Ak.
NIP. 131123695

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kehadirat Allah Subhannahu Wata'ala atas segala berkah dan rahmat-Nya akhirnya saya dapat menyelesaikan tugas penulisan tesis ini. Penulisan tesis ini merupakan rangkaian dari tugas akhir pendidikan saya untuk memperoleh gelar pendidikan Strata II pada Program Pascasarjana Universitas Airlangga Surabaya.

Tesis ini saya beri judul : **“Analisis Realisasi Penerimaan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Periode Tahun 1993/1994 sampai dengan 1998/1999”**. Adapun tujuan penulisan tesis ini adalah untuk mengetahui perbedaan penerimaan retribusi uji dan perbedaan penerimaan biaya tambahan (denda) pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur sekaligus untuk mengetahui langkah-langkah yang harus dilakukan oleh Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur untuk meningkatkan kinerja Organisasi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor.

Pada kesempatan ini saya mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat :

Bapak E.M. Pattinasarane, SH, MSi selaku Kepala Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk mengikuti Program Pendidikan S-2 pada Program Pascasarjana Universitas Airlangga Program Studi Ilmu Manajemen.

Ketua Program Studi Ilmu Manajemen Program Pascasarjana Universitas Airlangga, Drs. Ec. Tjiptohadi Sawarjuwono, M. Ec., Ph.D., Ak. beserta staf dan pejabat sebelumnya Prof. Dr. H. Suroso Imam Zadjuli, SE, yang telah memberi kesempatan saya untuk menjadi mahasiswa Program Pascasarjana Ilmu Manajemen.

Para Guru Besar dan para Dosen Program Pascasarjana Universitas Airlangga Program Studi Ilmu Manajemen, yang telah membimbing saya dalam mendalami ilmu manajemen semasa saya mengikuti program S-2.

Prof. Drs. Ec. Budiman Christiananta, MA., PhD., Drs. Ec. Djoko Mursinto, ME., Drs. Ec. H. Karjadi Mintaroem, MS., Drs. Ec. Achmadi, MS., dan Drs. Ec. Herniawanto, MBA., MSc., yang telah berkenan menguji sekaligus memberikan masukan pada tesis ini.

Bapak Drs. Ec. Djoko Mursinto, ME., selaku pembimbing yang dengan kesabarannya telah banyak membantu saya di dalam memberikan bimbingan, selama saya menyelesaikan tesis ini.

Almarhum Bapak saya, K. Prijo Hadiwidjojo, atas jasanya telah

mendidik dan menanamkan nilai-nilai kehidupan yang sangat bermanfaat bagi saya. Semoga arwah beliau mendapat tempat disisi Allah Subhanahu Wata'ala. Juga kepada ibu Rr. Suharti Prijo Hadiwidjojo, saya ucapkan terima kasih dan penghormatan yang mendalam atas do'a restu selama saya menyelesaikan tesis ini. Kasih sayang dan jasa beliau senantiasa akan selalu saya kenang.

Isteri saya, Respati Widoretno yang senantiasa mendorong dan membantu saya dalam menyelesaikan tesis ini. Juga kepada anak-anak saya tersayang, Reza Iqra Nugraha (Echa), Rizal Rinumpoko (Inung) dan Infita Robayani Safira (Fira) dengan pengertian, kelucuan dan keluguannya yang senantiasa menjadi penghibur dan pendorong semangat saya.

Semua teman sekerja dan teman angkatan 1996 yang telah memberikan semangat dan bantuan hingga tesis ini dapat saya selesaikan.

Akhirnya mudah-mudahan tesis ini bermanfaat.

Surabaya, 06 Desember 1999

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul	i
Halaman Persetujuan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	vi
Daftar Gambar	ix
Daftar Tabel	x
Daftar Lampiran	xii
Abstrak	xiii
Bab I Pendahuluan	1
1. Latar Belakang Masalah	1
2. Rumusan Masalah	17
3. Tujuan Penelitian	17
4. Manfaat Penelitian	18
5. Sistematika Penulisan	19
Bab II Tinjauan Pustaka	22
2.1 Penelitian Terdahulu	22
2.2 Landasan Teori	25
2.2.1 Fungsi dan Peranan Pemerintah	25
2.2.2 Sumber-sumber Pendapatan Daerah	28
2.2.3 Pajak Daerah	31
2.2.4 Retribusi Daerah	33

2.2.6 Pengujian Kendaraan Bermotor	41
2.2.7 Prestasi Kerja	45
2.2.8 Motivasi Kerja.....	46
2.2.9 Peranan Manajemen Sumberdaya Manusia	52
2.2.10 Teori Organisasi dan Perubahan Organisasi	54
Bab III Kerangka Konseptual Dan Hipotesis Penelitian	58
1. Kerangka Konseptual	58
2. Hipotesis	60
3. Model Analisis	60
Bab IV Metode Penelitian	64
1. Identifikasi Variabel	64
2. Definisi Operasional Variabel	64
3. Jenis dan Sumber Data	65
4. Prosedur Pengumpulan Data	65
5. Teknik Analisis	66
Bab V Hasil Penelitian dan Analisis hasil penelitian	70
1. Gambaran Umum Obyek Penelitian	70
2. Diskripsi masing-masing Variabel	74
3. Analisis Model dan Pembuktian Hipotesis	83
Bab VI Pembahasan	87
Bab VII Kesimpulan dan Saran	108
1. Kesimpulan	108

2. Saran 110

Daftar Pustaka 113

Lampiran

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1: Model untuk Mengelola Perubahan Organisasi	56
Gambar 3.1: Kerangka Konseptual	59

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1 Target, Realisasi dan Prosentase Penerimaan PAD pada Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Tahun Anggaran 1993/1994 - 1998/1999	5
1.2 Realisasi Komponen Penerimaan PAD Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Tahun Anggaran 1993/1994 -1998/1999	6
1.3 Realisasi Penerimaan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 1993/1994 - 1998/1999	11
1.4 Perkembangan Kendaraan Wajib Uji dan yang Diuji Tahun 1993/1994 - 1998/1999	15
3.1 Model Analysis of Variance (ANOVA)	61
5.1 Penerimaan Retribusi Uji Kendaraan Bermotor Per-Semester Tahun 1993/1994 – 1998/1999	79
5.2 Penerimaan Denda Keterlambatan Uji Kendaraan Bermotor Per-Semester Tahun 1993/1994 – 1998/1999	82
6.1 Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji yang diujikan pada Balai PKB Se-Jatim Tahun 1993/1994 – 1998/1999	90
6.2 Jumlah Personil Penguji dan Pembantu Penguji pada Balai PKB Se-Jatim Tahun 1993/1994 – 1998/1999	93
6.3 Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji yang tidak diujikan pada Balai PKB Se-Jatim Tahun 1993/1994 – 1998/1999	97

6.4 Nilai, Ranking dan Skor Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Se-Jatim Tahun 1993/1994 – 1998/1999	101
--	-----

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Struktur Organisasi Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I
Jawa Timur
- Lampiran 2 Perhitungan Penerimaan PKB
- Lampiran 3 Perhitungan Penerimaan Denda Keterlambatan Uji PKB
- Lampiran 4 Tabel F

ABSTRACT

The substantial government policy on regional financial is the enactment of UU Nomor 18 Tahun 1997 (Act no. 18 year 1997) about Regional Taxes and Regional Retribution. One of the components for Inceptive Regional Income is the regional retribution coming from auto testing which has not yet been optimized.

Accordingly, it is intriguing to research such circumstances. Thus, the corresponding research is entitled "The Analysis of Realization upon the Retribution Income of Auto Testing in the Regional Dinas LLAJ of The First Regional Province of East Java from the Period of 1993/1994 to 1998/1999". The analytical model used is Analysis of Variance (ANOVA) to eleven testing centers throughout East Java based on the semester data.

The conclusion resulted from the research shows that there is a significant difference of the average retribution income from the auto testing and the late fee in each testing center in East Java. It is concluded that the supervising function has not yet been maximalized, and the late fee for the testing is indeed very low.

It is suggested that it is necessary to reduce the number of auto testing centers from eleven centers. It is also recommended to improve the supervising function through law enforcement and maximalization administration are used computerized network system.

ABSTRAK

Kebijaksanaan pemerintah yang cukup bermakna didalam hal keuangan daerah adalah diundangkannya UU Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Salah satu komponen Pendapatan Asli Daerah adalah retribusi daerah yang bersumber dari pengujian kendaraan bermotor, yang sampai saat ini perolehannya belum optimal.

Atas dasar kenyataan itu peneliti tertarik untuk meneliti dengan mengambil judul "Analisis Realisasi Penerimaan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Periode Tahun 1993/1994 sampai dengan 1998/1999". Model analisis yang digunakan adalah Analysis of Variance (ANOVA) pada 11 Balai Pengujian yang tersebar di Jawa Timur berdasarkan data semesteran.

Simpulan yang dihasilkan dalam penelitian ini antara lain, bahwa ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor dan denda keterlambatan pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur. Disimpulkan pula bahwa belum optimalnya fungsi pengawasan serta rendahnya biaya denda keterlambatan pengujian.

Saran yang diajukan dalam penelitian ini antara lain adalah perlunya perampingan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dari 11 (sebelas) menjadi 7 (tujuh). Selain itu disarankan pula untuk lebih meningkatkan pengawasan serta memperbaiki sistem administrasi pengujian yang masih manual dengan menggunakan sistem komputerisasi.

menggerakkan peran serta masyarakat dalam pembiayaan pembangunan daerah.

Instruksi Presiden Republik Indonesia No. 6 Tahun 1984 Pasal 16 menegaskan bahwa penyediaan bantuan kepada pemerintah daerah tidak meniadakan atau mengurangi kewajiban pemerintah daerah yang bersangkutan untuk senantiasa meningkatkan pendapatan asli daerah sendiri. Terkait dengan kemandirian dalam menyediakan dana pembangunan, maka pengelolaan Pendapatan Asli Daerah yang terdiri dari beberapa komponen penerimaan antara lain: Pajak Daerah, Retribusi Daerah, Laba Perusahaan Daerah, Penerimaan dari Dinas, dan lainnya perlu terus disempurnakan agar penerimaan daerah semakin terkendali, terarah dan efisien, sehingga peranan tabungan pemerintah daerah untuk membiayai anggaran pembangunan dapat menjadi semakin meningkat.

Seperti diketahui penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Tingkat I Jawa Timur, melalui Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 2 Tahun 1997 akan dihimpun dari 25 (dua puluh lima) sumber penerimaan, baik Dinas maupun Non Dinas di Jawa Timur, yang antara lain digali dari sektor Pajak Kendaraan Bermotor, Pajak Balik Nama Kendaraan Bermotor, Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Rumah Sakit dan Balai

Pengobatan, Retribusi Penggunaan Air, Retribusi Usaha Pertambangan Daerah.

Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur sebagaimana ditegaskan dalam Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 8 Tahun 1996 adalah sebagai unsur pelaksana Pemerintah Daerah yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Gubernur Kepala Daerah mempunyai tugas menyelenggarakan sebagian urusan rumah tangga daerah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta tugas pembantuan yang diberikan oleh pemerintah, dan mempunyai fungsi:

- a. merumuskan perencanaan dan melaksanakan kebijaksanaan teknis bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta angkutan jalan;
- b. menyelenggarakan pengujian kendaraan bermotor;
- c. pemberian bimbingan dan perizinan sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Gubernur Kepala Daerah;
- d. pembinaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan serta penyidikan pelanggaran lalu lintas;
- e. pengelolaan tata usaha;
- f. pengelolaan pelaksanaan Unit Pelaksana Teknis Dinas;

g. pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah sesuai dengan bidang tugasnya.

Tugas dan fungsi DLLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur khususnya yang menyangkut tugas pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor dan pelayanan Perizinan Trayek Angkutan Penumpang Umum, lebih lanjut ditegaskan di dalam Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 119 Tahun 1998, yaitu bahwa kegiatan pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan kategori Jasa Umum, sedangkan pelayanan Perizinan Trayek Angkutan Penumpang Umum merupakan kategori perizinan tertentu, dan kedua jenis kategori pelayanan tersebut merupakan obyek pungutan Retribusi Daerah Tingkat I.

Berkaitan dengan tugas dan fungsi tersebut di atas menjadikan Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur termasuk salah satu sumber komponen penerimaan PAD Tingkat I Jawa Timur, di samping sumber komponen penerimaan PAD yang berasal dari Dinas maupun non Dinas lainnya.

Terkait dengan sumber penerimaan PAD Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, dalam kurun waktu 6 (enam) tahun terakhir terus mengalami peningkatan, baik target dan realisasinya, seperti terlihat pada Tabel 1.1.

TABEL 1.1

**TARGET, REALISASI DAN PROSENTASE
PENERIMAAN PAD DINAS LLAJ DAERAH
PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
TAHUN ANGGARAN 1993/1994 - 1998/1999**

No	TAHUN ANGGARAN	TARGET PENERIMAAN (Rp.)	REALISASI PENERIMAAN (Rp.)	PERSENTASE (%)
1.	1993/1994	8.220.000.000,-	8.100.071.000,-	98,54
2.	1994/1995	9.000.000.000,-	9.038.302.750,-	100,42
3.	1995/1996	9.600.000.000,-	9.646.439.750,-	100,48
4.	1996/1997	9.800.000.000,-	9.761.769.490,-	99,61
5.	1997/1998	10.780.000.000,-	12.462.702.000,-	115,61
6.	1998/1999	10.799.689.000,-	12.635.200.000,-	116,99
RATA-RATA (%)				105,27

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jawa Timur

Dari Tabel 1.1 terlihat bahwa realisasi penerimaan PAD Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur selama kurun waktu 1993/1994 - 1998/1999 dari tahun ke tahun mengalami kenaikan. Kemudian apabila dihitung rata-ratanya untuk setiap tahunnya mencapai sebesar

105,267%. Penerimaan tersebut meliputi realisasi penerimaan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB), realisasi penerimaan Perizinan Trayek Angkutan Penumpang Umum dan realisasi penerimaan Leges Dokumen.

Selanjutnya realisasi penerimaan PKB, penerimaan Perizinan Trayek Angkutan Umum, dan penerimaan Leges Dokumen dapat dilihat pada Tabel 1.2.

TABEL 1.2.
REALISASI KOMPONEN PENERIMAAN PAD
DINAS LLAJ DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
TAHUN ANGGARAN 1993/1994 - 1998/1999

NO	TAHUN ANGGARAN	REALISASI PENERIMAAN PAD DINAS LLAJ TKJ (Rp.)	REALISASI PENERIMAAN PKB (Rp.)	%	REALISASI PENERIMAAN IZIN TRAYEK (Rp.)	%	REALISASI LEGES DOKUMEN (Rp.)	%	
1.	1993/1994	8.100.071.000,-	6.758.209.500,-	83,43	1.341.861.500,-	16,56	0	0	
2.	1994/1995	9.038.302.750,-	7.166.430.500,-	79,28	1.869.872.250,-	20,68	2.000.000,-	0,02	
3.	1995/1996	9.646.439.750,-	7.466.909.000,-	77,40	2.176.530.750,-	22,57	3.000.000,-	0,03	
4.	1996/1997	9.761.769.490,-	7.564.492.000,-	77,49	2.194.277.490,-	22,47	3.000.000,-	0,03	
5.	1997/1998	12.462.702.000,-	10.309.363.000,-	82,72	2.150.839.000,-	17,28	2.500.000,-	0,02	
6.	1998/1999	12.635.200.000,-	11.513.807.000,-	91,12	1.121.393.000,-	8,87	0	0	
RATA-RATA (%)				81,90	RATA-RATA (%)		18,07	RATA-RATA (%)	0,02

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim.

Berdasarkan Tabel 1.2. terlihat bahwa realisasi penerimaan retribusi PKB dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, bahkan mempunyai kontribusi terbesar dibandingkan dengan realisasi penerimaan Perizinan

Trayek Angkutan Umum dan realisasi penerimaan Leges Dokumen. Selama kurun waktu 1993/1994 - 199/1999 ternyata rata-rata untuk realisasi penerimaan retribusi PKB mencapai sebesar 81,30 %, sedangkan realisasi penerimaan Perizinan Trayek Angkutan Penumpang Umum rata-rata sebesar 18,07 % dan realisasi penerimaan Leges Dokumen hanya mencapai 0,02 %. Kenyataan ini menunjukkan bahwa realisasi penerimaan retribusi PKB merupakan kontribusi terbesar, tentunya masih dapat ditingkatkan lebih lanjut.

Undang-undang No. 14 Tahun 1992 juncto Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 menegaskan bahwa pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan dan pelayanan umum. Untuk itu kendaraan bermotor wajib diujikan secara berkala setiap 6 (enam) bulan sekali. Adapun yang termasuk dalam kategori kendaraan bermotor wajib diujikan adalah :

- a. mobil bus;
- b. mobil barang;
- c. kendaraan umum yang dioperasikan di jalan;
- d. kereta gandengan dan kereta tempelan.

Pengujian kendaraan bermotor di Jawa Timur dilaksanakan di 11 (sebelas) Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yaitu :

1. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Surabaya, meliputi wilayah Surabaya.
2. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan, meliputi wilayah Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep.
3. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Lamongan, meliputi wilayah Lamongan, Gresik, Tuban, dan Bojonegoro.
4. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Madiun, meliputi wilayah Madiun, Ponorogo, Pacitan, Magetan, dan Ngawi.
5. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Kediri, meliputi wilayah Kediri.
6. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Mojokerto, meliputi wilayah Mojokerto dan Jombang.
7. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Tulungagung, meliputi wilayah Tulungagung, Blitar, dan Trenggalek.
8. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Malang, meliputi wilayah Malang.
9. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Pasuruan, meliputi wilayah Pasuruan dan Probolinggo.
10. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jember, meliputi wilayah Jember dan Lumajang.
11. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Banyuwangi, meliputi wilayah Banyuwangi, Situbondo, dan Bondowoso.

Di dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor, PP 44 Tahun 1993 memberikan kebebasan bagi pemilik kendaraan bermotor untuk mengujikan kendaraannya di tempat yang bukan domisilinya. Kebebasan mengujikan kendaraan tersebut akan membawa dampak terhadap

kemungkinan di tempat pengujian kendaraan bermotor yang peralatan pengujiannya kurang lengkap akan memperoleh penerimaan retribusi yang lebih besar dibandingkan dengan tempat pengujian kendaraan bermotor yang memiliki peralatan pengujian yang lebih lengkap. Hal ini disebabkan di tempat pengujian yang peralatannya lebih lengkap bila ada kendaraan bermotor yang tidak laik jalan dengan mudah dapat diketahui, sedangkan yang mempunyai peralatan kurang lengkap masih memerlukan ketelitian pemeriksaan sampai dengan kendaraan wajib uji tersebut menjadi laik jalan.

Berdasarkan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 14 Tahun 1987 yang telah disempurnakan dengan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 31 Tahun 1994, telah digariskan bahwa tarif pengujian kendaraan bermotor ditetapkan sebagai berikut :

- a. Uang Pendaftaran Uji untuk mobil bus dan mobil barang sebesar Rp 3.000,00 untuk mobil penumpang umum, kereta gandengan serta kereta tempelan sebesar Rp 2.000,00
- b. Uang Penetapan Hasil Uji sebesar Rp 14.000,00
- c. Uang Alat (tanda uji) sebesar Rp 2.500,00
- d. Biaya Tambahan (denda): terlambat mendaftar kurang dari 1 (satu) bulan dikenakan denda 50% dari Uang Pendaftaran, terlambat mendaftar lebih

dari 1 (satu) bulan dikenakan denda Rp 10.000,00 setiap bulannya, pendaftaran dilaksanakan 1 (satu) bulan sebelum masa uji habis.

- e. Uang Buku Uji: untuk penggantian rutin Rp 3.500,00 untuk penggantian karena hilang/rusak Rp 25.000,00

Realisasi penerimaan Retribusi PKB ditentukan oleh jumlah kendaraan yang diuji, biaya uji, biaya tambahan (denda), biaya penetapan hasil uji, biaya alat dan biaya buku uji. Realisasi penerimaan Retribusi PKB dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir dapat dilihat pada Tabel 1.3.

TABEL 1.3
REALISASI PENERIMAAN RETRIBUSI PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
TAHUN 1993/1994 - 1998/1999

NO	KOMPONEN RETRIBUSI PEB	1993/1994 (Rp.)	%	1994/1995 (Rp.)	%	1995/1996 (Rp.)	%	1996/1997 (Rp.)	%	1997/1998 (Rp.)	%	1998/1999 (Rp.)	%
1.	BEAYA PENDAFTARAN UJI	1.421.810.500,-	21,03	1.404.334.500,-	19,60	1.260.984.500,-	16,89	1.308.303.000,-	17,29	1.572.604.500,-	15,25	1.182.581.000,-	10,31
2.	BEAYA TAMBAHAN (DENDA)	2.411.584.500,-	35,68	2.727.412.000,-	38,05	2.733.417.000,-	36,61	2.723.236.500,-	36,00	3.019.835.000,-	29,29	3.492.656.000,-	30,51
3.	BEAYA PENETAPAN HASIL UJI	1.966.018.000,-	29,09	2.068.345.000,-	28,87	2.292.940.000,-	30,70	2.278.568.000,-	30,13	4.221.426.000,-	40,94	5.528.214.500,-	48,41
4.	BEAYA ALAT (TANDA UJI)	668.093.000,-	9,89	646.203.300,-	9,01	769.540.000,-	10,30	875.139.000,-	11,57	953.720.500,-	9,25	978.984.000,-	8,61
5.	BEAYA BUKU UJI	290.703.500,-	4,31	320.106.700,-	4,47	410.027.500,-	5,50	379.245.500,-	5,01	541.787.000,-	5,25	235.546.500,-	2,06
	JUMLAH	6.758.209.500,-	100	7.166.430.500,-	100	7.466.909.000,-	100	7.564.492.000,-	100	10.309.363.000,-	100	11.417.982.000,-	100

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim.

Tabel 1.3. menunjukkan pada tahun 1993/1994 kontribusi terbesar dari retribusi PKB berasal dari biaya tambahan (denda), yaitu mencapai sebesar Rp 2.411.584.500,00 atau sebesar 35,68%, sedangkan urutan kedua adalah biaya penetapan hasil uji, yaitu mencapai sebesar Rp 1.966.018.000,00 atau 29,09%. Komposisi kontribusi ini berlangsung terus sampai dengan 1996/1997 dan baru pada tahun 1997/1998 terjadi pergeseran komposisi kontribusinya. Pada 1997/1998 urutan pertama adalah biaya penetapan hasil uji, yaitu mencapai sebesar Rp 4.221.426.000,00 atau 40,49%, urutan kedua adalah biaya tambahan (denda) yang mencapai sebesar Rp 3.019.835.000,00 atau 29,29% dan komposisi tersebut berlangsung hingga 1998/1999.

Dari uraian di atas selama tahun 1993/1994 - 1996/1997 terlihat bahwa biaya tambahan (denda) senantiasa lebih besar dibandingkan dengan biaya penetapan hasil uji. Hal ini kemungkinan di satu sisi menunjukkan kurang patuhnya para pemilik kendaraan bermotor wajib uji untuk mengujikan kendaraannya tepat pada waktunya. Selain itu masih lemahnya pengawasan oleh pihak aparat dalam pelaksanaan penyidikan kendaraan bermotor wajib uji yang tidak laik jalan, bahkan dapat pula dikarenakan rendahnya biaya tambahan (denda) yang menyebabkan kecenderungan pemilik kendaraan bermotor menunda pelaksanaan uji kendaraannya.

Masih lemahnya pengawasan tersebut dapat pula karena pihak aparat hanya bersikap menunggu dari pemilik kendaraan untuk melakukan uji kendaraannya. Sampai saat ini belum pernah dilakukan pemberitahuan awal oleh aparat Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur kepada pemilik kendaraan wajib uji sebagai informasi tentang batas akhir masa berlakunya uji kendaraan.

Perkembangan kendaraan wajib uji di Jawa Timur dalam kurun waktu 6 (enam) tahun terakhir menunjukkan peningkatan. Pada tahun 1998/1999 tercatat jumlah kendaraan wajib uji sebanyak 222.536 unit kendaraan, sedangkan jumlah kendaraan yang diujikan dalam 2 (dua) kali uji pada tahun tersebut tercatat sebanyak 400.525 unit kendaraan. Apabila berjalan normal jumlah kendaraan yang diuji 2 (dua) kali lipatnya dari jumlah kendaraan wajib uji, yaitu mencapai sebesar 445.072 unit kendaraan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pada tahun 1998/1999 terjadi kekurangan kendaraan yang harus diuji.

Lebih lanjut dapat dijelaskan untuk masing-masing kendaraan bermotor wajib uji yang meliputi: mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan, ternyata urutan pertama yang kurang patuh melaksanakan uji kendaraan adalah kereta tempelan, yaitu rata-rata hanya mencapai sebesar 147,83% sehingga kekurangan jumlah kendaraan

yang diuji mencapai 52,17%. Urutan ke dua yang kurang patuh dalam melakukan uji adalah mobil penumpang umum, yaitu rata-rata mencapai sebesar 150,26% atau kekurangan yang harus diuji 49,74%. Urutan ketiga adalah kereta gandengan mencapai sebesar 163.20% atau kekurangan yang harus diuji sebesar 36,80%. Banyak faktor yang menyebabkan kendaraan wajib uji ini tidak melakukan pengujian kendaraannya antara lain: karena tidak lulus uji, dimana untuk jenis kendaraan ini memerlukan perbaikan-perbaikan sepenuhnya dan setelah itu baru dilakukan pengujian kembali. Faktor lainnya bahwa mereka tidak melakukan pengujian kendaraan disebabkan pemilik kendaraan wajib uji mempunyai lebih dari 1 (satu) kendaraan, sehingga dimungkinkan pemilik melakukan penggantian terhadap kendaraan yang tidak diuji dengan kendaraan yang telah lulus uji. Untuk lebih jelasnya perkembangan kendaraan wajib uji dan kendaraan yang diuji dalam kurun waktu 6 (enam) tahun terakhir dapat dilihat pada Tabel 1.4.

TABEL 1.4
PERKEMBANGAN KENDARAAN WAJIB UJI DAN YANG DIUJI
TAHUN 1993/1994 - 1998/1999

NO	TAHUN	MOBIL PENJANGPANG			MOBIL BUK			MOBIL BARANG			KERETA GANDENGAN			KERETA TEMPELAR			JUMLAH		
		WAJIB UJI (0)	YANG DIUJI (0)	% (0:1)	WAJIB UJI (0)	YANG DIUJI (0)	% (0:1)	WAJIB UJI (0)	YANG DIUJI (0)	% (0:1)	WAJIB UJI (0)	YANG DIUJI (0)	% (0:1)	WAJIB UJI (0)	YANG DIUJI (0)	% (0:1)	WAJIB UJI (0)	YANG DIUJI (0)	% (0:1)
1	1993/1994	22.499	31.749	141,11	15.900	28.992	182,33	148.028	272.472	184,07	7.522	11.949	158,85	810	1.255	154,93	194.751	346.417	177,87
2	1994/1995	21.286	30.620	143,85	17.351	31.867	183,34	155.077	285.439	184,12	8.001	12.782	159,75	1.224	1.789	146,16	202.919	362.497	178,64
3	1995/1996	20.025	29.437	146,98	19.279	36.217	187,85	167.751	303.987	180,87	8.225	12.367	150,35	1.835	2.804	152,80	217.115	384.612	177,14
4	1996/1997	17.161	25.828	150,50	20.290	36.913	177,41	175.378	315.932	180,14	7.895	13.811	162,26	2.528	2.931	115,94	233.252	394.415	176,66
5	1997/1998	17.363	25.910	149,22	21.804	40.160	184,16	185.150	329.005	177,80	7.618	12.839	168,51	2.775	3.013	108,57	234.713	411.127	175,16
6	1998/1999	14.390	24.310	168,91	20.448	40.777	199,59	178.195	319.857	179,49	6.547	11.752	179,50	1.346	2.808	208,61	222.536	400.525	179,98
				150,26			185,11			181,09			163,20			147,83			171,57

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim.

Perlu diinformasikan pula bahwa keberadaan personil saat ini baik untuk staf administrasi maupun staf teknis pengujian pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor belum merata, apabila dikaitkan dengan jumlah kendaraan wajib uji yang ada. Hal ini disebabkan pengawasan terhadap sumberdaya manusia yang ada belum seperti yang diharapkan sepenuhnya.

Selanjutnya apabila pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor hanya mendasarkan pada perolehan target PAD, dimungkinkan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor akan lebih mementingkan perolehan retribusi pengujian kendaraan bermotor daripada kualitas pengujian kendaraan bermotor.

Berkaitan dengan hal tersebut, maka dalam penelitian ini tidak hanya ditekankan semata-mata pada realisasi penerimaan besarnya retribusi pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor akan tetapi juga akan dikaji pula masalah organisasi serta sumberdaya manusia yang ada pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dimaksud.

Berkaitan dengan uraian tersebut di atas, dalam rangka penulisan tesis perlu diteliti dengan mengambil judul: **“Analisis Realisasi Penerimaan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Periode Tahun 1993/1994 sampai dengan 1998/1999”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah seperti telah diuraikan di muka, maka rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur ?
2. Apakah ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan biaya tambahan (denda) pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur ?
3. Langkah-langkah apakah yang harus dilakukan oleh Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di dalam rangka meningkatkan kinerja Balai Pengujian Kendaraan Bermotor ?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan perumusan masalah dalam penelitian ini, maka tujuan yang diharapkan adalah :

1. Untuk mengetahui adanya perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur.

2. Untuk mengetahui adanya perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan biaya tambahan (denda) pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur.
3. Untuk mengetahui langkah-langkah apakah yang harus dilakukan oleh Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di dalam rangka meningkatkan kinerja Balai Pengujian Kendaraan Bermotor

1.4. Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah, perumusan masalah dan tujuan penelitian, maka manfaat yang ingin dicapai adalah :

1. Sebagai sumbangan pemikiran kepada masing-masing 11 (sebelas) Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur didalam penerimaan retribusi serta pencapaian aktivitas penting lainnya didalam mewujudkan kontribusi kinerja organisasi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor secara optimal.
2. Sebagai sumbangan pemikiran kepada pengambil keputusan di Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur untuk dapat dipakai sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan pembinaan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur yang menjadi tanggungjawabnya sehingga dapat diketahui Balai

Pengujian Kendaraan Bermotor mana yang memerlukan pembinaan secara khusus dan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor mana yang tidak memerlukan pembinaan secara khusus.

3. Sebagai sumbangan pemikiran kepada semua pihak yang ingin mengetahui secara empiris tentang aktivitas Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur khususnya keberadaan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor.

1.5. Sistematika Penulisan

Usulan penelitian ini terdiri dari 4 (empat) bab, yang meliputi :

Bab I Pendahuluan, berisi uraian yang melatarbelakangi kemandirian dalam menyediakan dana pembangunan melalui penerimaan pendapatan asli daerah serta dampaknya terhadap penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Jawa Timur. Dalam bab ini pula diuraikan faktor-faktor yang menjadi penyebab belum optimalnya penggalan penerimaan asli daerah dari sektor pengujian kendaraan bermotor. Atas dasar kenyataan tersebut, maka penelitian ini layak dilakukan. Selain itu pada bab ini pula dijelaskan latar belakang masalah, tujuan dan manfaat yang ingin dicapai .

Bab II Tinjauan Pustaka, berisi tentang penelitian sebelumnya yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan. Tentu saja dalam penelitian sebelumnya ini diungkapkan pula persamaan dan perbedaannya. Hal ini dilakukan supaya jangan sampai terjadi plagiat atau paling tidak replikasi dengan penelitian sebelumnya. Dalam bab ini pula diuraikan teori-teori yang digunakan sebagai acuan yang relevan dengan pokok bahasan dalam penelitian ini.

Bab III Kerangka Konseptual dan Hipotesis, berisi tentang konsep dari penelitian ini yang didasarkan dari teori-teori yang digunakan, hingga menurunkan variabel-variabel penelitian. Atas dasar kerangka konseptual yang dibuat lalu diturunkan hipotesis yang nantinya harus diuji kebenarannya. Pada bab ini pula akan diuraikan tentang model analisis yang digunakan dalam penelitian ini.

Bab IV Metode Penelitian, berisi tentang identifikasi variabel yang menjelaskan tentang variabel yang digunakan dalam penelitian ini. Demikian pula definisi operasional yang merupakan definisi secara operasional tentang variabel-variabel dalam penelitian ini. Definisi operasional merupakan batasan-batasan dari variabel-variabel yang digunakan, supaya persepsi atau pengertiannya menjadi sama. Selain

itu dijelaskan pula tentang prosedur pengumpulan data serta teknik analisis yang digunakan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu penting sekali diungkapkan dalam penelitian ini, mengingat hasil penelitian tersebut dapat digunakan sebagai salah satu sumber informasi atau bahan acuan yang cukup berguna. Di samping itu mengungkap penelitian terdahulu dimaksudkan agar penelitian yang dilakukan ini tidak semata-mata merupakan replikasi atau bahkan plagiat.

Penelitian yang berkaitan dengan penerimaan daerah pernah dilakukan oleh Mursinto tahun 1998 dengan judul Studi Analisis Potensi dan Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Dan Biaya Balik Nama Kendaraan Bermotor Dalam Rangka Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Jawa Timur. Penelitian tersebut menggunakan model analisis regresi linear berganda yang terdiri dari satu variabel tidak bebas (Y) dan tujuh variabel bebas (X). Jenis data yang digunakan adalah data kontinyu dengan klasifikasi data rasio yang bersumber dari data sekunder. Sedangkan apabila ditinjau dari waktu perolehannya, maka data yang digunakan merupakan data gabungan (*pooling data*) antara *time series data* dan *cross section data* yang mencakup data

tahunan mulai tahun 1992/1993 sampai dengan tahun 1997/1998 pada 40 (empat puluh) cabang Dinas Pendapatan Daerah di Jawa Timur.

Berdasarkan analisis penelitian tersebut kesimpulan yang diperoleh antara lain :

- a. Bahwa distribusi realisasi penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) di Jawa Timur, terbesar didominasi oleh Cabang Dinas Pendapatan Surabaya Timur selama kurun waktu tahun penelitian, tetapi untuk distribusi terendah dari tahun ke tahun terjadi pergeseran. Pada tahun 1992/1993 distribusi terendah berada di Cabang Dinas Pendapatan Daerah Sampang mencapai lebih dari Rp 100,39 juta atau sebesar 0,13%. Kemudian pada tahun 1993/1994 distribusi terendah masih tetap berada di Cabang Dinas Pendapatan Daerah Sampang mencapai sebesar Rp 191,54 juta atau sebesar 0,18%.
- b. Jenis kendaraan bermotor yang memberikan kontribusi terbesar adalah sedan, baik lama maupun baru, sedangkan yang memberikan kontribusi terendah adalah bus untuk kendaraan baru dan taksi untuk kendaraan lama. Untuk jenis kendaraan bermotor sedan baru pada tahun 1988 dan 1989 didominasi oleh merek Honda, Toyota, Suzuki, dan Mazda, tetapi pada tujuh bulan pertama tahun 1990 jenis kendaraan bermotor ini didominasi oleh merek Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi, sedangkan

dilihat dari silindernya yang dominan berada pada 1001 - 1500 cc pada tahun 1988, 1501 - 2000 cc pada tahun 1989 dan tahun 1990.

Persamaan antara penelitian ini dengan penelitian di atas terletak pada penerimaan PAD khususnya yang bersumber dari retribusi. Di samping itu waktu pengumpulannya menggunakan gabungan antara *series data* dengan *cross section data* atau disebut dengan *pooling the data*.

Perbedaannya dengan penelitian ini adalah :

- a. Obyek penelitian, di mana penelitian ini mempunyai cakupan yang lebih khusus, yaitu meneliti sumber pendapatan asli daerah dari sektor retribusi pengujian kendaraan bermotor.
- b. Sampel penelitian, di mana penelitian ini mencakup seluruh Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Propinsi Jawa Timur.
- c. Periode penelitian yang dilakukan juga berbeda.
- d. Model yang dipergunakan adalah menggunakan model *Analysis of Variance (ANOVA)*.

2.2. Landasan Teori

2.2.1. Fungsi dan Peranan Pemerintah

Musgrave (1991:6-12) menyatakan bahwa fungsi utama dari pemerintah melalui kebijaksanaan anggaran (*Fiscal Policy*) adalah fungsi alokasi, distribusi, dan stabilisasi. Fungsi alokasi berkaitan dengan peranan pemerintah dalam menyediakan barang-barang publik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Hal ini karena pada umumnya untuk jenis barang ini tidak mungkin disediakan oleh swasta. Fungsi distribusi berkaitan dengan peranan pemerintah dalam mewujudkan distribusi pendapatan nasional yang lebih merata, sedangkan fungsi stabilitas berkaitan dengan peranan pemerintah dalam menciptakan stabilitas perekonomian di dalam negeri, baik terhadap gejolak harga, maupun penganggaran.

Keterlibatan pemerintah dalam perekonomian akan semakin meningkat seiring dengan semakin tingginya tingkat pendapatan masyarakat negara yang bersangkutan. Goedhart (1982:36-37) menyatakan bahwa pengeluaran pemerintah pada dasarnya selalu mengalami peningkatan seiring dengan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat. Dengan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat yang juga mencerminkan semakin tingginya tingkat kemakmuran masyarakat akan mendorong keinginan pelayanan yang

diberikan oleh pemerintah semakin baik yang pada akhirnya meningkatkan pengeluaran pemerintah.

Terkait dengan sistem Pemerintahan di Indonesia, Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah telah meletakkan dasar sistem hubungan pusat-daerah yang dapat dirangkum dalam tiga asas sebagai berikut :

- a. Asas Desentralisasi, yang mengandung arti penyerahan urusan pemerintahan dari pemerintah atau daerah tingkat atasnya kepada daerah di bawahnya.
- b. Asas Dekonsentrasi, yang berarti pelimpahan wewenang dari pemerintah atau Kepala Instansi Vertikal tingkat atasnya kepada pejabat-pejabat di daerah.
- c. Tugas pembantuan (*medebewind*), yang berarti pengkoordinasian prinsip desentralisasi dan dekonsentrasi oleh kepala daerah, yang memiliki fungsi ganda sebagai penguasa tunggal di daerah dan wakil pusat di daerah.

Hirawan (1993:297-300) menjelaskan lebih lanjut hubungan pemerintah pusat-daerah tersebut yang akan melahirkan hubungan perimbangan keuangan antara pusat-daerah sebagai berikut :

- a. Sebagai bagian dari pelaksanaan asas dekonsentrasi dan tugas pembantuan, yaitu adanya alokasi dana pemerintah pusat kepada daerah sebagaimana diketahui dana pemerintah pusat kepada daerah di Indonesia dapat dibedakan atas sumbangan dan bantuan. Sumbangan adalah alokasi dana pusat untuk tujuan pengeluaran rutin daerah termasuk subsidi daerah otonom, sedangkan bantuan adalah alokasi dana untuk pengeluaran pembangunan daerah.
- b. Sedangkan bagian dari pelaksanaan asas desentralisasi, yaitu usaha menggali potensi daerah yang tercermin dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang secara garis besar dapat diklasifikasikan dari penerimaan pajak daerah, retribusi daerah, laba perusahaan daerah, penerimaan dari dinas daerah, penerimaan daerah lainnya.

Berkaitan dengan pernyataan tersebut, Samudra (1995:59) mengemukakan beberapa alasan pentingnya Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) yaitu :

- a. Menentukan jumlah pajak yang dibebankan kepada rakyat daerah yang bersangkutan.
- b. Merupakan suatu sarana untuk dapat mewujudkan otonomi yang nyata dan bertanggung jawab.

- c. Memberi isi dan arti kepada tanggung jawab Pemerintah Daerah umumnya dan Kepala Daerah khususnya, karena Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) menggambarkan seluruh kebijakan Pemerintah Daerah.
- d. Merupakan suatu sarana untuk melaksanakan pengawasan terhadap daerah dengan cara yang lebih mudah dan berhasil guna.
- e. Merupakan suatu pemberian kuasa kepada Kepala Daerah untuk melakukan penyelenggaraan keuangan daerah dalam batas-batas tertentu.

2.2.2. Sumber-sumber Pendapatan Daerah

Soeparmoko (1997:94-95) mengemukakan sumber-sumber penerimaan pemerintah ataupun cara-cara yang dapat ditempuh pemerintah untuk mendapatkan uang pada pokoknya dapat digolongkan sebagai berikut :

- a. Pajak.
- b. Retribusi
- c. Keuntungan di perusahaan-perusahaan negara.
- d. Denda-denda dan perampasan yang dijalankan oleh pemerintah.
- e. Sumbangan masyarakat untuk jasa-jasa yang diberikan oleh pemerintah.
- f. Pencetakan uang kertas.
- g. Hasil dari undian negara.

h. Pinjaman baik dari dalam negeri maupun luar negeri.

i. Hadiah

Samudra (1995:50-51) mengemukakan sumber pendapatan meliputi tidak saja Pendapatan Asli Daerah (PAD), akan tetapi termasuk pula sumber pendapatan daerah yang berasal dari penerimaan pemerintah pusat, yang dalam realisasinya dapat saja berbentuk bagi hasil penerimaan pajak dari pusat atau lainnya yang berbentuk subsidi (sokongan) untuk keperluan pembangunan daerah dan sebagainya.

Alokasi sumber-sumber keuangan pemerintah untuk daerah bisa disebabkan oleh adanya permintaan daerah untuk membiayai kebutuhan-kebutuhan masyarakat yang semakin meningkat atau hal lainnya, yang dapat diwujudkan misalnya dalam bagi hasil pungutan pajak, yakni pajak pusat yang sebagian atau seluruh hasilnya diserahkan kepada daerah (*tax sharing*), penyertaan modal pemerintah yaitu investasi modal pemerintah pusat di daerah, pinjaman, bagian anggaran pusat yang dialokasikan untuk pengeluaran-pengeluaran khusus pemerintah daerah yang dibayar langsung oleh pemerintah pusat.

Sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan pengertian dalam arti sempit. Jadi, jelas berbeda dengan pengertian sumber pendapatan daerah

o

(secara global). Sebab, dari semua sumber-sumber pendapatan, hanya sebagian saja yang merupakan Pendapatan Asli Daerah. Contoh dari pendapatan asli daerah adalah penerimaan dari pungutan pajak daerah, retribusi daerah, hasil dari perusahaan daerah, dan lainnya yang merupakan sumber Pendapatan Asli Daerah itu yang digali atau dihasilkan oleh daerah yang bersangkutan dan merupakan pula pendapatan daerah yang sah.

Khusus mengenai retribusi daerah, merupakan pungutan langsung yang dikenakan untuk pelayanan tertentu dari pemerintah daerah. Pungutan ini dibedakan dari pajak daerah, yang dipungut tanpa menunjuk langsung pelayanan yang diberikan.

Samudra (1995; 53) mengemukakan bahwa dalam retribusi ada tiga hal yang perlu diperhatikan yakni :

1. Adanya pelayanan langsung yang diberikan sebagai imbalan pungutan yang dikenakan;
2. Terdapat kebebasan dalam memilih pelayanan;
3. Ongkos pelayanan tidak melebihi dari pungutan yang dikenakan untuk pelayanan yang diberikan.

Adapun pajak daerah, paling tidak harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. Tidak boleh bertentangan dengan kebijaksanaan pemerintah pusat;

2. Sederhana;
3. Jenisnya tidak terlalu banyak;
4. Lapangan pajaknya tidak melampaui/mencampuri pajak pusat;
5. Berkembang sejalan dengan perkembangan kemakmuran di daerah tersebut;
6. Biaya administrasinya rendah;
7. Beban pajak relatif seimbang;
8. Dasar pengenaan yang sama diterapkan secara nasional.

2.2.3. Pajak Daerah

Mangkoesoebroto (1996:151) menjelaskan pengertian pajak adalah suatu pungutan yang merupakan hak prerogatif pemerintah, pungutan tersebut didasarkan pada undang-undang, pemungutannya dapat dilaksanakan kepada subyek pajak untuk mana tidak ada balas jasa yang berlangsung dapat ditunjukkan penggunaannya. Musgrave (1991:219) menyatakan bahwa dalam pelaksanaan pengenaan suatu perpajakan harus mengandung unsur pencapaian tujuan untuk aspek keadilan. Untuk pencapaian tujuan tersebut, maka harus menganut prinsip-prinsip sebagai berikut :

- a. Pendekatan atas manfaat (*benefit approach*), yaitu wajib pajak memberikan kontribusinya dalam penerimaan negara apabila wajib pajak

telah menerima manfaat atas pelayanan yang diberikan pemerintah. Dengan demikian dalam pendekatan ini melihat bahwa jika pelayanan pemerintah mengalami peningkatan, maka sebagai konsekuensinya adalah kontribusi yang diberikan oleh masyarakat (wajib pajak) meningkat pula.

- b. Pendekatan atas kemampuan membayar (*ability to approach*), yaitu wajib pajak memberikan kontribusinya dalam penerimaan negara berdasarkan atas kemampuan membayar wajib pajak. Dengan demikian semakin tinggi kemampuan membayar wajib pajak, maka semakin tinggi pula pajak yang harus dibayarnya, dan sebaliknya semakin rendah kemampuan membayar wajib pajak, maka semakin rendah pula pajak yang harus dibayar.

Menurut Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah pasal 1 ayat 6 yang dimaksud dengan pajak daerah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah.

Soeparmoko (1997:3) menyatakan bahwa pada hakekatnya tidak ada perbedaan yang prinsip antara pengertian pajak negara dan pajak daerah mengenai prinsip-prinsip hukumnya, misalnya tentang obyek dan subyek pajak. Perbedaannya hanya terletak pada aparat pemungut dan pengguna

pajak. Oleh karena itu yang dimaksud dengan pajak daerah adalah pajak negara yang pengelolaan dan penggunaannya diserahkan kepada daerah untuk pembiayaan rumah tangga daerah sebagai badan hukum publik.

Lapangan pajak daerah hanya terbatas pada lapangan pajak yang belum digunakan oleh negara. Selain itu terdapat ketentuan bahwa pajak dari daerah yang lebih rendah tingkatannya tidak boleh memasuki lapangan pajak dari daerah yang lebih tinggi tingkatannya.

Adapun yang termasuk dalam pajak daerah dapat diklasifikasikan dalam Pajak Daerah Tingkat I dan Pajak Daerah Tingkat II. Menurut Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 pasal 2 ayat 1 dan 2 bahwa komponen penerimaan Pajak Daerah Tingkat I adalah: Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), Pajak Bahan Bakar, sedangkan komponen penerimaan Pajak Daerah Tingkat II adalah: Pajak Hotel dan Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame, Pajak Penerangan Jalan, Pajak Pengambilan dan Pengolahan Bahan Galian Golongan C, dan Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.

2.2.4. Retribusi Daerah

Di dalam penjelasan umum Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 tentang Retribusi Daerah dijelaskan bahwa dalam rangka memantapkan

otonomi daerah yang nyata, dinamis dan bertanggungjawab, pembiayaan pemerintahan dan pembangunan daerah yang bersumber dari pendapatan asli daerah, khususnya yang berasal dari retribusi harus dipungut dan dikelola secara lebih bertanggungjawab. Di samping itu dengan semakin meningkatnya pelaksanaan pembangunan, kegiatan penyediaan jasa pelayanan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum diarahkan agar tidak menghambat bahkan sebaliknya dapat menunjang usaha peningkatan pertumbuhan perekonomian daerah. Dengan demikian pengenaan retribusi daerah atas penyediaan jasa pemerintah daerah perlu disederhanakan berdasarkan penggolongan jasa yang telah disediakan oleh pemerintah daerah, yaitu golongan jasa umum, jasa usaha dan perizinan tertentu.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 menyatakan Retribusi Jasa Umum adalah retribusi atas jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan. Subyek Retribusi Jasa Umum adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati pelayanan jasa umum yang bersangkutan. Obyek Retribusi Jasa Umum adalah pelayanan yang disediakan atau diberikan Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh pribadi atau badan. Jenis-jenis Retribusi Jasa Umum adalah:

- a. Retribusi Pelayanan Kesehatan;
- b. Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan;
- c. Retribusi Penggantian Biaya Cetak Kartu Tanda Penduduk dan Akte Catatan Sipil;
- d. Retribusi Pelayanan Pemakaman dan Pengabuan Mayat;
- e. Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum;
- f. Retribusi Pasar;
- g. Retribusi Air Bersih;
- h. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor;
- i. Retribusi Pemeriksaan Alat Pemadam Kebakaran;
- j. Retribusi Pengganti Alat Cetak Peta;
- k. Retribusi Pengujian Kapal Perikanan.

Retribusi Jasa Usaha adalah retribusi atas jasa yang disediakan oleh Pemerintah Daerah dengan menganut prinsip komersial karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta. Subyek Retribusi Jasa Usaha adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/ menikmati pelayanan jasa usaha yang bersangkutan. Obyek Retribusi Jasa Usaha adalah pelayanan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah dengan menganut prinsip komersial karena pelayanan tersebut belum cukup disediakan oleh swasta. Jenis-jenis Retribusi Jasa Usaha adalah :

- a. Retribusi Pemakaian Kekayaan daerah;
- b. Retribusi Pasar Grosir dan atau Pertokoan;
- c. Retribusi Terminal;
- d. Retribusi Tempat Khusus Parkir;
- e. Retribusi Tempat Penitipan Anak;
- f. Retribusi Tempat Penginapan/Pesanggrahan/Vila;
- g. Retribusi Penyedotan Kakus;
- h. Retribusi Rumah Potong Hewan;
- i. Retribusi Tempat Pendaratan Kapal;
- j. Retribusi Tempat Rekreasi dan Olah Raga;
- k. Retribusi Penyebrangan di Atas Air;
- l. Retribusi Pengolahan Limbah Cair;
- m. Retribusi Penjualan Produksi Usaha Daerah.

Retribusi Perizinan Tertentu adalah retribusi atas kegiatan tertentu Pemerintah Daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksud untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan. Subyek Retribusi Perizinan Tertentu adalah orang pribadi atau badan yang diberikan izin yang bersangkutan.

Obyek Retribusi Perizinan Tertentu adalah kegiatan tertentu Pemerintah Daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksud untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan, pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana, sarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan. Jenis-jenis Retribusi Perizinan Tertentu adalah:

- a. Retribusi Izin Peruntukan Penggunaan Tanah;
- b. Retribusi Izin Mendirikan Bangunan;
- c. Retribusi Izin Tempat Penjualan Minuman Beralkohol;
- d. Retribusi Izin Gangguan;
- e. Retribusi Izin Trayek;
- f. Retribusi Izin Pengambilan Hasil Hutan Ikutan.

2.2.5. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah

Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur sebagaimana ditegaskan dalam peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 8 Tahun 1996 adalah unsur pelaksana Pemerintah Daerah yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Gubernur Kepala Daerah mempunyai tugas

menyelenggarakan sebagian urusan rumah tangga daerah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta tugas pembantuan yang diberikan oleh pemerintah, dan mempunyai fungsi:

- a. merumuskan perencanaan dan melaksanakan kebijaksanaan teknis bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta angkutan jalan;
- b. menyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor;
- c. pemberian bimbingan dan perizinan sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Gubernur Kepala Daerah;
- d. pembinaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan serta penyidikan pelanggaran lalu lintas;
- e. pengelolaan tata usaha;
- f. pengelolaan Unit Pelaksana Teknis Dinas;
- g. pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah sesuai dengan bidang tugasnya.

Pada dasarnya pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur merupakan tindak lanjut dari pada kebijakan Pemerintah di dalam penyerahan sebagian urusan bidang lalu lintas kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II. Penyerahan sebagian urusan bidang lalu lintas yang diserahkan tersebut tertuang di dalam PP No 22 Tahun

1990, di mana untuk penyerahan urusan bidang lalu lintas yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I meliputi:

1. Penetapan kecepatan maksimum bagi jenis kendaraan tertentu pada jalan propinsi tertentu, kecuali jalan propinsi yang berada dalam kotamadya Daerah Tingkat II dan yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II.
2. Pengadaan, penetapan penempatan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas serta tanda-tanda di jalan propinsi kecuali pada:
 - a. pembangunan dan peningkatan jalan.
 - b. jalan propinsi yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II.
 - c. jalan propinsi yang berada dalam Kotamadya Daerah Tingkat II.
3. Penetapan peraturan-peraturan umum mengenai kendaraan tidak bermotor.
4. Penetapan tarif pengangkutan orang dan barang dengan kendaraan umum sepanjang tidak ditetapkan tarif berdasarkan peraturan-peraturan perundangan-undangan yang berlaku.
5. Pemberian izin menjalankan kendaraan bermotor dengan pemasangan kereta gandengan lebih dari satu termasuk kereta tempelan di jalan,

- sepanjang meliputi beberapa Daerah Tingkat II dalam satu Daerah Tingkat I.
6. Penetapan larangan menggunakan jalan propinsi :
 - a. Bagi macam-macam kendaraan tidak bermotor berhubungan dengan muatan sumbunya.
 - b. Bagi kendaraan bermotor yang muatan sumbunya melebihi batas maksimum yang ditentukan untuk jalan itu.
 7. Penetapan muatan sumbu kurang dari yang telah ditetapkan untuk jalan propinsi, oleh karena pemeliharaan atau keadaan bagian jalan propinsi yang rusak untuk waktu paling lama 6 (enam) bulan.
 8. Pemberian izin operasi angkutan jalan untuk jaringan trayek atau lintas antar Daerah Tingkat II yang seluruhnya berada di dalam Daerah Tingkat I.
 9. Pelaksanaan kegiatan-kegiatan dalam hal rekayasa lalu lintas serta manajemen lalu lintas pada jalan propinsi dan manajemen angkutan untuk jaringan trayek yang meliputi beberapa Daerah Tingkat II dalam satu Daerah Tingkat I.
 10. Penunjukan lokasi, pengelolaan, pelaksanaan, dan Pengujian Kendaraan Bermotor, kecuali kendaraan bermotor khusus angkutan bersenjata.

2.2.6. Pengujian Kendaraan Bermotor

Di dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 dijelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan klas jalan yang dilalui. Untuk itu setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.

Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan :

- a. kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu;
- b. mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;
- c. mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;
- d. mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus;

dioperasikan di jalan, dan masa uji berkala itu berlaku selama 6 (enam) bulan. Selanjutnya kendaraan bermotor yang telah dinyatakan lulus uji berkala diberikan tanda bukti berupa buku uji dan tanda uji berkala yang mempunyai unsur-unsur pengaman dan berlaku di seluruh wilayah Indonesia.

Pelaksanaan uji berkala sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1993, dimaksudkan untuk:

- a. memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
- b. melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
- c. memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Selanjutnya guna mencapai maksud pengujian kendaraan bermotor secara berkala tersebut, maka:

- a. setiap unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian;
- b. pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah dan teknologi peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat;
- c. pengujian dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis tertentu;

- d. pengujian harus dilakukan sesuai prosedur dan tata cara serta dilokasi yang telah ditetapkan dengan menggunakan peralatan pengujian yang tersedia;
- e. hasil uji berkala kendaraan harus akurat dan dapat dipertanggungjawabkan;
- f. fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara/dirawat dengan baik secara periodik, sehingga semua fasilitas dan peralatan pengujian selalu dalam kondisi layak pakai;
- g. peralatan pengujian harus dilakukan kalibrasi secara periodik;
- h. kapasitas fasilitas dan peralatan pengujian harus diupayakan sebanding dengan jumlah kendaraan wajib uji pada wilayah pelayanan yang bersangkutan.

Dengan demikian kendaraan bermotor yang diuji nantinya akan memenuhi ambang batas laik jalan yang meliputi:

- a. emisi gas buang kendaraan bermotor;
- b. kebisingan suara kendaraan bermotor;
- c. efisiensi sistem rem utama;
- d. efisiensi sistem rem parkir;
- e. kincup roda depan;
- f. tingkat suara klakson;

- g. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. radius putar;
- i. alat penunjuk kecepatan;
- j. kekuatan, unjuk kerja dan ketahanan ban luar untuk masing-masing jenis, ukuran dan lapisan;
- k. kedalaman alur ban luar.

2.2.7. Prestasi Kerja

Feldman (1988:105) menyatakan bahwa prestasi kerja merupakan perpaduan antara motivasi yang ada pada diri seseorang, dan kemampuannya dalam melaksanakan suatu pekerjaan. Ranupandoyo (1991:122-124), pada umumnya prestasi kerja seseorang pegawai dipengaruhi oleh kecakapan, keterampilan, pengalaman dan kesungguhan pegawai yang bersangkutan. Mengingat prestasi kerja diukur dari hasil pegawai yang bersangkutan maka perlu bagi setiap organisasi (perusahaan) untuk melakukan penelitian secara sistematis. Banyak manfaat yang diperoleh dari penelitian prestasi kerja sangat membantu dalam keputusan-keputusan yang menyangkut promosi, kenaikan gaji, upah lembur, transfer dan bisa digunakan untuk mendorong dan memimpin perkembangan karyawan. Pada pelaksanaan penilaian prestasi kerja, untuk setiap jenjang struktur organisasi (perusahaan) unsur-unsur yang

akan dinilai harus dibuat patokan yang jelas dan benar-benar sesuai dengan pekerjaan yang dilaksanakan. Chruden (1992:150-152), memusatkan pada prestasi kerja di waktu yang akan datang melalui penilaian potensi karyawan atau penilaian sasaran-sasaran prestasi kerja di masa mendatang.

2.2.8. Motivasi Kerja

Wursanto (1991:131) menyatakan bahwa motivasi merupakan alasan-alasan, dorongan-dorongan yang ada dalam diri manusia yang menyebabkan ia melakukan sesuatu atau berbuat sesuatu. Motivasi berhubungan dengan faktor psikologis seseorang yang mencerminkan hubungan atau interaksi antar sikap, kebutuhan dan kepuasan yang terjadi pada diri manusia. Jadi semua keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri manusia untuk melakukan sesuatu atau untuk berbuat sesuatu adalah motivasi.

Menurut teori Herzberg (Gibson, 1997:95-96), motivasi timbul karena dua faktor, yaitu faktor ekstrinsik dan faktor instrinsik. Faktor ekstrinsik mencakup antara lain : upah, status, keamanan kerja, kondisi kerja dan sebagainya. Faktor intrinsik mencakup antara lain : prestasi, pengakuan, tanggung jawab, kemajuan dan sebagainya. Faktor ekstrinsik bila kondisi ini ada tidak perlu memotivasi karyawan, sedangkan faktor intrinsik jika kondisi ini ada tidak menimbulkan rasa ketidakpuasan yang berlebihan.

Stoner (1986:423) menyatakan motivasi seseorang juga dipengaruhi oleh karakteristik individu, karakteristik pekerjaan dan karakteristik organisasi.

Wursanto (1991:102) menjelaskan bahwa perilaku seseorang muncul karena adanya rangsangan. Perilaku merupakan interaksi antara motivasi dan kemampuan diri seseorang, orang yang bermotivasi besar akan menghasilkan sesuatu yang besar pula. Demikian pula sebaliknya, orang yang berkemauan rendah dan motivasi rendah akan menghasilkan karya yang rendah pula. Karena itu untuk menghasilkan karya yang besar diperlukan motivasi dan kemampuan yang besar.

Hersey (1995:30-35) mengemukakan teori Maslow yang menyusun kebutuhan manusia dalam beberapa hirarki tertentu, yaitu :

1. Kebutuhan fisiologis (*Physiological needs*).
2. Kebutuhan keselamatan dan keamanan (*Security & Safety needs*).
3. Kebutuhan sosial (*Social needs*).
4. Kebutuhan penghargaan (*Esteem needs*).
5. Kebutuhan aktualisasi diri (*Self actualization needs*).

Kebutuhan fisiologis dasar harus dipenuhi terlebih dahulu sebelum berupaya memenuhi kebutuhan akan keselamatan dan keamanan. Segera setelah kebutuhan fisiologis dasar seperti air, makan, udara, tidur dan lain-lain

terpenuhi, maka kebutuhan akan keselamatan dan keamanan seperti perlindungan terhadap ancaman, bahaya dan perampasan mendominasi untuk dipuaskan. Apabila kebutuhan fisiologis dan keamanan relatif sudah terpenuhi, kebutuhan sosial menjadi motivasi utama bagi kebutuhan manusia. Kebutuhan untuk dihargai merupakan peringkat berikutnya setelah kebutuhan ini menyangkut penghargaan sosial, pernyataan diri dan harga diri. Kebutuhan aktualisasi diri timbul setelah semua kebutuhan relatif terpenuhi. Kebutuhan ini meliputi perealisasi kemampuan seseorang, pemenuhan sendiri, melanjutkan pengembangan diri dan kreatifitas dalam pengertian paling luas dalam hal tersebut. Perwujudan diri ini ditunjukkan dari prestasinya dan kemampuannya untuk melaksanakan ide-idenya.

Wursanto (1991:140) menyebutkan ciri-ciri orang yang mempunyai motivasi prestasi yang tinggi adalah :

1. Suka akan pekerjaan yang penuh tantangan.
2. Berinisiatif.
3. Mempunyai tanggung jawab yang besar.
4. Dalam pergaulan selalu menghendaki respon atau umpan balik secara cepat dan konkret.
5. Suka bekerja, semata-mata tidak hanya untuk mendapatkan kekuasaan dan uang.

6. Semangat kerjanya bertambah tinggi apabila ia merasa lebih unggul dari teman sekerjanya.

Ranupandojo (1991:303) menjelaskan bahwa seorang atasan di dalam memberi motivasi terhadap bawahannya dapat dibagi menjadi motivasi positif dan motivasi negatif. Motivasi positif adalah proses untuk mencoba mempengaruhi orang agar menjalankan segala sesuatu yang diinginkan dengan cara memberikan kemungkinan mendapatkan hadiah. Cara yang dapat dilakukan antara lain dengan memberikan penghargaan terhadap pekerjaan yang dilakukan memberikan informasi yang jelas mengapa suatu tindakan harus dilakukan, memberikan sesuatu yang tulus kepada bawahannya sebagai individu, memberikan rangsangan persaingan yang sehat, ikut berpartisipasi dalam kegiatan dan pembagian uang. Motivasi negatif adalah proses untuk mempengaruhi seseorang agar mau melakukan sesuatu yang kita inginkan, kita akan memberitahu bahwa ia mungkin kehilangan pengakuan, uang atau mungkin jabatan.

Penggunaan jenis-jenis motivasi ini, harus memperhatikan situasi dan orangnya, sebab pada hakekatnya setiap orang adalah berbeda antara satu dengan yang lainnya. Suatu dorongan mungkin efektif bagi seseorang tetapi tidak bagi orang lain. Bukti yang paling dasar terhadap keberhasilan suatu motivasi diperoleh dari pelaksanaan suatu pekerjaan.

Pada umumnya pemberian motivasi positif akan menimbulkan peningkatan semangat, mengurangi keluhan dan secara umum mengurangi kesulitan. Sedangkan penggunaan motivasi negatif dengan memberikan sanksi, seringkali memberikan hasil yang lebih banyak, berupa peningkatan produktifitas dalam jangka pendek.

Gibson (1997:91-101) mengelompokkan teori motivasi kedalam 2 (dua) kelompok, yaitu :

a. *Content Theory*

Teori ini menekankan tentang arti pentingnya pemahaman faktor-faktor yang ada di dalam individu yang menyebabkan ia bertingkah laku tertentu. Teori ini mencoba menjawab pertanyaan-pertanyaan seperti: kebutuhan apa yang dicoba dipuaskan oleh seseorang. Dalam pandangan ini, setiap individu mempunyai kebutuhan yang ada di dalam (*inner needs*) yang menyebabkan mereka didorong, ditekan atau dimotivisir untuk memenuhinya. Kebutuhan tertentu yang dirasakan akan menentukan tindakan yang dilakukan.

Banyak kesulitan yang dihadapi dalam rangka penerapan teori ini, terutama disebabkan oleh beberapa hal:

Pertama, kebutuhan manusia sangat bervariasi dan tergantung kepentingan individu masing-masing. Hal ini akan berakibat pada kompleksitas motivasi yang harus diberikan pada orang lain.

Kedua, perwujudan kebutuhan dalam tindakan juga sangat bervariasi antara satu orang dengan yang lainnya. Seseorang dengan kebutuhan yang sama mungkin dapat berbeda dalam tanggung jawab terhadap pekerjaannya.

Ketiga, para individu tidak selalu konsisten dengan tindakan mereka karena dorongan suatu kebutuhan. Suatu hari seseorang mungkin dapat bekerja sangat luar biasa sewaktu diberikan pekerjaan yang penuh tantangan.

Keempat, reaksi individu terhadap keberhasilan atau kegagalan memuaskan kebutuhan-kebutuhan mereka juga bisa berbeda.

b. *Process Theory*

Teori ini menekankan pada bagaimana dan dengan apa setiap individu dimotivisir. Teori ini bahwa kebutuhan hanyalah salah satu elemen dalam suatu proses tentang bagaimana para individu bertingkah laku.

Dasar dari teori proses tentang motivasi ini adalah adanya pengharapan (*expectacy*), yaitu yang dipercayai oleh para individu apa yang akan

mereka peroleh dari tingkah lakunya. Misalnya apabila seseorang percaya bahwa bekerja dan mampu mencapai batas waktu dalam menyelesaikan pekerjaan tersebut akan memperoleh pujian, namun kalau tidak bisa selesai sesuai dengan waktunya akan memperoleh teguran, dan ia lebih suka memperoleh pujian, maka ia akan bekerja untuk bisa selesai sebelum batas waktu. Sebaliknya apabila seseorang menyelesaikan pekerjaan melebihi batas waktu, maka ia mungkin tidak akan terdorong untuk menyelesaikan tepat pada waktunya.

2.2.9. Peranan Manajemen Sumberdaya Manusia

Manajemen personalia atau sekarang disebut manajemen sumberdaya manusia pada dasarnya merupakan salah satu cabang dari ilmu manajemen di samping cabang-cabang ilmu lainnya, seperti manajemen keuangan, manajemen pemasaran, dan lain-lain.

Gitosudarmo dan Mulyono (1996:8-9) manajemen merupakan ilmu tentang upaya manusia untuk memanfaatkan semua sumberdaya yang dimilikinya untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Pengelolaan sumberdaya manusia berarti bahwa yang mengelola maupun yang dikelola adalah sama-sama manusia. Perlu diperhatikan bahwa masing-masing manusia selalu mempunyai cipta, rasa dan karsa sendiri-sendiri. Cipta, rasa dan karsa

itu oleh manusia dikemas dalam hati sanubari mereka yang kemudian akan membentuk sikap. Selanjutnya Gitosudarmo dan Mulyono (1996:18-19) mengemukakan teori William G. Ouchi bahwa keberhasilan tujuan manajemen sangat dipengaruhi oleh suatu upaya yang dilakukan oleh manajer sebagai pengelola organisasi terhadap sumberdaya manusia secara keseluruhan yang ada dan bekerja dari organisasi yang dipimpinnya. Keberhasilan dalam mengelola melalui penanaman pengaruh terhadap sumberdaya manusia merupakan kunci keberhasilan manajemen suatu organisasi.

Flippo (1988:5) menyatakan bahwa "*Personnel management is the planning, organizing, directing and controlling of the procurement, development, compensation, integration, maintenance, and separation of human resources to the end that individual, organizational, and societal objectives are accomplished*".

Handoko (1997:4-5) menyatakan bahwa manajemen sumberdaya manusia adalah penarikan, seleksi, pengembangan, pemeliharaan, dan penggunaan sumberdaya manusia untuk mencapai, baik tujuan-tujuan individu maupun organisasi.

2.2.10. Teori Organisasi dan Perubahan Organisasi

Organisasi mempertemukan orang-orang yang berbeda dalam pengharapan, kepercayaan dan kemampuan, yang berusaha untuk mencapai

suatu tujuan, baik secara individu maupun organisasi melalui kerjasama yang terorganisasi. Banyaknya faktor yang berpengaruh, maka subyektivitas manajemen sumberdaya manusia memungkinkan sulit dihindari secara sempurna.

Glueck dan Jauch (1988:54) menyatakan bahwa yang menjadi pemikiran para pengelola, tujuan organisasi adalah berbagai tujuan untuk meningkatkan prestasi kerja, di antara tujuan itu adalah kepuasan kerja dan pembinaan karyawan. As'ad (1995:105) menyatakan bahwa, betapapun sempurnanya rencana organisasi dan pengawasan serta penelitiannya bila mereka tidak dapat menjalankan tugasnya dengan minat dan gembira, maka suatu perusahaan tidak akan mencapai hasil sebanyak yang sebenarnya dapat dicapai.

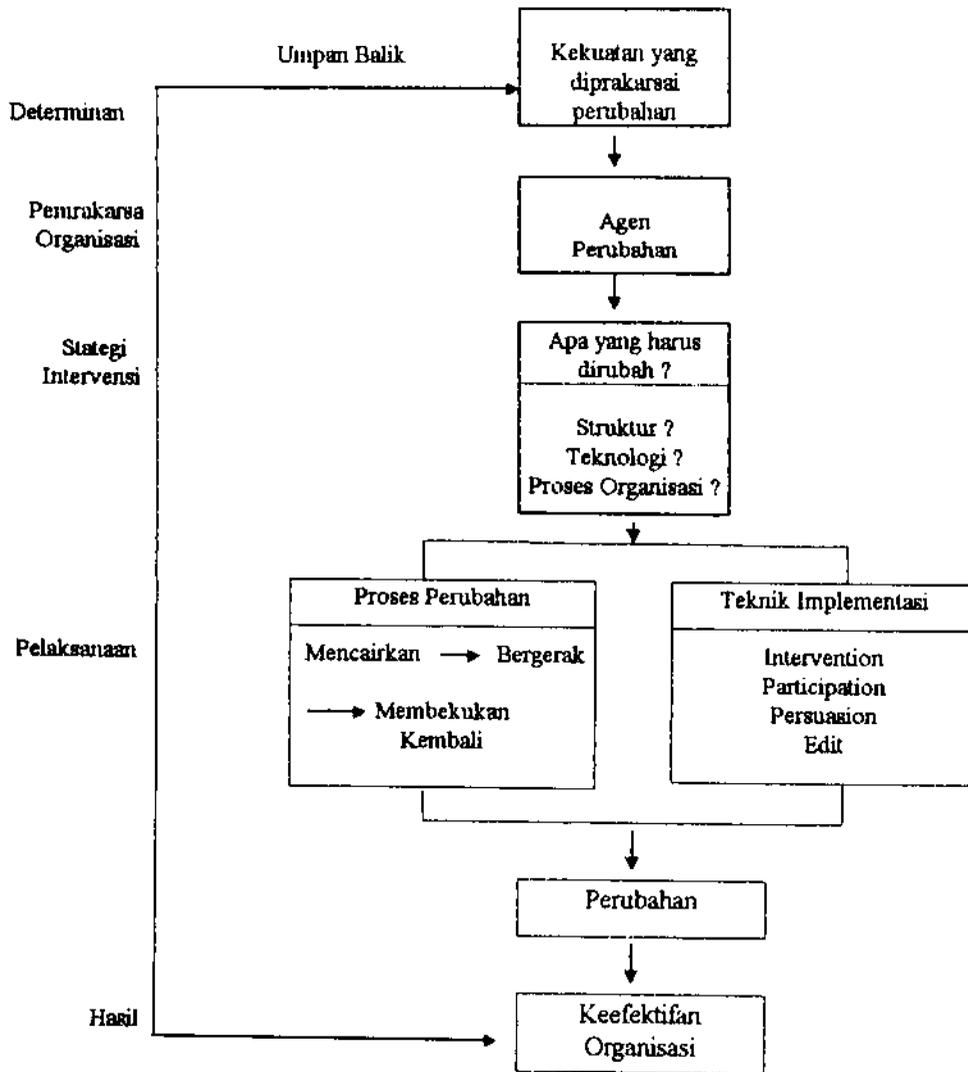
Selanjutnya Handoko (1997:5) menyatakan bahwa manajemen personalia dan sumberdaya manusia adalah pengakuan terhadap pentingnya satuan tenaga kerja organisasi. Sebagai sumberdaya manusia yang vital bagi pencapaian tujuan organisasi dan pemanfaatan sebagai fungsi dan kegiatan personalia untuk menjamin bahwa mereka digunakan efektif dan bijak agar bermanfaat bagi individu, organisasi dan masyarakat.

Anthony (1992:48-49) menyatakan ada suatu hubungan yang erat antara tujuan dan strategi, sebab strategi merupakan alat untuk mencapai

tujuan, sedangkan rencana-rencana yang lebih rinci digunakan untuk mencapai sasaran sebagai hasil akhir yang lebih spesifik. Supriyono (1990:30) menyatakan bahwa organisasi tidak mempunyai tujuan, tetapi hanya manusialah yang mempunyai tujuan. Oleh sebab itu tujuan perusahaan adalah realitas konsesus para partisipan yang mempengaruhinya. Pada intinya dari semua definisi di atas, Gibson (1997:7) meyakini bahwa "*Organization is entities that enable society to pursue accomplishments that can not be achieved by individuals acting alone*".

Untuk mencapai sasaran, Robbins (1995:419) menyatakan bahwa perubahan yang direncanakan adalah untuk mempertahankan organisasi tersebut agar tetap seperti sekarang ini dan dapat hidup terus. Pengelolaan perubahan berhubungan dengan perubahan struktural yang direncanakan . Organisasi membutuhkan perubahan dan penyesuaian diri agar dapat efektif.

Lebih lanjut dijelaskan sebuah model untuk mengelola perubahan organisasi yang dinyatakan bahwa perubahan pada suatu bidang organisasi kemungkinan akan mendorong timbulnya kekuatan-kekuatan baru untuk perubahan lainnya. Adapun model untuk mengelola perubahan organisasi seperti pada Gambar 2.1.



Gambar 2.1. Model untuk Mengelola Perubahan Organisasi.
 Sumber: Robbins (1995:422)

Lebih jauh untuk menjelaskan apa yang menjadi determinan perubahan struktural, Robbins (1995:423-425) menyatakan bahwa ada beberapa alasan

yang lebih dapat dilihat bagi organisasi yang memikirkan untuk membuat perubahan dalam struktur, di antaranya adalah:

“Perubahan Tujuan. Konsisten dengan *strategy imperative*, jika sebuah organisasi memilih untuk pindah dari pemrakarsa menjadi pengikut, strukturnya mungkin harus lebih mekanistik. **Menurutnya Moral Para Pegawai.** Pekerjaan yang terlalu distruktur dapat mengakibatkan rendahnya kepuasan kerja. Pendesainan kembali teknologi pekerjaan-pekerjaan tersebut, dengan meningkatkan keanekaragaman tugas, otonomi, umpan balik, dan lain-lain, dapat memperbaiki morak. **Meningkatkan Turnover.** Organisasi yang kehilangan para pegawai yang berprestasi baik dan yang sukar diganti seringkali memodifikasi sistem imbalan mereka dan mendesain kembali pekerjaan bersangkutan agar lebih menantang. **Ancaman Internal dan Eksternal yang mendesak.** Krisis yang bersifat sementara biasanya dihadapi manajemen dengan mensentralisasi pengambilan keputusan. **Menurutnya Keuntungan.** Jika keuntungan perusahaan menurun, manajemen seringkali mengambil jalan melalukan pembenahan struktural. Pegawai dipindah-pindahkan, departemen ditambah dan/ atau dihapus, hubungan kewenangan ditetapkan kembali, dan pola pengambilan keputusan diubah secara mencolok”.

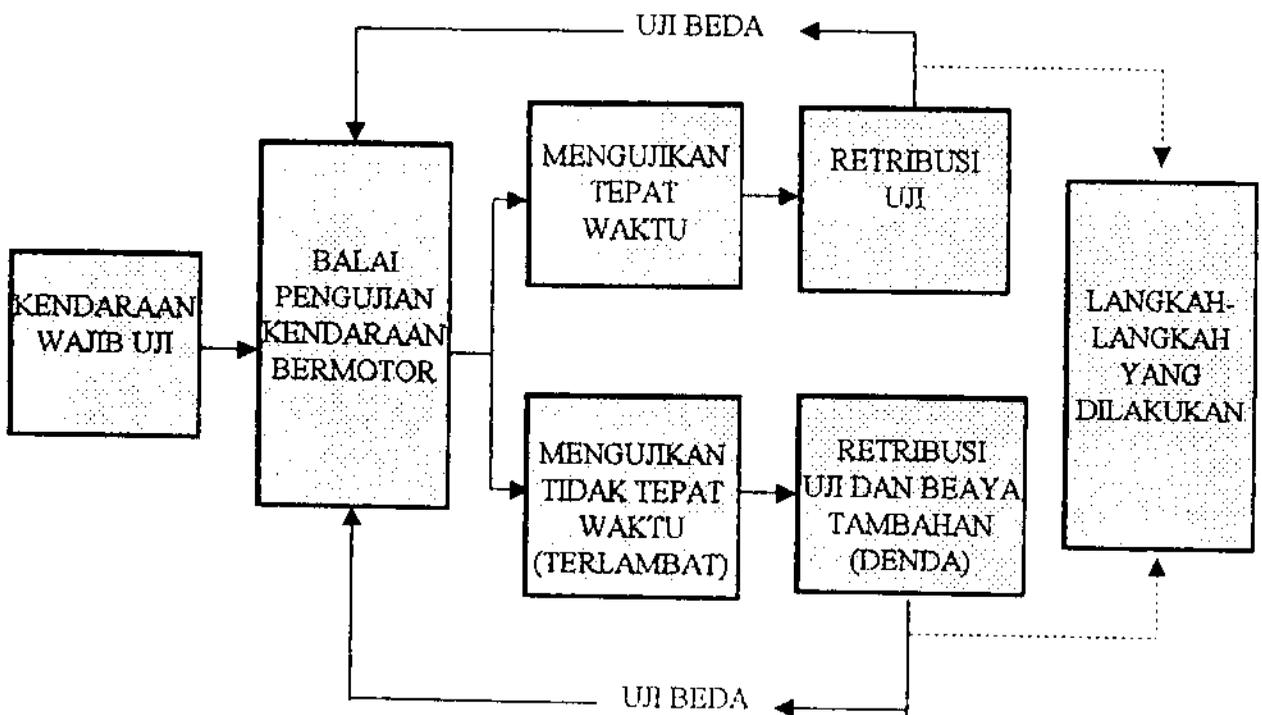
BAB III

KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS PENELITIAN

3.1 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan suatu alur pikir agar supaya lebih mempermudah tujuan penelitian yang ingin dicapai. Sebagaimana yang telah diungkapkan pada bab terdahulu bahwa kendaraan wajib uji harus melakukan uji kendaraan pada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Kendaraan bermotor wajib uji tersebut di dalam pelaksanaannya dapat dikategorikan menjadi 2 (dua) kategori yaitu : kendaraan wajib uji yang mengujikan tepat pada waktunya dan kendaraan wajib uji yang mengujikan tidak tepat waktunya (terlambat uji). Untuk ke dua kategori kendaraan bermotor wajib uji tersebut mempunyai implikasi yang berbeda di dalam pembebanan biaya uji. Kategori kendaraan bermotor wajib uji yang mengujikan kendaraan tepat pada waktunya hanya dibebani biaya retribusi saja. Sedangkan kategori kendaraan bermotor wajib uji yang mengujikan kendaraan tidak tepat pada waktunya (terlambat), selain membayar biaya retribusi juga dibebani pula biaya tambahan (denda) atas keterlambatan uji. Berdasarkan kenyataan tersebut, maka penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) ada setiap Balai Pengujian

Kendaraan Bermotor secara garis besar bertumpu pada komponen retribusi dan biaya tambahan (denda). Selanjutnya guna kepentingan dimaksud maka perlu dilakukan analisis uji beda untuk masing-masing komponen tersebut pada setiap Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur. Untuk lebih jelasnya kerangka konseptual dimaksud dapat dilihat pada Gambar 3.1.



GAMBAR 3.1 : KERANGKA KONSEPTUAL

3.2 Hipotesis

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian dan tinjauan pustaka, maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

1. Diduga ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur.
2. Diduga ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan biaya tambahan (denda) pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur.

3.3 Model Analisis

Hipotesis pertama dan ke dua menggunakan uji statistik Analysis of Variance (ANOVA) atau F test. Model analisis ini digunakan karena ke sebelas Balai Pengujian Kendaraan Bermotor secara matematik maupun statistik tidak mempunyai hubungan fungsional dan tidak saling tergantung sehingga masing-masing merupakan variabel bebas. Adapun jumlah pengamatan dalam tiap Balai Pengujian Kendaraan Bermotor menggunakan data series selama kurun waktu 6 (enam) tahun tepatnya mulai tahun 1993/1994 sampai dengan 1998/1999 dengan data semesteran, sehingga pada masing-masing Balai Pengujian

Kendaraan Bermotor akan terdapat sebanyak 12 kasus. Selanjutnya model Analysis of Variance (ANOVA) dapat dilihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1
Model Analysis of Variance (ANOVA)

TAHUN	SEMESTER	BALAI PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR				
		X 1	X2	.....	X 11	
1993/1994	I	X1.1	X1.2	.....	X1.j	X1
	II	X2.1	X2.2	.....	X2.j	X2
1994/1995	I	X3.1	X3.2		X3.j	X3
	II	X4.1	X4.2		X4.j	X4
1995/1996						
1996/1997						
1997/1998						
1998/1999		X12.1	X12.2		X12.j	Xi
		X1	X2	.....	Xj	

Keterangan :

- X1 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Surabaya**
- X2 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Bangkalan**
- X3 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Lamongan**
- X4 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Madiun**
- X5 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Kediri**
- X6 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Mojokerto**
- X7 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Tulungagung**
- X8 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Malang**
- X9 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Pasuruan**
- X10 = Penerimaan Retribusi dan Beaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Jember**

X11= Penerimaan Retribusi dan Biaya Tambahan (denda) di Balai Pengujian
Kendaraan Bermotor Banyuwangi

$$\bar{X} = \frac{\bar{X}_1 + \bar{X}_2 + \bar{X}_3 + \bar{X}_4 + \dots + \bar{X}_{11}}{11}$$

11

$$S^2 \text{ I} = \frac{i \sum (\bar{X}_j - \bar{X})^2}{j-1}$$

$$S^2 \text{ II} = \frac{i \sum (X_{ij} - \bar{X}_j)^2}{j(i-1)}$$

$$F_{to} = \frac{S^2 \text{ I}}{S^2 \text{ II}}$$

Keterangan :

- I : jumlah kasus pengamatan atau jumlah baris
- j : jumlah sampel pengamatan 11 Balai Pengujian Kendaraan Bermotor
- S² I : variance pembilang
- S² II : variance penyebut
- F_{to} : F test hitungan atau observasi

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1 Identifikasi Variabel

Variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini untuk menguji model yang digunakan kesemuanya merupakan variabel bebas. Variabel-variabel bebas dimaksud adalah retribusi dan biaya tambahan (denda).

4.2 Definisi Operasional Variabel

Untuk menghindari terjadinya salah persepsi terhadap variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini maka perlu didefinisikan secara operasional sebagai berikut :

- a. Retribusi adalah pungutan yang dikenakan kepada kendaraan wajib uji baik yang mengujikan tepat pada waktunya maupun yang mengujikan tidak tepat pada waktunya (terlambat), sebagai pembayaran atas jasa pengujian kendaraan bermotor.
- b. Biaya tambahan (denda) adalah biaya yang dibebankan kepada kendaraan wajib uji yang tidak tepat (terlambat) mengujikan kendaraannya sesuai ketentuan yang berlaku.

- c. Kendaraan wajib uji adalah kendaraan yang wajib diujikan secara berkala 6 (enam) bulan sekali yang meliputi : mobil bus, mobil barang, kendaraan umum yang dioperasikan di jalan, kereta gandengan dan kereta tempelan.
- d. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor adalah suatu tempat yang memiliki fasilitas peralatan pengujian kendaraan bermotor baik secara mekanik maupun non mekanik yang digunakan untuk menentukan laik tidaknya kendaraan wajib uji.

4.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kontinyu, dengan klasifikasi data rasio. Sedangkan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berasal dari laporan-laporan yang terinformasi di Dinas Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur serta data yang diperoleh dari instansi terkait di antaranya Pemerintah Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

4.4 Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data dilakukan dengan cara membaca literatur-literatur yang berkaitan dengan obyek penelitian serta pokok bahasan sebagai bahan untuk menyusun tinjauan pustaka. Di samping bahan-bahan tersebut di

atas dilengkapi pula dengan membaca hasil-hasil penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti terdahulu. Selanjutnya mengumpulkan data yang berasal dari Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur berupa laporan keuangan maupun laporan pengujian kendaraan bermotor selama kurun waktu tahun 1993/1994 sampai dengan 1998/1999.

Kemudian dari data yang diperoleh tersebut, dilakukan editing sesuai dengan kebutuhan penelitian. Adapun hasil dari editing tersebut dikelompokkan baik untuk kepentingan pembuktian hipotesis maupun penunjang analisis dan pembahasannya.

4.5 Teknik Analisis

Seperti diuraikan pada bagian terdahulu bahwa model analisis yang digunakan adalah model Analysis of Variance (one way ANOVA). Secara operasional dengan model ini akan membandingkan rata-rata dari variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian, yaitu retribusi dan biaya tambahan (denda).

Ada beberapa langkah yang harus diperhatikan sehubungan dengan penggunaan model analisis tersebut. *Pertama*, menghitung terlebih dahulu rata-rata hitung terhadap retribusi dan biaya tambahan (denda) pada masing-masing

Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. *Kedua*, menjumlahkan rata-rata retribusi dan biaya tambahan (denda) pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dibagi dengan jumlah Balai Pengujian Kendaraan Bermotor akan menghasilkan rata-rata total. *Ketiga*, menghitung variance pembilang dengan jalan mengkwadratkan selisih antara rata-rata retribusi dan biaya tambahan (denda) pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dengan rata-rata totalnya serta mencari variance pembilang dengan jalan menjumlahkan variance dari masing-masing retribusi dan biaya tambahan (denda) pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dan dibagi dengan derajat kebebasannya (degree of freedom). *Keempat* mencari variance dengan cara menghitung selisih antara nilai retribusi dan biaya tambahan (denda) dengan rata-rata hitung pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dikwadratkan kemudian menjumlahkan dan dibagi dengan derajat kebebasannya (degree of freedom). *Kelima* adalah membandingkan antara variance pembilang dengan variance penyebut untuk mendapatkan nilai F test observasi (F_{to}) atau F test hitung.

Pengujian terhadap hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dilakukan dengan membandingkan antara nilai F test observasi (F_{to}) dengan nilai test tabel (F_{tt}) dengan menggunakan tingkat kepercayaan (level of

significant) sebesar 95 % - 99% atau dengan tingkat kesalahan sebesar 5% - 1% ($\alpha = 0.05$ atau $\alpha = 0.01$). Apabila nilai F test observasi lebih besar dari nilai F test tabel ($F_{to} > F_{tt}$), maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini diterima. Sebaliknya apabila nilai F test observasi lebih kecil sama dengan dari nilai F test tabel ($F_{to} \leq F_{tt}$) maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini ditolak. Sedangkan untuk menjaga akurasi hasil perhitungan, maka dalam penelitian ini digunakan paket program komputer statistik Microstat.

Analisis statistik hanya mampu menjawab ada tidaknya perbedaan sesuai dengan hipotesis yang diajukan, namun tidak mampu menjawab apa yang menjadi faktor penyebab terjadinya perbedaan tersebut. Untuk kepentingan itu, maka dalam penelitian juga akan digunakan Tabel Dua Jalan seperti yang disebutkan oleh Hadi (1995; 141) terutama untuk menjawab tujuan ke tiga dari penelitian ini.

Langkah awal yang harus dilakukan dalam menggunakan Tabel Dua Jalan adalah dengan melakukan sorting data untuk memperoleh urutan yang dikehendaki, sehingga akan mempermudah penentuan skoring. Hasil skoring dimasukkan ke dalam tabel yang terdiri dari 11 (sebelas) baris dan 5 (lima) kolom memuat : penerimaan retribusi uji, penerimaan biaya keterlambatan uji (denda), jumlah kendaraan yang diuji, jumlah penguji dan

pembantu penguji, dan jumlah kendaraan yang tidak diujikan. Langkah berikutnya adalah menjumlahkan skor dari masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang diteliti untuk memperoleh total skor yang berbeda. Untuk itu diperlukan sorting sekali lagi guna menentukan urutan-urutan atau ranking Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yaitu yang menduduki urutan teratas dimana Retribusi uji, Biaya keterlambatan uji (denda), dan jumlah kendaraan yang diuji, dinilai paling besar dan diberi skor 11 (sebelas), dan paling rendah diberi skor 1 (satu). Adapun untuk jumlah penguji dan pembantu penguji dan jumlah kendaraan yang tidak diuji yang paling banyak diberi skor 1 (satu) dan paling sedikit diberi skor 11 (sebelas). Dari hasil skor tersebut kemudian dijumlahkan sehingga akan diperoleh jumlah skor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Selanjutnya dicari rata-ratanya, dimana Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang mempunyai skor di bawah rata-rata perlu mendapat perhatian dan pembinaan secara intensif, sehingga pada gilirannya diperoleh kinerja yang optimal.

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS HASIL PENELITIAN

5.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLIAJ) Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur sebagaimana ditegaskan dalam peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 8 Tahun 1996 adalah unsur pelaksana Pemerintah Daerah yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Gubernur Kepala Daerah mempunyai tugas menyelenggarakan sebagian urusan rumah tangga daerah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta tugas pembantuan yang diberikan oleh pemerintah, dan mempunyai fungsi :

- a. merumuskan perencanaan dan melaksanakan kebijaksanaan teknis bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta angkutan jalan;
- b. menyelenggarakan pengujian kendaraan bermotor;
- c. pemberian bimbingan dan perizinan sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Gubernur Kepala Daerah;
- d. pembinaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan serta penyidikan pelanggaran lalu lintas;
- e. pengelolaan tata usaha;

- f. pengelolaan Unit Pelaksana Teknis Dinas;
- g. pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Gubernur Kepala daerah sesuai dengan bidang tugasnya.

Pada dasarnya pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur merupakan tindak lanjut daripada kebijakan pemerintah di dalam penyerahan sebagian urusan bidang lalu lintas kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II. Penyerahan sebagian urusan bidang lalu lintas tersebut tertuang di dalam PP No. 22 tahun 1990.

Penyerahan urusan bidang lalu lintas yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I meliputi :

1. Penetapan kecepatan maksimum bagi jenis kendaraan tertentu pada jalan propinsi tertentu, kecuali jalan propinsi yang berada dalam Kotamadya Daerah Tingkat II dan yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II.
2. Pengadaan, penetapan penempatan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas serta tanda-tanda di jalan propins kecuali pada :
 - a. pembangunan dan peningkatan jalan.
 - b. Jalan propinsi yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II.

- c. Jalan propinsi yang berada dalam Kotamadya Daerah Tingkat II.
3. Penetapan peraturan-peraturan umum mengenai kendaraan tidak bermotor.
4. Penetapan tarif pengangkutan orang dan barang dengan kendaraan umum sepanjang tidak ditetapkan tarif berdasarkan peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku.
5. Pemberian izin menjalankan kendaraan bermotor dengan pemasangan kereta gandengan lebih dari satu termasuk kereta tempelan di jalan, sepanjang meliputi beberapa Daerah Tingkat II dalam satu Daerah Tingkat I.
6. Penetapan larangan menggunakan jalan propinsi :
 - a. Bagi macam-macam kendaraan tidak bermotor berhubungan dengan muatan sumpunya.
 - b. Bagi kendaraan bermotor yang muatan sumpunya melebihi batas maksimum yang ditentukan untuk jalan itu.
7. Penetapan muatan sumbu kurang dari yang telah ditetapkan untuk jalan propinsi, oleh karena pemeliharaan atau keadaan bagian jalan propinsi yang rusak untuk waktu paling lama 6 (enam) bulan.
8. Pemberian izin operasi angkutan jalan untuk jaringan trayek atau lintas antar Daerah Tingkat II yang seluruhnya berada di dalam Daerah Tingkat I.

9. Pelaksanaan kegiatan-kegiatan dalam hal rekayasa lalu lintas serta manajemen lalu lintas pada jalan propinsi dan manajemen angkutan untuk jaringan trayek yang meliputi beberapa Daerah Tingkat II dalam satu Daerah Tingkat I.

10. Penunjukan lokasi, pengelolaan, pelaksanaan, dan Pengujian Kendaraan Bermotor, kecuali kendaraan bermotor khusus angkatan bersenjata.

Berdasarkan peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 8 Tahun 1996 dibentuk struktur organisasi Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur sebagai perubahan struktur organisasi yang lama berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 30 Tahun 1981. Di dalam struktur organisasi Dinas yang baru ditetapkan pula 11 (sebelas) Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang bertugas melayani pengujian kendaraan bermotor di Jawa Timur. Lebih lanjut Struktur Organisasi Dinas LLAJ Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur dapat dilihat pada Lampiran 1.

Adapun Kesebelas Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dimaksud adalah :

1. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Surabaya, meliputi wilayah Surabaya.
2. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan, meliputi wilayah Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep.

3. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Lamongan, meliputi wilayah Lamongan, Gresik, Tuban, dan Bojonegoro.
4. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Madiun, meliputi wilayah Madiun, Ponorogo, Pacitan, Magetan, dan Ngawi.
5. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Kediri, meliputi wilayah Kediri.
6. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Mojokerto, meliputi wilayah Mojokerto dan Jombang.
7. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Tulungagung, meliputi wilayah Tulungagung, Blitar, dan Trenggalek.
8. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Malang, meliputi wilayah Malang.
9. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Pasuruan, meliputi wilayah Pasuruan dan Probolinggo.
10. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jember, meliputi wilayah Jember dan Lumajang.
11. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Banyuwangi, meliputi wilayah Banyuwangi, Situbondo, dan Bondowoso.

5.2. Diskripsi masing-masing Variabel

Di dalam Bab IV (Metode Penelitian) telah dikemukakan bahwa variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah rata-rata penerimaan

retribusi pengujian kendaraan bermotor dan rata-rata penerimaan biaya tambahan (denda), yang selanjutnya masing-masing variabel dari Balai Pengujian Kendaraan Bermotor akan diuraikan secara lebih rinci.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama kurun waktu 1993/1994-1998/1999 berdasarkan data semesteran rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor tertinggi terjadi di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Surabaya yaitu mencapai sebesar Rp. 1.277.806.654,17,- sedangkan rata-rata penerimaan retribusi terendah terjadi di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan yaitu mencapai sebesar Rp. 105.973.041,67,-. Tingginya jumlah rata-rata penerimaan retribusi tersebut pada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Surabaya antara lain dikarenakan potensi kendaraan wajib uji yang diujikan relatif paling banyak. Sebaliknya pada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan potensi kendaraan wajib uji yang diujikan relatif paling sedikit.

Menarik untuk diamati secara seksama ternyata selama kurun waktu penelitian penerimaan retribusi pada semester I cenderung lebih rendah dibandingkan dengan penerimaan pada semester II. Kenyataan ini antara lain disebabkan kurang patuhnya para pemilik kendaraan wajib uji baik secara perorangan maupun badan usaha didalam mengujikan kendaraannya tepat pada waktunya. Kecenderungan kurang patuhnya pemilik kendaraan wajib uji

tersebut sangat mungkin disebabkan rendahnya biaya tambahan (denda) yang dikenakan kepada pemilik kendaraan bermotor wajib uji yang terlambat mengujikan yaitu sebesar Rp. 10.000,- setiap bulan keterlambatan. Rendahnya biaya tambahan (denda) tersebut menyebabkan pemilik kendaraan bermotor wajib uji terutama yang dimiliki oleh badan usaha komersial cenderung menunda pelaksanaan uji kendaraannya. Hal ini akan dirasakan lebih menguntungkan bagi pemilik kendaraan wajib uji tersebut untuk mengoperasikan kendaraannya terlebih dahulu dengan harapan akan memperoleh pendapatan yang lebih besar dibandingkan dengan besarnya biaya tambahan (denda) yang dikenakan.

Dilihat dari kepentingan Dinas, keadaan seperti tersebut di atas sangat mungkin membawa dampak terhadap penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada semester I senantiasa lebih rendah dibandingkan dengan penerimaan pada semester II. Penundaan bagi pemilik kendaraan wajib uji untuk mengujikan kendaraannya sangat mungkin pula dikarenakan fungsi pengawasan yang belum berjalan secara optimal. Fungsi pengawasan yang belum berjalan secara optimal tersebut dapat terjadi karena di dalam pelaksanaannya masih memerlukan koordinasi dengan instansi terkait (polisi/jaksa) dan hal ini tentunya memerlukan dukungan dana operasional. Sedangkan faktor lainnya sangat mungkin disebabkan belum meratanya

dukungan kemampuan teknis personil di dalam pelaksanaan tugas pengawasan.

Selanjutnya apabila diamati lebih seksama, maka pada semester I tahun 1993/1994 di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor mencapai sebesar Rp. 235.350.270,-, sedangkan pada semester II mencapai sebesar Rp. 1.995.203.780,- atau lebih dari delapan kali lipatnya dibandingkan dengan semester sebelumnya. Hal ini juga terjadi secara terus menerus hingga pada tahun 1998/1999, dimana penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada semester I mencapai sebesar Rp. 4.992.796.700,-, sedangkan pada semester II mencapai sebesar Rp. 1.971.186.800,-. Perbedaan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor antara semester I lebih rendah dibandingkan dengan penerimaan semester II terjadi pula pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang lainnya.

Dapat dijelaskan pula bahwa besar kecilnya penerimaan retribusi kendaraan bermotor sangat ditentukan oleh besar kecilnya potensi kendaraan bermotor wajib uji pada wilayah Kabupaten/Kota yang menjadi wilayah kerja Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Seperti diketahui Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan yang mempunyai 4 (empat) wilayah kerja memperoleh rata-rata penerimaan retribusi paling kecil yaitu sebesar

Rp. 105.973.041,67,-, hal ini dikarenakan potensi kendaraan wajib uji yang yang diujikan juga relatif sedikit. Kenyataan lain menunjukkan bahwa apabila dibandingkan dengan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Kediri yang mempunyai 2 (dua) wilayah kerja memperoleh rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor sebesar Rp. 264.049.875,- hal ini dikarenakan potensi kendaraan wajib uji yang yang diujikan juga relatif banyak. Untuk lebih jelasnya rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dapat dilihat pada Tabel 5.1.

TABEL 5.1
PENERIMAAN RETRIBUSI UJI KENDARAAN BERMOTOR
PER-SEMESTER TAHUN 1993/1994 – 1998/1999

TAHUN	SEMESTER	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lamongan (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Madiun (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Mojokerto (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Ponorogo (Rp)	Balai pengujian Kendaraan Bermotor Jember (Rp)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Banyuwangi (Rp)
1993/1994	I	235.350.720,-	48.216.500,-	56.451.235,-	52.736.780,-	89.898.585,-	45.791.500,-	53.211.125,-	92.039.640,-	56.740.993,-	57.049.250,-	62.378.350,-
	II	1.995.203.780,-	144.645.500,-	188.992.265,-	164.998.220,-	476.859.915,-	137.374.500,-	159.633.375,-	620.031.300,-	179.806.478,-	171.147.750,-	187.134.750,-
1994/1995	I	246.169.040,-	40.728.360,-	66.641.844,-	64.377.985,-	61.337.090,-	51.526.500,-	58.246.280,-	146.445.000,-	76.081.864,-	59.135.000,-	92.807.900,-
	II	2.105.480.480,-	128.973.140,-	223.103.372,-	215.191.515,-	351.287.810,-	154.579.500,-	184.446.300,-	685.934.000,-	240.935.903,-	177.405.000,-	149.804.000,-
1995/1996	I	300.770.665,-	21.985.355,-	79.154.615,-	65.788.560,-	70.117.340,-	64.161.000,-	65.469.125,-	90.286.745,-	101.541.796,-	119.318.280,-	62.958.400,-
	II	2.199.697.835,-	73.603.145,-	264.995.885,-	208.330.440,-	375.121.160,-	192.483.000,-	196.407.375,-	100.624.250,-	339.944.274,-	377.841.220,-	218.370.000,-
1996/1997	I	326.275.100,-	50.221.125,-	81.279.770,-	69.955.190,-	79.812.360,-	64.804.125,-	65.492.500,-	100.624.250,-	49.982.749,-	52.824.975,-	48.985.600,-
	II	2.272.142.900,-	150.663.375,-	283.173.730,-	234.197.810,-	403.545.140,-	194.412.375,-	219.257.500,-	791.463.250,-	167.333.551,-	198.722.525,-	183.996.144,-
1997/1998	I	493.616.970,-	71.237.875,-	98.308.715,-	81.237.360,-	120.051.120,-	99.121.475,-	93.709.140,-	157.158.300,-	46.019.805,-	96.276.045,-	72.847.800,-
	II	2.386.784.530,-	213.775.625,-	479.231.785,-	324.949.440,-	570.935.380,-	332.511.025,-	352.524.840,-	1081.979.140,-	196.189.695,-	322.315.455,-	331.945.000,-
1998/1999	I	492.784.700,-	78.624.400,-	152.989.675,-	106.028.475,-	130.550.760,-	144.184.800,-	75.465.630,-	227.311.415,-	110.424.495,-	111.836.100,-	167.679.350,-
	II	1.971.168.500,-	248.977.900,-	512.182.825,-	398.869.625,-	437.061.240,-	331.585.200,-	267.552.870,-	760.989.955,-	349.682.005,-	359.847.840,-	354.651.180,-
X		1.277.804.654,17	105.973.641,67	207.683.976,00	165.713.358,33	264.049.875,60	149.561.250,00	150.951.166,07	459.978.831,33	161.226.134,00	175.469.875,00	153.780.156,67

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati. I Jember

Sejalan dengan uraian seperti tersebut di atas, dapat diketahui pula bahwa Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Surabaya berdasarkan data semesteran selama kurun waktu 1993/1994 – 1998/1999 rata-rata penerimaan denda keterlambatan uji paling besar yaitu mencapai Rp. 476.335.583,33,-, sedangkan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan rata-rata penerimaan denda keterlambatan uji paling rendah yaitu sebesar Rp. 56.545.077,08,-. Seperti halnya pada rata-rata penerimaan retribusi uji semesteran ternyata penerimaan denda keterlambatan pada semester I pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor cenderung lebih kecil dibandingkan dengan semester II. Namun demikian perbandingan kelipatan rata-rata penerimaan denda keterlambatan secara relatif lebih kecil dibandingkan kelipatan rata-rata penerimaan retribusi uji. Bukti yang menunjang kenyataan ini adalah pada tahun 1993/1994 penerimaan denda semester I di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya mencapai sebesar Rp. 287.687.090,-, sedangkan semester II sebesar Rp. 558.451.410,- atau kurang dari 2 (dua) kali lipatnya. Kondisi semacam ini terjadi pula di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya pada tahun 1998/1999 yaitu pada semester I mencapai sebesar Rp. 371.943.250,- dan pada semester II mencapai sebesar Rp. 690.751.750,- atau hampir 2 (dua) kali lipatnya pula.

Atas dasar kenyataan tersebut di atas apabila pemilik kendaraan wajib uji terutama yang dimiliki oleh Badan Usaha cenderung lebih patuh didalam melaksanakan uji kendaraan tepat pada waktunya, maka dalam jangka panjang penerimaan denda keterlambatan akan semakin berkurang. Hal ini berarti menunjukkan semakin tinggi penerimaan denda keterlambatan yang dihasilkan pada suatu Balai Pengujian Kendaraan Bermotor, semakin rendah pula tingkat kepatuhan pemilik kendaraan wajib uji didalam mengujikan kendaraannya. Berkaitan dengan hal tersebut di atas alternatif yang mungkin dilaksanakan adalah mengintensifkan fungsi pengawasan baik secara preventif dengan meningkatkan kualitas pelayanan secara lebih baik maupun secara represif yaitu secara aktif berkoordinasi dengan instansi penegak hukum terkait (polisi/jaksa) untuk pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Di samping itu secara kemitraan aktif di dalam pelayanan sistem administrasi satu atap (SAMSAT).

Untuk lebih jelasnya rata-rata penerimaan denda keterlambatan uji pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dapat dilihat pada Tabel. 5.2.

TABEL 5.2
PENERIMAAN DENDA KETERLAMBATAN UJI KENDARAAN BERMOTOR
PER-SEMESTER TAHUN 1993/1994 – 1998/1999

TAHUN	SEMESTER	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Sarabaya (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pangkalene (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lampung (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Makassar (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Makassar (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tuban (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Makassar (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Makassar (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pasaribu (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Jember (Rp.)	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Banyuwangi (Rp.)
1993/1994	I	287.687.094,-	33.016.125,-	76.140.690,-	53.382.000,-	52.694.000,-	50.013.015,-	57.251.280,-	134.717.593,-	20.888.404,-	38.766.658,-	59.744.100,-	
	II	558.451.410,-	49.524.200,-	314.214.600,-	76.818.000,-	85.975.400,-	78.225.485,-	85.876.000,-	193.861.905,-	43.870.553,-	83.250.450,-	93.445.900,-	
1994/1995	I	312.494.225,-	44.417.060,-	84.578.270,-	40.360.000,-	49.395.840,-	60.920.260,-	58.150.400,-	103.529.580,-	106.534.814,-	63.855.200,-	53.621.215,-	
	II	580.340.975,-	72.468.940,-	124.576.730,-	60.540.000,-	77.260.160,-	87.665.740,-	94.225.000,-	142.949.420,-	159.787.221,-	104.184.000,-	81.272.285,-	
1995/1996	I	330.287.400,-	50.724.175,-	79.297.330,-	22.789.955,-	56.152.200,-	61.907.235,-	61.907.235,-	109.805.720,-	40.373.293,-	49.032.000,-	59.288.200,-	
	II	587.177.000,-	72.903.325,-	129.388.070,-	25.831.545,-	84.228.300,-	104.439.765,-	96.829.285,-	213.152.280,-	65.872.216,-	103.548.000,-	81.569.300,-	
1996/1997	I	357.805.725,-	47.441.585,-	78.846.390,-	31.339.000,-	61.830.460,-	62.475.600,-	64.970.000,-	116.891.250,-	27.419.301,-	68.942.600,-	41.856.520,-	
	II	609.236.975,-	80.778.915,-	128.644.110,-	53.361.000,-	88.975.540,-	93.713.400,-	97.455.000,-	217.083.750,-	42.886.595,-	103.443.900,-	74.577.480,-	
1997/1998	I	351.023.000,-	57.001.200,-	88.530.390,-	45.723.500,-	70.266.195,-	61.565.175,-	71.197.330,-	146.412.600,-	21.690.130,-	64.418.400,-	67.272.490,-	
	II	678.821.500,-	85.501.800,-	157.387.200,-	74.401.500,-	120.187.900,-	114.335.325,-	111.359.770,-	219.628.900,-	42.104.370,-	114.521.000,-	122.222.010,-	
1998/1999	I	371.943.200,-	46.949.835,-	105.066.290,-	75.526.260,-	8.625.070,-	84.340.705,-	77.175.155,-	164.684.715,-	82.719.195,-	83.290.000,-	74.752.265,-	
	II	690.751.750,-	76.975.665,-	195.111.800,-	134.268.800,-	224.490.930,-	131.948.795,-	131.406.345,-	257.583.765,-	129.381.305,-	124.920.000,-	122.222.010,-	
X		476.335.343.33	56.543.077.08	113.046.379.00	61.211.791.48	81.700.106.92	82.630.875.00	82.983.666.68	168.259.291.65	65.793.116.75	83.512.333.33	71.198.083.33	

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati 1 Jatim

5.3. Analisis Model dan Pembuktian Hipotesis

Hasil perhitungan dengan menggunakan Microstat One Way ANOVA untuk membuktikan hipotesis pertama diperoleh rata-rata total (grand mean) dari hasil penerimaan retribusi selama kurun waktu 1993/1994 - 1998/1999 berdasarkan data semesteran mencapai sebesar Rp. 297.471.302,98,-. Selanjutnya besarnya variance pembilang dengan menggunakan derajat bebas (degree of freedom) sebesar 10 ($df = j - 1 = 11 - 1 = 10$) diperoleh hasil sebesar Rp. 1.3777E+18 (delapan belas angka). Kemudian besarnya variance penyebut dengan derajat bebas sebesar 121 ($df = j (i - 1) = 11 (12 - 1) = 121$) diperoleh hasil sebesar Rp. 1.2125E+17 (tujuh belas angka).

Perhitungan selanjutnya membagi variance pembilang dengan variance penyebut hingga F test hitung sebesar 11,363 dengan probabilitas kesalahan kurang dari satu persen (probabilitas = 1.500E-13). Langkah berikutnya membandingkan besarnya F test hitung dengan F test tabel (menggunakan Tabel F). Dalam penelitian ini menggunakan jumlah kasus cukup besar dan tidak terwakili oleh tabel statistik, maka F test tabel yang digunakan adalah degree of freedom pembilang sebanyak 10 (sepuluh), dan degree of freedom penyebut sebesar 100 (seratus), dengan level of significant sebesar 1 %, maka dapat diketahui F ratio tabel sebesar 2,51 atau $F (1 \%, 10, 100) = 2,51$. Mengacu pada perhitungan tabel tersebut, jika degree of freedom pembilang

numerator (horizontal) = 10 dan degree of freedom penyebut denominator (vertikal) = 121 serta tingkat kesalahan (probability) = 0,01 maka dapat dipastikan nilai F test tabel lebih kecil dari 2,51. Ini berarti bahwa nilai F test hitung lebih besar dari F test tabel.

Dari uraian tersebut didapati F test hitung lebih besar dari F test tabel ($F_{to} > F_{tt}$), maka secara statistik dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur yang diteliti dengan probabilitas kesalahan $< 1\%$. Dengan demikian hipotesis pertama yang diajukan dalam penelitian ini berbunyi “diduga ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur” diterima atau tak ditolak dengan probabilitas kesalahan $< 1\%$ (Prob. = 1.500E-13), lebih lanjut dapat dilihat pada lampiran 1.

Analisis berikutnya akan mencoba membuktikan hipotesis kedua yang diajukan dalam penelitian ini tentang perbedaan rata-rata penerimaan denda keterlambatan pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur. Perhitungan Microstat memperoleh hasil rata-rata total (grand mean) yaitu hasil rata-rata penerimaan denda keterlambatan pada Balai Pengujian Kendaraan bermotor se-Jawa Timur kurun waktu 1993/1994 –

1998/1999 mencapai sebesar Rp. 122.147.487,32,-. Selanjutnya mencari besarnya variance pembilang, dimana perhitungan Microstat menghasilkan besarnya variance pembilang dengan menggunakan derajat bebas ($df1 = j - 1 = 11 - 1 = 10$), diperoleh hasil Rp. $1.7720E + 17$ (tujuh belas angka).

Perhitungan untuk mencari besarnya variance penyebut dengan cara mengkuadratkan standar deviasi masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur yang diteliti hingga diperoleh besarnya variance denda keterlambatan pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur. Perhitungan berikutnya menjumlahkan variance masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dengan menggunakan degree of freedom sebesar 121 ($df2 = 11 (12 - 1) = 121$), maka diperoleh variance penyebut sebesar Rp. $3.2940E+15$ (lima belas angka).

Perhitungan selanjutnya membagi variance pembilang dengan variance penyebut hingga diperoleh F test hitung sebesar 53,797 dengan probabilitas kesalahan 0,01 (probabilitas = $.000E+00$). Langkah berikutnya membandingkan besarnya F test hitung dengan F test tabel (menggunakan Tabel F). Dalam penelitian ini menggunakan jumlah kasus cukup besar dan tidak terwakili oleh tabel statistik, maka F test tabel yang digunakan adalah degree of freedom pembilang sebanyak 10 (sepuluh) dan degree of freedom penyebut sebesar 100

(seratus), dengan level of significant sebesar 1% maka dapat diketahui F ratio tabel sebesar 2,51 atau $F(1\%, 10, 100) = 2,51$. Mengacu pada perhitungan tabel tersebut, jika degree of freedom pembilang numerator (horizontal) = 10 dan degree of freedom penyebut denominator (vertikal) = 121 serta tingkat kesalahan (probability) = 0,01 maka dapat dipastikan nilai F test tabel lebih kecil dari 2,51. Hal ini berarti nilai F test hitung lebih besar dari F test tabel.

Apabila hasil perhitungan F test hitung lebih besar dari F test tabel atau ($F_{to} > F_{tt}$), maka secara statistik dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan denda keterlambatan pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur yang diteliti dengan probabilitas kesalahan $< 1\%$. Dengan demikian hipotesis kedua yang berbunyi “diduga ada perbedaan yang bermakna rata-rata penerimaan denda keterlambatan pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur” diterima atau tak ditolak dengan probabilitas kesalahan $< 1\%$ (Prob. = .000E+00).

BAB VI

PEMBAHASAN

Hipotesis pertama telah terbukti bahwa ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi uji kendaraan pada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur. Hipotesis kedua juga telah terbukti bahwa ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan denda keterlambatan uji kendaraan pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur. Analisis statistik hanya mampu membuktikan ada atau tidaknya perbedaan rata-rata penerimaan retribusi uji dan rata-rata penerimaan denda keterlambatan uji pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur. Adapun untuk mempertajam analisis akan dilakukan penilaian terhadap beberapa indikator yang mempengaruhi kinerja Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Selanjutnya perlu dianalisis secara lebih mendalam terjadinya perbedaan rata-rata penerimaan retribusi atau denda pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor tersebut.

Salah satu faktor terjadinya perbedaan tersebut adalah jumlah kendaraan yang diuji pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor berbeda jumlahnya. Kenyataan menunjukkan di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya rata-rata jumlah kendaraan yang diuji memang

paling besar jumlahnya yaitu mencapai sebanyak 129.459 unit, sedangkan di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan rata-rata hanya mencapai sebesar 16.613 unit dan merupakan jumlah kendaraan yang paling kecil di bandingkan dengan lainnya. Menempati urutan kedua jumlah kendaraan bermotor yang wajib uji berada di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang yaitu mencapai sebanyak 46.271 unit. Melihat kenyataan ini tampak bahwa besar kecilnya jumlah kendaraan bermotor wajib uji sangat ditentukan oleh potensi ekonomi wilayah kerja masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Seperti diketahui Kotamadya Surabaya sebagai ibu kota propinsi mempunyai potensi ekonomi paling besar dibandingkan dengan Daerah Tingkat II lainnya di Jawa Timur. Demikian pula halnya dengan Daerah Tingkat II Malang yang merupakan kota terbesar kedua setelah Kotamadya Surabaya mempunyai potensi ekonomi lebih besar dibandingkan dengan Daerah Tingkat II lainnya. Oleh karenanya wajarlah apabila jumlah kendaraan wajib uji di Daerah Tingkat II Malang menempati urutan kedua setelah Kotamadya Surabaya.

Pada sisi yang lain menunjukkan bahwa banyaknya wilayah kerja pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor ternyata tidak menunjukkan banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang diuji. Hal ini terbukti pada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lamongan yang

mempunyai 4 (empat) wilayah kerja Kabupaten Lamongan, Tuban, Bojonegoro dan Gresik ternyata jumlah kendaraan yang diuji hanya menempati urutan ketiga yaitu mencapai 32.272 unit, sedangkan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang yang hanya meliputi 2 (dua) wilayah kerja yaitu Kotamadya dan Kabupaten Malang. Untuk lebih jelasnya perbandingan jumlah kendaraan yang diuji pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dapat dilihat pada Tabel 6.1.

TABEL 6.1
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR WAJIB UJI
YANG DIUJIKAN PADA BALAI PKB SE-JATIM
TAHUN 1993/1994 – 1998/1999

TAHUN ANGGARAN	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lamongan	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Madiun	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Mojokerto	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pasuruan	Balai pengujian Kendaraan Bermotor Jember	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Blitar
1993/1994	110.853	14.896	29.445	22.171	24.249	21.478	21.478	41.570	20.785	18.360	19.053
1994/1995	155.999	15.587	30.812	23.200	25.375	22.475	22.475	43.500	21.750	19.212	19.931
1995/1996	123.076	16.538	33.525	24.615	26.923	23.846	23.846	46.153	23.077	20.384	21.156
1996/1997	128.106	16.976	32.039	25.721	27.675	24.153	23.985	47.708	23.778	22.658	21.614
1997/1998	130.553	18.454	33.767	25.946	29.116	25.553	25.907	50.309	25.013	23.939	22.574
1998/1999	128.168	17.226	34.045	25.634	28.037	24.832	24.832	48.063	24.031	21.228	22.022
X̄	129.459	16.613	32.272	24.548	26.896	23.723	23.754	46.217	23.072	20.963	21.062

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim

Faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya perbedaan sesuai dengan hipotesis yang diajukan adalah jumlah personil penguji dan pembantu penguji. Selama kurun waktu tahun 1993/1994 – 1998/1999 Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya mempunyai personil yang paling banyak yaitu mencapai 56 orang. Kondisi demikian ini tentunya sejalan dengan jumlah kendaraan bermotor wajib uji yang ada. Hal ini terbukti bahwa jumlah personil di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang yang berjumlah 27 orang merupakan jumlah terbesar urutan kedua setelah Kotamadya Surabaya. Namun demikian jumlah personil penguji maupun pembantu penguji tidak selamanya mempunyai korelasi positif dengan jumlah kendaraan bermotor wajib uji yang ada. Seperti terlihat pada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Mojokerto, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pasuruan dan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Jember yang masing-masing mempunyai jumlah personil 15 orang akan tetapi jumlah kendaraan bermotor wajib uji yang ada tidak sama. Kenyataan ini berarti bahwa ada pihak Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang kelebihan jumlah personil dan ada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang kekurangan personil. Hal ini berarti pula menunjukkan ada sebagian personil tersebut belum bekerja secara optimal. Kondisi demikian ini tidak dapat dibiarkan terus menerus dan karenanya perlu adanya pengawasan yang

lebih intensif terhadap personil sebagai upaya mengoptimalkan sumber daya manusia yang ada. Alternatif yang dapat dilakukan sebagai upaya mengoptimalkan sumber daya manusia tersebut adalah dengan melakukan rotasi atau promosi personil antar Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang sehingga pada gilirannya ada kesetaraan personil di dalam masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Alternatif yang lain adalah dengan cara memperbanyak personil penguji dan pembantu penguji pada Bidang Pengendalian Operasional dimana salah satu tugas dan fungsinya adalah mengawasi kendaraan bermotor yang tidak laik jalan. Bertambahnya jumlah personil penguji dan pembantu penguji pada bidang Pengendalian Operasional dimaksudkan akan lebih mengoptimalkan fungsi pengawasan yaitu melalui intensifikasi pemeriksaan kendaraan bermotor tidak laik jalan guna menurunkan jumlah kendaraan yang tidak diujikan beroperasi di jalan. Untuk lebih jelasnya perbandingan jumlah personil dapat di lihat pada Tabel 6.2.

TABEL 6.2
JUMLAH PERSONIL PENGUJI DAN PEMBANTU PENGUJI
PADA BALAI PKB SE-JATIM TAHUN 1993/1994 – 1998/1999

TAHUN ANGGARAN	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Sragaha	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lamongan	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Madiun	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Mojokerto	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pasuruan	Balai pengujian Kendaraan Bermotor Jember	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Banyuwangi
1993/1994	56	14	24	16	17	15	27	15	15	15	16
1994/1995	56	14	24	16	17	15	27	15	15	15	16
1995/1996	56	14	24	16	17	15	27	15	15	15	16
1996/1997	56	14	24	16	17	15	27	15	15	15	16
1997/1998	56	14	24	16	17	15	27	15	15	15	16
1998/1999	56	14	24	16	17	15	27	15	15	15	16
JUMLAH	56	14	24	16	17	15	27	15	15	15	16

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim

Uraian selanjutnya adalah jumlah kendaraan bermotor wajib uji yang tidak diujikan. Selama kurun waktu tahun 1993/1994-1998/1999 ternyata rata-rata jumlah kendaraan yang tidak diujikan terbesar adalah di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya. Hal ini berarti besar kecilnya jumlah kendaraan bermotor yang diujikan sejalan pula dengan jumlah kendaraan bermotor yang tidak diujikan. Kenyataan ini terbukti pula di Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang dengan jumlah kendaraan bermotor yang tidak diujikan mencapai rata-rata 4.325 unit merupakan urutan kedua terbesar setelah Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya yang mencapai rata-rata 14.558 unit.

Besarnya jumlah kendaraan bermotor yang tidak diujikan ini tidak berarti disebabkan kurang mampunya tenaga penguji melainkan sangat dimungkinkan karena ketidaktaatan dari pemilik kendaraan wajib uji utamanya yang digunakan untuk kepentingan komersial. Namun demikian diakui pula kurangnya pengawasan dari Dinas terhadap kendaraan yang wajib uji tersebut dikarenakan kurang optimalnya pelaksanaan operasi pengawasan kendaraan wajib uji di lapangan, sehingga apabila operasi pengawasan tersebut dilakukan secara lebih intensif, sangat mungkin akan membawa dampak menurunnya jumlah kendaraan bermotor wajib uji yang tidak diujikan. Namun demikian operasi pengawasan secara intensif tersebut akan

memunculkan kendala baru yaitu timbulnya kemacetan-kemacetan terutama pada jalan-jalan yang padat volume lalu lintasnya, yang disebabkan operasi pengawasan kendaraan bermotor wajib uji yang tidak diujikan tidak dilaksanakan secara selektif. Tidak selektifnya operasi pengawasan kendaraan wajib uji yang tidak diujikan diantaranya karena kendaraan wajib uji yang telah diuji maupun yang belum diuji tidak dapat diketahui secara pasti. Kondisi demikian ini, disebabkan karena tanda-tanda bagi kendaraan bermotor yang telah diuji tidak dapat terlihat secara jelas, karena tanda tersebut disamping terlampau kecil tanda tersebut ditempatkan pada ruang yang sempit pula yaitu pada plat nomor kendaraan. Selain itu tanda bukti uji yang terpasang pada kendaraan wajib uji tidak mencantumkan tanda nomor kendaraan yang diuji, sehingga akibatnya dapat terjadi kendaraan bermotor yang belum diujikan dapat memakai tanda uji kendaraan lain yang telah diujikan.

Untuk menghindari keadaan yang demikian ini pihak Dinas seharusnya memberikan tanda uji bentuk lain selain tanda uji yang telah ada, seperti pemberian stiker yang relatif cukup besar dan diletakkan pada kaca depan dengan posisi yang mudah dilihat oleh petugas. Apabila cara ini dilakukan akan mempermudah petugas pengawasan untuk mendeteksi kendaraan mana yang telah diuji dan kendaraan mana yang belum melakukan uji. Dengan

demikian tidak semua kendaraan wajib uji harus diberhentikan pada saat operasi berlangsung. Untuk lebih jelasnya jumlah kendaraan wajib uji yang tidak diujikan dapat dilihat pada Tabel 6.3.

TABEL 6.3
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR WAJIB UJI
YANG TIDAK DIUJIKAN PADA BALAI PKB SE-JATIM
TAHUN 1993/1994 - 1998/1999

TAHUN ANOMALAN	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lamongan	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Madiun	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Mojokerto	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pasuruan	Balai pengujian Kendaraan Bermotor Jember	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Banyuwangi
1993/1994	13.091	1.636	2.291	1.472	1.800	1.538	1.211	3.927	1.702	1.898	1.735
1994/1995	12.018	1.502	2.103	1.352	1.652	1.412	1.112	3.605	1.562	1.742	1.592
1995/1996	11.375	1.422	1.991	1.280	1.654	1.336	1.052	3.412	1.479	1.649	1.507
1996/1997	10.405	1.736	2.186	1.638	2.083	1.682	994	3.910	1.552	1.696	1.694
1997/1998	20.062	2.030	2.859	1.569	1.887	2.127	1.857	4.978	2.266	2.683	2.234
1998/1999	20.400	2.550	3.570	2.295	2.805	2.397	1.887	6.120	2.652	2.958	2.703
\bar{X}	14.558	1.813	2.500	1.601	1.980	1.749	1.352	4.325	1.869	2.104	1.911

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim

Alternatif lain yang dapat ditempuh untuk mengurangi kendaraan bermotor wajib uji yang tidak diujikan adalah dengan memberikan surat peringatan terhadap pemilik kendaraan bermotor pada saat mendekati batas waktu wajib uji berakhir. Hal demikian sampai saat ini masih belum dilakukan oleh Dinas sebagai upaya menurunkan tingkat ketidakpatuhan pemilik kendaraan bermotor wajib uji tersebut. Selain itu diduga ada pula kesengajaan dari pemilik kendaraan bermotor wajib uji tidak mengujikan kendaraannya tepat pada waktunya. Hal ini karena terlalu rendahnya denda keterlambatan kendaraan bermotor wajib uji tersebut. Seperti telah diungkapkan pada Bab I, setiap keterlambatan selama satu bulan hanya dikenakan denda sebesar Rp. 10.000,-. Rendahnya denda keterlambatan ini sangat mungkin menguntungkan pemilik kendaraan bermotor yang dikomersiikan. Bagi pemilik kendaraan tersebut akan cenderung memilih membayar denda mengingat apabila kendaraan tersebut dioperasikan akan memperoleh penghasilan yang lebih besar dibandingkan dengan besarnya denda yang harus dibayarkan.

Sebagaimana telah diungkapkan pada Bab IV terdahulu, di dalam analisis lebih lanjut adalah menggunakan Tabel Dua Jalan terutama untuk menjawab tujuan ketiga dari penelitian ini. Langkah awal yang dilakukan adalah dengan melakukan sorting data untuk memperoleh urutan yang

dikehendaki, sehingga akan mempermudah penentuan skoring. Hasil skoring dimasukkan ke dalam tabel yang terdiri dari 5 (lima) baris dan 11 (sebelas) kolom memuat: penerimaan retribusi uji, penerimaan biaya keterlambatan uji (denda), jumlah kendaraan yang diuji, jumlah penguji dan pembantu penguji, dan jumlah kendaraan yang tidak diujikan serta di masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Untuk penerimaan retribusi uji, denda keterlambatan, jumlah kendaraan yang di uji, jumlah personil penguji dan pembantu penguji, dilakukan ranking, nilai terbesar di ranking 1 dan nilai terkecil di nilai 11 sesuai dengan jumlah Balai Pengujian yang ada. Kemudian yang mempunyai ranking 1 diberi skor 11 sedangkan yang ranking 11 diberi skor 1 untuk masing-masing obyek tersebut.

Untuk jumlah kendaraan yang tidak diujikan jumlah terkecil diberi ranking 1 dan jumlah terbesar diberi ranking 11. Dari yang mempunyai ranking 1 tersebut diberi skor 11 dan mempunyai ranking 11 diberi skor 1. Setelah skoring dilakukan langkah selanjutnya adalah menjumlahkan skor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor.

Kemudian jumlah skor masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor tersebut dijumlahkan dan dibagi dengan 11, maka akan diperoleh rata-rata skor sebesar 30. Dari hasil perhitungan tersebut terdapat 5 (lima)

Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang memperoleh skor di bawah rata-rata.

Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang memperoleh nilai di bawah rata-rata dari skor terendah secara berurutan adalah : Bangkalan (12), Pasuruan (22,5), Banyuwangi (23), Jember (24,5) dan Mojokerto (25,5). Lebih lanjut dapat diketahui pula yang memperoleh skor di atas rata-rata masing-masing : Tulungagung (30,5), Madiun (32), Kediri (35), Lamongan (38), Malang (42) dan Surabaya (45). Untuk lebih jelasnya lihat Tabel 6.4.

TABEL 6.4
NILAI, RANKING DAN SKOR BALAI PENGUJIAN
KENDARAAN BERMOTOR SE-JATIM
TAHUN 1993/1994 – 1998/1999

INDIKATOR	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lumajang	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Madiun	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Mojokerto	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Blitar	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Ponorogo	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Trenggeng	Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bojonegara
Pemeriksaan Pembelian Uji Kendaraan Bermotor	Nilai	105.973.041	207.843.978	165.713.358	264.049.875	149.561.220	1.50.951.166	459.978.833	161.226.134	175.459.875	153.782.746
	Ranking Skor	11	4	6	3	10	9	2	7	5	1
Pemeriksaan Denda Keterlambatan Uji Kendaraan Bermotor	Nilai	50.543.077	113.646.375	41.211.791	81.700.160	47.630.875	82.933.068	148.359.281	65.993.116	83.515.333	71.188.282
	Ranking Skor	11	3	10	7	6	5	2	9	4	1
Jumlah Kendaraan Yang Druji	Nilai	18.613	32.272	24.548	28.496	23.723	23.794	46.217	23.072	28.963	21.758
	Ranking Skor	11	3	5	4	7	6	2	8	10	9
Personel Penguji & Perabotan Penguji	Nilai	56	24	16	17	15	15	27	15	15	12
	Ranking Skor	11	3	5	4	7	6	2	7,25	7,25	5
Jumlah Kendaraan Yang Tidak Drujikan	Nilai	14.538	2.500	1.401	1.980	1.749	1.352	4.225	1.869	2.104	1.511
	Ranking Skor	11	3	4	7	3	1	10	5	8	5
Total Skor	45	12	38	32	31	25,5	30,5	42	22,5	34,5	22

Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim

TOTAL SKOR = 45

$$\bar{X} = 30$$

$$\delta = 9,70$$

Dari Tabel 6.4 tersebut ternyata skor terendah adalah Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan yaitu hanya mencapai skor 12. Dilihat dari nilai skor ini, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan memang menunjukkan hal yang paling lemah dari penerimaan retribusi, penerimaan denda, jumlah kendaraan yang diuji, personil penguji. Apabila kondisi demikian tetap dipertahankan dimana Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan mempunyai status yang sama dengan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang lain akan mengakibatkan terjadinya inefisiensi dalam organisasi Dinas.

Untuk menghindari terjadinya inefisiensi dalam organisasi Dinas dapat dilakukan beberapa skenario yang memungkinkan dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi. Skenario pertama dapat dilakukan dengan cara penggabungan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang mempunyai skor di bawah rata-rata dengan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang lain dan tentu saja dengan lokasi wilayah kerjanya. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan dan Mojokerto digabungkan dengan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya menjadi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pasuruan digabungkan dengan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang menjadi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang dan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor

Jember digabungkan dengan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Banyuwangi menjadi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Jember.

Atas dasar kenyataan tersebut maka hanya akan ada 7 (tujuh) Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang meliputi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Jember, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lamongan, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Madiun, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri dan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung. Sehingga struktur organisasi Dinas akan lebih ramping dan efisiensinya dapat diharapkan lebih meningkat. Tentu saja dengan skenario ini akan terjadi kelebihan jumlah personil penguji maupun pembantu penguji. Kelebihan tersebut dapat dialihkan ke Sub Dinas lain dan yang memungkinkan sesuai dengan keahliannya dengan ke Sub Dinas Pengawasan. Bertambahnya jumlah personil pengawasan akan membawa dampak intensifikasi pengalihan PAD yang berasal dari wajib uji akan dapat terealisasi. Dilain pihak dengan cara ini yang tadinya pengawasan belum dilaksanakan secara intensif, maka pengawasan akan dapat dilaksanakan lebih intensif lagi.

Skenario kedua dapat dilakukan dengan cara menurunkan klas Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang mempunyai skor di bawah rata-rata menjadi Unit Pelaksana Pengujian (UPP). Pembentukan UPP ini sejalan

dengan kaidah yang dikembangkan dalam PP 22 Tahun 1999 tentang Otonomi Daerah khususnya implementasi pengembangan jabatan fungsional dengan mengurangi jabatan struktural.

Kedua skenario di atas akan dapat berjalan sebagaimana yang diharapkan apabila diikuti dengan sistem administrasi yang memadai dengan didukung sarana dan prasarana yang memadai pula. Kenyataan menunjukkan sampai saat ini Dinas LLAJ Tk. I tidak pernah melakukan upaya pelayanan dengan sistem jemput bola. Akibatnya pemilik kendaraan bermotor wajib uji harus mengetahui dengan sendirinya kapan kendaraan tersebut harus diujikan, karena memang tidak pernah dilakukan pemberitahuan batas waktu berlakunya masa uji kendaraannya. Apabila sebelum batas masa berlakunya uji berakhir diberikan surat pemberitahuan tentunya akan mengingatkan pemilik kendaraan bermotor wajib uji untuk mengujikan kendaraannya. Cara demikian ini merupakan salah satu upaya meningkatkan pelayanan prima bagi pemilik kendaraan bermotor.

Seperti yang telah dilaksanakan saat ini kendaraan bermotor yang akan melakukan pengujian pada umumnya pemilik/kuasanya akan mendaftarkan pengujian kendaraan bermotornya dengan membawa kendaraan bermotor yang diujikan secara bersama. Sebagai akibatnya lahan untuk parkir kendaraan bermotor tersebut kadang-kadang tidak mencukupi. Dampaknya kendaraan

bermotor yang jatuh tempo waktu pengujiannya tidak jadi karena penuhnya lahan parkir tersebut. Pelaksanaan ini sebenarnya dapat diubah dengan cara pemilik/kuasanya yang akan mendaftarkan untuk mengujikan kendaraan bermotornya tidak perlu pada saat yang bersamaan kendaraan tersebut dibawa sebagai gantinya pada saat mendaftarkan mereka memperoleh nomor urut serta perkiraan jam berapa kendaraan tersebut harus diajukan. Cara demikian ini pemilik kendaraan bermotor akan membawa kendaraan bermotornya pada saat sebelum jam yang ditentukan (sistem antrian). Apabila cara ini dilakukan, maka lahan parkir tidak akan penuh sesak dengan kendaraan yang akan diujikan. Bahkan pemilik/kuasa kendaraan bermotor dapat mendaftarkan kendaraan bermotor yang akan diujikan sebelum batas waktu pengujian dan pada saat itu bisa ditentukan kapan kendaraan bermotor tersebut akan diuji. Keadaan ini sesuai dengan kenyataan, yang berlaku saat ini pada umumnya sebelum jam 12.00 Wib, jumlah kendaraan bermotor yang diujikan sudah tak ada lagi. Padahal masih ada tenggang waktu 2 jam sesuai dengan jam kerja karyawan sampai dengan jam 14.00 Wib. Namun jumlah kendaraan bermotor yang harus diuji sudah tidak ada lagi.

Sampai saat ini Dinas tidak bisa mengetahui setiap saat seberapa besar PAD yang berasal dari kendaraan wajib uji sebelum masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor memberikan laporan. Laporan tersebut saat ini

dilakukan setiap satu bulan sekali yang menyangkut jumlah retribusi yang mampu dihimpun dan jumlah kendaraan yang sudah diujikan. Namun demikian Dinas tidak mempunyai rencana bulanan terhadap penerimaan retribusi ataupun jumlah kendaraan yang diujikan, sehingga laporan tersebut hanya sekedar merupakan informasi yang tidak pernah dievaluasi dan ditindaklanjuti. Dinas hanya menargetkan berapa besarnya retribusi yang harus dihimpun oleh masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Sehingga dampaknya apabila mendekati akhir terhadap anggaran dan target belum terpenuhi barulah dilakukan operasi terhadap kendaraan bermotor yang belum diujikan, Sedangkan bila target mendekati atau sudah terpenuhi biasanya operasi tersebut tidak dilakukan. Dengan demikian Dinas tidak ada kreasi untuk meningkatkan retribusi tetapi hanya sekedar memenuhi target yang ditentukan.

Dari uraian di atas retribusi penerimaan uji kendaraan bermotor sebenarnya dapat diintensifkan dengan cara memperbaiki sistem administrasi yang sudah ada. Cara tersebut dapat dilakukan dengan memberi laporan harian untuk masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap kegiatan yang telah dilakukan utamanya besarnya retribusi yang mampu dihimpun serta jumlah kendaraan yang telah melakukan pengujian, tentu saja hal ini dapat dilakukan bilamana masing-masing Balai Pengujian Kendaraan

Bermotor mempunyai fasilitas sehingga semua kegiatan yang telah dilakukan dapat dilaporkan dengan cepat. Kemudian pihak Dinaspun akan merekapnya dari masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor tersebut dan merupakan laporan Dinas terhadap kegiatan yang telah dilakukan oleh masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor. Apabila hal ini dilakukan tentu saja diperlukan tenaga yang terampil baik di masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor maupun Dinas, terutama bagian administrasi.

Atas dasar uraian tersebut, maka apabila ada Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang kurang memenuhi target terhadap penerimaan retribusi dan jumlah kendaraan yang diuji dengan cepat diketahui serta pada saat bersamaan dapat dilakukan operasi dengan sasaran yang lebih tepat pula. Apabila hal ini dapat dilakukan, maka intensifikasi retribusi kendaraan bermotor wajib uji akan dapat dioptimalkan.

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, metode penelitian, analisis hasil penelitian dan pembahasan seperti telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, maka kesimpulan yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Hipotesis pertama yang diajukan dalam penelitian ini berbunyi “diduga ada perbedaan yang signifikan rata-rata penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Jawa Timur” diterima atau tak ditolak dengan probabilitas kesalahan kurang dari 1% (Prob. = 1.500E-13).
2. Hipotesis kedua yang berbunyi “diduga ada perbedaan yang bermakna rata-rata penerimaan denda keterlambatan pada masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor se-Jawa Timur” diterima atau tak ditolak dengan probabilitas kesalahan kurang dari 1% (Prob. = .000E+00).
3. Rata-rata penerimaan retribusi uji tertinggi dicapai oleh Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Surabaya sebesar Rp. 1.277.806.654,- dan rata-

- rata penerimaan retribusi uji terendah sebesar Rp. 105.973.041,- dicapai oleh Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan.
4. Rata-rata penerimaan denda tertinggi dicapai oleh Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Surabaya sebesar Rp. 476.335.583 dan rata-rata penerimaan denda terendah dicapai oleh Balai Pengujian Kendaraan Bermotor di Bangkalan.
 5. Berdasarkan hasil analisis Tabel Dua Jalan diperoleh gambaran kinerja masing-masing Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yaitu Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang berada di bawah skor rata-rata adalah Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Mojokerto, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Jember, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Banyuwangi, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Pasuruan dan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Bangkalan. Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang berada di atas rata rata skor adalah Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Surabaya, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Malang, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Lamongan, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Kediri, Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Madiun dan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor Tulungagung.

6. Belum optimalnya fungsi pengawasan serta rendahnya biaya denda merupakan penyebab kurang disiplinnya pemilik kendaraan bermotor untuk mengujikan kendaraannya sehingga mengakibatkan target penerimaan retribusi uji senantiasa tidak sebanding dengan kendaraan yang diuji pada tiap semester, yaitu baik penerimaan retribusi maupun penerimaan denda dimana pada Semester I penerimaan tersebut selalu lebih rendah dibandingkan dengan Semester II.
7. Keterlambatan membayar retribusi uji secara makro memberikan implikasi terhadap kerugian pemerintah di dalam memobilisasi PAD, di samping itu juga menunjukkan adanya peningkatan terhadap kendaraan yang tidak laik jalan yang beroperasi di jalan dikarenakan pemilik kendaraan kurang disiplin di dalam mengujikan kendaraannya.

7.2 Saran

1. Berdasarkan hasil analisis tabel 2 (dua) jalan, maka dapat dikemukakan saran terhadap eksistensi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor sebagai berikut :
 - a. Skenario pertama adalah merampingkan 11 (sebelas) Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang ada menjadi 7 (tujuh) Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yaitu Balai Pengujian Kendaraan Bermotor

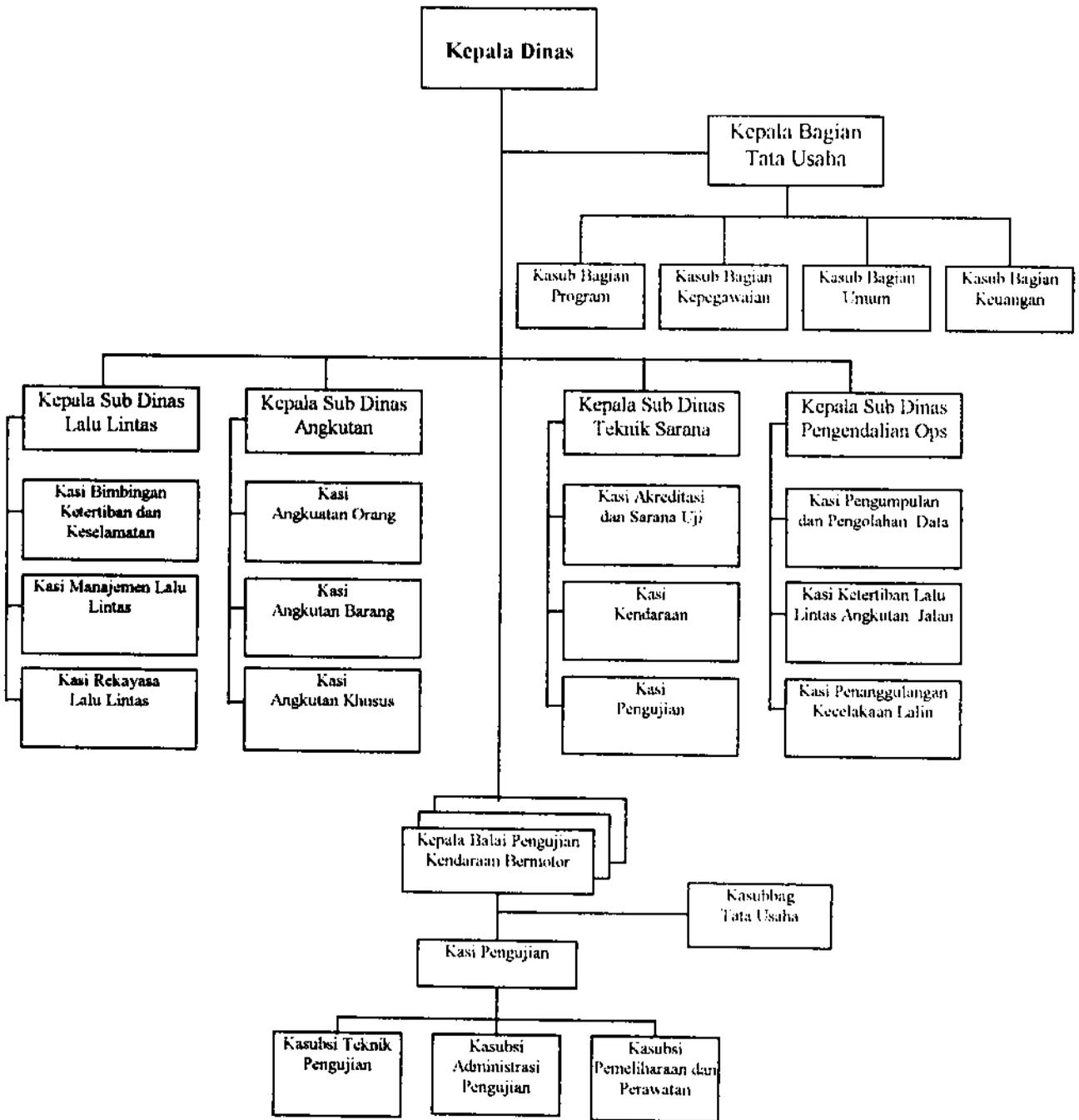
4. Perlu segera ada peningkatan maupun pengadaan peralatan uji mekanik untuk mengganti peralatan uji yang masih menggunakan cara manual sehingga dengan menggunakan peralatan uji mekanik hasil uji kendaraan secara teknis dapat dipertanggungjawabkan tingkat akurasinya.

- Dinas Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, Laporan Tahunan Edisi 1993 -1997.
- Feldman, Daniel C. & Hugh J. Meier, Managing Individual and Group Behaviour in Organizations, International Student Edition, McGraw Hill International Book Company, Tokyo, 1988.
- Gibson, James L., John M. Ivancevich dan James H. Donnely, Jr., Organisasi dan Manajemen Perilaku, Struktur dan Proses, Edisi Keempat, Terjemahan, Erlangga, Jakarta, 1997.
- Goedhart, C., Garis-Garis Besar Ilmu Keuangan Negara, Cetakan Ketiga, Terjemahan, Djambatan, Jakarta, 1982.
- Hadi, Sutrisno, Metodologi Research, Yayasan Penerbit Fakultas Psikologi UGM, Jilid I, Yogyakarta, 1995.
- Hirawan, Susijati. B., Pengembangan Pola Bantuan Daerah dalam Repelita VI (Pembangunan Jangka Panjang II), Ekonomi dan Keuangan Indonesia, Volume, XLI, Nomor 3 Tahun 1993 LPEM UI, Jakarta, 1993.
- Handoko, T. Hani, Manajemen, Edisi 2, BPFE, Yogyakarta, 1996.
- Handoko, T. Hani, Manajemen Personalia dan Sumberdaya Manusia, Edisi 2, BPFE, Yogyakarta, 1997.
- Hersey, Paul dan Kenneth H. Blanchard. Manajemen Perilaku Organisasi : Pendayagunaan Sumber Daya Manusia, Edisi Keempat, Terjemahan, Erlangga, Jakarta, 1995.
- Kadarman, A.M. dan Jusuf Udaya, Pengantar Ilmu Manajemen, Edisi Baru, Gramedia, Jakarta, 1997.
- Mangkoesebroto, Guritno, Ekonomi Publik, Edisi Ketiga, BPFE, Yogyakarta, 1996.

- Mursinto, Djoko, Studi Analisis Potensi Dan Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Dalam Rangka Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Jawa Timur, Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga, Surabaya, 1998.
- Musgrave, Richard A. dan Peggy B. Musgrave, Public Finance in Theory and Practice, Fifth Edition, McGraw-Hill, Singapore, 1991.
- Ranupandoyo, Heidjrachman, Manajemen Personalia, BPFE UGM, Yogyakarta, 1991.
- Samudera, Azhari A., Perpajakan di Indonesia : Keuangan, Pajak, dan Retribusi Daerah, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1995.
- Soeparmoko, Keuangan Negara Dalam Teori Dan Praktik, Edisi 4, BPFE, Yogyakarta, 1997.
- Stoner, James A.F and Charles Wankel, Management, Third Edition, Printice-Hall International, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey, 1986.
- Tunggal, Hadi Setia, Himpunan 5 (lima) Undang-Undang Perpajakan Baru Tahun 1997, Harvindo, Jakarta, 1997.
- Wantjik, Saleh K., Undang-Undang Republik Indonesia No. 5 Tahun 1974 tentang Pemerintahan di Daerah, Ghalia, Jakarta, 1982.
- Wursanto, Manajemen Personalia I, Kanisius, Yogyakarta.

Lampiran 1

Struktur Organisasi
Dinas LLAJ Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur



Struktur Organisasi Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim.
 Sumber : Dinas LLAJ Daerah Prop. Dati I Jatim

Lampiran 2

Perhitungan Penerimaan Retribusi PKB

PENERIMAAN RETRIBUSI PKB

HEADER DATA FOR: A:RETRIBUS LABEL: PENERIMAAN RETRIBUSI PKB
 NUMBER OF CASES: 12 NUMBER OF VARIABLES: 11

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7
1	23535070	48216500	56452235	52736280	89898585	45791500	53211125
2	21995203780	144649500	188992265	166998220	476859915	137374500	159633375
3	266189040	40728360	66641864	64277985	63357690	51526500	58246200
4	2105480460	128973140	223105372	215191515	351287810	154579500	184446300
5	300770665	21985355	79154615	65788560	70117340	46161000	65469125
6	52199697835	73603145	264995885	208330440	375121160	192483000	196407375
7	326275100	50221125	81279770	69955190	79812360	64804125	65492500
8	2272142900	150663375	288173730	234197810	403545140	194412375	219257500
9	403616970	71257875	98300715	81237360	120051120	99321475	93709140
10	2886784530	213775625	479938785	324949440	570935380	332511025	352524860
11	402706700	78624600	152989675	106028475	130550760	144184800	75463630
12	1971166800	248977900	512182825	398869025	437061240	331585200	287552870
	X8	X9	X10	X11			
1	92000640	56780993	57049250	62378250			
2	6200003360	179806473	171147750	187134750			
3	146445000	76081864	59134000	95807500			
4	637835000	240925903	177405000	149804000			
5	00206745	101541796	119318280	68958960			
6	763769755	339944274	377841220	218370040			
7	100424250	49982749	52824975	48985860			
8	701463250	167333551	198722525	163996140			
9	157138360	46019805	96276045	72647280			
10	1001975140	196189695	322315455	336948720			
11	227311415	110424495	113636160	105679320			
12	700999085	369682005	359847840	334651180			

----- ANALYSIS OF VARIANCE -----

DATA FOR: A:RETRIBUS LABEL: PENERIMAAN RETRIBUSI PKB
 NO OF CASES: 12 NUMBER OF VARIABLES: 11

ONE-WAY ANOVA

PENERIMAAN RETRIBUSI PKB

GROUP	MEAN	N
1	11277806654.167	12
2	105973041.667	12
3	207632278.000	12
4	185713850.000	12
5	264042075.000	12
6	149501250.000	12
7	150050166.667	12
8	450076333.333	12
9	161220134.000	12
10	175452675.000	12
11	153750166.667	12

GRAND MEAN 297471002.085 132

SUM OF SQUARES	DF	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
1.3777E+19	10	1.3777E+18	11.363	1.500E-13
1.4671E+19	121	1.2125E+17		
2.8440E+19	131			

Lampiran 3

Perhitungan Penerimaan Denda Keterlambatan Uji PKB

PENERIMAAN DENDA KETERLAMBATAN UJI PKB

HEADER DATA FOR: A:DENDA LABEL: PENERIMAAN DENDA KETERLAMBATAN UJI PKB
 NUMBER OF CASES: 12 NUMBER OF VARIABLES: 11

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7
1	127687090	33016125	76149400	13382000	52694600	50013015	57251200
2	558451410	49524300	114210600	76818000	85975400	78225485	85876800
3	312494525	44417060	86570270	40360000	49395840	60920260	56150400
4	580346975	72469940	124576730	60540000	77260160	87665740	84225600
5	330237400	50724175	79297630	32789955	56152200	61907235	61907235
6	507177600	72093325	129388670	55831545	84228300	104439765	96829260
7	357005725	47441595	78846390	31339000	61830460	62475600	64970000
8	600236775	80778915	128644110	53361000	88975540	93713400	97455000
9	351023000	57001200	88530300	45723500	70586195	61565175	71197230
10	379821500	85501800	157387200	74601500	120187305	114335325	111359770
11	371943250	4696835	105060200	75526200	8625070	84360705	77175150
12	600751750	79975665	195111800	134268800	224490930	131948795	131406345
	X8	X9	X10	X11			
1	134717595	26888404	38766650	59744100			
2	193861905	43970553	63250850	93445900			
3	103529580	106524814	63855200	53671215			
4	142969420	159787221	104184800	83947285			
5	109805720	40373293	69032000	59006200			
6	213152280	65872216	103548000	88509300			
7	116001250	37419301	68962600	46836520			
8	217023750	42836509	103443900	76417480			
9	146412600	31090130	64418400	61402490			
10	210618900	42104370	114521600	100183010			
11	134684715	32719105	83280000	7253265			
12	257503785	129381305	124920000	123960235			

----- ANALYSIS OF VARIANCE -----

ALL DATA FOR: AIDONIA LABEL: PENERIMAAN DENDA KETERLAMBATAN UJI PKB
 NUMBER OF CASES: 12 NUMBER OF VARIABLES: 11

ONE-WAY ANOVA

PENERIMAAN RETRIBUSI PKB

GROUP	MEAN	N
1	476335583.333	12
2	56545077.083	12
3	113646375.000	12
4	61211791.667	12
5	81700166.667	12
6	82610275.000	12
7	82963666.667	12
8	168359291.667	12
9	65793116.750	12
10	89815333.333	12
11	71198063.333	12

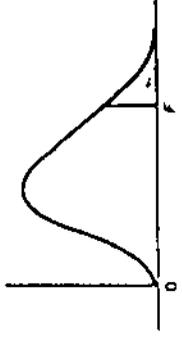
GRAND MEAN 122174437.318 132

SOURCE	SUM OF SQUARES	D.F.	MEAN SQUARE	F RATIO	PROB.
BETWEEN	1.7720E+18	10	1.7720E+17	53.797	.000E+00
WITHIN	3.9857E+17	121	3.2940E+15		
TOTAL	2.1706E+18	131			

Lampiran 4

Tabel F

TABEL C NILAI-NILAI KRITIS UNTUK STATISTIK F



Derajat Bebas untuk Penyebut (df_2)

Derajat Bebas untuk Pembilang (df_1)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	161	200	216	225	230	234	237	239	241	242	243
2	4052	4999	5403	5625	5764	5859	5928	5981	6022	6056	6082
3	18,51	19,00	19,16	19,25	19,30	19,33	19,36	19,37	19,38	19,39	19,40
4	98,49	99,01	99,17	99,25	99,30	99,33	99,34	99,36	99,38	99,40	99,41
5	10,13	9,55	9,28	9,12	9,01	8,94	8,88	8,84	8,81	8,78	8,76
6	34,12	30,81	29,46	28,71	28,24	27,91	27,67	27,49	27,34	27,23	27,13
7	7,71	6,94	6,59	6,39	6,26	6,16	6,09	6,04	6,00	5,96	5,93
8	21,20	18,00	16,69	15,98	15,52	15,21	14,98	14,80	14,66	14,54	14,45
9	6,61	5,79	5,41	5,19	5,05	4,95	4,88	4,82	4,78	4,74	4,70
10	16,26	13,27	12,06	11,39	10,97	10,67	10,45	10,27	10,15	10,05	9,96
11	5,99	5,14	4,76	4,53	4,39	4,28	4,21	4,15	4,10	4,06	4,03
12	13,74	10,92	9,78	9,15	8,75	8,47	8,26	8,10	7,98	7,87	7,79
13	5,59	4,74	4,35	4,12	3,97	3,87	3,79	3,73	3,68	3,63	3,60
14	12,25	9,55	8,45	7,85	7,46	7,19	7,00	6,84	6,71	6,62	6,54
15	5,32	4,46	4,07	3,84	3,69	3,58	3,50	3,44	3,39	3,34	3,31
16	11,26	8,65	7,59	7,01	6,63	6,37	6,19	6,03	5,91	5,82	5,74
17	5,12	4,26	3,86	3,63	3,48	3,37	3,29	3,23	3,18	3,13	3,10
18	10,56	8,02	6,99	6,42	6,06	5,80	5,62	5,47	5,35	5,26	5,18
19	4,96	4,10	3,71	3,46	3,33	3,22	3,14	3,07	3,02	2,97	2,94
20	10,04	7,56	6,55	5,99	5,64	5,39	5,21	5,06	4,95	4,85	4,78
21	4,84	3,98	3,59	3,36	3,20	3,09	3,01	2,95	2,90	2,86	2,82
22	9,65	7,20	6,22	5,67	5,32	5,07	4,88	4,74	4,63	4,54	4,46
23	4,75	3,88	3,49	3,26	3,11	3,00	2,92	2,85	2,80	2,76	2,72
24	9,33	6,93	5,95	5,41	5,06	4,82	4,65	4,50	4,39	4,30	4,22
25	4,67	3,80	3,41	3,18	3,02	2,92	2,84	2,77	2,72	2,67	2,63
26	9,07	6,70	5,74	5,20	4,86	4,62	4,44	4,30	4,19	4,10	4,02

Derajat Bebas untuk Penyebut (df_2)	12	14	16	20	24	30	40	50	75	100	200	500
1	244	245	246	248	249	250	251	252	253	253	254	254
2	6706	6142	6169	6208	6234	6253	6256	6202	6323	6334	6352	6361
3	19,41	19,42	19,43	19,44	19,45	19,46	19,47	19,47	19,48	19,49	19,49	19,50
4	99,42	99,43	99,44	99,45	99,46	99,47	99,48	99,49	99,49	99,49	99,50	99,50
5	8,74	8,71	8,69	8,66	8,64	8,62	8,60	8,59	8,57	8,56	8,54	8,53
6	27,05	26,92	26,83	26,69	26,60	26,50	26,41	26,30	26,27	26,23	26,18	26,14
7	5,91	5,87	5,84	5,80	5,77	5,74	5,71	5,70	5,68	5,66	5,65	5,64
8	14,37	14,24	14,15	14,02	13,93	13,83	13,74	13,69	13,61	13,57	13,52	13,48
9	4,68	4,64	4,60	4,56	4,53	4,50	4,46	4,44	4,42	4,40	4,38	4,37
10	9,89	9,77	9,68	9,55	9,47	9,38	9,29	9,24	9,17	9,13	9,07	9,04
11	4,00	3,96	3,92	3,87	3,84	3,81	3,77	3,75	3,72	3,71	3,69	3,68
12	7,72	7,60	7,52	7,39	7,31	7,23	7,14	7,09	7,02	6,99	6,94	6,90
13	3,57	3,52	3,49	3,44	3,41	3,38	3,34	3,32	3,29	3,28	3,25	3,24
14	6,47	6,35	6,27	6,15	6,07	5,98	5,90	5,85	5,78	5,75	5,70	5,67
15	3,28	3,23	3,20	3,15	3,12	3,08	3,05	3,03	3,00	2,98	2,96	2,94
16	5,67	5,56	5,48	5,36	5,28	5,20	5,11	5,05	5,00	4,96	4,91	4,88
17	3,07	3,02	2,98	2,93	2,90	2,86	2,82	2,80	2,77	2,76	2,73	2,72
18	5,11	5,00	4,92	4,80	4,73	4,64	4,56	4,51	4,45	4,41	4,36	4,33
19	2,91	2,86	2,82	2,77	2,74	2,70	2,67	2,64	2,61	2,59	2,56	2,55
20	4,71	4,60	4,52	4,41	4,35	4,25	4,17	4,12	4,05	4,01	3,96	3,93
21	2,79	2,74	2,70	2,65	2,61	2,57	2,53	2,50	2,47	2,45	2,42	2,41
22	4,40	4,29	4,21	4,10	4,02	3,94	3,85	3,80	3,74	3,70	3,66	3,62
23	2,69	2,64	2,60	2,54	2,50	2,46	2,42	2,40	2,36	2,35	2,32	2,31
24	4,16	4,05	3,98	3,86	3,78	3,70	3,61	3,56	3,49	3,46	3,41	3,36
25	2,60	2,55	2,51	2,46	2,42	2,38	2,34	2,32	2,28	2,26	2,24	2,22
26	3,96	3,85	3,78	3,67	3,59	3,51	3,42	3,37	3,30	3,27	3,21	3,16

TABEL C NILAI-NILAI KRITIS UNTUK STATISTIK-F (Lanjutan)

Derejat Bebas untuk penyebut (df_2)	Derejat Bebas untuk Pembilang (df_1)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
14	4,60	3,74	3,34	3,11	2,96	2,85	2,77	2,70	2,65	2,60	2,56
15	8,86	6,51	5,56	5,03	4,63	4,46	4,28	4,14	4,03	3,94	3,86
16	4,54	3,68	3,29	3,06	2,90	2,79	2,70	2,64	2,59	2,55	2,51
17	8,68	6,36	5,42	4,89	4,56	4,32	4,14	4,00	3,89	3,80	3,73
18	4,49	3,63	3,24	3,01	2,85	2,74	2,66	2,59	2,54	2,49	2,45
19	8,53	6,23	5,29	4,77	4,44	4,20	4,03	3,89	3,78	3,69	3,61
20	4,45	3,59	3,20	2,96	2,81	2,70	2,62	2,55	2,50	2,45	2,41
21	8,40	6,11	5,18	4,67	4,34	4,10	3,93	3,79	3,68	3,59	3,52
22	4,41	3,55	3,16	2,93	2,77	2,66	2,58	2,51	2,46	2,41	2,37
23	8,28	6,01	5,09	4,58	4,25	4,01	3,85	3,71	3,60	3,51	3,44
24	4,38	3,52	3,13	2,90	2,74	2,63	2,55	2,48	2,43	2,38	2,34
25	8,18	5,93	5,01	4,50	4,17	3,94	3,77	3,63	3,52	3,43	3,36
26	4,35	3,49	3,10	2,87	2,71	2,60	2,52	2,45	2,40	2,35	2,31
27	8,10	5,85	4,94	4,43	4,10	3,87	3,71	3,56	3,45	3,37	3,30
28	4,32	3,47	3,07	2,84	2,68	2,57	2,49	2,42	2,37	2,32	2,28
29	8,02	5,78	4,87	4,37	4,04	3,81	3,65	3,51	3,40	3,31	3,24
30	4,30	3,44	3,05	2,82	2,66	2,55	2,47	2,40	2,35	2,30	2,26
31	7,94	5,72	4,82	4,31	3,99	3,76	3,59	3,45	3,35	3,26	3,18
32	4,28	3,42	3,03	2,80	2,64	2,53	2,45	2,38	2,32	2,28	2,24
33	7,78	5,66	4,76	4,26	3,94	3,71	3,54	3,41	3,30	3,21	3,14
34	4,26	3,40	3,01	2,78	2,62	2,51	2,43	2,36	2,30	2,26	2,22
35	7,82	5,61	4,72	4,22	3,90	3,67	3,50	3,36	3,25	3,17	3,09
36	4,24	3,38	2,99	2,76	2,60	2,49	2,41	2,34	2,28	2,24	2,20
37	7,77	5,57	4,68	4,18	3,86	3,63	3,46	3,32	3,21	3,13	3,05
38	4,22	3,37	2,99	2,74	2,58	2,47	2,39	2,32	2,27	2,22	2,18
39	7,72	5,53	4,64	4,14	3,82	3,59	3,42	3,29	3,17	3,09	3,02
40	4,21	3,35	2,96	2,73	2,57	2,46	2,37	2,30	2,25	2,20	2,16
41	7,68	5,49	4,60	4,11	3,79	3,56	3,39	3,26	3,14	3,06	2,98
42	4,20	3,34	2,95	2,71	2,56	2,44	2,36	2,29	2,24	2,19	2,15
43	7,64	5,45	4,57	4,07	3,76	3,53	3,36	3,23	3,11	3,03	2,95
44	4,18	3,33	2,93	2,70	2,54	2,43	2,35	2,28	2,22	2,16	2,14
45	7,60	5,52	4,54	4,04	3,73	3,50	3,33	3,20	3,08	3,00	2,92

TABEL C NILAI-NILAI KRITIS UNTUK STATISTIK F (Lanjutan)

Derajat Bebas untuk nyebut (df_2)	Derajat Bebas untuk Pembilang (df_1)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
30	4,17	3,32	2,92	2,69	2,53	2,42	2,34	2,27	2,21	2,16	2,12
	7,56	5,39	4,51	4,02	3,70	3,47	3,30	3,17	3,06	2,98	2,90
32	4,15	3,30	2,90	2,67	2,51	2,40	2,32	2,25	2,19	2,14	2,10
	7,50	5,34	4,46	3,97	3,66	3,42	3,25	3,12	3,01	2,94	2,86
34	4,13	3,28	2,88	2,65	2,49	2,38	2,30	2,23	2,17	2,12	2,08
	7,44	5,29	4,42	3,93	3,61	3,38	3,21	3,08	2,97	2,89	2,82
36	4,11	3,26	2,86	2,63	2,46	2,36	2,28	2,21	2,15	2,10	2,06
	7,39	5,25	4,38	3,89	3,58	3,35	3,18	3,04	2,94	2,86	2,78
38	4,10	3,25	2,85	2,62	2,46	2,35	2,25	2,19	2,14	2,09	2,05
	7,35	5,21	4,34	3,86	3,54	3,32	3,15	3,02	2,91	2,82	2,75
40	4,08	3,23	2,84	2,61	2,45	2,34	2,25	2,18	2,12	2,07	2,04
	7,31	5,18	4,31	3,83	3,51	3,29	3,12	2,99	2,88	2,80	2,73
42	4,07	3,22	2,83	2,59	2,44	2,32	2,24	2,17	2,11	2,06	2,02
	7,27	5,15	4,29	3,80	3,49	3,26	3,10	2,96	2,86	2,77	2,70
44	4,06	3,21	2,82	2,58	2,43	2,31	2,23	2,16	2,10	2,05	2,01
	7,24	5,12	4,26	3,78	3,46	3,24	3,07	2,94	2,84	2,75	2,68
46	4,05	3,20	2,81	2,57	2,42	2,30	2,22	2,14	2,09	2,04	2,00
	7,21	5,10	4,24	3,76	3,44	3,22	3,05	2,92	2,82	2,73	2,66
48	4,04	3,19	2,80	2,56	2,41	2,30	2,21	2,14	2,08	2,03	1,99
	7,19	5,08	4,22	3,74	3,42	3,20	3,04	2,90	2,80	2,71	2,64
50	4,03	3,18	2,79	2,56	2,40	2,29	2,20	2,13	2,07	2,02	1,98
	7,17	5,06	4,20	3,72	3,41	3,18	3,02	2,88	2,78	2,70	2,62
55	4,02	3,17	2,78	2,54	2,38	2,27	2,18	2,11	2,05	2,00	1,97
	7,12	5,01	4,16	3,68	3,37	3,15	2,98	2,85	2,75	2,66	2,59
60	4,00	3,15	2,76	2,52	2,37	2,25	2,17	2,10	2,04	1,99	1,95
	7,08	4,98	4,13	3,65	3,34	3,12	2,95	2,82	2,72	2,63	2,56
65	3,99	3,14	2,75	2,51	2,36	2,24	2,15	2,08	2,02	1,96	1,94
	7,04	4,95	4,10	3,62	3,31	3,09	2,93	2,79	2,70	2,61	2,54
70	3,98	3,13	2,74	2,50	2,35	2,23	2,14	2,07	2,01	1,97	1,93
	7,01	4,92	4,08	3,60	3,29	3,07	2,91	2,77	2,67	2,57	2,51
80	3,96	3,11	2,72	2,48	2,33	2,21	2,12	2,05	1,99	1,95	1,91
	6,96	4,88	4,04	3,56	3,25	3,04	2,87	2,74	2,64	2,55	2,48

	12	14	16	20	24	30	40	50	75	100	200	500	∞
2,09	2,04	1,99	1,93	1,89	1,89	1,84	1,79	1,76	1,72	1,69	1,66	1,64	1,62
2,84	2,74	2,66	2,55	2,47	2,47	2,38	2,29	2,24	2,16	2,13	2,07	2,03	2,01
2,07	2,02	1,97	1,91	1,86	1,82	1,76	1,76	1,74	1,69	1,67	1,64	1,61	1,59
2,80	2,70	2,62	2,51	2,42	2,42	2,34	2,25	2,20	2,12	2,08	2,02	1,98	1,96
2,05	2,00	1,95	1,89	1,84	1,80	1,74	1,74	1,71	1,67	1,64	1,61	1,59	1,57
2,76	2,66	2,58	2,47	2,38	2,38	2,30	2,21	2,15	2,08	2,04	1,98	1,94	1,91
2,03	1,89	1,93	1,87	1,82	1,78	1,72	1,72	1,69	1,65	1,62	1,59	1,56	1,55
2,72	2,62	2,54	2,43	2,35	2,35	2,26	2,17	2,12	2,04	2,00	1,94	1,90	1,87
2,02	1,96	1,92	1,85	1,80	1,76	1,76	1,71	1,67	1,63	1,60	1,57	1,54	1,53
2,69	2,59	2,51	2,40	2,32	2,32	2,22	2,14	2,08	2,00	1,97	1,90	1,86	1,84
2,00	1,95	1,90	1,84	1,79	1,74	1,69	1,69	1,66	1,61	1,59	1,55	1,53	1,51
2,66	2,56	2,49	2,37	2,29	2,29	2,20	2,11	2,05	1,97	1,94	1,88	1,84	1,81
1,99	1,94	1,89	1,82	1,78	1,78	1,73	1,68	1,64	1,60	1,57	1,54	1,51	1,49
2,64	2,54	2,46	2,35	2,26	2,26	2,17	2,08	2,02	1,94	1,91	1,85	1,80	1,78
1,98	1,92	1,88	1,81	1,76	1,72	1,72	1,66	1,63	1,58	1,56	1,52	1,50	1,48
2,62	2,52	2,44	2,32	2,24	2,24	2,15	2,06	2,00	1,92	1,88	1,82	1,76	1,75
1,97	1,91	1,87	1,80	1,75	1,71	1,71	1,65	1,62	1,57	1,54	1,51	1,48	1,46
2,60	2,50	2,42	2,30	2,22	2,22	2,13	2,04	1,98	1,90	1,86	1,80	1,76	1,72
1,96	1,90	1,86	1,79	1,74	1,74	1,70	1,64	1,61	1,56	1,53	1,50	1,47	1,45
2,58	2,48	2,40	2,28	2,20	2,20	2,11	2,02	1,96	1,88	1,84	1,78	1,73	1,70
1,95	1,90	1,85	1,78	1,74	1,74	1,69	1,63	1,60	1,55	1,52	1,48	1,44	1,44
2,56	2,46	2,39	2,26	2,18	2,18	2,10	2,00	1,94	1,86	1,82	1,76	1,71	1,68
1,93	1,88	1,83	1,76	1,72	1,67	1,67	1,61	1,58	1,52	1,50	1,46	1,43	1,41
2,53	2,43	2,35	2,23	2,15	2,15	2,05	1,96	1,90	1,82	1,78	1,71	1,66	1,64
1,92	1,86	1,81	1,75	1,70	1,65	1,65	1,59	1,56	1,50	1,48	1,44	1,41	1,39
2,50	2,40	2,32	2,20	2,12	2,12	2,03	1,93	1,87	1,79	1,74	1,68	1,63	1,60
1,90	1,85	1,80	1,73	1,68	1,63	1,63	1,57	1,54	1,49	1,46	1,42	1,39	1,37
2,47	2,37	2,30	2,18	2,09	2,09	2,00	1,90	1,84	1,76	1,71	1,64	1,60	1,56
1,89	1,84	1,79	1,72	1,67	1,62	1,62	1,56	1,53	1,47	1,45	1,40	1,37	1,35
2,45	2,35	2,28	2,15	2,07	2,07	1,95	1,85	1,80	1,72	1,69	1,63	1,56	1,53
1,88	1,82	1,77	1,70	1,65	1,60	1,60	1,54	1,51	1,45	1,42	1,38	1,35	1,32
2,41	2,32	2,24	2,11	2,03	2,03	1,94	1,84	1,78	1,70	1,65	1,57	1,52	1,49

TABEL C NILAI-NILAI KRITIS UNTUK STATISTIK F (Lanjutan)

Derajat Bebas untuk Penyebut (df_2)	Derajat Bebas untuk Pembilang (df_1)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
100	3,94	3,08	2,70	2,46	2,30	2,19	2,10	2,03	1,97	1,92	1,88
125	6,90	4,82	3,98	3,51	3,20	2,99	2,82	2,69	2,59	2,51	2,43
150	3,92	3,07	2,68	2,44	2,29	2,17	2,08	2,01	1,95	1,90	1,86
175	6,84	4,78	3,94	3,47	3,17	2,95	2,79	2,65	2,56	2,47	2,40
200	3,91	3,06	2,67	2,43	2,27	2,16	2,07	2,00	1,94	1,89	1,85
225	6,81	4,75	3,91	3,44	3,13	2,92	2,76	2,62	2,53	2,44	2,37
250	3,89	3,04	2,65	2,41	2,26	2,14	2,05	1,98	1,92	1,87	1,83
275	6,76	4,71	3,88	3,41	3,11	2,90	2,73	2,60	2,50	2,41	2,34
300	3,86	3,02	2,62	2,39	2,23	2,12	2,03	1,96	1,90	1,85	1,81
325	6,70	4,66	3,83	3,36	3,06	2,85	2,69	2,55	2,46	2,37	2,29
350	3,85	3,00	2,61	2,38	2,22	2,10	2,02	1,95	1,89	1,84	1,80
375	6,66	4,62	3,80	3,34	3,04	2,82	2,66	2,53	2,43	2,34	2,26
400	3,84	2,99	2,60	2,37	2,21	2,09	2,01	1,94	1,88	1,83	1,79
425	6,64	4,60	3,78	3,32	3,02	2,80	2,64	2,51	2,41	2,32	2,24

12	14	16	20	24	30	40	50	75	100	200	500	∞
1,85	1,79	1,75	1,68	1,63	1,57	1,51	1,48	1,42	1,39	1,34	1,30	1,28
2,36	2,26	2,19	2,06	1,98	1,89	1,79	1,73	1,64	1,59	1,51	1,46	1,43
1,83	1,77	1,72	1,65	1,60	1,55	1,49	1,45	1,39	1,36	1,31	1,27	1,25
2,33	2,23	2,15	2,03	1,94	1,85	1,75	1,68	1,59	1,54	1,46	1,40	1,37
1,82	1,76	1,71	1,64	1,59	1,54	1,47	1,44	1,37	1,34	1,29	1,25	1,22
2,30	2,20	2,12	2,00	1,91	1,83	1,72	1,66	1,56	1,51	1,43	1,37	1,33
1,80	1,74	1,69	1,62	1,57	1,52	1,45	1,42	1,35	1,32	1,26	1,22	1,19
2,28	2,17	2,09	1,97	1,88	1,79	1,69	1,62	1,52	1,48	1,39	1,33	1,28
1,78	1,72	1,67	1,60	1,54	1,49	1,42	1,38	1,32	1,28	1,22	1,16	1,13
2,23	2,12	2,04	1,92	1,84	1,74	1,64	1,57	1,47	1,42	1,32	1,24	1,19
1,76	1,70	1,65	1,58	1,53	1,47	1,41	1,36	1,30	1,26	1,19	1,13	1,08
2,20	2,09	2,01	1,89	1,81	1,71	1,61	1,54	1,44	1,38	1,28	1,19	1,11
1,75	1,69	1,64	1,57	1,52	1,46	1,40	1,35	1,28	1,24	1,17	1,11	1,06
2,18	2,07	1,99	1,87	1,79	1,69	1,59	1,52	1,41	1,36	1,25	1,15	1,00

Catatan: Nilai 5 persen untuk distribusi F ditulis dalam angka tegak (romawi); nilai 1 persen dalam angka miring (italik).

Sumber: Donald J. Koonts, *Business Statistics*. New York: John Wiley & Sons, Inc. 1972. Diadaptasi kembali dengan izin.