

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PAJAK KENDARAAN *HYBRID* DALAM RANGKA MEWUJUDKAN PENERAPAN PAJAK LINGKUNGAN**

**RYAN RIYANTO RACHMAT**



**DEPARTEMEN AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020**

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PAJAK KENDARAAN *HYBRID* DALAM RANGKA MEWUJUDKAN PENERAPAN PAJAK LINGKUNGAN**

sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh  
gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh

**RYAN RIYANTO RACHMAT  
A31115502**



kepada

**DEPARTEMEN AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020**

# SKRIPSI

## ANALISIS PAJAK KENDARAAN *HYBRID* DALAM RANGKA MEWUJUDKAN PENERAPAN PAJAK LINGKUNGAN

disusun dan diajukan oleh

**RYAN RIYANTO RACHMAT**  
**A31115502**

telah diperiksa dan disetujui untuk diuji

Makassar, 2 September 2020

Pembimbing I



Drs. Haerial, M.Si., Ak., CA  
NIP 19631015 199103 1 002

Pembimbing II



Drs. Muhammad Ashari, M.SA., Ak., CA  
NIP 19650219 199403 1 002



Ketua Departemen Akuntansi  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Hasanuddin

Dr. Hj. Andi Kusumawati, S.E., M.Si., Ak., CA   
NIP 196604051992032003

# SKRIPSI

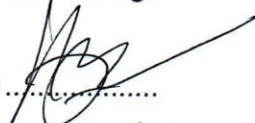
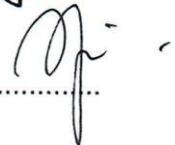
## ANALISIS PAJAK KENDARAAN *HYBRID* DALAM RANGKA MEWUJUDKAN PENERAPAN PAJAK LINGKUNGAN

disusun dan diajukan oleh

**RYAN RIYANTO RACHMAT**  
**A31115502**

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
pada tanggal 1 Oktober 2020 dan  
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,  
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Drs. Haerial, M.Si., Ak., CA	Ketua	1..... 
2.	Drs. Muhammad Ashari, M.SA., Ak., CA	Sekretaris	2..... 
3.	Dr. Hj. Andi Kusumawati, S.E., M.Si., Ak.,CA	Anggota	3..... 
4.	Dr. Hj. Sri Sundari, S.E., M.Si., Ak.,CA	Anggota	4..... 

Ketua Departemen Akuntansi  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Hasanuddin



  
Dr. Hj. Andi Kusumawati, S.E., M.Si., Ak.,CA 9  
NIP 19660405 199203 2 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

nama : Ryan Riyanto Rachmat  
NIM : A31115502  
departemen/program studi : Akuntansi

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul

### **ANALISIS PAJAK KENDARAAN *HYBRID* DALAM RANGKA MEWUJUDKAN PENERAPAN PAJAK LINGKUNGAN**

adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 1 Oktober 2020

Yang membuat pernyataan,



Ryan Riyanto Rachmat

## PRAKATA



*Alhamdulillah rabbil alamin*, segala puji peneliti panjatkan kepada maha suci Allah SWT., shalawat dan salam juga peneliti sampaikan kepada baginda Nabi Muhammad SAW. serta seluruh keluarga, sahabat, dan seluruh pengikutnya yang telah menjadi panutan suri tauladan bagi seluruh umat muslim. Berkat rahmat dan hidayah-Nya peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Pajak Kendaraan *Hybrid* dalam Rangka Mewujudkan Penerapan Pajak Lingkungan” yang merupakan syarat wajib untuk menyelesaikan pendidikan di jenjang strata 1 (S1) di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.

Peneliti menyadari bahwa penyelesaian skripsi ini tidaklah mudah, terdapat banyak hambatan serta cobaan yang harus dilalui oleh peneliti, peneliti yakin segala hambatan dan cobaan yang dilalui tersebut akan membentuk karakter dan pribadi yang jauh lebih baik bagi peneliti. Penelitian ini tidak akan terselesaikan tanpa dukungan dari orang-orang di sekeliling peneliti dan pihak-pihak yang turut membantu. Peneliti telah mendapat banyak dukungan, baik itu material dan moril oleh karena itu melalui kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Orang tua peneliti, Bapak Rachmat Djafar dan Ibu Juhrah Yahya, terima kasih atas dukungan, bantuan dan doa yang diberikan selama proses penyusunan penelitian ini. Serta saudari peneliti Ria Resky Rachmat yang juga turut membantu memberi masukan dalam penyusunan penelitian ini.
2. Bapak Prof. Dr. Abdul Rahman Kadir, M.Si selaku dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin

3. Ibu Dr. Hj. Andi Kusumawati, S.E., M.Si., Ak., CA dan Bapak Syarifuddin Rasyid, S.E., M.Si selaku ketua dan Sekretaris Departemen Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
4. Bapak Drs. Haerial, M.Si., Ak., CA selaku pembimbing 1 dan Bapak Drs. Muhammad Ashari, M.SA., Ak., CA selaku pembimbing 2, terima kasih atas bimbingan, saran serta dukungan yang telah diberikan kepada peneliti.
5. Ibu Dr. Hj. Andi Kusumawati, S.E., M.Si., Ak., CA dan Ibu Dr. Hj. Sri Sundari, S.E., M.Si., Ak.,CA terima kasih atas masukan dan nasehat yang telah diberikan untuk penyusunan penelitian ini.
6. Bapak Drs. H. Abdul Rahman, MM, Ak., CA. selaku Penasehat Akademik peneliti yang senantiasa membimbing peneliti dari awal perkuliahan.
7. Seluruh dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah membagi ilmu yang bermanfaat bagi peneliti selama menjalani masa perkuliahan, terima kasih atas bimbingan, bantuan, dan didikannya.
8. Teman-teman S.Eperjuangan Ekonomi 2015, Manajemen 2015, Akuntansi 2015 “15 ecrctoverso” Adel, Akbar, Akhtar, Alam, Alief, Alippu, Anca, Andry, Anggi, Anniosa, Anti, Apriza, Ardi, Arni, Arnol, Atiqah, Ayu, Biya, Cakra, Capli, Cesi, Cici, Conan, Cung, Cunnul, Cunu, Denka, Dhyta, Dian, Diba, Dion, Dzakwan, Ekky, Ema, Enrico, Eny, Etni, Fadly, Faiqah, Faris, Fatimah, Gita, Gloria, Haniek, Hasniar, Hasrul, Henny, Ica, Ical, Ika, Ikram, Ilha, Ima, Inu, Irma, Izza, Ju, Kak Dew, Kak Ica, Kak Nina, Kak Yul, Kia, Leonie, Magfirah, Marina, Marzuki, Mega, Mery, Mia, Miftah, Nau, Nunu, Nurwahyuni, Ocha, Pek, Rara, Ratu, Resky Angela, Reza, Ria, Riri, Rizal, Sandi, Siska, Sita, Sri, Suardi, Tahmid, Takbir, Titah, Uci, Utha, Uya, Vien, Virda, Wito, Wiwit, Yayat, Zulfa dan teman-teman lain yang tidak sempat peneliti sebutkan namanya.

9. Teman-Teman KKN Tematik Kebencanaan Kabupaten Gowa Gelombang 102, Kecamatan Somba Opu, Kelurahan Bontoramba Allu, Asma, Sherly, Friska, Fidy, Alif. Kakak Naomi selaku Ibu Posko, Pak Latif Naba selaku Lurah Kelurahan Bontoramba.
10. Mama Aji, Kak Mia, Kak Tia, dan mace-mace lainnya yang senantiasa memberikan bantuan nutrisi selama perkuliahan.
11. Pihak-pihak yang membantu peneliti selama proses penelitian yang tidak sempat disebutkan namanya, peneliti mengucapkan banyak terima kasih.

Peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat memberikan manfaat kepada pihak-pihak yang membutuhkan. Peneliti juga menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari kata sempurna, oleh sebab itu kritik dan saran sangat diharapkan untuk penelitian ini.

Makassar, 1 Oktober 2020

Ryan Riyanto Rachmat

## ABSTRAK

### ANALISIS PAJAK KENDARAAN *HYBRID* DALAM RANGKA MEWUJUDKAN PENERAPAN PAJAK LINGKUNGAN

#### *ANALYSIS OF HYBRID VEHICLE TAX IN ORDER TO APPLY THE REALIZATION OF ENVIRONMENTAL TAX*

Ryan Riyanto Rachmat  
Haerial  
Muhammad Ashari

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi penggolongan transaksi pajak atas kendaraan *hybrid* serta menjelaskan tingkat kepuasan pengguna kendaraan *hybrid* terhadap insentif pajak yang diterima. Penelitian ini dilakukan dengan melibatkan 2 jenis responden yaitu pengguna *hybrid* dan pengguna non- *hybrid*. Pengumpulan data dilakukan dengan teknik wawancara mendalam pada para responden, kemudian data tersebut dianalisis menggunakan metode kualitatif deskriptif. Penelitian ini menyimpulkan pengenaan pajak terhadap kendaraan *hybrid* masih tergolong tinggi meskipun telah menggunakan PMK No. 33 Tahun 2017 sebagai dasar pengenaannya. Hal ini disebabkan oleh masih tingginya pengenaan tarif pajak lainnya pada kendaraan *hybrid* yaitu pajak bea masuk, pajak PPN dan Pajak PPNBM. Tingginya tarif pengenaan pajak kendaraan *hybrid* mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna kendaraan *hybrid* terhadap insentif pajak yang telah diberikan oleh pemerintah.

**Kata kunci:** Kendaraan *Hybrid*, Pajak Kendaraan, Pajak Lingkungan, Permendagri No.33 Tahun 2017.

*This study aims to identify the classification of tax transactions on hybrid vehicles and explain the level of satisfaction of hybrid vehicle users to the tax incentives received. This research was conducted by involving 2 types of respondents, these are hybrid users and non-hybrid users. Data collection was carried out with in-depth interview techniques on the respondents, then the data were analyzed using descriptive qualitative methods. This study concludes that taxation on hybrid vehicles is still relatively high despite using PMK No. 33 of 2017 as the basis for its imposition. This is caused by the still high imposition of other tax rates on hybrid vehicles, such as import duty tax, VAT tax and PPNBM tax. The high tax rates on hybrid vehicles made the low level satisfaction of hybrid vehicle user with the tax incentives that have been by the government.*

**Keywords:** *Hybrid Vehicle, Tax Vehicle, Environmental Tax, Permendagri No.33 of 2017.*

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL .....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	ix
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR TABEL .....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	6
1.3 Manfaat Penelitian .....	7
1.4 Tujuan Penelitian .....	7
1.4.1 Kegunaan Teoritis .....	7
1.4.2 Kegunaan Praktis .....	7
1.5 Sistematika Penulisan.....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>10</b>
2.1 Teori kebijakan publik .....	10
2.2 Dasar-Dasar Pajak.....	11
2.2.1 Pengertian Pajak .....	11
2.2.2 Fungsi Pajak.....	12
2.2.3 Pajak Pertambahan Nilai (PPN).....	13
2.2.4 Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) .....	15
2.2.5 Bea masuk .....	16
2.2.6 Insentif pajak .....	17
2.2.7 Fungsi pemerintah.....	18
2.3 Akuntansi lingkungan.....	20
2.3.1 Pajak Lingkungan.....	21
2.3.2 Pajak Karbon dan ETS ( <i>Emissions Trading System</i> ).....	23
2.4 Pengertian <i>hybrid</i> .....	24
2.5 Kepuasan Konsumen.....	25
2.6 Tinjauan Empirik .....	27
2.7 Kerangka Pemikiran.....	28
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>32</b>
3.1 Rancangan Penelitian .....	32
3.2 Kehadiran Penelitian .....	33
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian .....	33
3.4 Sumber Data.....	33
3.5 Teknik Pengumpulan Data .....	34
3.5.1 Studi Pustaka .....	34

3.5.2	Wawancara .....	35
3.5.3	Dokumentasi.....	35
3.6	Analisis Data.....	35
3.7	Tahap-Tahap Penelitian.....	37
<b>BAB IV PEMBAHASAN .....</b>		<b>38</b>
4.1.	Gambaran Umum Kendaraan <i>Hybrid</i> .....	38
4.1.1.	Sejarah Singkat Kendaraan <i>Hybrid</i> .....	38
4.1.2.	Perkembangan Kendaraan <i>Hybrid</i> di Indonesia.....	40
4.2.	Pembahasan.....	41
4.2.1.	Identifikasi jenis-jenis pajak yang dikenakan pada kendaraan <i>hybrid</i> .....	42
4.2.2.	Tingkat Kepuasan Pengguna Kendaraan <i>Hybrid</i> Terhadap Insentif Pajak yang Diberikan Pemerintah .....	51
<b>BAB V PENUTUP .....</b>		<b>56</b>
5.1	Kesimpulan .....	56
5.2	Saran.....	57
5.3	Keterbatasan Penelitian .....	58
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>59</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>63</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
2.1 Indeks Pajak Lingkungan di beberapa Negara.....	22
4.1 Perhitungan Nilai Pabean Pada Corolla Altis <i>Hybrid</i> .....	43
4.2 Perhitungan Pengenaan Pajak Corolla Altis <i>Hybrid</i> dengan Bea Masuk 40% .....	43
4.3 Perhitungan Pengenaan Pajak Corolla Altis <i>Hybrid</i> dengan Bea Masuk 10% .....	45
4.4 Perhitungan Pengenaan Pajak Corolla Altis <i>Hybrid 47</i> dengan Bea Masuk dibebaskan .....	46
4.5 Perhitungan Pengenaan Pajak Corolla Altis <i>Hybrid</i> dengan PPnBM dibebaskan .....	46
4.6 Perhitungan Pengenaan Pajak Corolla Altis <i>Hybrid</i> dengan PPnBM dan Bea Masuk dibebaskan .....	47
4.7 Perhitungan Pengenaan Pajak Corolla Altis <i>Hybrid</i> Produksi dalam negeri .....	48
4.8 Perhitungan Pengenaan Pajak Corolla Altis <i>Hybrid</i> Produksi dalam negeri .....	49
4.9 Perbandingan Harga Jual <i>Dealer</i> Mobil Corolla Altis <i>Hybrid</i> .....	50

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar</b>	<b>Halaman</b>
2.1 Kerangka Pemikiran.....	31

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1 Biodata .....	64
2 Peta Teori .....	65
3 Daftar Pemilik Kendaraan <i>Hybrid</i> .....	67
4 Daftar Pertanyaan Wawancara .....	68
5 Manuskrip Wawancara .....	69

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Undang-undang No. 28 Tahun 2007 Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa pajak merupakan kontribusi wajib kepada negara yang terutang oleh orang pribadi ataupun badan yang memiliki sifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, tidak mendapatkan imbalan langsung dan digunakan untuk keperluan negara serta kemakmuran rakyat. Pajak merupakan salah satu sumber dana yang kemudian dimanfaatkan untuk membangun fasilitas-fasilitas umum, memberikan subsidi BBM dan listrik, mendanai pendidikan dan hal lainnya untuk kebutuhan rakyat.

Kementerian keuangan mencatat bahwa penerimaan pajak terbesar pada tahun 2018 periode Januari-November berasal dari Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang berasal dari dalam negeri sebesar 276,4 Triliun. Angka ini meningkat sekitar 8,45% dari tahun lalu pada periode yang sama. PPN adalah pajak yang dikenakan atas setiap pertambahan nilai dari barang atau jasa dalam peredarannya dari produsen ke konsumen (Setiawan, 2015:2). PPN merupakan pengganti dari pajak penjualan karena pajak tersebut dianggap tidak memadai untuk menampung kegiatan masyarakat.

Akuntansi lingkungan didefinisikan sebagai suatu proses akuntansi dimana mengenali, mencari, mengurangi efek negatif lingkungan dari praktek konvensional, perencanaan sistem informasi dan sistem pengawasan lingkungan dalam mendukung keputusan manajemen dan adanya sistem berkelanjutan (Utama, 2016:92). Akuntansi lingkungan merupakan suatu sistem untuk mengurangi efek negatif yang berdampak ke lingkungan sebagai akibat dari suatu

kegiatan yang dilakukan. Konsep akuntansi lingkungan berasal dari Eropa yang berkembang mulai 1970-an yang muncul karena banyaknya tekanan dari lembaga non pemerintah dan kesadaran lingkungan pada kalangan masyarakat luas yang mendesak agar perusahaan menerapkan pengelolaan lingkungan bukan dari kegiatan industri hanya demi bisnisnya saja.

*World Bank* mencatat emisi CO<sub>2</sub> metrik ton per kapita di Indonesia pada tahun 2010 sebesar 1,77295139, dan mengalami peningkatan pada tahun 2011 menjadi 2,4627715. Tahun 2012 emisi karbon tercatat meningkat sebesar 2,56418887 dan tahun 2013 menurun menjadi 1,94683915. Data terakhir pada tahun 2014, angka emisi karbon berada pada angka 1,81937838 metrik ton per kapita. Emisi CO<sub>2</sub> metrik ton per kapita di Indonesia cenderung naik dan turun, hal ini sangat berpengaruh pada kualitas udara yang ada di Indonesia. *World Health Organization* (WHO) melaporkan polusi udara sebagai masalah lingkungan utama yang menimbulkan risiko bagi kesehatan karena menyumbang 7 juta kematian pada tahun 2012. Asia Tenggara menjadi salah satu negara dengan angka kematian tertinggi karena mencapai lebih dari 2 juta kematian per tahun (World Health Organization, 2014).

Salah satu upaya dalam akuntansi lingkungan untuk mengurangi efek negatif ke lingkungan adalah menerapkan pajak lingkungan. Pajak lingkungan (*green tax*) adalah pajak yang berfungsi selain sebagai penunjang pembangunan sebuah negara atau wilayah juga digunakan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup sekitar sehingga terjadi keserasian antara perkembangan ekonomi dan pelestarian lingkungan (Pratiwi 2014:444). Pemberlakuan pajak lingkungan bisa dipakai sebagai tindakan perlindungan terhadap lingkungan hidup.

Penelitian yang dilakukan oleh Pratiwi (2014) tentang tinjauan dalam rencana pemberlakuan *green tax* atau *eco tax* di Indonesia untuk menghadapi ASEAN

*Economic Community* 2015. Penelitian tersebut menyebutkan bahwa penetapan pajak lingkungan perlu dipertimbangkan dalam mencapai target ekonomi hijau. Industri dengan tingkat polusi tinggi perlu dikenakan pungutan wajib (*the polluter pays principle*) supaya sektor industri lebih peduli terhadap kualitas lingkungan.

Penerapan pajak lingkungan di luar negeri memberikan kontribusi yang besar dibanding Produk Domestik Bruto (PDB) dari negara tersebut. Dikutip dari *Environmental Tax Statistik* dalam Eurostat (2019) dibanding PDB, tingkat pendapatan pajak lingkungan terbesar dicatat pada tahun 2017 di Yunani (4,0%), diikuti oleh Slovenia dan Denmark (3,7%), Latvia (3,5%), Kroasia (3,4%) dan Belanda dan Italia (keduanya 3,3%). Penerapan pajak lingkungan terbukti sangat efektif apabila dapat diterapkan di dalam negeri karena dapat meningkatkan pendapatan pajak secara signifikan.

Penelitian oleh Irianto *et. al* (2018) tentang *on quest of environmental tax implementation in Indonesia* menunjukkan bahwa kerangka relokasi anggaran untuk pajak/biaya yang dipungut dari pajak lingkungan belum jelas. Sangat penting untuk menetapkan pajak lingkungan yang komprehensif dengan peta jalan terpadu yang mempertimbangkan dan mengakomodasi pajak lingkungan kuasi sebelumnya menjadi satu kebijakan pajak lingkungan satu paket dengan konsep peruntukan yang jelas dengan biaya pengumpulan yang efisien. Perlunya mendesain ulang sistem pajak lingkungan untuk meminimalkan konvergensi menjadi jumlah kuasi yang semakin meningkat dengan konsep alokasi khusus yang jelas.

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) mengemukakan bahwa penerapan pajak lingkungan di Indonesia mengalami banyak masalah dan penolakan, salah satunya berasal dari kalangan pengusaha yang merasa akan banyak dirugikan. Kalangan pengusaha berasumsi bahwa penerapan pajak

lingkungan hanyalah untuk kepentingan fiskal dan telah terdapat undang-undang lingkungan hidup yang ada sanksi jelasnya. Apabila ditinjau lebih jauh undang-undang tersebut hanya akan berfungsi apabila terjadi pelanggaran, jadi akan terlihat seperti pengusaha hanya membayar untuk satu kesalahan yang dibuat. Hal ini tidak mencakup polusi akibat kegiatan operasional perusahaan (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 2010).

Tahun 2013 pemerintah sudah memulai upaya untuk mengurangi dampak emisi (gas buang) pada kendaraan bermotor melalui program *Low Cost Green Car* (LCGC). LCGC dibawah oleh payung hukum Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013, namun secara spesifik keberadaannya diatur di Peraturan menteri perindustrian No. 33 Tahun 2013. Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013 pasal 3 ayat 1 bagian c membahas tentang pengenaan 0% Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) dari harga jual untuk kendaraan bermotor yang termasuk program mobil hemat energi dan harga terjangkau. Aturan ini hanya berlaku pada LCGC yang termasuk pada program mobil hemat energi pemerintah dan tidak mencakup kendaraan hemat energi lainnya seperti kendaraan yang menggunakan teknologi *hybrid*.

Kata *hybrid* dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berarti turunan yang dihasilkan dari perkawinan antara dua jenis yang berlainan. Kendaraan *hybrid* adalah kendaraan yang merupakan penggabungan antara dua jenis mesin yaitu, mesin konvensional dan motor listrik yang menghasilkan kendaraan yang irit bahan bakar, rendah emisi gas buang dan nyaman karena minim getaran. Akan tetapi kendaraan ini masih belum mendapatkan perhatian yang lebih dari pemerintah seperti LCGC.

Pada Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013 pasal 3 ayat 1 bagian a dan b mengenakan 75% PPnBM dan 50% PPnBM pada kendaraan dengan teknologi

*hybrid engine*. Hal ini masih terhitung tinggi karena penentuan tarif PPnBM didasarkan pada kapasitas mesin kendaraan bermotor, padahal teknologi *hybrid* ini dapat membantu menekan pencemaran lingkungan akibat emisi gas buang kendaraan bermotor. Teknologi ini sangat dapat membantu program pemerintah untuk mewujudkan mobil hemat energi dan ramah lingkungan seperti program LCGC yang lalu. Pajak kendaraan *hybrid* yang tinggi seharusnya bisa tereduksi oleh fungsi pajak mengatur karena kendaraan *hybrid* memiliki daya perusakan lingkungan yang rendah dibandingkan dengan kendaraan konvensional.

Setiawan (2015) meneliti tentang persepsi *dealer* mobil terhadap kebijakan insentif pajak mobil *hybrid*. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa CRZ sebagai salah satu mobil *hybrid* dari Honda lebih mahal dibandingkan dengan mobil lain karena pengenaan berbagai pajak. Harga mahal membuat kondisi penjualan CRZ menjadi penjualan yang paling buruk dibandingkan dengan penjualan mobil lainnya, meskipun CRZ adalah mobil *hybrid* yang ramah lingkungan dengan hemat bahan bakar.

Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian terdahulu terkait variabel pajak mobil *hybrid* dan penerapan akuntansi lingkungan. Penelitian ini mengacu pada penelitian yang dilakukan oleh Setiawan (2015), Pratiwi (2014) dan Irianto *et. al* (2018). Penelitian yang dilakukan oleh Setiawan (2015) memiliki variabel Y yaitu pajak mobil *hybrid* yang sama dengan penelitian yang akan dilakukan, akan tetapi variabel Y pada variabel tersebut digunakan menjadi variabel X pada penelitian ini. Penelitian sebelumnya meneliti menggunakan sampel CRZ secara keseluruhan, sedangkan penelitian ini tidak hanya menggunakan mobil CRZ tapi juga menggunakan kendaraan *hybrid* jenis lain.

Variabel lainnya menggunakan penerapan akuntansi lingkungan yang terdapat pada penelitian oleh Pratiwi (2014) dan Irianto (2018). Penelitian yang

dilakukan oleh Pratiwi (2014) dan Irianto (2018) membahas penerapan pajak lingkungan tapi tidak membahas tentang insentif pajak kendaraan *hybrid*. Penelitian ini akan menggabungkan variabel yang diteliti oleh Setiawan *et. al* (2015) yaitu pajak kendaraan *hybrid* dan penelitian yang dilakukan oleh Pratiwi (2014) dan Irianto (2018) tentang penerapan pajak lingkungan.

Dibandingkan dengan perlakuan pemerintah terhadap teknologi *hybrid* di beberapa negara maju sangat berbeda dengan perlakuan teknologi *hybrid* di Indonesia. Pemberlakuan khusus seperti pemberlakuan kebijakan keringanan tarif pajak, pengurangan pajak, deduksi, kredit, depresiasi hingga manfaat pajak tak langsung telah ada di beberapa negara maju. Contoh pemberlakuan khusus terhadap kendaraan *hybrid* yaitu tersedianya tempat parkir khusus kendaraan *hybrid* di Singapura.

Pemberlakuan khusus seperti keringanan pajak dan pengurangan pajak yang diterapkan di berbagai negara maju untuk kendaraan *hybrid* seharusnya dapat diadopsi ke dalam penerapan tarif pajak kendaraan *hybrid*, karena teknologi *hybrid* dapat membantu dalam penghematan penggunaan bahan bakar minyak (BBM) dan pengurangan emisi gas buang kendaraan. Berdasarkan hal yang telah disebutkan diatas, maka penulis akan melakukan penelitian yang berjudul **“Analisis Pajak Kendaraan *Hybrid* dalam Rangka Mewujudkan Penerapan Pajak Lingkungan”**

## 1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini diambil berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan sebelumnya dan dijabarkan sebagai berikut:

1. Bagaimana identifikasi jenis pajak yang dikenakan pajak pada kendaraan *hybrid*?

2. Bagaimana tingkat kepuasan pengguna kendaraan *hybrid* terhadap insentif pajak yang diberikan pemerintah?

### **1.3 Manfaat Penelitian**

Bagian ini berisi tentang kegunaan penelitian dan pentingnya penelitian ini untuk pengembangan ilmu pengetahuan dan pembuktian teori-teori yang ada.

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian dalam penelitian ini diambil untuk menjawab rumusan masalah yang telah diuraikan sebelumnya dan dijabarkan sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi jenis-jenis pajak yang dikenakan pada kendaraan *hybrid*
2. Menjelaskan tingkat kepuasan pengguna kendaraan *hybrid* terhadap insentif pajak yang diterima

#### **1.4.1 Kegunaan Teoritis**

Kegunaan penelitian ini untuk menambah pengetahuan di bidang akuntansi terutama mengenai pajak kendaraan *hybrid* dan penerapan pajak lingkungan. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan literatur dalam penelitian tentang pajak lingkungan selanjutnya.

#### **1.4.2 Kegunaan Praktis**

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan kegunaan praktis bagi pemerintah, masyarakat dan ilmu pengetahuan sebagai berikut:

- a. Bagi pemerintah, dapat menambah masukan tentang penerapan pajak lingkungan terutama tentang kendaraan *hybrid*, bahan pertimbangan untuk mengurangi impor bahan bakar minyak dan mengurangi efek polusi akibat emisi gas buang kendaraan.

- b. Bagi masyarakat, dapat digunakan untuk menambah wawasan khususnya mengenai kendaraan *hybrid*, pajak kendaraan *hybrid* dan pajak lingkungan di dalam negeri, sehingga penelitian ini dapat menjadi tolak ukur masyarakat untuk mempertimbangkan kelebihan-kelebihan kendaraan *hybrid* khususnya di masa yang akan datang, sehingga dapat mengubah pola pikir masyarakat dan memberi ketertarikan untuk berpartisipasi dalam mewujudkan penerapan pajak lingkungan,
- c. Bagi para peneliti, penelitian ini diharap mampu menjadi referensi penelitian mengenai pajak lingkungan dan pajak kendaraan *hybrid* serta menjadi sarana dalam penerapan teori-teori yang telah dipelajari.
- d. Bagi akademisi, penelitian ini diharap dapat menjadi referensi dan tambahan kontribusi di bidang akuntansi perpajakan terutama mengenai pajak lingkungan.

### **1.5 Sistematika Penulisan**

Berikut merupakan bagian untuk memperjelas arah pandang serta sistematika dalam penulisan penelitian ini.

#### **BAB I Pendahuluan**

Bab ini menguraikan secara singkat hal yang akan diteliti yang berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

#### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Bab ini mengemukakan tentang teori-teori yang akan dipakai berkaitan dengan masalah penelitian bersumber dari beberapa literatur dan studi pustaka yang kemudian akan diterapkan ke dalam pembahasan dan

penyelesaian masalah, juga berisi penelitian terdahulu, kerangka pemikiran dan hipotesis penelitian.

### BAB III Metodologi Penelitian

Bab ini terdiri dari rancangan penelitian, tempat dan waktu, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, variabel penelitian dan definisi operasional, dan analisis data.

### BAB IV Pembahasan dan Hasil Penelitian

Bab ini merepresentasikan hasil dari penelitian yang telah dilakukan dengan memberikan uraian-uraian pembahasan tentang tahapan-tahapan penelitian secara terperinci dan sistematis sesuai dengan yang tertera pada rancangan penelitian di bab 3.

### BAB V Penutup

Bab ini berisi rangkuman kesimpulan untuk penelitian yang telah dilakukan, memberikan masukan-masukan untuk penelitian selanjutnya dan membahas kendala-kendala yang dialami selama penelitian.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Teori kebijakan publik

KBBI mendefinisikan kebijakan adalah usaha untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu, sekaligus sebagai upaya pemecahan masalah dengan menggunakan sarana-sarana tertentu, dan dalam tahapan waktu tertentu (Ramdhani dan Ramdhani, 2017:2). Kebijakan adalah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seseorang atau sekelompok pelaku guna memecahkan masalah tertentu (Anderson, 1998; Muadi *et. al*, 2016:197) .

Ramdhani dan Ramdhani (2017:3) mengemukakan kebijakan publik sebagai serangkaian kegiatan yang sadar, terarah, dan terukur yang dilakukan oleh pemerintah, melibatkan para pihak yang berkepentingan dalam bidang tertentu yang mengarah pada tujuan tertentu. Ramdhani *et. al* (2016:199) menyimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang dilakukan ataupun tidak dilakukan pemerintah, baik yang dilakukan oleh seseorang ataupun kelompok untuk mencapai suatu tujuan tertentu yang berorientasi pada kepentingan masyarakat.

Kebijakan publik sebagai serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud dan tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau hal yang perlu diperhatikan (Anderson, 1984:3; Agustino, 2008:7). Dye berpendapat bahwa kebijakan publik "*is whatever government choose to do or not to do*" (apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan) (Muadi *et. al*, 2016:199).

Jadi kebijakan publik dapat disimpulkan sebagai serangkaian tindakan yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan untuk memecahkan masalah tertentu.

## **2.2 Dasar-Dasar Pajak**

### **2.2.1 Pengertian Pajak**

Undang-undang No. 28 Tahun 2007 Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa pajak merupakan kontribusi wajib kepada negara yang terutang oleh orang pribadi ataupun badan yang memiliki sifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, tidak mendapatkan imbalan langsung dan digunakan untuk keperluan negara serta kemakmuran rakyat. Pajak menurut Kaparang (2019:22) adalah iuran wajib dari masyarakat pada negara yang atas dasar undang-undang dengan sifat dapat dipaksakan guna membiayai kegiatan Negara untuk kepentingan umum.

Soemitro mengemukakan bahwa pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tidak mendapat jasa timbal balik yang langsung dapat ditunjukkan dan yang digunakan untuk membayar pengeluaran umum (Octovido, 2014:4). Mardiasmo (2018:1) mendefinisikan pajak sebagai iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tiada mendapat jasa timbal (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan yang digunakan untuk membayar pengeluaran umum.

Pengertian pajak didefinisikan Agoes dan Trisnawati (2018:6) sebagai prestasi kepada pemerintah yang terutang melalui norma-norma umum, dan yang dapat dipaksakan, tanpa adanya kontraprestasi yang dapat ditunjukkan secara individual dengan maksud untuk membiayai pengeluaran pemerintah. Pajak menurut Andriani adalah iuran kepada negara (yang dapat dipaksakan)

yang terhutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali, yang langsung dapat ditunjuk, dan gunanya adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubungan dengan tugas negara untuk menyelenggarakan pemerintahan (Agoes dan Trisnawati, 2018:6). Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa pajak adalah iuran wajib perseorangan atau badan yang telah diatur oleh undang-undang untuk kepentingan negara.

Ciri-ciri Pajak menurut Damayanti (2012:31) adalah pajak merupakan peralihan kekayaan dari orang atau badan ke pemerintah, pajak dipungut dengan kekuatan Undang-undang serta aturan pelaksanaannya sehingga dapat dipaksakan, pajak digunakan untuk kepentingan umum, pembayaran pajak tidak dapat ditunjukkan adanya kontraprestasi langsung secara individual kepada pemerintah, pajak dipungut oleh negara baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, pajak diperuntukkan bagi pengeluaran-pengeluaran pemerintah.

### **2.2.2 Fungsi Pajak**

Pajak merupakan instrumen yang berperan penting untuk sebuah negara karena pajak menjadi sumber pendapatan untuk membiayai seluruh pengeluaran negara. Mardiasmo (2018:4) menyebutkan bahwa pemungutan pajak harus memenuhi beberapa syarat, yaitu: pemungutan pajak harus adil, pemungutan pajak harus berdasarkan undang-undang (syarat yuridis), tidak mengganggu perekonomian (syarat ekonomis), pemungutan pajak harus efisien (syarat finansial) dan sistem pemungutan pajak harus sederhana. Mardiasmo (2018:4) menyebutkan fungsi pajak terbagi menjadi dua fungsi yaitu fungsi anggaran dan fungsi mengatur. Pada fungsi anggaran pajak menjadi salah satu sumber dana bagi pemerintah untuk membiayai pengeluaran-pengeluarannya. Pajak pada

fungsi mengatur sebagai alat untuk mengukur atau melaksanakan kebijakan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi.

Fungsi pajak menurut Susyanti dan Dahlan (2015:9) yang dipungut oleh Negara, yaitu *revenue* (penerimaan)/fungsi *budgetair, redistribution* (pemerataan), *repricing* (pengaturan harga)/fungsi mengatur, *representation* (legalitas pemerintahan). Pada fungsi pemerataan pajak yang dipungut oleh negara akan dikembalikan kepada masyarakat dalam bentuk penyediaan fasilitas-fasilitas umum. Dalam fungsi legalitas pemerintah pengenaan pajak tidak diputuskan secara sepihak oleh penguasa tetapi merupakan kesepakatan bersama rakyat melalui parlemen-parlemennya.

### **2.2.3 Pajak Pertambahan Nilai (PPN)**

Pajak Pertambahan Nilai merupakan pengganti dari pajak penjualan, hal ini karena pajak penjualan dianggap tidak memadai untuk menampung kegiatan masyarakat dan belum mencapai sasaran kebutuhan pembangunan (Mardiasmo, 2018:321). Susyanti dan Dahlan (2015:290) menjelaskan bahwa Pajak pertambahan nilai adalah pajak atas transaksi penyerahan dan perolehan barang dan jasa kena pajak. Pajak Pertambahan Nilai menurut Setiawan (2015:2) adalah pajak yang dikenakan atas setiap pertambahan nilai dari barang atau jasa dalam peredarannya dari produsen ke konsumen.

Pajak Pertambahan Nilai sebagai salah satu jenis pajak yang besar kontribusinya bagi penerimaan pajak di Indonesia hanya dikenakan atas pertambahan nilai yang timbul pada setiap penyerahan barang atau jasa pada suatu mata rantai produksi (Hartanti *et. al*, 2018:64). Pajak Pertambahan Nilai merupakan pajak yang dikenakan untuk pertambahan nilai dari barang kena pajak atau jasa kena pajak (Damayanti, 2012:31).

Subjek dalam PPN terbagi menjadi tiga yaitu, Barang Kena Pajak (BKP), Jasa Kena Pajak (JKP), dan Pengusaha Kena Pajak (PKP). Barang Kena Pajak adalah barang berwujud, yang menurut sifat hukumnya dapat berupa barang bergerak atau barang tidak bergerak, dan barang tidak berwujud yang dikenai pajak berdasarkan Undang-Undang Pajak Pertambahan Nilai (UU PPN) yang berlaku. Jasa Kena Pajak (JKP) adalah setiap kegiatan pelayanan yang didasarkan oleh suatu perikatan ataupun perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, kemudahan, fasilitas, atau hak tersedia untuk dipakai, hal ini termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena permintaan atau pesanan dengan bahan dan petunjuk dari pemesan. JKP merupakan jasa yang dikenai pajak berdasarkan UU PPN yang berlaku.

Pengusaha Kena Pajak (PKP) adalah orang pribadi atau badan dalam bentuk apapun yang dalam kegiatan usaha atau dalam pekerjaannya untuk menghasilkan barang, melakukan usaha perdagangan, mengimpor dan mengekspor barang, melakukan usaha jasa termasuk mengekspor jasa, memanfaatkan barang tidak berwujud dari luar daerah pabean, atau memanfaatkan jasa dari luar daerah pabean. PKP adalah pengusaha yang melakukan penyerahan barang kena pajak dan atau penyerahan jasa kena pajak yang dikenai pajak berdasarkan UU PPN yang berlaku. Mardiasmo (2018:330) menjelaskan objek PPN dikenakan atas: penyerahan BKP di dalam daerah pabean yang dilakukan oleh pengusaha, impor BKP, penyerahan Jasa Kena Pajak (JKP) di dalam daerah pabean yang dilakukan oleh pengusaha, pemanfaatan BKP tidak berwujud dari luar daerah pabean di dalam daerah pabean, pemanfaatan JKP dari luar daerah pabean di dalam daerah pabean, ekspor BKP berwujud oleh pengusaha kena pajak, ekspor BKP tidak berwujud oleh pengusaha kena pajak, kegiatan membangun sendiri yang dilakukan tidak dalam kegiatan usaha atau pekerjaan oleh orang pribadi atau

badan yang hasilnya digunakan sendiri atau digunakan pihak lain, penyerahan BPK dalam bentuk aktiva yang menurut tujuannya semula tidak untuk diperjualbelikan oleh PKP kecuali atas penyerahan aktiva yang pajak masukannya tidak dapat dikerdilkan.

Tarif pajak pertambahan nilai berdasarkan UU No. 42 tahun 2009 pasal 7 adalah 10%, sedangkan untuk tarif sebesar 0% diterapkan pada ekspor BKP berwujud, ekspor BKP tidak berwujud, dan Ekspor JKP. Berdasarkan pertimbangan ekonomi dan kebutuhan pembangunan maka pemerintah diberi wewenang mengubah tarif pajak pertambahan nilai menjadi paling rendah 5% dan paling tinggi 15% dengan tetap memakai prinsip tarif tunggal. Pasal 1 angka 17 pada UU No. 42 tahun 2009 juga menyebutkan Dasar Pengenaan Pajak (DPP) pada pajak pertambahan nilai merupakan dasar yang dipakai untuk menghitung pajak terhutang berupa penggantian, harga jual, nilai ekspor, nilai impor, ataupun nilai lain yang ditetapkan oleh keputusan menteri keuangan.

#### **2.2.4 Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM)**

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 mendefinisikan PPnBM sebagai pajak yang dipungut atas penyerahan Barang Kena Pajak (BKP) yang tergolong sebagai barang mewah yang dilakukan oleh pengusaha yang menghasilkan BKP yang tergolong mewah di dalam daerah pabean dalam pekerjaan atau usahanya, ataupun impor BKP yang tergolong mewah. Susyanti dan Dahlan (2015:290) mendefinisikan Pajak penjualan atas barang mewah sebagai pajak atas BKP yang tergolong mewah yang terdiri dari selain kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor.

Pasal 5 ayat 1 Undang-Undang No.42 Tahun 2009 menegaskan konsumsi barang kena pajak yang tergolong mewah selain dikenakan PPN juga dikenakan PPnBM sebagai upaya nyata untuk mencapai keseimbangan pembebanan pajak

pada konsumen berpenghasilan rendah dengan konsumen berpenghasilan tinggi. Widowati (2017:70) menyebutkan pembebanan PPnBM tidak dapat dikenakan tersendiri tanpa adanya PPN dan dipungut satu kali pada sumbernya yaitu pada tingkat pabrikan, atau pada waktu barang impor.

Tarif PPnBM dapat ditetapkan dalam beberapa kelompok tarif paling rendah 10% dan paling tinggi 200% (Mardiasmo, 2018:334). Pertambahan nilai timbul karena dipakainya faktor-faktor produksi di setiap jalur perusahaan dalam menyiapkan, menghasilkan, menyalurkan, dan memperdagangkan barang atau pemberian pelayanan jasa kepada para konsumen. Dasar pengenaan pajak pada pajak penjualan atas barang mewah adalah a. Atas impor menggunakan nilai impor, b. Atas penyerahan di dalam daerah pabean menggunakan harga jual, penggantian atau nilai lain yang dipakai sebagai dasar untuk menghitung PPN atau PPN dan PPnBM yang terhutang (Susyanti dan Dahlan, 2015:204).

### **2.2.5 Bea masuk**

Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 Pasal 1 ayat 15 menyebutkan bahwa bea masuk merupakan pungutan negara yang didasarkan pada Undang-Undang dan dikenakan terhadap barang yang diimpor. Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 160 Tahun 2010 Pasal 2 ayat 1 mendefinisikan nilai pabean pada penghitungan bea masuk merupakan nilai transaksi dari barang impor yang bersangkutan yang memenuhi syarat-syarat tertentu. PMK Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2019 Pasal 1 ayat 14 mendefinisikan tarif Preferensi adalah tarif bea masuk berdasarkan perjanjian atau kesepakatan internasional yang besarnya ditetapkan dalam Peraturan Menteri Keuangan mengenai penetapan tarif pada bea masuk berdasarkan kesepakatan internasional atau perjanjian.

Peraturan yang sama pada pasal 2 ayat 4 menjelaskan Tarif Preferensi dikenakan terhadap: a. Impor barang untuk dipakai yang menggunakan

pemberitahuan pabean impor berupa Pemberitahuan Impor Barang (PIB); b. Impor barang untuk dipakai yang menggunakan pemberitahuan pabean impor berupa Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dari TPB, yang pada saat pemasukan barang ke TPB telah mendapatkan persetujuan untuk menggunakan Tarif Preferensi; c. Impor barang untuk dipakai yang menggunakan pemberitahuan pabean impor berupa Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dari PLB, yang pada saat pemasukan barang ke PLB telah mendapatkan persetujuan untuk menggunakan Tarif Preferensi; atau d. Pengeluaran barang hasil produksi dari Kawasan Bebas ke TLDDP.

### **2.2.6 Insentif pajak**

Peraturan Pemerintah (PP) No. 46 Tahun 2017 pasal 1 ayat 3 mendefinisikan insentif sebagai upaya memberikan dorongan atau daya tarik secara moneter kepada setiap orang maupun pemerintah pusat dan juga pemerintah daerah untuk melakukan kegiatan yang berdampak positif pada cadangan sumber daya alam serta kualitas fungsi lingkungan hidup. Insentif pajak didefinisikan oleh Setiawan (2015:3) sebagai kemudahan yang diberikan kepada wajib pajak terhadap pajak yang dikenakan kepadanya.

Insentif pajak diberikan kepada wajib pajak sebagai stimulus untuk patuh membayar pajak, sedangkan insentif pemungutan diberikan kepada petugas pungut sebagai stimulus untuk meningkatkan kinerja (Yuda *et. al*, 2015:5). Pasal 16B ayat 1 UU 42 Tahun 2009 berbunyi pajak terhutang tidak dipungut sebagian/seluruhnya atau dibebaskan dari pengenaan pajak, baik untuk sementara maupun selamanya. Kemudahan pajak dalam pasal ini kemudian mengacu pada istilah fasilitas perpajakan maka bias diasumsikan bahwa istilah insentif dan fasilitas perpajakan mengacu pada makna yang sama.

Tujuan pemberian fasilitas perpajakan pada pasal 16B ayat 1 UU 42 Tahun 2009 adalah untuk mendukung keberhasilan sektor kegiatan ekonomi yang berprioritas tinggi dalam skala nasional, mendukung pertahanan nasional, mendorong perkembangan dunia usaha dan meningkatkan daya saing, dan memperlancar pembangunan nasional. Terdapat 4 jenis fasilitas PPN, yaitu fasilitas PPN berupa pengenaan tarif 0%, fasilitas PPN dalam bentuk tidak dikenakan pungutan PPN, fasilitas PPN berupa pembebasan PPN dan fasilitas PPN dalam bentuk tidak dipungut PPN.

Fasilitas PPN berupa pengenaan tarif 0% terdapat pada pasal 7 UU 42 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa penerapan tarif tersebut diterapkan atas ekspor Barang Kena Pajak Berwujud, ekspor Barang Kena Pajak Tidak Berwujud dan ekspor Jasa Kena Pajak. Daftar barang dan jasa yang memenuhi fasilitas PPN dalam bentuk tidak dikenakan pungutan PPN terdapat dalam pasal 4A ayat 2 dan 3.

Fasilitas PPN berupa pembebasan PPN dan fasilitas PPN dalam bentuk tidak dipungut PPN disebutkan dalam pasal yang sama yaitu pasal 16. Perbedaan dari kedua fasilitas tersebut terletak pada pasal 16 ayat 2 yang berbunyi pajak masukan yang telah dibayar untuk perolehan Barang Kena Pajak atau perolehan Jasa Kena Pajak yang atas penyerahannya tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai dapat dikreditkan. Pada pasal 16 ayat 3 berbunyi pajak masukan yang dibayarkan untuk perolehan Barang Kena Pajak atau perolehan Jasa Kena Pajak yang atas penyerahannya dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai tidak dapat dikreditkan.

### **2.2.7 Fungsi pemerintah**

Nourmanita (2016:34) menyebutkan bahwa terdapat 3 bagian dalam fungsi pemerintah yaitu fungsi alokasi, fungsi distribusi dan fungsi stabilitas. Fungsi

alokasi menyebutkan bahwa pemerintah menyediakan barang-barang publik yang ditujukan untuk mengalokasikan sumber daya yang ada untuk memenuhi kepentingan bersama. Pada fungsi distributif negara berperan dalam mengatur distribusi pendapatan dan kesejahteraan masyarakat yang salah satunya diwujudkan dalam bentuk pajak. Fungsi stabilisasi pemerintah menjaga stabilitas ekonomi melalui keseimbangan antara uang dan barang maupun jasa yang beredar.

Undang-Undang No. 17 tahun 2003 tentang keuangan Negara pada pasal 3 ayat 4 menyebutkan bahwa APBN/APBD memiliki fungsi perencanaan, otorisasi, pengawasan, distribusi, alokasi, dan stabilisasi. Fungsi-fungsi tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Fungsi perencanaan memiliki makna bahwa anggaran negara menjadi pedoman bagi manajemen untuk merencanakan kegiatan pada tahun yang bersangkutan.
2. Fungsi otorisasi bermakna anggaran negara menjadi dasar dalam melaksanakan belanja dan pendapatan pada tahun yang bersangkutan.
3. Fungsi pengawasan memiliki arti bahwa anggaran negara menjadi pedoman dalam menilai kegiatan penyelenggaraan pemerintahan negara sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
4. Fungsi distribusi memiliki makna kebijakan anggaran negara harus dapat memperhatikan rasa kepatutan dan juga keadilan.
5. Fungsi alokasi berarti bahwa anggaran negara harus dapat diarahkan untuk mengurangi pemborosan sumber daya dan pengangguran, serta meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam perekonomian.
6. Fungsi stabilisasi mengandung arti anggaran pemerintah menjadi alat untuk mengupayakan dan memelihara keseimbangan fundamental perekonomian.

### 2.3 Akuntansi lingkungan

Satriago memberikan definisi akuntansi lingkungan sebagai proses akuntansi untuk mengurangi efek negatif lingkungan dari praktik konvensional, perencanaan sistem informasi dan sistem pengawasan lingkungan dalam mendukung keputusan manajemen dan adanya sistem berkelanjutan (Utama, 2016:92). Akuntansi lingkungan adalah aktivitas jasa yang memiliki peranan untuk menyediakan informasi akuntansi yang dapat dipengaruhi oleh respon perusahaan terhadap masalah yang mengancam tempat kelangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lainnya (Ratulangi *et. al*, 2018:411).

Akuntansi Lingkungan digunakan untuk menilai biaya lingkungan penuh yang terkait dengan kegiatan produksi dan produk, proses, input berupa bahan baku, energi, air, dan output berupa produk polusi, limbah air, dan limbah tanah (Pratiwi, 2013:9-10). PP Nomor 46 Tahun 2017 memuat tentang pemberian disinsentif Pasal 1 ayat 4 mendefinisikan disinsentif sebagai pengenaan beban atau ancaman secara moneter atau non moneter kepada setiap orang maupun pemerintah pusat dan juga pemerintah daerah agar mengurangi kegiatan yang berdampak negatif untuk cadangan sumber daya alam serta kualitas fungsi lingkungan hidup.

Tujuan Instrumen ekonomi lingkungan hidup telah dijelaskan dalam pasal 2 yaitu: 1) Mengubah serta memperbaiki pola pikir dan perilaku pemangku kepentingan dalam pembangunan dan kegiatan ekonomi. 2) Mengupayakan pengelolaan pendanaan lingkungan hidup yang teratur, sistematis, terukur dan terstruktur. 3) Menjamin akuntabilitas dan juga penataan hukum dalam penyelenggaraan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup. 4) Membangun serta mendorong kepercayaan publik dan internasional pada pengelolaan pendanaan lingkungan hidup. Pada pasal 3 juga telah dijelaskan bahwa peraturan tersebut mencakup perencanaan pembangunan dan kegiatan ekonomi; pendanaan lingkungan hidup; dan insentif dan/atau disinsentif.

Upaya perlindungan lingkungan erat kaitannya dengan Asas pencemar membayar (*Polluter Pays Principle*). Asas pencemar membayar didefinisikan dalam Priyanta (2016:122-123) bahwa setiap penanggung jawab yang usaha dan/atau kegiatannya menimbulkan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup wajib menanggung biaya pemulihan lingkungan. Asas pencemar membayar mewajibkan para pencemar untuk memikul biaya-biaya yang diperlukan dalam rangka upaya-upaya yang diambil dalam oleh pejabat publik untuk menjaga agar kondisi lingkungan berada pada kondisi yang dapat diterima (Muhdar, 2009:71). Asas ini digunakan beberapa negara untuk memerangi masalah pencemaran lingkungan yang terjadi pada daerahnya.

### **2.3.1 Pajak Lingkungan**

Pajak lingkungan (*Green Tax*) adalah pajak yang berfungsi sebagai penunjang pembangunan sebuah negara/wilayah dan digunakan juga untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup sekitar sehingga terjadi keserasian antara perkembangan ekonomi dan pelestarian lingkungan (Pratiwi, 2014:444). Sasaran utama pajak lingkungan adalah untuk mencegah atau mengurangi degradasi dari lingkungan dan efek berbahaya yang dapat berakibat pada kesehatan manusia dan makhluk hidup lainnya (Angraeni, 2017:17).

Pajak lingkungan dapat dipergunakan sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan pemeliharaan lingkungan sekaligus untuk mencegah serta menanggulangi perusakan dan pencemaran terhadap lingkungan (Hasan dan Puspitasari, 2008:535). KPMG (Klynveld Peat Marwick Goerdeler) *International* telah menciptakan indeks pajak lingkungan untuk meningkatkan kesadaran akan pandangan pajak lingkungan di seluruh dunia dan mendorong perusahaan untuk mengeksplorasi peluang insentif pajak lingkungan dan mengurangi paparan mereka terhadap hukuman pajak lingkungan (KPMG, 2017). Berikut daftar indeks pajak lingkungan pada beberapa negara di Asia:

**Tabel 2.1**  
Indeks Pajak Lingkungan di beberapa Negara

Negara	CO2 Emission Rank (%YoY)	CO2 Emissions Per Capita Rank (Metric Tons)	CO2 Emission Global Rank	EPI Global Rank	CO2 emission per capita global rank
Indonesia	1 (-20.0%)	34 (1.9)	12 <sup>th</sup>	107 <sup>th</sup>	115 <sup>th</sup>
Jepang	27 (1.1%)	8 (9.8)	5 <sup>th</sup>	39 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>
Malaysia	37 (8.1%)	14 (8.0)	8 <sup>th</sup>	80 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>
Singapura	5 (-7.5%)	10 (9.4)	4 <sup>th</sup>	32 <sup>nd</sup>	18 <sup>th</sup>
Thailand	18 (-0.7%)	28 (4.5)	20 <sup>th</sup>	91 <sup>st</sup>	74 <sup>th</sup>
Vietnam	9 (-3.5%)	36 (1.7)	33 <sup>rd</sup>	131 <sup>st</sup>	125 <sup>th</sup>

Sumber: KPMG Green Tax Index 2017(data diolah, Agustus 2019)

Pajak lingkungan mulai dipertimbangkan untuk diterapkan di Indonesia sekitar tahun 2006 sebagai salah satu instrumen dalam mengendalikan *negative externalities* terhadap lingkungan (Hasan dan Puspitasari, 2008:534-535). Eksternalitas adalah dampak tindakan ekonomi seseorang atau satu pihak terhadap orang atau pihak lain tanpa disertai aliran kompensasi (Aziz, 2010; Kresna *et. al*, 2014:2).

Eksternalitas negatif muncul dari tindakan ekonomi seseorang yang bersifat negatif dan dapat merugikan pihak lain tanpa disertai aliran kompensasi kepada orang yang terdampak. Pencemaran lingkungan akibat emisi karbon merupakan salah satu contoh eksternalitas negatif. Pelaku pencemaran (*polluter*) seharusnya membayar kompensasi terhadap masyarakat yang terkena dampak pencemaran (Kresna *et. al*, 2014:2).

Beberapa mekanisme penerapan pajak lingkungan seperti pajak bahan bakar dari sumber daya alam tidak terbarukan yang diterapkan di Denmark, Norwegia, Jerman, Perancis, Italia, Inggris, dan Republik Ceko; pajak nitrogen (pupuk) di Swedia; pajak emisi karbon di Denmark, Finlandia, Republik Irlandia, Belanda, Norwegia, Slovenia, Swedia, Swiss, dan Inggris; serta penerapan pajak sampah plastik di Republik Irlandia (Kresna *et. al*, 2014:3). Beberapa mekanisme

penerapan pajak lingkungan seperti pajak bahan bakar dari sumber daya alam tidak terbarukan yang diterapkan di Denmark, Norwegia, Jerman, Perancis, Italia, Inggris, dan Republik Ceko; pajak nitrogen (pupuk) di Swedia; pajak emisi karbon di Denmark, Finlandia, Republik Irlandia, Belanda, Norwegia, Slovenia, Swedia, Swiss, dan Inggris; serta penerapan pajak sampah plastik di Republik Irlandia (Kresna *et. al*, 2014:3).

### **2.3.2 Pajak Karbon dan ETS (*Emissions Trading System*)**

Pajak karbon secara ekonomi signifikan untuk mengurangi emisi karbon, dimana emisi karbon disebabkan oleh produk bahan bakar fosil seperti bensin, avtur, dan gas perlu dikurangi konsumsi bahan bakar dan emisi CO<sub>2</sub>-nya (Zhou dalam Sitorus dan Pratysto, 2018:98-99). Pajak karbon prinsipnya adalah siapa yang melakukan emisi harus membayar (Hindarto, 2018:62). *Emission Trading System* (ETS) atau sistem *cap-and-trade* merupakan pasar karbon wajib yang dibentuk atas dasar adanya kebijakan pembatasan dan penurunan emisi gas rumah kaca (Hindarto, 2018:37).

Hindarto (2018:63) beberapa pajak karbon yang diimplementasikan di dunia seperti Inggris yang memulai pengimplementasiannya sejak tahun 2013 dengan mengenakan pajak sebesar 23 poundsterling untuk setiap ton CO<sub>2</sub> yang diemisikan oleh pembangkit listrik. Chile di tahun 2014 membuat undang-undang tentang pajak karbon yang telah diloloskan oleh parlemen sehingga sejak tahun 2015 Chile mulai melakukan pengimplementasian pajak karbon yang ditujukan untuk industri-industri besar.

Pajak karbon di Irlandia dimulai sejak tahun 2010 untuk rumah tangga dan transportasi dengan nilai 20 poundsterling per ton CO<sub>2</sub>. Di Australia pajak karbon diimplementasikan mulai tahun 2012 dengan nilai 23 dollar Australia untuk pembangkit listrik yang bukan transportasi, energi terbarukan, dan industri besar.

Denmark merupakan salah satu negara yang konsisten dalam mengembangkan pajak karbon. Sekitar 45% dari emisi nasional saat ini masuk ke dalam pajak karbon yang dimulai pada tahun 1992 sedangkan paket kebijakan energi hijau dimulai tahun 1994. Sektor yang tercakup di dalamnya adalah industri, rumah tangga, dan bangunan komersial yang memiliki nilai pajak sebesar 170 Krown Denmark per ton CO<sub>2</sub> (Hindarto, 2018:63).

Finlandia merupakan negara pertama yang melakukan pengimplementasian pajak karbon mulai tahun 1990. Pajak karbon ini sekarang diterapkan ke sistem transportasi dan penggunaan bahan bakar fosil yang lain. Pajak yang nilai awalnya hanya 1.12 euro per ton CO<sub>2</sub> sekarang sudah mencapai 60 euro untuk bahan bakar cair transportasi dan 35 euro untuk bahan bakar guna pemanasan. Jepang melakukan implementasi pajak karbon di tahun 2012 dengan objek pajaknya pengguna bahan bakar fosil. Sekarang pajak karbon telah diimplementasikan dan mencakup sekitar 70% dari total emisi nasional. Besaran nilai pajak berbeda untuk setiap jenis bahan bakar fosil, yaitu 1.080 untuk gas, 2.040 yen untuk BBM dan 700 yen untuk batubara. (Hindarto, 2018:63-64).

India memandang pajak karbon sebagai mekanisme yang efektif untuk pengurangan emisi gas rumah kaca dan sumber biaya pembangunan rendah karbon. India melakukan implementasi sejak 2010 dengan objek pajak adalah batubara. Mexico melakukan implementasi pajak karbon dari tahun 2014 dengan objek pajaknya pembelian dan impor yang berasal dari bahan bakar fosil. Norwegia telah memperkenalkan pajak karbon di tahun 1991 dan objek pajaknya merupakan pemakai BBM dan gas. (Hindarto, 2018:64).

#### **2.4 Pengertian *hybrid***

Kata hybrid dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berarti turunan yang dihasilkan dari perkawinan antara dua jenis yang berlainan. Kendaraan hybrid adalah kendaraan yang merupakan penggabungan antara dua jenis mesin

yaitu, mesin konvensional dan motor listrik yang menghasilkan kendaraan yang irit bahan bakar, rendah emisi gas buang dan nyaman karena minim getaran.

Kendaraan *Hybrid Electric Vehicle* (HEV) dengan mesin *hybrid* adalah kendaraan yang menggunakan dua atau lebih tenaga sebagai sumber penggerak (Hamada *et. al*, 2015:31). HEV merupakan suatu kendaraan dengan konsep ramah lingkungan dan hemat energi yang diharapkan menjadi salah satu alternatif menanggulangi efek rumah kaca dan krisis energi. Hal ini bisa terwujud karena gas buang pada kendaraan *hybrid* digunakan untuk mengisi energi pada motor listrik yang berguna untuk membantu mesin pada tenaga bawah.

Ketika kendaraan memulai untuk jalan atau menambah kecepatan maka akan membutuhkan tenaga yang lebih besar maka akan membutuhkan juga bahan bakar yang besar. Mesin konvensional yang dibantu oleh motor listrik yang sudah diisi tadi akan menghasilkan kendaraan yang lebih irit bahan bakar yang pembakarannya menyebabkan polusi udara.

Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013 pasal 3 ayat 1 bagian a dan b mengenakan 75% PPnBM dan 50% PPnBM pada kendaraan dengan teknologi *hybrid engine*. Pengenaan pajak pada kendaraan *hybrid* tergolong sangat tinggi diantara pajak kendaraan lainnya. PMK No. 33 Tahun 2017 kemudian menyamakan pengenaan PPnBM pada kendaraan *hybrid* dengan kendaraan konvensional lainnya sesuai dengan kategorinya.

## 2.5 Kepuasan Konsumen

Kepuasan Konsumen menurut Lovelock dan Wirtz (Tjiptono, 2016:74) adalah Kepuasan adalah suatu sikap yang diputuskan berdasarkan pengalaman yang didapatkan. Sangat dibutuhkan penelitian untuk membuktikan ada atau tidaknya harapan sebelumnya yang merupakan bagian terpenting dalam kepuasan. Kotler dan Keller mendefinisikan kepuasan konsumen dalam donni juni priansah

(2017:196) sebagai perasaan senang atau kecewa seseorang yang muncul setelah membandingkan antara kinerja (hasil) produk yang diperkirakan terhadap kinerja (atau hasil)n yang diharapkan. Jika kinerja dibawah harapan, konsumen tidak puas. Jika kinerja memenuhi harapan, konsumen puas. Jika kinerja melebihi harapan, konsumen amat puas/senang.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan konsumen dalam irawan (2009:130), yaitu:

1. Kualitas Produk

Konsumen akan puas dengan hasil evaluasinya jika produk yang digunakan berkualitas. Konsumen menuntut produk yang berkualitas pada setiap pengorbanan yang dilakukan untuk mencapai produk tersebut.

2. Emosional

Konsumen akan merasa bangga dan mendapatkan keyakinan bahwa orang lain akan kagum terhadap dia bila menggunakan produk dengan merek tertentu yang cenderung memiliki tingkat kepuasan yang lebih tinggi. Kepuasan yang diperoleh bukan karena kualitas produk tetapi nilai sosial atau harga diri yang membuat konsumen menjadi puas terhadap merek tertentu.

3. Harga

Produk yang mempunyai kualitas yang sama tetapi menentukan harga yang relatif murah akan memberikan nilai yang lebih tinggi kepada konsumennya. Elemen ini mempengaruhi konsumen dari segi biaya yang dikeluarkan, biasanya lebih mahal harga suatu produk atau jasa , maka konsumen atau konsumen memiliki nilai ekspektasi yang lebih tinggi.

4. Kemudahan

Pelanggan akan semakin puas apabila relatif mudah, nyaman dan efisien dalam mendapatkan produk atau pelayanan.

Indikator kepuasan konsumen menurut Hawkins dan Lonney dalam Tjiptono (2016:101) terdiri kesesuaian harapan, merupakan tingkat kesesuaian antara kinerja jasa yang diharapkan oleh konsumen dengan yang dirasakan oleh konsumen. Minat berkunjung kembali yang merupakan kesediaan konsumen untuk berkunjung kembali atau melakukan pemakaian ulang terhadap jasa terkait. Terakhir kesediaan merekomendasi merupakan kesediaan konsumen untuk merekomendasikan jasa yang telah dirasakan kepada teman atau keluarga.

## 2.6 Tinjauan Empirik

Tinjauan empirik merupakan hasil dari penelitian terdahulu yang berfungsi sebagai acuan dan pendukung untuk penelitian ini (Sujarweni, 2015:64). Penelitian oleh Setiawan (2015) tentang persepsi *dealer* mobil terhadap kebijakan insentif pajak mobil *hybrid*. Penelitian ini menyimpulkan bahwa CRZ sebagai salah satu mobil *hybrid* dari Honda lebih mahal dibandingkan dengan mobil lain karena pengenaan berbagai pajak. Harga mahal membuat kondisi penjualan CRZ menjadi penjualan yang paling buruk dibandingkan dengan penjualan mobil lainnya, meskipun CRZ adalah mobil *hybrid* yang ramah lingkungan dengan hemat bahan bakar.

Pemerintah harusnya memberikan insentif pajak secara penuh terhadap mobil *hybrid* seperti CRZ seperti halnya insentif pajak pada mobil LCGC. Bentuk insentif yang bisa diberikan pemerintah adalah seperti keringanan atau pembebasan bea masuk, pembebasan PPNBM, atau kombinasi diantara keduanya. Tujuannya adalah agar mendorong masyarakat untuk beralih dari mobil konvensional yang boros bahan bakar ke mobil ramah lingkungan yang hemat mengkonsumsi BBM.

Penelitian oleh Pratiwi (2014) tentang tinjauan dalam rencana pemberlakuan *green tax* atau *eco tax* di Indonesia untuk menghadapi *ASEAN Economic*

*Community* 2015. Hasil dari penelitian tersebut menyebutkan bahwa penetapan pajak lingkungan perlu dipertimbangkan dalam mencapai target ekonomi hijau. Industri dengan tingkat polusi tinggi perlu dikenakan pungutan wajib (*the polluter pays principle*) supaya sektor industri lebih peduli terhadap kualitas lingkungan. Penguasaan teknologi di bidang energi terbarukan juga masih rendah. Peran pemerintah dalam menciptakan prakondisi yang bersahabat bagi pencapaian pertumbuhan ekonomi hijau sangat diperlukan. Peran pemerintah juga sangat penting dalam memberikan insentif dan kemudahan berusaha dalam rangka mendukung upaya mitigasi emisi sekaligus ramah investasi untuk mencapai pertumbuhan ekonomi hijau.

Penelitian oleh Irianto *et. al* (2018) tentang *on quest of environmental tax implementation in Indonesia*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kerangka relokasi anggaran untuk pajak/biaya yang dipungut dari pajak lingkungan belum jelas. Sangat penting untuk menetapkan pajak lingkungan yang komprehensif dengan peta jalan terpadu yang mempertimbangkan dan mengakomodasi pajak lingkungan kuasi sebelumnya menjadi satu kebijakan pajak lingkungan satu paket dengan konsep peruntukan yang jelas dengan biaya pengumpulan yang efisien. Perlunya mendesain ulang sistem pajak lingkungan untuk meminimalkan konvergensi menjadi jumlah kuasi yang semakin meningkat dengan konsep alokasi khusus yang jelas. Sistem pajak lingkungan akan kurang enggan jika tidak menambah beban tinggi akan mengurangi biaya regulasi.

## **2.7 Kerangka Pemikiran**

Pajak lingkungan dapat menjadi solusi untuk meningkatkan pemeliharaan lingkungan sekaligus untuk mencegah serta menanggulangi perusakan dan pencemaran terhadap lingkungan (Hasan dan Puspitasari, 2008:535). Pajak

lingkungan merupakan salah satu instrumen dalam mengendalikan *negative externalities* terhadap lingkungan (Hasan dan Puspitasari, 2008:534-535). Eksternalitas adalah dampak tindakan ekonomi seseorang atau satu pihak terhadap orang atau pihak lain tanpa disertai aliran kompensasi (Aziz, 2010; Kresna *et. al*, 2014:2).

Eksternalitas negatif muncul dari tindakan ekonomi seseorang yang bersifat negatif dan dapat merugikan pihak lain tanpa disertai aliran kompensasi kepada orang yang terdampak. Pencemaran lingkungan akibat emisi karbon merupakan salah satu contoh eksternalitas negatif. Pelaku pencemaran (*polluter*) seharusnya membayar kompensasi terhadap masyarakat yang terkena dampak pencemaran (Kresna *et. al*, 2014:2).

Penerapan pajak lingkungan dapat membantu program pemerintah untuk mengatasi masalah pencemaran dan pengrusakan lingkungan. Penerapan pajak lingkungan pemerintah dapat memberikan disinsentif terhadap orang atau badan yang memberikan efek negatif terhadap lingkungan dan dapat memberikan insentif sebagai bentuk apresiasi pemerintah terhadap orang atau badan yang turut membantu menjaga lingkungan. Dalam penerapan pajak lingkungan ini pemerintah telah memulai programnya dengan mobil LCGC, yang diharapkan dapat menekan jumlah polusi akibat gas buang kendaraan. Program LCGC yang dibuat pemerintah malah membuat peningkatan jumlah kendaraan yang menyebabkan kemacetan. Hal ini secara tidak langsung membuat jam kerja mesin lebih panjang yang mengakibatkan gas buang kendaraan (emisi) lebih banyak.

Pemerintah sebaiknya melirik teknologi baru yang dapat membuat kendaraan yang rendah emisi serta irit bahan bakar salah satunya seperti teknologi *hybrid*. Kendaraan *Hybrid Electric Vehicle* (HEV) dengan mesin *hybrid* adalah kendaraan yang menggunakan dua atau lebih tenaga sebagai sumber penggerak dengan

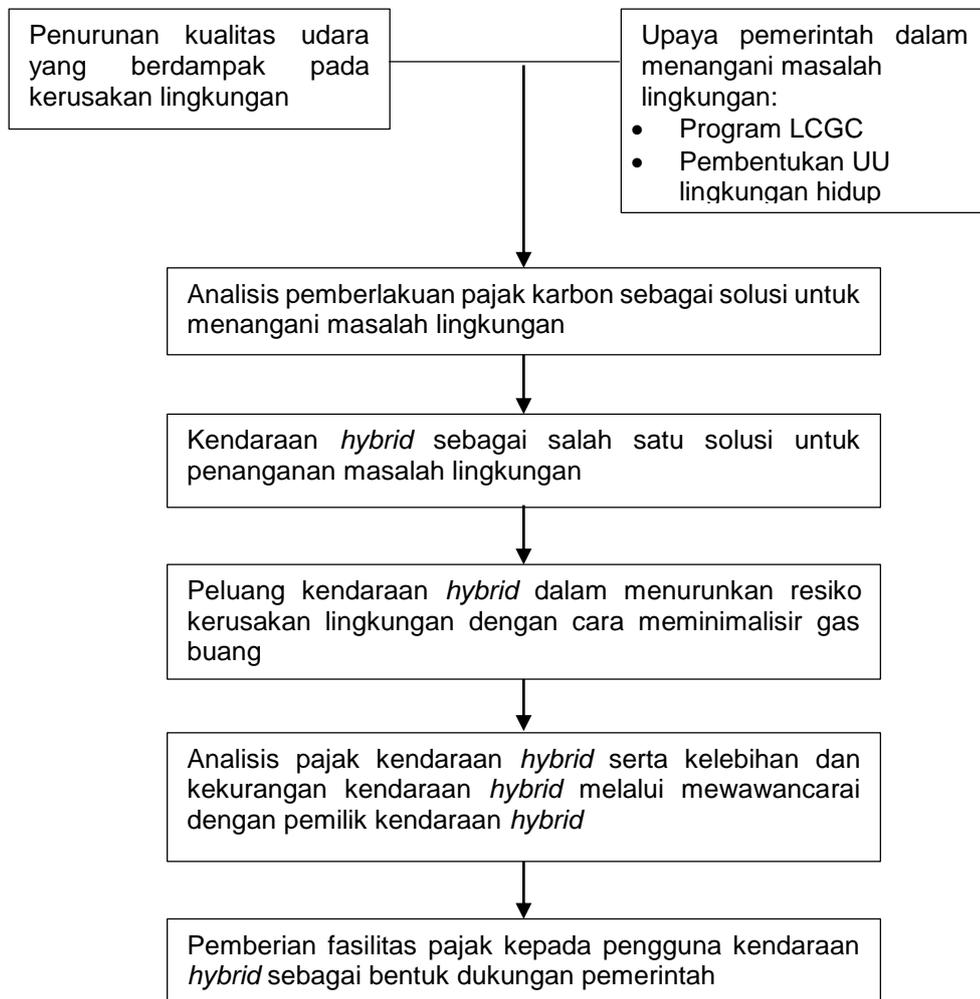
konsep ramah lingkungan dan hemat energi yang diharapkan menjadi salah satu alternatif menanggulangi efek rumah kaca dan krisis energi.

Pajak memiliki dua fungsi yaitu fungsi anggaran dan fungsi mengatur. Fungsi anggaran contohnya untuk orang-orang yang memiliki ekonomi menengah ke atas maka akan membeli barang-barang yang menengah ke atas pula, maka pemerintah memberikan pajak yang lebih kepada barang-barang menengah ke atas. Kendaraan *hybrid* dipandang oleh pemerintah sebagai kendaraan yang menengah ke atas karena memiliki harga yang lebih tinggi dari kendaraan konvensional. Fungsi pajak anggaran bisa tereduksi oleh fungsi pajak mengatur apabila barang yang dikenakan pajak dapat memberikan manfaat bagi sosial dan ekonomi masyarakat. Maka seharusnya kendaraan *hybrid* mendapatkan fungsi pajak mengatur karena kendaraan *hybrid* memiliki daya perusakan lingkungan yang lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan konvensional yang bermanfaat bagi lingkungan.

Pengenaan pajak pada kendaraan dengan teknologi *hybrid engine* terdapat pada Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013 pasal 3 ayat 1 bagian a dan b mengenakan 75% PPnBM dan 50% PPnBM. Pengenaan pajak pada kendaraan *hybrid* tergolong sangat tinggi diantara pajak kendaraan lainnya. PMK No. 33 Tahun 2017 kemudian menyamakan pengenaan PPnBM pada kendaraan *hybrid* dengan kendaraan konvensional lainnya sesuai dengan kategorinya. Revisi pengenaan pajak kendaraan *hybrid* pada PMK No. 33 Tahun 2017 masih wajar apabila diberikan insentif yang lebih dari mobil konvensional, karena kendaraan *hybrid* termasuk kendaraan ramah lingkungan dan hemat energi yang sangat berguna di masa yang akan datang.

Pemberian insentif pajak/fasilitas pajak pada kendaraan *hybrid* berpotensi meningkatkan penggunaan kendaraan *hybrid*. Hal ini karena konsumen melirik

hingga beralih dari kendaraan konvensional ke *hybrid*. Pemberlakuan khusus seperti keringanan pajak dan pengurangan pajak yang diterapkan di berbagai negara maju untuk kendaraan *hybrid* seharusnya dapat diadopsi ke dalam penerapan tarif pajak kendaraan *hybrid*, karena teknologi *hybrid* dapat membantu dalam penghematan penggunaan bahan bakar minyak (BBM) dan pengurangan emisi gas buang kendaraan. Berdasarkan uraian tersebut, maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran**