

PERBANDINGAN HUKUM PAJAK KENDARAAN SERTA KEPATUHAN WAJIB PAJAK DI MALAYSIA DAN INDONESIA

Elmo Septian Rasyid¹, Handar Subhandi Bakhtiar²

^{1,2}UPN Veteran Jakarta

elmoseptianrasyid@gmail.com¹, handar_subhandi@yahoo.com²

ABSTRACT; *This study aims to conduct a comparative analysis of the legal system related to motor vehicle tax and road traffic in Indonesia and Malaysia. The importance of the motor vehicle regulation system indirectly impacts state revenues and the culture of taxpayer compliance and traffic order. The research method used is normative juridical with a statutory approach and comparative law. This study shows that Malaysia applies simpler laws in tax collection with relatively cheaper costs and the application of technology in more modern traffic supervision, while Indonesia has a vehicle tax rate that tends to be more expensive and is still in transition to the application of technology related to road traffic supervision.*

Keywords: *Vehicle Tax Law, Traffic Law, Comparative Law.*

ABSTRAK; Penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis perbandingan terkait sistem hukum terkait pajak kendaraan bermotor dan lalu lintas jalan di Indonesia dengan Malaysia. Pentingnya sistem regulasi kendaraan bermotor secara tidak langsung berdampak pada penerimaan negara serta budaya ketaatan wajib pajak dan ketertiban berlalu lintas. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan serta perbandingan hukum. Dalam penelitian ini menunjukkan bahwa Malaysia menerapkan hukum yang lebih sederhana dalam pemungutan pajak dengan biaya yang relatif lebih murah serta penerapan teknologi dalam pengawasan lalu lintas yang lebih modern, sedangkan Indonesia memiliki tarif pajak kendaraan yang cenderung lebih mahal dan masih dalam transisi terhadap penerapan teknologi terkait pengawasan lalu lintas jalan.

Kata Kunci: Hukum Pajak Kendaraan, Hukum Lalu Lintas, Perbandingan Hukum.

PENDAHULUAN

Pajak merupakan salah satu sumber utama bagi penerimaan negara, karena pajak memberikan peran yang sangat penting yaitu meningkatkan pendapatan negara yang bisa digunakan untuk pembangunan dan penunjang kesejahteraan masyarakat, dengan pajak, negara bisa menyalurkan ke berbagai pembangunan baik di daerah maupun nasional. Pajak merupakan kontribusi wajib pajak yang tertuang oleh orang pribadi atau badan yang sifatnya memaksa

berdasarkan peraturan perundang-undangan, dengan tidak mendapatkan balas jasa secara langsung, tetapi digunakan untuk membiayai keperluan negara yang nantinya akan berefek terhadap peningkatan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat itu sendiri.¹ Menurut Rachmat Soemitro, pajak merupakan iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan perundang-undangan yang bersifat paksaan dengan tiada mendapat balas jasa yang tidak langsung dapat ditunjukkan dan dipergunakan untuk membiaya pengeluaran umum negara²

Diantara pajak yang berlaku di Indonesia, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) menjadi salah satu pajak yang sering menjadi sorotan masyarakat, dikarenakan hampir semua masyarakat Indonesia memiliki kendaraan bermotor. Selain itu, pajak kendaraan bermotor juga merupakan salah satu sumber pendapatan penting bagi negara dan daerah.³ Undang – Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah menyatakan bahwa Pajak Kendaraan Bermotor merupakan pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Asia Tenggara, khususnya di Indonesia dan Malaysia telah menimbulkan tantangan dalam pengaturan pajak kendaraan serta penegakan hukum lalu lintas. Data dari *International Organization of Motor Vehicle Manufactiroes (OICA)* menunjukkan bahwa pada rentan tahun 2015 – 2020 malaysia menduduki peringkat kedua dalam hal jumlah kepemilikan kendaraan pribadi sedangkan indonesia berada di peringkat ke dua belas⁴. Meski begitu, kedua negara sama sama memiliki permasalahan serupa seperti kemacetan, polusi udara, dan kecelakaan lalu lintas, tetapi kedua negara memiliki sistem hukum dan kebijakan transportasi yang berbeda, dalam hal ini khususnya terkait pengelolaan pajak kendaraan bermotor.

Di Malaysia, sistem perpajakan kendaraan bermotor lebih terpusat atau terintegrasi dengan pendekatan teknologi dalam pengawasan lalu lintas dengan perbedaan dalam penghitungan atau pengumpulan pajak. Sedangkan di Indonesia, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan bagian dari pajak daerah yang wewenangnya diatur oleh pemerintah provinsi, hal ini tertuang dalam UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Pasal 2 mengenai Jenis Pajak yang menyebutkan bahwa jenis pajak provinsi salah

¹ Undang – Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

² Tony Marsyahrul, 2014, *Pengantar Perpajakan*, Grasindo, Jakarta, hlm.2

³ Ida Bagus Agung Daparhita, Tini Rusmini Gorda, “Efektivitas Pemberlakuan Tarif Progresif Bagi Pajak Kendaraan Bermotor Guna Meningkatkan Penerimaan Pajak”, *Jurnal Analisis Hukum, Volume 1, No.1*, 2018

⁴ *International Organization of Motor Vehicle Manufacturies (OICA)*, *Visual Graphic*.

satunya terdiri atas Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini mendakan bahwa Pajak Kendaraan Bermotor termasuk ke dalam pemasukan daerah atau Pajak Daerah. Lebih lanjut Pasal 1 angka 10 menyatakan bahwa Pajak Daerah, adalah kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.⁵

Kebijakan PKB di Indonesia ditetapkan oleh pemerintah daerah dan bisa berbeda antar provinsi. Untuk kendaraan pertama tarif pajaknya bisa mencapai 1,2% dari Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB), sementara untuk kepemilikan kendaraan kedua dan seterusnya bisa mencapai 6%, begitu pula dengan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) yang tarifnya bisa bervariasi dengan batas maksimal hingga 12%.⁶ Selain itu, para pemilik kendaraan bermotor juga dikenai biaya tambahan berupa Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) sebesar 35.000 dan administrasi Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Sedangkan di Malaysia, kebijakan tarif Pajak Kendaraan Bermotornya ditetapkan berdasarkan kapasitas mesin kendaraan. Kendaraan dengan kapasitas mesin hingga 1.600cc dikenai pajak sekitar RM20 hingga RM90 (Rp33.000 hingga Rp300.000), jika kendaraan memiliki kapasitas mesin diatas 1.600cc maka tarif pajaknya meningkat secara progresif. Sehingga bisa dikatakan bahwa Pajak Kendaraan di Malaysia lebih bernilai fungsional karena hanya berdasarkan kapasitas mesin bukan nilai jual, berbeda dengan di Indonesia yang menjasi sumber pendapatan asli daerah.⁷

Sistem administrasi pajak di Indonesia lebih menekankan kepada sistem *self-assesment*, yaitu dimana wajib pajak menghitung sendiri dan melaporkannya kepada instansi terkait, sedangkan di Malaysia sistem administrasinya sudah menggunakan *assessment* resmi, dimana terdapat otoritas pajak resmi yang menentukan jumlah pajak kendaraan yang harus dibayar oleh wajib pajak. Dengan adanya perbedaan ini, maka dapat berpengaruh terhadap tingkat kepatuhan wajib pajak untuk membayar pajak serta efisisensi terkait pengumpulan pajak baik di Indonesia maupun Malaysia.

⁵ *Op.cit*

⁶ Redaksi Jakartamu, "Ketimpangan Tarif Pajak Kendaraan antara Malaysia dan Indonesia: Sebuah Tinjauan Kritis", https://www.jakartamu.com/ketimpangan-tarif-pajak-kendaraan-antara-malaysia-dan-indonesia-sebuah-tinjauan-kritis-12265?utm_, diakses pada 30/05/2025.

⁷ Fin, "Pajak Kendaraan di Indonesia vs Malaysia: Mengapa Beda Selangit?", https://lifestyle.fin.co.id/2025/04/28/pajak-kendaraan-di-indonesia-vs-malaysia-mengapa-beda-selangit?utm_, diakses pada 30/05/2025

Rumusan Masalah

Dengan latar belakang perbandingan hukum terkait pajak kendaraan dan lalu lintas jalan antara Malaysia dan Indonesia, maka penulis membuat rumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana perbedaan sistem hukum yang pajak kendaraan bermotor antara Malaysia dan Indonesia?
2. Bagaimana ketaatan wajib pajak terhadap pembayaran pajak kendaraan di Malaysia dan Indonesia?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis yuridis normatif dengan metode perbandingan hukum, yaitu dengan menganalisis peraturan di kedua negara, serta literasi hukum yang relevan terkait dengan pajak kendaraan dan hukum lalu lintas di Malaysia dan Indonesia

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dan Peraturan Turunan nya.

Menurut Undang – Undang No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Pajak Daerah dibagi menjadi dua jenis, yaitu pajak provinsi dan pajak kabupaten/kota. Pajak Provinsi mencakup Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan (BBNKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), Pajak Air Permukaan, serta Pajak Rokok. Sementara itu, Pajak Kabupaten/Kota mencakup Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Hiburan, dan Pajak Reklame sesuai dengan Pasal 2 ayat (3). Secara khusus, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) diatur dalam Pasal 1 ayat (12) dan Pasal 4 hingga Pasal 9, yang menjelaskan tentang siapa yang dikenai pajak (subjek pajak), kendaraan yang dikenai pajak (objek pajak), nilai jual kendaraan, serta besaran tarif pajaknya⁸. Selain itu, Peraturan Daerah tentang retribusi daerah mengatur mengenai ketentuan nama retribusi, objek dan subjek, penggolongan, struktur dan besarnya tarif, wilayah pemungutan, serta sanksi administratif.

Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah disahkan untuk memberikan dasar hukum yang jelas dalam pengelolaan pajak dan retribusi daerah. Undang – Undang ini bertujuan untuk peningkatan kemandirian fiskal dan memperkuat

⁸ *Op.cit*

otonomi daerah mengenai keuangan dengan memberikan kewenangan yang lebih besar kepada daerah untuk mengelola sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) sehingga dapat membantu daerah menjadi lebih mandiri dalam mengelola pembangunan serta operasional layanan publik.⁹

Terkait hal ini, pemerintah daerah menetapkan beberapa peraturan terkait implemantasi UU No.28 Tahun 2009, diantaranya:¹⁰

- Peraturan Pemerintah Nomor 91 Tahun 2010 tentang Jenis Pajak Daerah yang dipungut berdasarkan penetapan kepala daerah atau dibayar sendiri oleh wajib pajak.
- Peraturan Pemerintah Nomor 97 Tahun 2012 tentang retribusi pengendalian lalu lintas dan retribusi perpanjangan izin mempekerjakan tenaga kerja asing.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 17/PMK.07/2016 tentang pencabutan atas peraturan Menteri Keuangan Nomor 11/PMK.07/2010 tentang tata cara pengenaan sanksi terhadap pelanggaran ketentuan di bidang pajak daerah dan retribusi daerah.

Selain mengatur tentang Pajak Kendaraan Bermotor, UU No.28 Tahun 2009 juga mengatur mengenai dasar hukum bagi pemerintah daerah untuk menetapkan retribusi yang berkaitan dengan lalu lintas, seperti retribusi parkir dan retribusi pengendalian lalu lintas. Retribusi yang diterima oleh pemerintah daerah nantinya digunakan untuk mendanai kegiatan yang berkaitan dengan penyelenggaraan lalu lintas.¹¹

B. Undang – Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional dan integrasi antarwilayah yang secara langsung berkaitan dengan upaya mewujudkan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan dalam Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Sebagai bagian integral dari sistem transportasi nasional, sektor ini perlu dikembangkan baik dari segi potensi maupun perannya guna menciptakan sistem lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Penguatan sektor Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak hanya penting dalam konteks penataan transportasi, tetapi

⁹ Muhammad Idris, “Ini UU Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Terbaru dan Penjelasannya”, https://money.kompas.com/read/2024/09/14/140851126/ini-uu-pajak-daerah-dan-retribusi-daerah-terbaru-dan-penjelasannya?utm_, diakses pada 06/05/2025

¹⁰ https://www.peraturan.go.id/id/uu-no-28-tahun-2009?utm_, diakses pada 06/05/2025

¹¹ *Loc.cit*

juga berkontribusi signifikan terhadap pembangunan ekonomi nasional dan pengembangan wilayah secara berkelanjutan.¹²

Dalam hal penguatan sektor lalu lintas dan angkutan jalan, pemerintah Indonesia membuat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai regulasi utama yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia dengan tujuan untuk mewujudkan sistem transportasi darat yang aman, tertib, lancar, dan berkeselamatan, serta mendukung pembangunan ekonomi dan integrasi nasional. Undang-undang ini mencakup banyak aspek, mulai dari hak dan kewajiban pengguna jalan, kualifikasi pengemudi, kelayakan teknis kendaraan, hingga tanggung jawab pemerintah dalam penyelenggaraan transportasi jalan. Implementasi dari UU No.22 Tahun 2009 ini menunjukkan hasil yang signifikan dalam menekan tingkat kecelakaan lalu lintas.¹³

Efektivitas implementasi UU No. 22 Tahun 2009 telah menunjukkan hasil yang signifikan dalam menekan tingkat kecelakaan lalu lintas, meskipun masih terdapat beberapa tantangan dalam pengimplementasiannya seperti sumber daya manusia (sdm) yang belum mendapatkan pendidikan terkait lalu lintas dan transportasi, fasilitas yang memadai, kesadaran masyarakat itu sendiri, hingga pelanggaran terhadap hak pejalan kaki. Selain itu, munculnya transportasi online juga menjadi tantangan baru karena adanya kekosongan hukum dalam hal mengatur regulasi terkait transportasi online.¹⁴

Meskipun UU No.22 Tahun 2009 telah memberikan kontribusi positif dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan, tetapi perlu adanya evaluasi dan penyesuaian terus menerus terhadap implementasinya agar dapat mengatasi tantangan dan memastikan tercapainya tujuan keselamatan dan ketertiban berlalu lintas.

C. Road Transport Act 1987

Road Transport Act 1987 atau Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) merupakan undang-undang yang mengatur semua aspek terkait penggunaan kendaraan bermotor di Malaysia. Akta ini disusun untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, tertib, serta efisien sebagai dasar hukum yang mengatur tentang kendaraan, pengemudi, dan pelanggaran

¹² Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹³ Resti Dwi Ramasari, "Efektivitas Pelaksanaan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam menekan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas", *Jurnal Keadilan Progresif, E – Journal Universitas Bung Hatta*, Vol 6, No.2, 2015

¹⁴ Saham Lamganda, dkk. "Kekosongan Hukum Pengaturan Transportasi Online Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan", *Jurnal Multi Disiplin Dehasen (Mude)* Vol. 2, 2023

lalu lintas. Keberadaan akta ini menjadi acuan dalam menegakkan aturan lalu lintas, meski dalam implementasinya masih menghadapi tantangan, utamanya dalam hal kepatuhan masyarakat serta penegakan yang konsisten oleh pihak berwenang.¹⁵

Akta 333 ditetapkan oleh Parlemen Malaysia pada 10 Juli 1987 dan mulai diberlakukan pada 24 September 1987, tujuan dari disahkannya akta ini ialah untuk memastikan keselamatan, keteraturan, serta efisiensi dalam sistem transportasi darat negara Malaysia. Akta ini juga merupakan dasar hukum bagi Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) dalam menjalankan tanggung jawab terkait registrasi kendaraan dan pengawasan dan penegakan hukum di jalan raya. Setiap kendaraan bermotor wajib didaftarkan secara resmi di JPJ sebelum digunakan di jalanan. Proses pendaftaran mencakup pemberian nomor registrasi, pemeriksaan teknis kendaraan, serta penerbitan dokumen resmi yang berisi pernyataan bahwa kendaraan tersebut memenuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ditetapkan. Undang-undang ini juga mewajibkan pemilik kendaraan untuk memiliki asuransi pihak ketiga yang sah untuk memberikan perlindungan kepada pemilik kendaraan yang mungkin menjadi korban dalam kecelakaan lalu lintas.

Kepemilikan lesen memandu (SIM) yang sah dan sesuai dengan kategori kendaraan yang dikemudikan juga diatur dalam Akta 333. Proses untuk memperoleh nya melibatkan ujian teori dan praktik dan pemeriksaan kesehatan tertentu untuk memastikan pengemudi memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai dalam mengoperasikan kendaraan. Seiring dengan perkembangan zaman, Akta 333 ini juga telah mengalami pembaruan untuk mencakup regulasi mengenai kendaraan listrik serta penggunaan plat nomor digital. Pembaruan ini bertujuan untuk mengakomodasi inovasi dalam industri otomotif dan memastikan bahwa sistem hukum tetap relevan. Selain itu, Akta 333 juga mewajibkan para pemilik kendaraan untuk melakukan pemeriksaan kendaraan secara rutin melalui Pusat Pemeriksaan Kendaraan Berkomputer (PUSPAKOM) atau lembaga teknis lainnya untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi layak jalan serta tidak menimbulkan bahaya di jalan raya.

Akta 333 ini juga mengatur mengenai perilaku berkendara yang baik dan benar, seperti berkendara dengan batas kecepatan yang sudah ditentukan, tidak diperbolehkan mengemudi dalam pengaruh alkohol maupun narkoba, wajib mengenakan sabuk pengaman, dan juga kewajiban mematuhi aturan lalu lintas. Pelanggaran terhadap ketentuan dalam Akta 333 dapat

¹⁵ Ab. Latif Mohamad, dkk. "Undang-undang jalanraya di Malaysia: sejauh manakah keberkesanannya terhadap pengguna jalan raya di Melaka" *UiTM, Institutional Repository*, 2022.

dikenakan sanksi administratif maupun pidana seperti denda, penjara, pencabutana lesen memandu, atau penyitaan kendaraan. Sanksi ini bersifat progresif, artinya pelanggaran yang lebih berat atau berulang akan mendapat hukuman yang lebih tegas, guna menciptakan efek jera dan meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas.

Secara keseluruhan Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) merupakan instrument hukum yang komprehensif dan adaptif yang tidak hanya mengatur tentang aspek administrative dan teknis terkait kendaraan dan pengemudi, tetapi juga mencakup aspek penegakan hukum dan respons terhadap perkembangan teknologi. Melalui akta ini, pemerintah Malaysia berupaya untuk menciptakan transportasi darat yang aman, efisien, dan berkelanjutan, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat melalui pengurangan kecelakaan dan peningkatan keselamatan di jalan raya.

D. Pajak Kendaraan dan Bea Balik Nama

Road Transport Act 1987 Malaysia juga mengatur bagi setiap pengendara bermotor di jalan raya memiliki Road Tax atau License yang diterbitkan oleh Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ). Pajak yang dikenakan berdasarkan jenis dan kapasitas mesinnya, dibayar setiap tahun dan dapat diperpanjang melalui kantor JPJ atau agen yang ditunjuk. Misalnya, untuk mobil dengan kapasitas mesin 1.600cc, tarif pajaknya hanya sekitar RM20 atau jika dirupiahkan sekitar Rp78.000. namun, tarif ini meningkat secara progresif seiring dengan peningkatan kapasitas mesinnya. Selain itu, setiap wilayah di Malaysia memiliki tarif pajak yang berbeda, seperti di Semenanjung Malaysia, tarif pajak untuk mobil dengan kapasitas mesin di atas 3.000cc bisa mencapai RM2.130, sedangkan di Sabah dan Sarawak tarifnya cenderung lebih murah yaitu RM1.025. Sedangkan untuk sepeda motor, tarif pajak di Semenanjung Malaysia berkisar antara RM2 hingga RM350, sedangkan di Sabah dan Sarawak antara RM2 hingga RM42. Untuk plat kendaraan bermotor di Malaysia berlaku seumur hidup dan tidak ada perpanjangan setiap lima tahun sekali.¹⁶ Selain itu, *Road Transport Act 1987* juga mengatur proses balik nama kendaraan yang sederhana, efisien, dan ekonomis. Biaya administrasi yang dikenakan untuk proses ini hanya sekitar RM2 (Rp7.8000).

Sementara di Indonesia, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur mengenai Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). Pasal 6 ayat (5) menyatakan bahwa tarif pajak kendaraan bermotor ditetapkan dengan Peraturan Daerah. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dihitung

¹⁶ Road Transport Act 1987 Law of Malaysia

berdasarkan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) ditambah dengan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ).¹⁷ Misalnya, untuk sepeda motor dengan NJKB Rp10 juta, tarif pajaknya ialah $2\% \times \text{Rp}10 \text{ juta} = \text{Rp}200.000$, kemudian ditambah dengan SWDKLLJ sebesar 35.000 sehingga totalnya menjadi Rp235.000. Indonesia juga menerapkan sistem pajak progresif untuk kendaraan kedua dan seterusnya, dengan tarif meningkat seiring dengan jumlah kendaraan yang dimiliki. Contohnya, untuk kendaraan kedua, tarif pajaknya menjadi 2,5% dari NJKB, dan seterusnya hingga kendaraan ke-17.¹⁸ Selain itu, untuk proses balik nama kendaraan di Indonesia memerlukan beberapa dokumen legal seperti Kartu Tanda Penduduk (KTP) asli dan fotokopi pemilik baru, Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) asli dan fotokopi, Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) asli dan fotokopi, bukti jual kendaraan, bukti cek fisik kendaraan, serta Surat Keterangan Fiskal Antar Daerah. Untuk biaya yang dikeluarkan sekitar 445.000 mencakup biaya administrasi, penerbitan STNK, BPKB, dan TNKB baru, serta SWDKLLJ. PKB yang terutang dihitung dengan tarif yang dikalikan dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (9). Pemungutan pajak dilakukan bersamaan dengan penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) Bermotor dan dilakukan setiap tahun.¹⁹

Sedangkan untuk proses balik nama kendaraan, menurut Road Transport Act 1987 Seksyen 13(1), jika terjadi perubahan kepemilikan kendaraan bermotor, pemilik terdaftar wajib memberitahukan Direktur JPJ dalam waktu tujuh hari setelah transaksi. Jika terdapat kegagalan untuk melakukan laporan maka dapat dikenakan denda tidak lebih dari RM1.000 atau penjara tidak lebih dari tiga bulan, atau bahkan keduanya. Pemilik baru wajib untuk mendaftarkan kendaraan tersebut dalam waktu tujuh hari setelah perubahan kepemilikan. Di Indonesia, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 9 ayat (1) menyebutkan bahwa objek pajak bea balik nama kendaraan bermotor adalah penyerahan kepemilikan kendaraan bermotor. Termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor adalah kendaraan beroda beserta gandengannya yang dioperasikan di semua jenis jalan darat dan kendaraan bermotor yang dioperasikan di air dengan ukuran isi kotor GT 5 sampai dengan GT 7. Terkecuali kereta api, kendaraan yang digunakan untuk keperluan pertahanan dan keamanan negara, kendaraan yang

¹⁷ Kiki Luqman, “Berlaku Mulai 5 Januari 2025, Begini Cara Menghitung Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)”, <https://www.kompas.tv/nasional/559642/berlaku-mulai-5-januari-2025-begini-cara-menghitung-pajak-kendaraan-bermotor-pkb?utm>, diakses pada 07/05/2025

¹⁸ *Op.cit*

¹⁹ Kementerian Keuangan Republik Indonesia

dimiliki dan/atau dikuasai kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing dengan asas timbal balik, dan lembaga-lembaga internasional yang memperoleh fasilitas pembebasan pajak dari pemerintah.²⁰

E. Perbandingan Road Transport Act 1987 Malaysia dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Indonesia

Road Transport Act 1987 Malaysia dan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Indonesia merupakan dua instrumen hukum utama yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan di negara masing-masing dengan tujuan menciptakan keteraturan, keselamatan, serta efiseiensi dalam penyelenggaraan transportasi jalan. Road Transport Act 1987 dicanangkan sebagai kerangka hukum menyeluruh mencakup perizinan kendaraan bermotor, registrasi kendaraan, tata cara mengemudi, serta penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Dalam undang – undang ini, Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) diberikan wewenang untuk menjalankan pengawasan serta penegakan aturan lalu lintas. Salah satu ciri khas dari aturan ini yaitu penekanan pada aspek administrasi dan penalti terhadap pelanggaran, termasuk ketentuan tentang pengujian kendaraan, serta hukuman bagi pengemudi yang lalai atau membahayakan. namun, meskipun hukuman yang ditetapkan dalam undang – undang ini cukup berat, pada kenyataannya seringkali tidak maksimal dalam implementasinya karena pengadilan enggan menjatuhkan hukuman maksimal yang telah ditetapkan.²¹

Sementara itu, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak hanya mengatur teknis dan administratif kendaraan serta pengemudi, melainkan juga menekankan pada aspek manajemen lalu lintas. UU ini mengatur penyelenggaraan transportasi jalan, hak dan kewajiban pengguna jalan, serta pengelolaan infrastruktur jalan, hal ini menjadikan pendekatan yang lebih luas termasuk aspek keselamatan lalu lintas sebagai bagian dari tanggung jawab bersama antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta. Undang -Undang ini juga memperkenalkan konsep Sistem Manajemen Keselamatan Jalan dan menekankan pentingnya pendidikan serta kampanye keselamatan lalu linta, meskipun bahwa efektivitas UU ini dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas, khususnya di kalangan remaja masih tergolong rendah, hal ini diakibatkan kurangnya kesadaran hukum bagi para pengendara, termasuk masih seringnya

²⁰ Op.cit

²¹ Op.cit

menggunakan ponsel saat berkendara, serta tidak adanya kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).²²

Dari segi struktur kelembagaan, Malaysia lebih terpusat pada lembaga-lembaga seperti JPJ dan Polis Diraja Malaysia (PDRM) dalam penegakan hukum, sedangkan di Indonesia mengandalkan koordinasi antara Kepolisian, Dinas Perhubungan, serta Kementerian terkait. Hal ini menunjukkan pendekatan yang lebih terdesentralisasi di Indonesia sesuai dengan sistem otonomi daerah yang berlaku. Namun dalam pelaksanaannya di Indonesia seringkali terkendala oleh rendahnya tingkat kepatuhan masyarakat untuk bayar pajak.²³

F. Ketaatan Pembayaran Pajak

Tingkat ketaatan warga Malaysia dalam membayar pajak kendaraan bermotor terbilang cukup tinggi. Hal ini dikarenakan sistem pemerintahan yang stabil, penegakan hukum yang tegas, dan sistem perpajakan berbasis teknologi informasi. Strategi yang digunakan ialah berbasis layanan dan kemudahan akses, sehingga hal itu meningkatkan perilaku kepatuhan wajib pajak terhadap kewajiban pajak kendaraan bermotor.²⁴ Malaysia memiliki sistem administrasi pajak kendaraan yang mempermudah akses dan mempercepat transaksi warga dalam membayar pajak kendaraan, yaitu melalui platform digital seperti MyEG dan JPJ eBid sehingga mengurangi hambatan terkait administratif yang dapat mengganggu kepatuhan wajib pajak.²⁵

Dalam hal penegakan sanksi dan hukum, Pemerintah Malaysia menerapkan sistem penalty yang tegas terhadap keterlambatan atau para penghindar pembayaran pajak kendaraan, sehingga menimbulkan efek jera serta meningkatkan kesadaran hukum masyarakatnya. Selain itu, sistem monitoring secara otomatis melalui kamera lalu lintas yang berbasis data kendaraan juga diterapkan dalam upaya untuk menegakkan kepatuhan wajib pajak. Rendahnya biaya

²² Silalahi, Pricilia, "Efektivitas Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kalangan Remaja", *Comprehensive Law Journal*, hlm. 1 – 14.

²³ Opcit.

²⁴ Abu Hassan, dkk. "Does Compliance Strategy Increase Compliance? Evidence From Malaysia". *Asian Journal of Accounting and Governance*, 2015, hlm. 1-14.

²⁵ Tee, L.S., & Bidin, Z. "Sales Tax Compliance and it's Determinants in Malaysia". *Advanced International Journal of Banking, Accounting and Finance*, 2020. Hlm. 1-11

pajak di Malaysia membuat para wajib pajak tidak merasa keberatan dalam menjalankan kewajibannya.²⁶

Sedangkan di Indonesia, tingkat kepatuhan wajib pajak nya masih terbilang rendah, hal ini dikarenakan biaya yang relatif lebih tinggi, pelayanan yang sering mendapat kesan negatif, serta waktu yang diperlukan untuk datang ke kantor samsat. Dengan adanya terobosan baru dalam peningkatan pelayanan wajib pajak, pemerintah meluncurkan sistem layanan berbasis digital yaitu *E – Samsat* untuk mempermudah masyarakat dalam melakukan pembayaran pajak secara daring melalui gawai (*gadget*) masing masing, bahkan di wilayah DKI Jakarta, sudah terdapat aplikasi untuk pembayaran pajak secara daring yaitu aplikasi Signal. Selain itu penerapan sanksi perpajakan juga dapat meningkatkan kepatuhan para wajib pajak untuk tidak pernah telat dalam pembayaran pajak kendaraan bermotor.

KESIMPULAN DAN SARAN

Perbandingan antara Road Transport Act 1987 di Malaysia dengan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia menunjukkan adanya perbedaan mendasar dalam hal pengaturan administrasi pembayaran pajak kendaraan bermotor. Sistem perpajakan kendaraan di Malaysia bersifat lebih tersentralisasi dengan kebijakan dan tarif pajak yang ditentukan oleh pemerintah pusat secara seragam dan berlaku merata di seluruh wilayah negara bagian. Sedangkan di Indonesia dengan pendekatan desentralisasi fiskal dimana pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk menetapkan besaran pajak kendaraan sesuai dengan kondisi dan kapasitas fiskal wilayah masing-masing.

Perbedaan ini berdampak secara tidak langsung terhadap kepatuhan wajib pajak. Dengan penerapan tarif pajak yang konsisten dan berbasis pada regulasi nasional di Malaysia sehingga mendorong masyarakatnya untuk lebih patuh dan taat dalam memenuhi kewajiban pajaknya. Sementara di Indonesia dengan keberagaman tarif pajak yang ditentukan berdasarkan kemampuan keuangan daerah nya dapat menimbulkan ketimpangan antarwilayah serta memicu persepsi ketidakadilan di kalangan masyarakat, hal ini bisa berdampak negative terhadap tingkat kepatuhan wajib pajak khususnya dalam konteks pajak kendaraan bermotor

²⁶ Singh, T.L., & Yusof, N. A., “A Comparative Study on the Burden of Tax Compliance Costs Amongst GST Registered Companies in Malaysia and Abroad.” *Journal of Science, Technology and Innovation Policy*, 2021, hlm. 21-27

DAFTAR PUSTAKA

Undang - Undang

Undang – Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Road Transport Act 1987 Law of Malaysia

Tony Marsyahrul, 2014, *Pengantar Perpajakan*, Jakarta, Grasindo.

Ida Bagus Agung Daparhita, Tini Rusmini Gorda, “Efektivitas Pemberlakuan Tarif Progresif Bagi Pajak Kendaraan Bermotor Guna Meningkatkan Penerimaan Pajak”, *Jurnal Analisis Hukum, Volume 1, No.1*, 2018

Resti Dwi Ramasari, “Efektivitas Pelaksanaan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam menekan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas”, *Jurnal Keadilan Progresif, E – Journal Universitas Bung Hatta, Vol 6, No.2*, 2015

Saham Lamganda, dkk. “Kekosongan Hukum Pengaturan Transportasi Online Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan”, *Jurnal Multi Disiplin Dehasen (Mude) Vol. 2*, 2023

Ab. Latif Mohamad, dkk. “Undang-undang jalanraya di Malaysia: sejauh manakah keberkesanannya terhadap pengguna jalan raya di Melaka” *UiTM, Institutional Repository*, 2022.

Silalahi, Pricilia, “Efektivitas Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kalangan Remaja”, *Comprehensive Law Journal*.

Abu Hassan, dkk. “Does Conpliance Strategy Increase Compliance? Evidence From Malaysia”. *Asian Journal of Accounting and Governance*, 2015.

Tee, L.S., & Bidin, Z. “Sales Tax Compliance and it’s Determinants in Malaysia”. *Advanced International Journal of Banking, Accounting and Finance*, 2020.

Singh, T.L., & Yusof, N. A., “A Comparative Study on the Burden of Tax Compliance Costs Amongst GST Registered Companies in Malaysia and Abroad.” *Journal of Science, Technology and Innovation Policy*, 2021.

Efendy, Handra Tipa. “Pengaruh Tingkat Pengetahuan, E-Samsat, Sanksi Pajak, dan Pelayanan Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor”. *eCo-Buss, Volume 6, Nomor 1*, 2023.

- International Organization of Motor Vehicle Manufacturies (OICA), Visual Graphic.* Redaksi Jakartamu, “Ketimpangan Tarif Pajak Kendaraan antara Malaysia dan Indonesia: Sebuah Tinjauan Kritis”, <https://www.jakartamu.com/ketimpangan-tarif-pajak-kendaraan-antara-malaysia-dan-indonesia-sebuah-tinjauan-kritis-12265?utm>, diakses pada 30/05/2025.
- Fin, “Pajak Kendaraan di Indonesia vs Malaysia: Mengapa Beda Selangit?”, <https://lifestyle.fin.co.id/2025/04/28/pajak-kendaraan-di-indonesia-vs-malaysia-mengapa-beda-selangit?utm>, diakses pada 30/05/2025
- Muhammad Idris, “Ini UU Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Terbaru dan Penjelasanannya”, <https://money.kompas.com/read/2024/09/14/140851126/ini-uu-pajak-daerah-dan-retribusi-daerah-terbaru-dan-penjelasanannya?utm>, diakses pada 06/05/2025
<https://www.peraturan.go.id/id/uu-no-28-tahun-2009?utm>, diakses pada 06/05/2025
- Kiki Luqman, “Berlaku Mulai 5 Januari 2025, Begini Cara Menghitung Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)”, <https://www.kompas.tv/nasional/559642/berlaku-mulai-5-januari-2025-begini-cara-menghitung-pajak-kendaraan-bermotor-pkb?utm>, diakses pada 07/05/2025 Kementerian Keuangan Republik Indonesia