

REFORMULASI KEBIJAKAN FISKAL TRANSPORTASI PUBLIK DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA: KAJIAN KONTRIBUSI PAJAK KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PENDANAAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN

Imam Basuki

Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jl. Babarsari 44 Yogyakarta 55281
imam.basuki@uajy.ac.id

Abstract

Urban public transport in Indonesia faces persistent funding constraints, especially at the regional level. Meanwhile, the Motor Vehicle Tax (PKB) contributes significantly to regional revenue, averaging 41–43% of Yogyakarta's local own-source revenue (PAD). This study explores the extent to which PKB can be earmarked to support urban transport funding. Using a descriptive-quantitative approach and data from 2014 to 2023, the analysis finds no formal fiscal mechanism linking PKB revenue to public transport expenditure. A simulation of 10% earmarking reveals a potential annual allocation of Rp75–110 billion, adequate to sustain services such as Trans Jogja. The study recommends a regional regulation on fiscal earmarking, integration into budget planning documents, and performance-based national incentives to strengthen sustainable transport financing.

Keywords: motor vehicle tax, fiscal policy, earmarking, public transport, Yogyakarta

Abstrak

Transportasi publik perkotaan di Indonesia menghadapi kendala pendanaan yang kronis, terutama di tingkat daerah. Di sisi lain, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) memberikan kontribusi signifikan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), dengan rata-rata 41–43% di Provinsi DIY. Penelitian ini menganalisis potensi pemanfaatan PKB melalui mekanisme *earmarking* untuk mendukung pembiayaan transportasi publik. Dengan pendekatan deskriptif-kuantitatif dan data 2014–2023, ditemukan belum adanya penganggaran formal yang mengaitkan PKB dengan belanja sektor ini. Simulasi *earmarking* 10% menunjukkan potensi dana Rp75–110 miliar per tahun—cukup untuk menjamin keberlanjutan layanan seperti Trans Jogja. Studi ini merekomendasikan regulasi daerah tentang *earmarking* fiskal, integrasi ke dalam dokumen perencanaan anggaran, serta insentif nasional berbasis kinerja guna memperkuat pembiayaan transportasi berkelanjutan.

Kata-kata kunci: pajak kendaraan bermotor, kebijakan fiskal, *earmarking*, transportasi publik, Yogyakarta

PENDAHULUAN

Transportasi publik perkotaan berperan strategis dalam pembangunan berkelanjutan di Indonesia, namun masih menghadapi kendala kelembagaan, pendanaan, dan integrasi kebijakan antar level, termasuk pada sistem BRT di kota besar seperti Jakarta (Sinaga et al., 2020). Program seperti *Buy The Service* (BTS) telah memberi dorongan awal, tetapi keberlanjutan layanan sangat bergantung pada kapasitas fiskal dan dukungan kebijakan daerah (Sulistiyorini et al., 2022).

Di sisi lain, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan sumber utama Pendapatan Asli Daerah (PAD) provinsi. Bersama Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB),

kontribusinya mencapai lebih dari 27% terhadap PAD nasional (DJPK 2024), dan khusus untuk PKB hampir 48%, bahkan >50% di provinsi padat kendaraan seperti Jawa Timur dan Jawa Barat. Di DIY, kontribusi PKB berkisar antara 36–46% selama 2018–2023, dengan rata-rata 41,75%, menjadikannya komponen fiskal yang paling stabil dan signifikan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (UU HKPD), skema pendistribusian PKB telah diatur menjadi 30% untuk provinsi dan 70% dalam bentuk Dana Bagi Hasil (DBH) ke kabupaten/kota (Republik Indonesia, 2022). Selain itu, sejak 2022 juga diperkenalkan skema opsen PKB, yaitu pungutan tambahan yang dapat dimanfaatkan langsung oleh kabupaten/kota sebagai bagian dari upaya memperkuat otonomi fiskal daerah.

Namun demikian, realisasi pemanfaatan PKB—baik melalui DBH maupun opsen—belum secara eksplisit diarahkan untuk mendukung pembiayaan transportasi publik. Mayoritas daerah masih mencatat PKB sebagai pendapatan umum tanpa penganggaran khusus (*earmarking*), sehingga potensi fiskalnya belum digunakan secara optimal untuk memperkuat layanan mobilitas massal yang terjangkau dan manusiawi.

Berdasarkan Pasal 6 Ayat (1) huruf b Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2024 tentang Pedoman Penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025, pemerintah daerah dianjurkan mengalokasikan minimal 10% dari penerimaan PKB dan opsen PKB untuk sektor transportasi umum (Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia, 2024). Jika aturan ini diterapkan secara menyeluruh, maka secara nasional akan tersedia potensi pendanaan lebih dari Rp 5 triliun per tahun untuk subsidi layanan dan pengembangan prasarana angkutan umum. Ini merupakan langkah strategis untuk menghubungkan penerimaan dari kendaraan pribadi dengan pembiayaan sistem transportasi publik yang adil dan berkelanjutan.

Penelitian ini difokuskan pada Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) sebagai studi kasus, yang selama ini dikenal aktif dalam penyelenggaraan layanan Trans Jogja sebagai angkutan umum massal. Dengan menganalisis kontribusi PKB terhadap PAD DIY dan mengevaluasi praktik penganggaran yang terkait dengan transportasi publik, studi ini diharapkan dapat memberikan gambaran empiris mengenai efektivitas dan keterkaitan antara penerimaan fiskal daerah dan pembiayaan mobilitas perkotaan. Lebih jauh, hasil kajian ini juga diharapkan menjadi referensi penting dalam merumuskan kebijakan fiskal yang lebih adil, terarah, dan berorientasi pada pembangunan transportasi publik yang manusiawi dan berkelanjutan, baik di DIY maupun secara nasional.

TINJAUAN PUSTAKA

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan salah satu jenis pajak strategis yang menjadi kewenangan provinsi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (UU HKPD) (Republik Indonesia, 2022). Secara nasional, kontribusi PKB terhadap Pendapatan

Asli Daerah (PAD) provinsi mencapai rata-rata hampir 48% (Badan Pusat Statistik, 2024). Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), kontribusi PKB juga sangat signifikan, dengan rata-rata kontribusi mencapai sekitar 41,75% selama periode 2018–2023, menjadikannya salah satu sumber utama penerimaan fiskal daerah yang paling stabil.

Distribusi hasil PKB saat ini mengacu pada skema Dana Bagi Hasil (DBH), yakni 30% untuk provinsi dan 70% ke kabupaten/kota, dengan ketentuan 40% berdasarkan lokasi kendaraan dan 30% berdasarkan formula tertentu. Sejak diberlakukannya UU HKPD, kabupaten/kota juga diberikan kewenangan untuk menetapkan opsen PKB, yaitu pungutan tambahan atas PKB yang langsung masuk ke PAD kabupaten/kota. Meskipun opsen PKB menawarkan peluang untuk meningkatkan otonomi fiskal dan membiayai sektor prioritas seperti transportasi publik, belum banyak daerah—termasuk DIY—yang menetapkan peraturan daerah (perda) opsen, sehingga potensi fiskal dari skema ini belum dimanfaatkan secara optimal.

Penguatan kapasitas fiskal daerah melalui PKB dan opsen PKB masih terbatas pada pendekatan pendapatan umum yang tidak diarahkan secara sektoral. Hal ini menyebabkan kesulitan dalam merancang strategi pembiayaan transportasi publik yang terencana, berkelanjutan, dan berbasis sumber daya lokal. Oleh karena itu, diperlukan terobosan kebijakan fiskal, termasuk mekanisme *earmarking* dan integrasi dalam dokumen perencanaan anggaran, guna memaksimalkan kontribusi PKB dalam mendukung pelayanan transportasi yang adil dan berkelanjutan.

Pendanaan Transportasi Publik dan Konsep *Earmarking*

Pendanaan transportasi publik merupakan tantangan umum di banyak negara berkembang, termasuk Indonesia, di mana layanan angkutan umum massal belum mampu membiayai dirinya secara penuh melalui penerimaan pengguna (*farebox revenue*) (Fischer dan Sclar, 2016; Nguyen dan Garvin, 2022). Secara umum, sumber pendanaan transportasi publik dapat dikelompokkan menjadi tiga kategori utama:

- 1) Belanja pemerintah melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN);
- 2) Pendapatan pengguna, yaitu tarif yang dibayarkan oleh penumpang (*farebox*);
- 3) Instrumen fiskal khusus, termasuk pajak yang dialokasikan secara khusus (*earmarked tax*), pembiayaan berbasis nilai (*value capture financing*), serta instrumen inovatif seperti pajak karbon dan pungutan lalu lintas.

Di Indonesia, model pendanaan transportasi publik saat ini masih sangat bergantung pada APBD dan program pusat seperti *Buy The Service* (BTS), yang merupakan skema kontrak layanan berbasis kinerja (Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan, 2024). Ketergantungan ini menimbulkan kerentanan fiskal, terutama di daerah dengan kapasitas fiskal terbatas, dan belum sepenuhnya terintegrasi dengan perencanaan fiskal jangka panjang.

Konsep *earmarking* fiskal menjadi semakin penting dalam reformasi kebijakan transportasi. *Earmarking* merujuk pada strategi penganggaran di mana sebagian dari

penerimaan pajak tertentu secara langsung dialokasikan untuk sektor tertentu, misalnya sektor transportasi. Jenis pajak yang umum digunakan untuk *earmarking* dalam sektor ini meliputi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), dan pajak parkir atau retribusi lalu lintas (Afonso, 2015; Enoch dan Potter, 2003; Nguyen-Hoang, 2015).

Beberapa negara seperti Jepang, Korea, dan Jerman telah lama menerapkan *earmarking* PKB untuk mendukung transportasi publik secara berkelanjutan (Christen dan Soguel, 2021; Kotha, 2023; Lee dan Wagner, 2013; Ying-Chieh, 2011). Konsep ini memiliki dua keunggulan utama, di antaranya sebagai berikut.

1. Internalisasi eksternalitas – mengaitkan aktivitas yang menghasilkan dampak negatif (misal polusi dari kendaraan pribadi) dengan pembiayaan solusi publik (anggaran sistem angkutan umum), sejalan dengan prinsip polluter pays.
2. Transparansi dan akuntabilitas fiskal – Alokasi dana yang jelas dan konsisten meningkatkan legitimasi publik, sekaligus memperkuat dukungan politik terhadap investasi di sektor transportasi publik.

Dalam konteks Indonesia, khususnya di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), praktik *earmarking* belum diterapkan secara formal. Subsidi layanan Trans Jogja selama ini disalurkan melalui belanja umum dalam APBD, tanpa mengaitkannya langsung dengan penerimaan PKB, padahal PKB merupakan kontributor terbesar PAD. Hal ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara sumber fiskal dan alokasi belanja, serta kebutuhan mendesak untuk reformasi kebijakan fiskal yang mendukung keberlanjutan layanan transportasi massal.

Dengan diberlakukannya Permendagri Nomor 15 Tahun 2024, yang menganjurkan alokasi minimal 10% dari penerimaan PKB dan opsen PKB untuk sektor transportasi publik, terbuka peluang strategis bagi pemerintah daerah untuk memulai implementasi *earmarking* fiskal secara bertahap. Penerapan nyata kebijakan ini dapat menjadi landasan awal konsistensi fiskal daerah terhadap agenda mobilitas berkelanjutan.

Studi Kebijakan Fiskal Transportasi di Negara Berkembang

Beberapa negara berkembang telah menerapkan pendekatan fiskal progresif untuk transportasi umum. Di Filipina, dana registrasi kendaraan digunakan untuk *Public Transport Modernization Fund* (Christen dan Soguel, 2021). Di Vietnam dan India, subsidi BBM dialihkan untuk pengembangan angkutan umum (Bhuvandas dan Gundimeda, 2020; Ngoc et al., 2025).

Berbagai studi internasional menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan fiskal sangat bergantung pada tiga elemen utama: kejelasan regulasi, kapasitas kelembagaan, dan keterbukaan fiskal. Apabila mekanisme *earmarking* dilaksanakan secara transparan dan berbasis tujuan, maka kebijakan tersebut dapat memperkuat legitimasi dan akuntabilitas publik. Sebaliknya, apabila hanya bersifat simbolik tanpa kejelasan teknis maupun kelembagaan, *earmarking* berisiko tidak efektif dan kehilangan daya dorong kebijakan (Benali, 2019; Shrestha dan Doan, 2021). Di Indonesia, kebijakan fiskal untuk

sektor transportasi publik masih terbatas pada program nasional seperti *Buy The Service* (BTS). Meskipun BTS telah memberikan pendekatan berbasis kinerja, namun kebijakan ini belum sepenuhnya terintegrasi ke dalam arsitektur penganggaran daerah. Akibatnya, terjadi fragmentasi kebijakan antara penerimaan fiskal dari kendaraan pribadi dan belanja daerah untuk transportasi publik yang adil dan berkelanjutan.

Gap Penelitian dan Arah Kontribusi Tulisan Ini

Kajian fiskal daerah di Indonesia umumnya hanya membahas kontribusi PKB terhadap PAD, tanpa menelaah keterkaitannya dengan belanja sektor transportasi. Penelitian ini mengisi kekosongan tersebut melalui studi kasus DIY dan menyusun rekomendasi kebijakan fiskal yang dapat direplikasi secara nasional.

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-kuantitatif dengan metode studi kasus tunggal di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Pendekatan ini bertujuan untuk menganalisis kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) serta mengevaluasi potensi skema *earmarking* dalam pembiayaan transportasi publik.

DIY dipilih sebagai lokasi studi karena kontribusi PKB-nya yang tinggi dan stabil terhadap PAD, serta telah memiliki sistem angkutan umum massal (Trans Jogja), meskipun belum menerapkan kebijakan *earmarking* secara formal. Desain studi kasus memungkinkan analisis mendalam atas konteks fiskal dan kelembagaan secara spesifik dan terarah.

Data dan Teknik Analisis

Penelitian ini menggunakan data kuantitatif berupa realisasi penerimaan PKB dan PAD Provinsi DIY tahun 2014–2023, yang diperoleh dari DJPK Kementerian Keuangan dan BPKAD DIY. Data kualitatif diperoleh dari dokumen perencanaan daerah seperti APBD, RKPD, dan Renja Dinas Perhubungan, serta regulasi seperti UU HKPD dan Permendagri No. 15 Tahun 2024. Teknik analisis meliputi:

1. Perhitungan rasio kontribusi PKB terhadap PAD,
2. Simulasi potensi *earmarking* 10% PKB per tahun,
3. Evaluasi alokasi belanja transportasi, dan
4. Interpretasi kebijakan fiskal berbasis dokumen.

Penelitian ini dibatasi pada wilayah DIY tanpa evaluasi persepsi publik atau efektivitas subsidi, dan ditujukan untuk menyusun rekomendasi fiskal sektoral yang dapat direplikasi secara nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) merupakan salah satu sumber utama dalam struktur Pendapatan Asli Daerah (PAD) Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Untuk mengetahui tingkat kontribusinya, dilakukan analisis terhadap data realisasi penerimaan PKB dan PAD selama periode 2014–2023. Tabel 1 menyajikan data realisasi penerimaan PKB dan PAD DIY, serta menghitung persentase kontribusi PKB terhadap PAD pada setiap tahun.

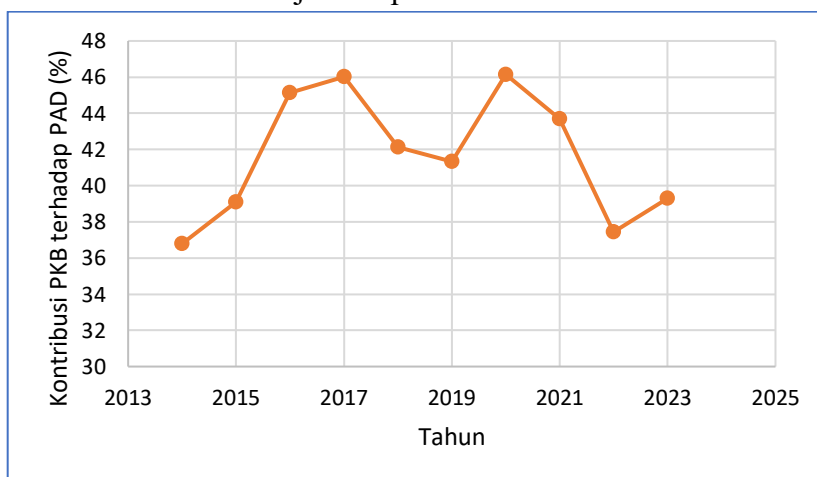
Tabel 1 Kontribusi PKB terhadap PAD

Tahun	PKB (Miliar Rp)	PAD DIY (Miliar Rp)	Kontribusi PKB (%)
2014	750	2.040	36,79%
2015	814	2.082	39,08%
2016	847	1.877	45,12%
2017	875	1.901	46,01%
2018	953	2.263	42,12%
2019	979	2.369	41,33%
2020	900	1.950	46,15%
2021	961	2.200	43,68%
2022	1.000	2.670	37,45%
2023	1.100	2.800	39,29%

Sumber: Bappeda DIY, BPS, DJPK Kemenkeu, diolah

Visualisasi dari data kontribusi PKB terhadap PAD ditampilkan dalam Gambar 1, yang menunjukkan tren kontribusi selama periode sepuluh tahun terakhir. Dari Tabel 1 dan Gambar 1 terlihat bahwa kontribusi PKB terhadap PAD DIY selama 2014–2023 berkisar antara 36,79% hingga 46,15%, dengan rata-rata kontribusi sebesar 41,7%. Nilai tertinggi terjadi pada 2020, yang kemungkinan disebabkan oleh penurunan pendapatan dari sumber PAD lain akibat pandemi COVID-19. Sementara itu, nilai terendah terjadi pada 2022, saat PAD meningkat karena lonjakan penerimaan lain seperti retribusi dan transfer pusat.

Temuan ini menunjukkan bahwa PKB merupakan sumber pendapatan yang paling stabil dan signifikan bagi Provinsi DIY, sehingga memiliki potensi besar untuk menjadi instrumen pendanaan strategis, khususnya dalam pembiayaan transportasi publik yang berkelanjutan. Tren kontribusi ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1 Tren Kontribusi PKB terhadap PAD Provinsi DIY (2014–2023)

Simulasi Potensi *Earmarking* PKB untuk Transportasi Publik di DIY

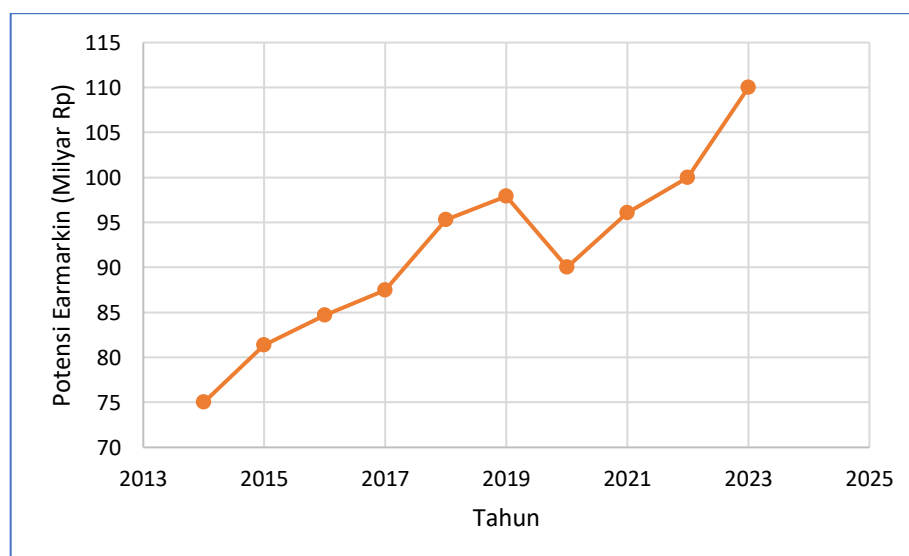
Untuk memperkuat kapasitas fiskal daerah dalam membiayai angkutan umum massal perkotaan (AUMP), salah satu strategi yang dapat diterapkan adalah *earmarking*, yaitu pengalokasian sebagian penerimaan pajak daerah secara khusus untuk sektor tertentu. Permendagri No. 15 Tahun 2024 mendorong alokasi minimal 10% dari PKB dan opsen PKB untuk transportasi publik, baik untuk subsidi operasional, pengadaan armada, maupun infrastruktur.

Sebagai estimasi awal, dilakukan simulasi potensi fiskal DIY apabila kebijakan *earmarking* 10% dari PKB diterapkan secara konsisten pada periode 2014–2023. Tabel 2 menyajikan hasil simulasi berdasarkan data realisasi PKB yang telah dihimpun.

Tabel 2 Kontribusi PKB terhadap PAD Simulasi Potensi *Earmarking* 10% dari PKB DIY Tahun 2014–2023 (dalam miliar rupiah)

Tahun	PKB DIY (Miliar Rp)	Potensi <i>Earmarking</i> 10% (Miliar Rp)
2014	750	75,00
2015	814	81,40
2016	847	84,70
2017	875	87,50
2018	953	95,30
2019	979	97,90
2020	900	90,00
2021	961	96,10
2022	1.000	100,00
2023	1.100	110,00

Setiap tahun, potensi *earmarking* 10% dari PKB DIY berkisar antara Rp75 miliar hingga Rp110 miliar per tahun. Angka ini setara atau bahkan melampaui subsidi operasional Trans Jogja dari APBD. Gambar 2 menunjukkan bahwa potensi ini terus meningkat seiring naiknya penerimaan PKB provinsi.



Gambar 2 Tren Potensi *Earmarking* 10% dari PKB DIY (2014–2023)

Penerapan *earmarking* 10% dari PKB tidak hanya selaras dengan ketentuan regulatif, tetapi juga mencerminkan prinsip keadilan fiskal dan internalisasi eksternalitas kendaraan bermotor. Tren kenaikan linier potensi *earmarking* selama 2014–2023 menunjukkan kapasitas fiskal daerah yang terus meningkat. Jika dialokasikan secara eksplisit, dana ini cukup untuk menjamin keberlanjutan layanan angkutan umum massal perkotaan (AUMP) tanpa ketergantungan pada pembiayaan pusat. Selain memperkuat transparansi, skema ini juga mendorong redistribusi fiskal yang lebih adil dan berorientasi pada sistem transportasi publik yang inklusif dan berkelanjutan.

Interpretasi Temuan Fiskal di DIY

Hasil analisis menunjukkan bahwa PKB merupakan tulang punggung fiskal Provinsi DIY dengan kontribusi rata-rata 41–43% terhadap PAD selama 2014–2023. Namun, tingginya ketergantungan fiskal pada sektor kendaraan bermotor belum diikuti oleh alokasi anggaran yang proporsional untuk transportasi publik. Simulasi *earmarking* 10% dari PKB menunjukkan potensi dana Rp75–110 miliar per tahun, cukup untuk membiayai subsidi operasional Trans Jogja dan pengembangan layanan angkutan umum massal perkotaan (AUMP). Sayangnya, hingga kini belum terdapat mekanisme penganggaran eksplisit yang menghubungkan penerimaan PKB dengan belanja sektor ini, karena alokasi subsidi masih dicatat dalam belanja umum. Untuk itu, perlu didorong penetapan peraturan daerah tentang *earmarking* PKB, integrasi alokasi dalam RKPD dan KUA-PPAS, pemanfaatan opsen PKB oleh kabupaten/kota, serta sistem pelaporan dalam SIPD yang transparan dan dapat ditelusuri.

Relevansi *Earmarking* dan Reformulasi Fiskal

Skema *earmarking* fiskal menjadi relevan dalam konteks DIY yang memiliki sejarah pengembangan transportasi umum. Penerapan alokasi minimal 10% dari penerimaan PKB tidak hanya memperkuat keberlanjutan fiskal, tetapi juga menginternalisasi eksternalitas negatif mobilitas pribadi dan mendorong prinsip keadilan fiskal. Selain itu, *earmarking* mendukung transparansi dan akuntabilitas, karena alokasi dana yang jelas dan berbasis regulasi dapat ditelusuri langsung oleh publik serta memperkuat legitimasi kebijakan.

Dalam kerangka reformasi fiskal, *earmarking* membuka ruang bagi perencanaan transportasi publik yang lebih sektoral dan berbasis kinerja, dengan fokus pada isu strategis seperti konektivitas, pengurangan emisi, dan efisiensi perkotaan. Integrasi antara perencanaan dan penganggaran ini selaras dengan arah kebijakan nasional dalam RPJMD dan RPJMN 2025–2029.

Implikasi Kelembagaan dan Regulasi

Dari sisi kelembagaan, masih terdapat hambatan dalam penguatan kapasitas fiskal untuk transportasi publik. Penerapan *earmarking* memerlukan dukungan regulasi sektoral dan integrasi sistem fiskal seperti SIPD, yang saat ini belum sepenuhnya tersedia di tingkat

daerah. Diperlukan sinergi antara pemerintah provinsi dan kabupaten/kota dalam penggunaan Dana Bagi Hasil (DBH) PKB untuk sektor transportasi. Skema opsen PKB juga dapat dimanfaatkan oleh kabupaten/kota di DIY untuk memperluas basis fiskal tanpa membebani APBD utama, dengan catatan perlu didukung oleh regulasi turunan dan sistem pengawasan penggunaan dana.

Hasil studi ini memberi dasar bagi penguatan kebijakan fiskal transportasi publik secara nasional. Jika pendekatan *earmarking* di DIY berhasil diimplementasikan, maka model ini dapat dijadikan *role model* bagi provinsi lain, terutama daerah metropolitan dan aglomerasi yang menghadapi tantangan mobilitas serupa. Pemerintah pusat dapat mengadopsi kebijakan ini melalui penguatan sistem informasi pembangunan daerah (SIPD), revisi regulasi turunan UU HKPD, serta pemberian insentif fiskal berbasis kinerja (*performance-based grants*).

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa PKB merupakan sumber utama PAD Provinsi DIY, dengan kontribusi rata-rata 41–43% selama 2014–2023. Namun, belum ada kebijakan eksplisit yang mengaitkan PKB dengan pembiayaan transportasi publik. Simulasi *earmarking* 10% dari PKB menunjukkan potensi dana Rp75–110 miliar per tahun—cukup untuk mendukung operasional Trans Jogja dan pengembangan angkutan umum massal. Oleh karena itu, diperlukan reformulasi fiskal agar alokasi anggaran lebih terarah dan berkelanjutan. Rekomendasi yang dapat diberikan setelah melakukan penelitian adalah sebagai berikut.

- 1) Menetapkan regulasi daerah tentang *earmarking* minimal 10% dari PKB.
- 2) Mengintegrasikan alokasi *earmarking* ke dalam RKPD, KUA-PPAS, dan APBD.
- 3) Mengembangkan sistem pelaporan *earmarking* yang transparan melalui SIPD.
- 4) Mendorong pemanfaatan opsen PKB oleh kabupaten/kota di DIY.
- 5) Memasukkan kebijakan *earmarking* dalam regulasi turunan UU HKPD.
- 6) Memberikan insentif fiskal bagi daerah yang konsisten menerapkan *earmarking*.
- 7) Menjadikan kebijakan fiskal sektoral ini bagian dari RPJMN 2025–2029.

DAFTAR PUSTAKA

- Afonso, W. B. 2015. *Leviathan or Flypaper: Examining the Fungibility of Earmarked Local Sales Taxes for Transportation*. Public Budgeting and Finance, 35 (3): 1–23.
- Badan Pusat Statistik. 2024. *Statistik Keuangan Pemerintah Provinsi 2023 dan 2024*. Jakarta.
- Benali, L. 2019. *Evaluation Step 4: Credibility*. Perspectives on Development in the Middle East and North Africa (MENA) Region.

- Bhuvandas, D. dan Gundimeda, H. 2020. *Welfare Impacts of Transport Fuel Price Changes on Indian Households: An Application of LA-AIDS Model*. Energy Policy, 144.
- Christen, R. dan Soguel, N. C. 2021. *How Earmarking Government Revenue Affects Efficiency of Road Construction and Maintenance*. Public Finance Review, 49 (1): 136–163.
- Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan. 2024. *Media DEFIS Edisi XXXVII Tahun 2024*. Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Jakarta.
- Enoch, M. P. dan Potter, S. 2003. *Unfare Solutions: Taxing Vices to Solve The Transport Crisis*. Advances in Transport, 64.
- Fischer, L. A., dan Sclar, E. D. 2016. *Value Capture: Why We May Be Disappointed*. Improving Urban Access: New Approaches to Funding Transport Investment.
- Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia. 2024. *Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2024 tentang Pedoman Penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025*. Jakarta.
- Kotha, A. P. 2023. *Earmarking of Taxes for Disruption and Recovery*. Tax Law in Times of Crisis and Recovery, (5): 75-94.
- Lee, D. R., dan Wagner, R. E. 2013. *The Political Economy of Tax Earmarking*. Charging for Government: User Charges and Earmarked Taxes in Principle and Practice, 110-124.
- Ngoc, A. M., Shiomi, Y., Nghi, H. Q., Haq, M. F. U., Severino, A., dan Nguyen-Ngoc, D. 2025. *Transport Equity Impacts of Green Growth Initiatives in Vietnam: An Empirical Evaluation using Panel Data*. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, (30).
- Nguyen, C. A., dan Garvin, M. J. 2022. *Synthesis of Challenges for Public Private Partnerships (PPPs) in Transportation Infrastructure in Southeast Asia*. Construction Research Congress 2022: Project Management and Delivery, Controls, and Design and Materials - Construction Research Congress 2022, (3–C): 235–243.
- Nguyen-Hoang, P. 2015. *Volatile Earmarked Revenues and State Highway Expenditures in The United States*. Transportation, 42 (2): 237–256.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2022. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah. Indonesia.
- Shrestha, R. dan Doan, H. T. T. 2021. *Institutional Reform, Regulatory Reform, and Integration in East Asia*. In Handbook on East Asian Economic Integration.
- Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., dan Lukman, S. 2020. *Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (BRT) dalam Mewujudkan Sistem Transportasi Publik Perkotaan yang Berkeadilan dan Berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta*. PAPATUNG: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan dan Politik, 2(3): 203–220.
- Sulistiyorini, R., Siahaan, W. S., Antiqasari, S. N., Saraswati, Z. F., Pratama, M. A. R., Ibad, M. Z., dan Ekaputra, R. A. 2022. *Proposing Bus Transit Fares: Buy The Service*

Project by Ministry of Transportation, Indonesia (Case Study from Palembang, South Sumatera). IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 1000.

Ying-Chieh, W. 2013. *Trust law in South Korea: Developments and Challenges*. Trust Law in Asian Civil Law Jurisdictions: A Comparative Analysis, 46-62.

