

**ANALISIS PENGARUH KEBIJAKAN *DOWN PAYMENT*, PDRB,
SUKU BUNGA KREDIT DAN TARIF BBNKB TERHADAP
PERMINTAAN KREDIT KENDARAAN BERMOTOR
KOTA BANDAR LAMPUNG PERIODE 2010:1- 2015:9**

(Skripsi)

Oleh

ULFA PUSPITA SARI



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

ABSTRAK

ANALISIS PENGARUH KEBIJAKAN *DOWN PAYMENT*, PDRB, SUKU BUNGA KREDIT, DAN TARIF BBNKB TERHADAP PERMINTAAN KREDIT KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA BANDAR LAMPUNG PERIODE 2010:01-2015:09

Oleh

Ulfa Puspita Sari

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana perubahan permintaan Kredit Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung, Variabel yang digunakan sebagai proksi penelitian ini adalah Kebijakan *Down Payment*, PDRB, Suku Bunga Kredit, dan Tarif BBNKB. Penelitian ini menggunakan data *time series* periode Januari 2010 sampai September 2015, alat analisis yang digunakan adalah *Error Correction Model (ECM)* dan *Ordinary Least Square (OLS)*.

Hasil Penelitian uji t menunjukkan bahwa variabel Kebijakan *Down Payment*, PDRB, Suku Bunga Kredit, dan Tarif BBNKB berpengaruh signifikan terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung dalam jangka panjang. Namun, variabel Suku Bunga Kredit dan Tarif BBNKB berlawanan dengan hipotesis. Dan dalam jangka pendek hanya variabel PDRB yang berpengaruh sesuai hipotesis dan signifikan. Sedangkan hasil uji F menunjukkan bahwa variabel Kebijakan *Down Payment*, PDRB, Suku Bunga Kredit, dan Tarif BBNKB secara bersama-sama mempengaruhi permintaan Kredit Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung dalam jangka panjang maupun pendek.

Kata kunci : *Error Correction Model (ECM)*, Kebijakan *Down Payment*, *Ordinary Least Square (OLS)*, PDRB, Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor, Suku Bunga Kredit, dan Tarif BBNKB.

ABSTRACT

ANALYSIS INFLUENCE OF DOWN PAYMENT POLICY, GDP, LENDING RATES , AND BBNKB RATES AGAINST THE CREDIT DEMAND VEHICLES IN BANDAR LAMPUNG (PERIOD 2010: 01-2015: 09)

By

Ulfa Puspita Sari

This research aims to analyze how the movement of the credit demand vehicles in Bandar Lampung. Variables used as a proxy for this study are Down Payment policy, GDP, Lending Rates and BBNKB Rates, this study uses data time series from January 2010 to September 2015, the method used are the Error Correction Model (ECM) and Ordinary Least Square (OLS).

The results t test shows that the variables Down Payment policy, GDP, Lending Rates and BBNKB Rates significant impact on the the credit demand vehicles in Bandar Lampung in the long term. But Lending rates and BNKB Rates against the hypotesis. And just PDRB significant impact on the the credit demand vehicles in Bandar Lampung in the short term. While the F test results showed that the variables Down Payment policy, GDP, Lending Rates and BBNKB Rates affect on credit demand vehicles in Bandar Lampung in the long term and short term.

Keywords: BBNKB Rates, Credit Demand Vehicles, Down Payment policy, Error Correction Model (ECM), GDP, Lending Rates and Ordinary Least Square (OLS).

**ANALISIS PENGARUH KEBIJAKAN *DOWN PAYMENT*, PDRB,
SUKU BUNGA KREDIT, DAN TARIF BBNKB TERHADAP
PERMINTAAN KREDIT KENDARAAN BERMOTOR DI
KOTA BANDAR LAMPUNG PERIODE 2010:01-2015:09**

Oleh

ULFA PUSPITA SARI

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar
SARJANA EKONOMI

Pada

Jurusan Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung



**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

Judul Skripsi : **ANALISIS PENGARUH KEBIJAKAN *DOWN PAYMENT*, PDRB, SUKU BUNGA KREDIT DAN TARIF BBNKB TERHADAP PEMINTAAN KREDIT KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA BANDAR LAMPUNG PERIODE 2010:01 – 2015:09**

Nama Mahasiswa : **Ufa Puspita Sari**

Nomor Pokok Mahasiswa : **1211021120**

Jurusan : **Ekonomi Pembangunan**

Fakultas : **Ekonomi dan Bisnis**



Thomas Andrian, S.E., M.Si.

NIP 19780531 200501 1 004

2. Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan

Dr. Nairobi, S.E., M.Si.

NIP 19660621 199003 1 003

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji


Ketua

: Thomas Andrian, S.E., M.Si.



Penguji

Bukan Pembimbing: Dr. Yoke Muelgini, M.Sc.



2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



Prof. Dr. Hi. Satria Bangsawan, S.E., M.Si
NIP. 1961 0904 198703 1011



Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 11 Agustus 2016

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Ulfa Puspita Sari

NPM : 1211021120

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Analisis Pengaruh Kebijakan *Down Payment*, PDRB, Suku Bunga Kredit dan Tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung Periode 2010:01-2015:09” telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan merupakan hasil karya sendiri, bukan jiplakan hasil karya orang lain dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan diperguruan tinggi lainnya. Sepanjang sepengetahuan saya, skripsi ini belum pernah ditulis atau diterbitkan pihak lain kecuali yang diacu secara tertulis dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar, maka saya sanggup menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Bandar Lampung, 19 Agustus 2016

Penulis,



Ulfa Puspita Sari
NPM : 1211021120

RIWAYAT HIDUP

Ulfa Puspita Sari dilahirkan di Bandar Lampung, pada tanggal 23 Januari 1995, anak kedua dari tiga bersaudara pasangan Bapak Fannon Syarif S.Sos., M.H. dengan Ibu Ekawati S.E., M.M.

Penulis menempuh pendidikan Sekolah Dasar Negeri (SDN) 2 Labuhan Ratu diselesaikan pada tahun 2006, Sekolah Menengah Pertama Negeri (SMPN) 22 Bandar Lampung diselesaikan pada tahun 2009, dan Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN) 5 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2012.

Pengalaman organisasi di SMU penulis terdaftar sebagai anggota Kelompok Ilmiah Remaja (KIR) tahun 2009, anggota Rohani Islam (Rohis) pada tahun 2009, dan Sekertaris Umum Kelompok Ilmiah Remaja (KIR) tahun 2010-2011. Pengalaman organisasi di Kampus antara lain sebagai anggota Himpunan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan (HIMEPA) 2012, anggota Kelompok Studi Pasar Modal (KSPM) 2012.

Dalam masa studinya, penulis juga pernah mengikuti berbagai pelatihan yang diselenggarakan di dalam kampus maupun yang diselenggarakan diluar kampus antara lain, Latihan Kepemimpinan Manajemen Islam Tingkat Dasar (LKMI-TD) pada tahun 2012, dan berbagai pelatihan dan seminar lainnya yang tidak dapat diuraikan satu-persatu.

Pada tahun 2012 penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung, dan pada tahun 2015 penulis melakukan KuliahKerja Nyata di Desa Tri Tunggal Jaya, Kecamatan Dwi Warga Tunggal Jaya, Kabupaten Tulang Bawang.

MOTO

“Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman di antara kamu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat”

(Q.S. Al Mujadalah : 11)

"Barangsiapa merintis jalan mencari ilmu, maka Allah akan memudahkan baginya jalan ke surga."

(H.R. Muslim)

“Sesuatu yang belum dikerjakan, seringkali tampak mustahil; kita baru yakin jika kita telah berhasil melakukannya dengan baik”

(Evelyn Underhill)

“Berusahalah semaksimal mungkin, karena usaha tidak akan mengkhianati hasilnya”

(Ulfa Puspita Sari)

PERSEMBAHAN

Bismillahirrohmanirrohim

Puji syukur kepada Allah SWT Tuhan Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang yang menjadi segalanya bagiku, Segala Puji dan Syukurhanyalah untuk Mu

Dengan segala kerendahan hati dan sejuta kasih Kupersembahkan

karyaku yang sederhana ini kepada :

Ayah dan Ibu tercinta, Finnon Syarif S.Sos., M.H., dan Ekawati S.E., M.M. terima

kasih atas pengorbanannya baik moril maupun materiil, cinta kasih

yang tak terhingga serta sujud dan do'anya yang selalu dipanjatkan

untuk keberhasilan dan kesuksesanku, sehingga penulis mampu

menyelesaikan skripsi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Lampung.

Saudara-saudara kandungku , Andry Rahman Arif, dan Fandy Ahmad Arif terima

kasih atas dukungan, bantuan moril maupun materiil dan do'anya yang

selalu senantiasa menemaniku dan mengantarkanku kedepan

pintu gerbang keberhasilan.

SANWACANA

Segala puji hanyalah milik Allah, Tuhan semesta alam, Yang Mahaagung, dan menjadikan apapun yang ada di bumi dan dilangit atas kehendak-Nya. Shalawat teriring salam tak lupa selalu saya hanturkan kepada suri tauladan terbaik, dan penutup para nabi yakni baginda Nabi Muhammad SAW, semoga syafaat beliau dapat menyelamatkan para hambanya diyaumul akhir nanti, Amin.

Penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian dengan judul “Analisis Pengaruh Kebijakan *Down Payment*, PDRB, Suku Bunga Kredit, dan Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung Periode 2010:01- 2015:09” sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar kesarjanaan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan membimbing penulis dalam menyelesaikan penulisan proposal ini. Pada kesempatan ini juga dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof.Dr. Ir. Hasriadi Mat Akin,M.P. selaku Rektor Universitas Lampung.
2. Bapak Prof. Dr. Satria Bangsawan, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
3. Bapak Prof. Dr. Satria Bangsawan, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

4. Bapak Dr. Nairobi, S.E., M.Si. selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan dan Ibu Emi Maimunah, S.E., M.Si. selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
5. Bapak Thomas Andrian S.E., M.Si. selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dengan penuh kesabaran, memberikan pengarahan, motivasi dan saran demi terselesaikan skripsi ini.
6. Bapak Dr. Yoke Muelgini, M.Sc. selaku Penguji yang telah memberikan perhatian, saran, dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Ibu Zulfa Emalia, S.E., M.Si. selaku Pembimbing Akademik yang telah memberikan perhatian dan pengarahan kepada penulis selama menjadi Mahasiswa Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
8. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah membekali penulis dengan ilmu dan pengetahuan selama menjalani masa perkuliahan.
9. Staf dan Karyawan Fakultas Ekonomi Dan bisnis Universitas Lampung
10. Kepada sahabat-sahabatku Andhari Santri Ayu, Rosha Maya Sari, Febrainy Nurphi, Cristea Yolanda Sarie, Lora Avriallianda, Shintya, Jamal, Danty Astriyana, Erinda Fristriani, Aprida Aditiya, Anita Sofiranika, Vivi Ningtya Sari, Epsi Trismelia, dan lainnya yang tidak dapat disebut satu persatu oleh penulis yang telah menemani hari-hari penulis, memberikan motivasi, dukungan, dorongan semangat, dan berbagi pengalaman, dan cerita baik suka, duka, gembira, canda, tawa, dan lain-lainnya dengan penulis;
11. Kepada teman-teman seperjuangan satu bimbingan Charlie's Angels Istingdyah, Febita, Amiza, Mia, dan Vema.
12. Teman-teman seperjuangan Ekonomi Pembangunan angkatan 2012;

13. Keluarga Besar Himpunan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan (HIMEPA);
14. Teman-teman Kuliah Kerja Nyata (KKN) tahun 2015 Tema Posdaya di Desa Tri Tunggal Jaya yaitu Rini Novia Napitupulu, Hani Pratiwi, Muher Sukmayanto dan Fahreza Abi Hakim yang telah menemani hari-hari penulis sewaktu KKN memberikan motivasi, dukungan, dorongan semangat, dan berbagi pengalaman, dan cerita baik suka, duka, gembira, canda, tawa, tangis, dan lain-lainnya dengan penulis selama menyelesaikan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di desa Tri Tunggal Jaya, Kecamatan Dwi Warga Tunggal Jaya, Kabupaten Tulang Bawang;
15. Almamaterku tercinta;
16. Seluruh pihak yang telah memberikan bantuan baik moril maupun materiil, semangat, motivasi, dan dorongan dalam penyusunan proposal ini, yang tidak dapat disebutkan satu-persatu.

Meskipun telah berusaha semaksimal mungkin, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan dan jauh dari sempurna. Untuk itu penulis dengan terbuka mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna untuk menyempurnakan proposal ini.

Semoga Allah SWT memberikan pahala atas bantuan seluruh pihak, sehingga penulis dapat menyelesaikan proposak ini dan dapat bermanfaat bagi pembaca, penulis dan ilmu pengetahuan.

Bandar Lampung, Agustus 2016

Penulis

Ulfa Puspita Sari

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	vi
RIWAYAT HIDUP	vii
MOTO	viii
PERSEMBAHAN.....	ix
SANWACANA	x
DAFTAR ISI.....	xiii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xix
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	14
C. Tujuan Penelitian.....	15
D. Kerangka Pemikiran.....	16
E. Hipotesis	18
F. Manfaat Penelitian	19
G. Sistematika Penulisan	19
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kebijakan Makroprudensial	21
1. Pengertian Kebijakan Makroprudensial	21
2. Kebijakan Makroprudensial di Berbagai Negara	21
3. Implementasi Kebijakan Makroprudensial	22
B. Kebijakan <i>Down Payment</i>	23
1. Definisi <i>Down Payment</i>	23
2. Penerapan <i>Loan to Value dan</i> <i>Down Payment</i> di Indonesia.....	24
3. Pengaruh Kebijakan <i>Down Payment</i> terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	27
C. Produk Domestik Regional Bruto	28
1. Pengertian PDRB	28

2. Metode Perhitungan PDRB	30
3. Pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	35
D. Suku Bunga Kredit	38
1. Pengertian Suku Bunga	38
2. Suku Bunga Kredit	39
3. Teori Suku Bunga	40
4. Instrumen yang menentukan suku bunga kredit	41
5. Pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	42
E. Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	44
1. Pengertian BBNKB	44
2. Dasar Hukum Pemungutan BBNKB	44
3. Objek Pajak BBNKB	45
4. Subjek Pajak dan Wajib Pajak BBNKB	46
5. Dasar Pengenaan BBNKB	46
6. Tarif BBNKB	47
7. Perhitungan BBNKB	49
8. Pengaruh Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	49
F. Penelitian Terdahulu	51
III. METODOLOGI PENELITIAN	
A. Data dan Sumber Data	55
B. Definisi Operasional Data	56
C. Metode Pengolahan Data	57
D. Prosedur Pengolahan Data	58
1. Uji Stasioneritas (<i>Unit Root Test</i>)	58
2. Uji Kointegrasi	59
E. Metode Analisis Data	60
F. Analisis Data	61
1. Uji Hipotesis	61
a. Uji t	61
b. Uji F	65
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Ploting data	67
B. Hasil dan Pembahasan Uji Stasioneritas	74
C. Hasil dan Pembahasan Uji Kointegrasi	77
D. Pengujian <i>Error Correction Model</i> (ECM)	78
E. Pengujian <i>Ordinary Least Square</i>	80
F. Hasil dan Pembahasan Uji Lag Optimum	81
G. Hasil Uji Hipotesis	82
1. Hasil Uji t	82
1.1 Pengaruh Kebijakan <i>Down Payment</i> terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	82
1.2 Pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	83

1.3 Pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	84
1.4 Pengaruh Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	86
2. Hasil Uji Keseluruhan (Uji F)	87
H. Interpretasi Hasil Penelitian dan Pembahasan	88
1. Hasil Model ECM dan OLS	88
2. Pengaruh Kebijakan <i>Down Payment</i> terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	91
3. Pengaruh Kebijakan PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	93
4. Pengaruh Kebijakan Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	96
5. Pengaruh Kebijakan Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor	98
V. KESIMPULAN	
A. Kesimpulan	101
B. Saran	102

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Kebijakan Makroprudensial di berbagai negara	21
2. Penelitian Terdahulu	51
3. Jenis Variabel, Simbol Variabel, Ukuran dan Sumber Data	55
4. Hasil Uji <i>Augmented Dickey-Fuller</i> (ADF) pada Tingkat Aras (<i>Level</i>)	75
5. Hasil Uji <i>Augmented Dickey-Fuller</i> (ADF) pada Tingkat <i>First-Difference</i>	76
6. Hasil Uji Kointegrasi dari Engle-Granger (EG).....	77
7. Hasil Estimasi Jangka Pendek <i>Error Correction Model</i> (<i>ECM</i>)	78
8. Hasil Estimasi Jangka Panjang.....	80
9. Hasil dan Pembahasan Uji Lag Optimum.....	81
10. Hasil Uji t pengaruh Kebijakan <i>Down Payment</i> terhadap Permintaan KKB dalam jangka pendek	82
11. Hasil Uji t pengaruh Kebijakan <i>Down Payment</i> terhadap Permintaan KKB dalam jangka panjang	83
12. Hasil Uji t pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kedaraan bermotor dalam jangka pendek	84
13. Hasil Uji t pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kedaraan bermotor dalam jangka panjang	84
14. Hasil Uji t pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kedaraan bermotor dalam jangka pendek	85
15. Hasil Uji t pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kedaraan bermotor dalam jangka panjang	85
16. Hasil Uji t pengaruh tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kedaraan bermotor dalam jangka pendek	86
17. Hasil Uji t pengaruh tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kedaraan bermotor dalam jangka panjang	86
18. Hasil Uji F dalam Jangka Pendek	87
19. Hasil Uji F dalam Jangka Panjang	87

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Data kredit untuk kepemilikan kendaraan bermotor Kota Bandar Lampung Tahun 2010:1 – 2015:9	5
2. Data Kebijakan <i>Down Payment</i> Tahun 2010:1 -2015:9	8
3. Data PDRB di Kota Bandar Lampung Periode 2010:1 -2015:9	10
4. Data Suku Bunga Kredit Bank Umum Tahun 2010:1 – 2015:9.....	12
5. Data Tarif Bea Balik Nama Kendaraan (BBNKB) Provinsi Lampung 2010:1 – 2015:9	13
6. Kerangka Pemikiran.....	16
7. Pola <i>trend</i> Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor Periode 2010:01-2015:09	67
8. Pola <i>trend</i> Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with only Makers</i>	68
9. Pola <i>trend</i> Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with Straight Lines</i>	68
10. Pola <i>trend</i> Kebijakan <i>Down Payment</i> Periode 2010:01-2015:09	69
11. Pola <i>trend</i> Kebijakan <i>Down Payment</i> dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with only Makers</i>	69
12. Pola <i>trend</i> Kebijakan <i>Down Payment</i> dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with Straight Lines</i>	70
13. Pola <i>trend</i> Produk Domestik Regional Bruto Periode 2010:01-2015:09	70
14. Pola <i>trend</i> Produk Domestik Regional Bruto dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with only Makers</i>	71
15. Pola <i>trend</i> Produk Domestik Regional Bruto dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with Straight Lines</i>	71
16. Pola <i>trend</i> Suku Bunga Kredit Periode 2010:01-2015:09	72
17. Pola <i>trend</i> Suku Bunga Kredit	

dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with only Makers</i>	72
18. Pola <i>trend</i> Suku Bunga Kredit dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with Straight Lines</i>	73
19. Pola <i>trend</i> Tarif BBNKB Periode 2010:01-2015:09	73
20. Pola <i>trend</i> Tarif BBNKB dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with only Makers</i>	74
21. Pola <i>trend</i> Tarif BBNKB dalam bentuk Logaritma Periode 2010:01-2015:09 menggunakan <i>Scatter with Straight Lines</i>	74

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Data Perhitungan Kredit Kendaraan Bermotor, Kebijakan DP, PDRB, Suku Bunga Kredit, Tarif BBNKB	L.1
2. Data Kredit Kendaraan Bermotor, Kebijakan DP, PDRB, Suku Bunga Kredit, Tarif BBNKB	L.2
3. Hasil Uji Stasioneritas tingkat Level.....	L.3
4. Hasil Uji Stasioneritas tingkat <i>First-Difference</i>	L.4
5. Hasil Uji Kointegrasi.....	L.5
6. Hasil Uji ECM	L.6
7. Hasil Uji Jangka Panjang OLS.....	L.7
8. Hasil Uji Lag Optimum.....	L.8

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi yang tinggi sampai dengan dua digit menjadi keinginan dan tujuan setiap negara. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan dapat menggerakkan kegiatan perekonomian kearah yang lebih baik. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi selain berdampak pada kesejahteraan masyarakat, juga dapat berdampak pada sektor perbankan dimana sektor perbankan adalah salah satu penggerak yang dapat memicu pertumbuhan ekonomi menjadi lebih tinggi lagi.

Perbankan dalam menjalankan fungsinya sebagai lembaga intermediasi mengambil peran tersendiri dalam momentum pertumbuhan ekonomi yaitu dari sektor kredit yang disalurkan. Penyaluran kredit yang dapat dimanfaatkan dengan baik akan sangat bermanfaat bagi penerima dana kredit dan perbankan.

Penyaluran kredit yang tinggi dari perbankan akan memberikan keuntungan yang tinggi juga bagi perbankan dari *spread* suku bunga yang di peroleh bank. Bagi penerima dana atau debitur dana yang diterima dari perbankan bisa digunakan untuk memenuhi kebutuhan konsumsi, investasi ataupun modal kerja.

Penyaluran dana dari perbankan selain disalurkan kepada masyarakat dalam bentuk kredit juga dapat diinvestasikan dalam bentuk lain seperti surat berharga

dan lain-lain. Namun dari berbagai jenis aset yang dimiliki perbankan, yang paling diminati adalah dalam bentuk penyaluran kredit. Penyaluran kredit dapat diberikan kepada masyarakat ataupun perusahaan.

Kredit kendaraan bermotor merupakan salah satu jenis kredit yang ditujukan untuk masyarakat yang membutuhkan kendaraan bermotor. Tujuan diberikannya kredit ini adalah membantu masyarakat untuk memiliki kendaraan bermotor secara tidak tunai dengan harapan dapat meningkatkan produktivitas masyarakat dan dapat meningkatkan volume penjualan kendaraan yang efek akhirnya adalah mendorong pertumbuhan ekonomi.

Pembelian kendaraan bermotor secara tidak tunai ini meningkat disebabkan oleh fenomena yang terjadi saat ini yaitu kemudahan seseorang untuk membeli sepeda motor dengan jalur kredit. Hal ini dapat dilihat dengan padatnya jalan raya oleh sepeda motor dan iklan-iklan *dealer* sepeda motor yang memberikan kemudahan pembelian melalui jalur kredit dengansyarat yang sederhana.

Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (2014) mencatat tingkat penjualan sepeda motor terus meningkat dari tahun 2000 yaitu 982,380 unit dan meningkat pesat di tahun 2001 menjadi 1,644,133 unit dan terus bergerak naik ditahun 2005 yaitu sebesar 5,113,487 unit dan sempat menurun di tahun 2006 yang kemudian kembali meningkat di tahun 2008 dan terus mengalami peningkatan hingga tahun 2014 yaitu sebesar 7,926,104 unit. Minat masyarakat terhadap permintaan kredit sepeda motor cukup tinggi jika dilihat dari data yang diperoleh dari Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia ini.

Selain faktor tersebut, masyarakat menggunakan kendaraan bermotor sebagai kendaraan niaga. Kendaraan niaga yang dimaksud adalah kendaraan yang digunakan untuk mendapatkan uang baik dengan meningkatkan produktivitas atau bahkan membuat lapangan pekerjaan baru. Pembelian kendaraan secara kredit akan mempermudah perusahaan atau perseorangan untuk meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan atau usaha masyarakat, jika suatu lapangan usaha kesulitan untuk hal transportasi maka produktivitas perusahaan tersebut akan terhambat dan akan berakibat buruk untuk usahanya.

Selain itu pembelian kendaraan bermotor secara kredit dapat digunakan sebagai lapangan pekerjaan baru. Misalnya, pekerjaan menjadi ojek di aplikasi GOJEK yang sedang marak saat ini. Masyarakat yang ingin menjadi pekerja ojek di aplikasi tersebut membutuhkan kendaraan untuk dipakai bekerja. Jika masyarakat yang tidak memiliki cukup uang untuk membeli kendaraan secara tunai maka kredit merupakan salah satu solusi untuk masalah tersebut. Masyarakat dapat membayar cicilan pembayaran kredit kendaraan bermotor dengan gaji yang akan diperoleh setelah menjadi ojek atau bahkan jika upah dari ojek yang menjadi sumber mata pencaharian itu lebih besar dapat digunakan sebagai investasi dalam bentuk lain yang dapat membantu kebutuhan di masa yang akan datang.

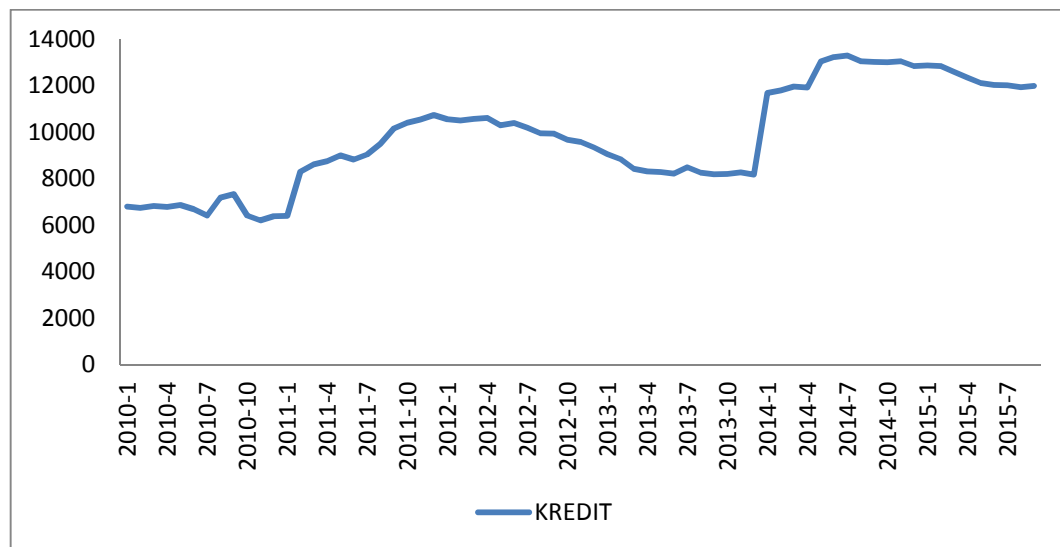
Banyak bank dan perusahaan yang menawarkan uang muka dan cicilan yang rendah untuk mendapatkan kendaraan bermotor, namun pada kenyataannya banyak masyarakat yang tidak memikirkan kesulitan mereka untuk membayar cicilan yang harus disetorkan kepada pihak bank atau non bank, Bank Indonesia mengantisipasi agar tidak terjadinya pelonjakan kredit, karena jika kredit konsumsi terutama kredit kendaraan bermotor berlebihan maka akan

meningkatkan potensi jumlah kredit macet yang akan merugikan perbankan. Tingkat kegagalan nasabah Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) dalam memenuhi kewajibannya sehingga mengakibatkan kredit macet mencapai hampir 10% dan jumlah kredit macet yang diberikan oleh perbankan nilainya mencapai 40% dari total pembiayaan untuk kendaraan bermotor atau setara dengan Rp 265 triliun (tanya jawab SE BI No. 14/10/DPNP).

Permasalahan kredit perbankan memainkan peran penting dalam perkembangan dunia usaha. Peran perbankan sangat diperlukan sebagai penyedia dana bagi perusahaan dalam berbagai bentuk pinjaman usaha yang akan digunakan untuk operasional perusahaan. Apabila hal tersebut terjadi secara berkesinambungan, maka perusahaan akan turut membangun perekonomian. Perusahaan yang terus berkembang akan menjadi target para investor dalam menanamkan dana dengan berbagai bentuk investasi. Interaksi yang dilakukan oleh perbankan dan perusahaan ini akan menghasilkan berbagai dampak. Semakin banyaknya kredit perbankan yang dikucurkan pada sektor riil maka akan menentukan tingkat kemampuan produksi yang nantinya akan mempengaruhi tingkat output riil di sektor perekonomian (Martin dkk, 2012).

Selain itu, pertumbuhan kredit kendaraan yang semakin tinggi akan memberikan kontribusi untuk pemerintah. Hal ini disebabkan ketika masyarakat membeli motor secara kredit selain dibebankan biaya cicilan setiap bulannya masyarakat juga dibebankan beban lain yang disebut pajak. Pajak adalah pemungutan secara resmi dan harus dibayarkan oleh wajib pajak berdasarkan peraturan yang berlaku disuatu wilayah tertentu. Pajak berikut meliputi Pajak Kendaraan Bermotor

(PKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Pajak tersebut akan disetorkan kepada pemerintah yang akan meningkatkan *Product Domestic Regional Bruto* (PDRB) suatu wilayah tersebut (Tri Mustika,2012). Berikut merupakan data kredit rumah tangga untuk kepemilikan kendaraan bermotor Kota Bandar Lampung dari tahun 2010:1- 2015:9.



Sumber : Statistik Ekonomi Keuangan Daerah

Gambar 1. Data permintaan kredit untuk kepemilikan kendaraan bermotor Kota Bandar Lampung Tahun 2010:1 – 2015:9

Pada bulan Agustus 2010 kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung meningkat, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor. Diantaranya adalah faktor Hari Raya Idul Fitri. Kenaikan kredit kendaraan bermotor ini sudah dimulai dari pertengahan Ramadhan pada bulan Agustus. Kenaikan jumlah permintaan kredit bermotor ini disebabkan kebutuhan transportasi untuk pemudik yang ingin kembali ke daerah asalnya, hal ini disebabkan masyarakat yang lebih nyaman menggunakan kendaraan bermotor untuk menghindari kemacetan dan sesaknya jalan dengan kendaraan akibat arus mudik. Selain itu dikarenakan sulitnya

mendapat tiket kendaraan umum maka kendaraan bermotor merupakan salah satu alternatif yang tepat untuk digunakan oleh masyarakat Kota Bandar Lampung.

Setelah adanya fenomena tersebut kredit kendaraan bermotor kembali turun di bulan Oktober 2010. Pada Februari 2011 kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung melonjak tinggi 23.31% dari bulan sebelumnya. Kenaikan kredit motor ini terjadi dikarenakan semakin mudahnya seseorang untuk mendapatkan kredit bermotor dan semakin banyak perusahaan-perusahaan yang memberikan kredit kendaraan bermotor dengan uang muka dan cicilan yang sedikit dengan kendaraan yang baik. Dikarenakan hal tersebut dan kurangnya perhatian pemerintah dari pengkreditan kendaraan bermotor ini maka kredit motor terus bergerak naik.

Namun pergerakan kredit kendaraan bermotor mulai bergerak turun di bulan Maret tahun 2012 hal ini disebabkan adanya kebijakan baru dari BI untuk mengurangi kredit kendaraan bermotor yaitu dengan menerapkan instrumen makropudensial berupa pengaturan *Down Payment* untuk Kredit Kendaraan Bermotor (KKB). Jika dilihat dari grafik diatas terlihat penurunan kredit kendaraan bermotor dari bulan Maret 2012. Dikarenakan kebijakan tersebut kredit bermotor sedikit menurun setiap bulannya. Namun pada awal tahun 2014 permintaan kredit kendaraan bermotor kembali naik secara tajam, hal ini mengindikasikan jika kebijakan Bank Indonesia yaitu kebijakan *Down Payment* tidak efektif dalam jangka hingga hampir 2 tahun.

Namun pada tahun 2015 BI mengubah aturan mengenai *Loan to Value* (LTV) di perbankan konvensional dan *Financing to Value* (FTV) bagi perbankan syariah.

Aturan tersebut resmi berlaku pada 18 Juni 2015, BI memberlakukan aturan ini dikarenakan BI melihat kondisi perekonomian Indonesia serta pertumbuhan kredit yang melambat. Kebijakan ini diharapkan dapat mendorong pertumbuhan kredit, karena kredit memiliki keterkaitan dengan industri lainnya.

Selain itu, faktor yang mempengaruhi kredit kendaraan adalah kebijakan *Down Payment* (DP). Bank Indonesia selaku pembuat kebijakan makroprudensial, akan melakukan kebijakan dimana kebijakan tersebut bertujuan menstabilkan perekonomian yang ada di Indonesia. Salah satunya dengan penerapan kebijakan DP.

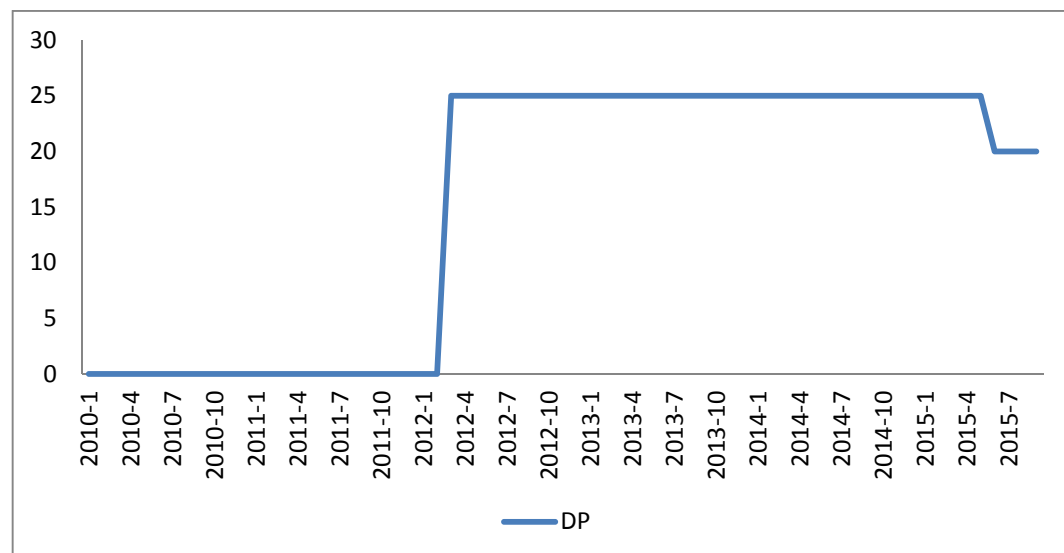
Kebijakan DP diperlukan untuk meredam risiko sistemik yang mungkin akan timbul ketika semakin tingginya pertumbuhan permintaan KKB di Indonesia dan lebih meningkatkan aspek kehati-hatian bank dalam penyaluran kredit terutama Kredit Kendaraan Bermotor (KKB), karena masyarakat dapat dengan mudah mendapatkan kredit kendaraan bermotor dari pihak perbankan maupun non bank.

Jika semakin tinggi Kebijakan DP ini dibuat maka akan mendorong masyarakat untuk mengurangi Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) dan mengurangi resiko kredit macet. Sebaliknya jika kebijakan DP dilonggakan oleh Bank Indonesia maka akan meningkatkan permintaan kredit KKB, hal ini dilakukan jika pengkreditan dianggap berkurang secara drastis dan untuk meningkatkan selera masyarakat dalam pengkredit khususnya KKB.

Menurut Anna Octora,dkk (2012) kebijakan pembatasan uang muka kredit (*Down Payment*) memiliki pengaruh negatif terhadap permintaan mobil di Kota Medan

karena dengan uang muka yang tinggi menekan masyarakat untuk melakukan pembelian mobil secara kredit dan juga menekan kredit konsumtif. Akibat kebijakan ini pertumbuhan kredit di Kota Medan mengalami penurunan 1% jika dibandingkan dengan bulan sebelumnya.

Kebijakan DP bertujuan untuk mendorong penerapan prinsip kehati-hatian dalam penyaluran kredit. Di sisi lain, ketentuan ini untuk memberikan kesempatan yang lebih besar kepada masyarakat yang menengah ke bawah untuk memenuhi kebutuhan rumah riil namun tetap berdasarkan prinsip kehati-hatian.



Sumber : Bank Indonesia

Gambar2.Data Kebijakan *Down Payment* Kendaraan Roda Dua Tahun 2010:1 – 2015:9

Kebijakan tentang DP sebagaimana telah dimuat dalam Surat Edaran BI No.14/10/DPNP tanggal 15 Maret 2012 untuk bank umum konvensional dan Surat Edaran No. 14/33/DPbs tanggal 27 November 2012 untuk bank umum syariah dimana ditetapkannya uang muka (*Down Payment*) 25% untuk pembelian kendaraan bermotor roda dua, 30% untuk pembelian kendaraan bermotor roda

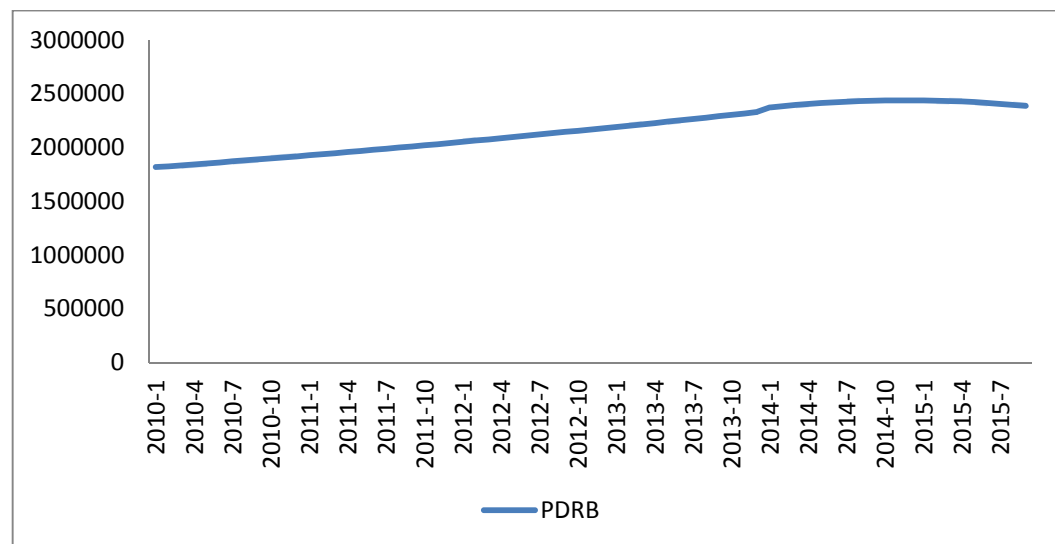
empat untuk keperluan non produktif, 20% untuk pembelian kendaraan bermotor roda empat atau lebih untuk keperluan produktif.

Kemudian tahun 2015 sesuai dengan Peraturan Bank Indonesia No.

17/10/PBI/2015 kebijakan DP dilonggarkan menjadi 20% untuk kendaraan bermotor roda dua, 25% untuk kendaraan bermotor roda tiga atau lebih yang tidak produktif dan 20% untuk kendaraan bermotor roda tiga atau lebih yang produktif oleh pihak Bank Indonesia, karena kredit properti dan kendaraan dianggap terus menurun setiap tahunnya. Oleh karena itu, Bank Indonesia melonggarkan kebijakan DP untuk merangsang permintaan kredit kendaraan bermotor di Indonesia.

Permintaan kredit kendaraan bermotor dapat dipengaruhi oleh PDRB. Dalam teori Keynes yang biasa dikenal dengan fungsi preferensi likuiditas Pada teori ini, Keynes memberi alasan bahwa orang ingin memegang sejumlah tertentu saldo uang riil (jumlah uang dalam bentuk riil) yaitu suatu jumlah yang ditunjukkan oleh ketiga motifnya (transaksi, jaga-jaga, dan spekulasi) akan berhubungan dengan pendapatan riil dan juga suku bunga. Dalam teori ini Keynes menjelaskan suku bunga berhubungan negatif sedangkan pendapatan berhubungan positif dengan saldo uang riil. Ketika tingkat pendapatan mengalami kenaikan maka akan berpengaruh positif terhadap permintaan konsumsi karena semakin tingginya pendapatan maka akan semakin tingginya pula kemampuan seseorang untuk mengkonsumsi suatu komoditi tertentu yang tentunya akan meningkatkan permintaan konsumsi itu sendiri. Anna (2012) menyatakan jika konsumsi memiliki sifat yang khusus. Pengeluaran bisa naik ketika pendapatan naik dan

bahkan bias lebih cepat naiknya dari kenaikan pendapatan itu sendiri. Sebaliknya ketika pendapatan turun maka akan suli untuk menurunkan permintaan konsumsi. Berikut merupakan data PDRB Kota Bandar Lampung dari tahun 2010:1- 2015:9.



Sumber : Bank Indonesia

Gambar 3 Data PDRB Kota Bandar Lampung Tahun 2010:1 – 2015:9

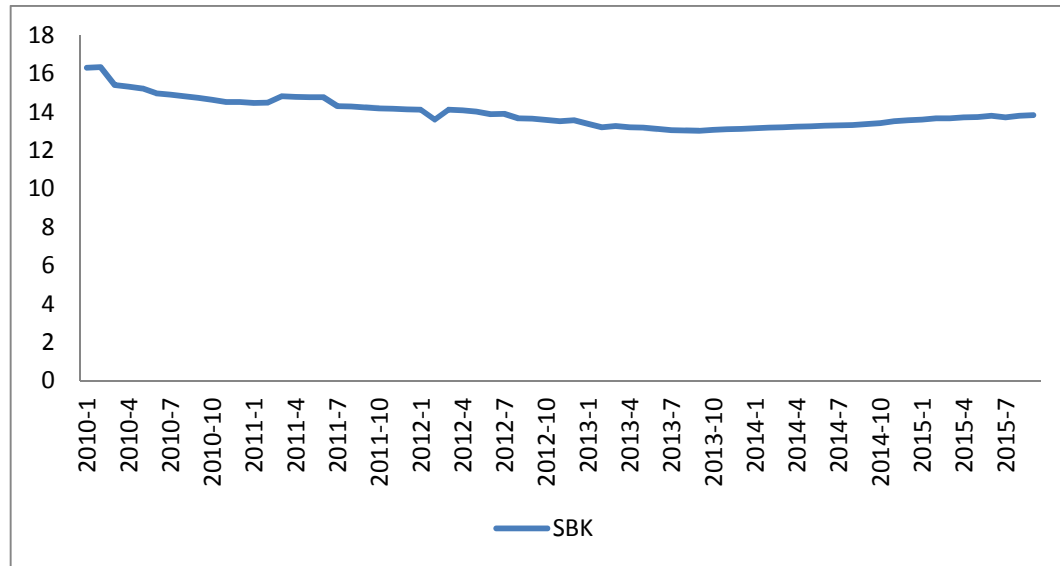
Jika dilihat dari data diatas dapat disimpulkan jika PDRB Kota Bandar Lampung mengalami kenaikan yang stabil dari bulan Januari 2010 hingga September 2015.

Dengan kenaikan PDRB yang stabil maka akan memicu meningkatnya permintaan konsumsi, yang akan berakibat juga terhadap naiknya permintaan kredit kendaraan bermotor.

Selain itu, permintaan kredit juga dipengaruhi oleh suku bunga kredit. Suku bunga kredit memiliki peran tersendiri dalam mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor. Tingkat bunga pinjaman yang tinggi akan direspon dengan penurunan permintaan kredit demikian sebaliknya. Tingkat suku bunga merupakan cerminan dari harga uang. Ketika seseorang meminjam uang dengan tingkat suku bunga yang kecil maka dengan harga uang yang kecil tersebut

keinginan masyarakat untuk meminta uang dimungkinkan untuk meningkat. Ketika suku bunga mengalami kenaikan maka harga uang semakin tinggi dan diharapkan permintaan uang akan menurun. Tingkat bunga kredit dapat dikendalikan oleh Bank Indonesia selaku otoritas moneter melalui perubahan tingkat bunga kebijakan yang nantinya akan ditransmisikan ke suku bunga kredit di perbankan. Dengan demikian Bank Indonesia dapat dengan mudah mempengaruhi suku bunga sesuai dengan arah kebijakan yang akan dicapai oleh Bank Indonesia.

Jika hal tersebut dikaitkan dengan permintaan kredit kendaraan. Hal ini akan menunjukkan hubungan yang negatif. Jika tingkat suku bunga kredit mengalami kenaikan maka masyarakat akan mengurangi konsumsi kredit dikarenakan biaya tinggi yang harus dibayarkan oleh pihak masyarakat yang melakukan pembelian kendaraan secara kredit. Begitu pula sebaliknya, ketika suku bunga kredit bergerak turun maka masyarakat akan cenderung membeli kendaraan secara kredit karena biaya yang harus dibayarkan menurun. Hal ini juga searah dengan penelitian yang dilakukan Martin, dkk (2012) yaitu suku bunga kredit memiliki hubungan negatif dengan permintaan kredit kendaraan bermotor. Suku bunga kredit adalah suatu jumlah ganti rugi atau balas jasa atas penggunaan uang oleh nasabah. Suku bunga kredit merupakan penggambaran dari kredit yang akan diberikan dan suku bunga kredit merupakan hal yang vital dalam dunia pengkreditan. Penjualan suatu barang sangat dipengaruhi oleh suku bunga karena suku bunga merupakan biaya yang harus dibayarkan oleh pengkredit kepada pihak yang meminjamkan kredit.



Sumber : Statistik Ekonomi Keuangan Indonesia

Gambar 4 Data Suku Bunga Kredit Bank Umum Tahun 2010:1 – 2015:9

Jika dilihat dari grafik diatas pergerakan suku bunga kredit Bank Umum dari tahun 2010 hingga tahun 2015 berfluktuasi namun tidak terlalu signifikan.

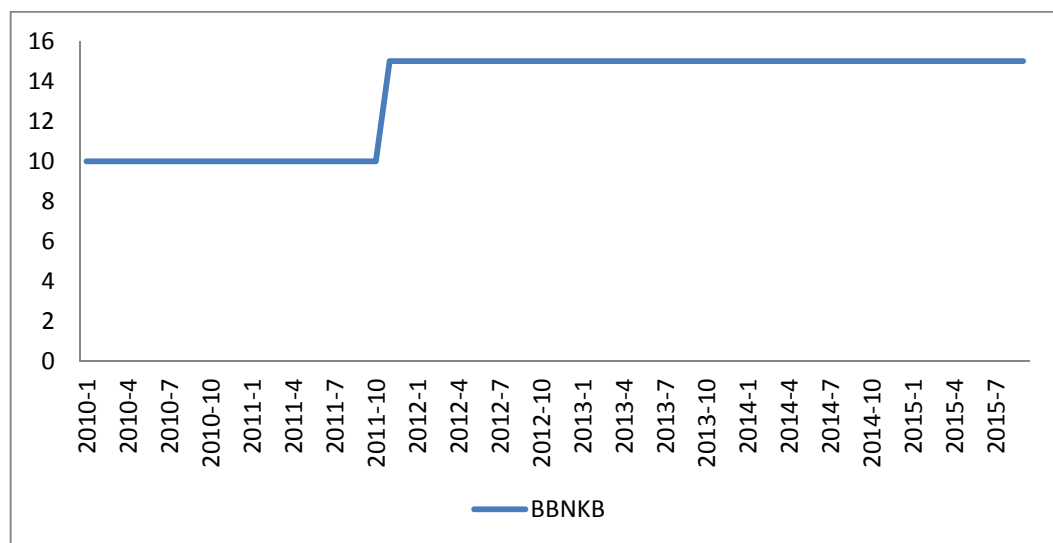
Pergerakan suku bunga kredit yang cenderung stabil akan meningkatkan daya beli masyarakat dalam pengkreditan khususnya kredit kendaraan bermotor.

Salah satu faktor yang mempengaruhi permintaan kredit kendaraan adalah tarif pajak. Tarif pajak dapat digunakan pemerintah daerah setempat untuk meningkatkan pendapatan daerah. Hal yang menentukan harga suatu barang dalam proses produksiditentukan oleh dua faktor yaitu biaya dan perkiraan *margin*. Biaya yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dari bahan baku hingga terbentuknya suatu output yang dapat dijual. Perkiraan *margin* merupakan perkiraan keuntungan perusahaan yang diperoleh dari hasil menjual output tersebut, sedangkan pajak akan mempengaruhi harga akhir dari suatu barang. Pajak merupakan pungutan yang wajib dibayarkan oleh wajib pajak kepada pihak yang berwenang berdasarkan ketentuan yang berlaku. Semakin

tinggi pajak yang dikenakan terhadap suatu barang maka akan semakin tinggi juga harga akhir barang tersebut.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Tri Mustika (2012) dengan kenaikan tarif Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan (BBNKB) berdampak negatif pada permintaan kredit kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah yang juga mengurangi Pendapatan Asli Daerah di Provinsi Jawa Tengah. Tarif BBNKB merupakan variabel yang juga menentukan permintaan kredit kendaraan bermotor. Tarif BBNKB suatu wilayah biasanya berbeda antara daerah satu dengan daerah yang lainnya. Semakin tinggi tarif BBNKB diharapkan masyarakat akan mengurangi pembelian kendaraan bermotor dikarenakan pajak yang dibebankan kepada pembeli kendaraan bermotor akan naik. Berikut ini adalah grafik yang menggambarkan tarif BBNKB yang terjadi di Bandar Lampung selama periode penelitian 2010:01-2015:09.

Gambar 5 Data Tarif Bea Balik Nama Kendaraan (BBNKB) untuk Kendaraan Roda Dua Provinsi Lampung 2010:1 – 2015:9



Sumber :DinasPendapatan Daerah

Jika dilihat dari gambar di atas besar tarif BBNKB pada tahun Januari 2010 hingga Oktober 2011 berada di titik yang sama yaitu 10%. Hal ini diperkuat oleh Peraturan Daerah (PERDA) Provinsi Lampung Nomor 11 Tahun 2008. PERDA tersebut berisikan jika untuk penyerahan pertama pengenaan biaya untuk kendaraan bermotor roda dua sebesar 10%, kendaraan bermotor roda empat sebesar 10% dan untuk kendaraan bermotor roda empat atau lebih untuk umum sebesar 3%. Namun, pada November 2011 diresmikan peraturan daerah yang baru yaitu PERDA NO.2/ 2011 untuk penyerahan pertama kendaraan bermotor roda dua sebesar 15%, kendaraan bermotor roda empat 12.5%, dan kendaraan bermotor roda empat atau lebih untuk umum 7.5%. Kenaikan tarif ini disebabkan karena semakin tingginya laju pertumbuhan kendaraan bermotor dan diharapkan kebijakan ini dapat membantu untuk mengurangi jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Bandar Lampung.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka penulis melakukan penelitian dengan judul : “ANALISIS PENGARUH KEBIJAKAN *DOWN PAYMENT*, PDRB, SUKU BUNGA KREDIT, DAN TARIF BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR TERHADAP PERMINTAAN KENDARAAN BERMOTOR KOTA BANDAR LAMPUNG PERIODE 2010:1-2015:9”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, terlihat jelas bahwa penyaluran kredit kendaraan bermotor mengalami penurunan pada saat kebijakan DP ditetapkan oleh Bank Indonesia, namun efek tersebut hanya berdampak

sementara terhadap penyaluran kredit. Pada pertengahan tahun 2013 sampai dengan pertengahan tahun 2015 penyaluran kredit kendaraan menunjukkan trend perkembangan yang positif. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan yang akan dikaji dan dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah kebijakan *Down Payment* mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9?
2. Bagaimanakah PDRB mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9?
3. Bagaimanakah suku bunga kredit mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9?
4. Bagaimanakah tarif BBNKB mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9?
5. Bagaimanakah kebijakan *Down Payment*, PDRB, suku bunga kredit, dan tarif BBNKB mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9?

C. Tujuan Penelitian

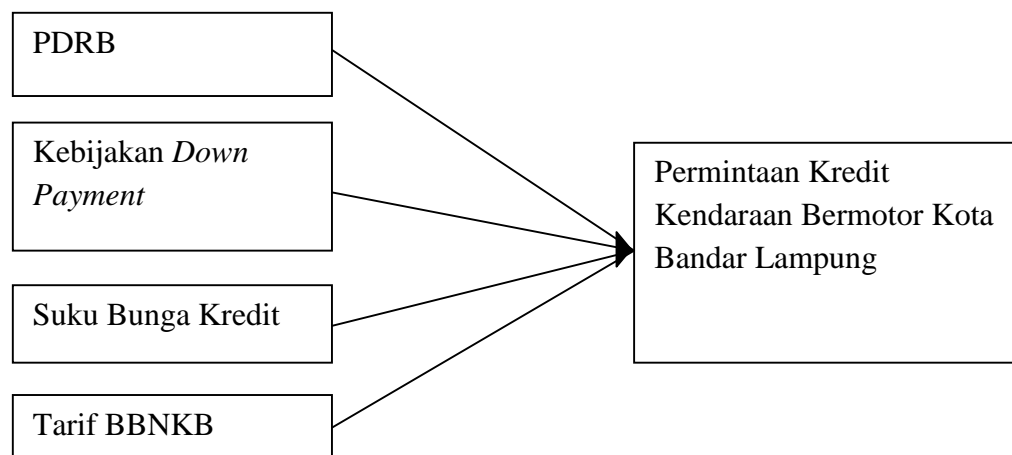
Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana kebijakan *Down Payment* mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.

2. Untuk mengetahui bagaimana PDRB mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.
3. Untuk mengetahui bagaimana suku bunga kredit mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.
4. Untuk mengetahui bagaimana tarif BBNKB mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.
5. Untuk mengetahui bagaimana kebijakan *Down Payment*, PDRB, suku bunga kredit, dan tarif BBNKB mempengaruhi permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.

D. Kerangka Pemikiran

Gambar 6. Kerangka Pemikiran



Jika dilihat dari kerangka pemikiran diatas dapat disimpulkan jika faktor yang mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor kota Bandar Lampung adalah kebijakan *Down Payment*, PDRB, tingkat suku bunga, dan tarif BBNKB. Menurut

Anna Octora,dkk (2012) kebijakan pembatasan uang muka kredit (*Down Payment*) memiliki pengaruh negative terhadap permintaan mobil di Kota Medan karena dengan uang muka yang tinggi menekan masyarakat untuk melakukan pembelian mobil secara kredit dan juga menekan kredit konsumtif. Akibat kebijakan ini pertumbuhan kredit di Kota Medan mengalami penurunan 1% jika dibandingkan dengan bulan sebelumnya.Kebijakan DP memiliki pengaruh negatif, dikarenakan ketika Bank Indonesia membuat kebijakan untuk menaikkan rasio DP maka semakin tinggi uang muka yang harus disediakan oleh pengkredit untuk mendapatkan kredit kendaraan bermotor.

Dalam teori Keynes menjelaskan pendapatan berhubungan positif dengan saldo uang riil. Ketika tingkat pendapatan mengalami kenaikan maka akan berpengaruh positif terhadap permintaan konsumsi karena semakin tingginya pendapatan maka akan semakin tingginya pula kemampuan seseorang untuk mengkonsumsi suatu komoditi tertentu yang tentunya akan meningkatkan permintaan konsumsi itu sendiri. PDRB memiliki pengaruh positif terhadap permintaan kredit kendaraan bermotor, dikarenakan ketika PDRB meningkat maka masyarakat akan meningkatkan permintaan konsumsi sehingga akan meningkatkan permintaan konsumtif termasuk permintaan kredit kendaraan bermotor.

Suku bunga kredit memiliki pengaruh negatif terhadap permintaan kredit kendaraan bermotor, dikarenakan ketika semakin tingginya suku bunga kredit yang ditawarkan bank kepada pengkredit maka selera masyarakat untuk membeli kendaraan secara kredit akan berkurang karena semakin banyak biaya yang harus dikeluarkan oleh pengkredit untuk mendapatkan kredit kendaraan tersebut. Hal ini

searah dengan penelitian yang dilakukan oleh Martin, dkk (2012) yaitu suku bunga kredit memiliki hubungan negative dengan permintaan kredit kendaraan bermotor. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Tri Mustika (2012) dengan kenaikan tarif Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan (BBNKB) berdampak negatif pada permintaan kredit kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah yang juga mengurangi Pendapatan Asli Daerah di Provinsi Jawa Tengah. Tarif BBNKB memiliki pengaruh negatif karena semakin tinggi tarif BBNKB maka semakin tinggi pula tarif yang harus dibayarkan oleh pengkredit kepada pemerintah sebagai biaya untuk mengganti nama kendaraan.

E.Hipotesis

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas maka hipotesis dalam penelitian ini adalah:

1. Diduga variabel kebijakan *Down Payment* berpengaruh negatif terhadap permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.
2. Diduga variabel PDRB berpengaruh positif terhadap permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.
3. Diduga variabel suku bunga kredit berpengaruh negatif terhadap permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.
4. Diduga variabel BBNKB berpengaruh negatif terhadap permintaan kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1- 2015:9.
5. Diduga variabel kebijakan *Down Payment*, PDRB, suku bunga kredit, dan tarif BBNKB berpengaruh secara bersama-sama terhadap permintaan

kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung periode 2010:1-2015:9.

F. Manfaat Penelitian

a. Dunia Akademis

Memberikan kontribusi kepada pengembang teori terutama yang berkaitan dengan Ekonomi Pembangunan.

b. Penulis

- Penelitian ini digunakan sebagai prasyarat penulis untuk lulus di Universitas Lampung.
- Menjadi salah satu motivasi untuk dapat mengembangkan pengetahuan yang selama ini diperoleh serta memotivasi untuk melaksanakan penelitian-penelitian selanjutnya dengan lebih baik.

G. Sistematika Penulisan

- Bab I Pendahuluan yang berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan, kerangka pemikiran, hipotesis, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.
- Bab II Tinjauan Pustaka yang berisikan tinjauan teoritis dan tinjauan empirik yang relevan dan penelitian terdahulu.
- Bab III Metode Penelitian. Terdiri dari jenis dan sumber data, definisi operasional variabel, metode analisis, dan tahapan analisis.
- Bab IV Hasil Perhitungan dan Pembahasan.

Bab V Simpulan dan Saran.

Daftar Pustaka

Lampiran

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebijakan Makroprudensial

1. Pengertian Kebijakan Makroprudensial

Kebijakan Makroprudensial merupakan bagian dari kebijakan utama yang ditetapkan dan dilaksanakan oleh Bank Indonesia untuk mencegah dan mengurangi risiko sistemik, mendorong fungsi intermediasi yang seimbang bagi sektor perekonomian, serta meningkatkan akses dan efisiensi sistem keuangan dalam rangka menjaga stabilitas sistem keuangan, serta mendukung stabilitas moneter dan stabilitas sistem pembayaran. Kebijakan Makroprudensial lebih mengarah kepada analisis sistem keuangan secara keseluruhan sebagai kumpulan dari individu lembaga keuangan.

2. Kebijakan Makroprudensial di Berbagai Negara

Tabel 1 Kebijakan Makroprudensial di berbagai negara

Negara	Kebijakan
Hongkong	- LTV - <i>Debt-to-income</i>
Hungaria	- Laporan dan edukasi publik -LTV
India	- ATMR untuk kredit konsumsi dan perumahan - <i>Cash reserve requirement</i>
Singapura	- <i>Stamp duty</i> - LTV (progresif)

	- <i> Holding period</i>
Thailand	LTV
Cina	- LTV - <i>Debt-to-income</i>
Yunani	- <i>Provisioning ratio</i> - <i>Debt servicing ratio</i>
Indonesia	LTV

Sumber: Wong et.al (2011); CESifo Dice, Indian Express, Crowe et.al. (2011)

3. Implementasi Kebijakan Makroprudensial

1. Kebijakan *Loan to Value* (LTV) untuk KPR dan *Down Payment* (DP) untuk KKB tahun 2012

- a. SE BI No. 14/10/DPNP tanggal 15 Maret 2012 untuk bank umum konvensional dan SE No.14/33/Dpbs tanggal 27 November 2012 untuk bank umum syariah. Kalibrasi ulang dengan SE BI No.15/40/DKMP tanggal 24 September 2013.
- b. Tujuan : meredam risiko sistemik yang mungkin timbul akibat pertumbuhan KPR yang pada saat itu mencapai lebih dari 40%, serta tingkat kegagalan nasabah KKB untuk memenuhi kewajiban yang pada saat itu mencapai hampir 10%. Pertumbuhan KPR yang terlalu tinggi dapat mendorong peningkatan harga aset properti yang tidak mencerminkan harga sebenarnya (*bubble*), sehingga dapat meningkatkan risiko kredit bagi bank-bank dengan eksposur kredit properti yang besar
- c. Pokok ketentuan : LTV progresif untuk KPR dan 20% 30% DP untuk KKB

2. Kebijakan *Loan to Value* (LTV) untuk KPR dan *Down Payment* (DP) untuk KKB tahun 2015

- a. Peraturan Bank Indonesia No.17/10/PBI/2015
- b. Tujuan : untuk mengatasi melemahnya pertumbuhan kredit properti di Indonesia. Adanya kebijakan pelonggaran tersebut diharapkan dapat meningkatkan daya beli masyarakat sehingga menumbuhkan kembali gairah usaha di sektor properti yang pada akhirnya akan meningkatkan investasi dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia.
- c. Pokok Ketentuan : pelonggaran LTV untuk KPR dan 20% 25% DP untuk KKB.

B. Kebijakan *Down Payment* (DP)

1. Definisi *Down Payment*

Kebijakan *Down Payment* (DP) adalah pembayaran di muka atau uang muka secara tunai yang sumber dananya berasal dari debitur (*self financing*) dalam rangka pembelian kendaraan bermotor secara kredit dan *Loan to value* (LTV) adalah angka rasio antara nilai kredit yang dapat diberikan oleh bank terhadap nilai agunan pada saat awal pemberian suatu kredit (surat edaran Bank Indonesia no 14/10/DPNP). Kebijakan ini merupakan kebijakan yang dikeluarkan oleh Bank Indonesia sebagai bank sentral untuk mengantisipasi atau meminimalisir adanya gejolak dalam perekonomian sebagai akibat dari pertumbuhan Kredit Pemilikan Rumah (KPR) dan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) yang terlalu berlebihan.

2. Penerapan *Loan to Value* dan *Down Payment* di Indonesia

A. Surat Edaran Bank Indonesia No 14/10/DPNP

1. Pengaturan LTV pada KPR

Surat edaran Bank Indonesia no 14/10/DPNP dikeluarkan Bank Indonesia selaku penguasa moneter di Indonesia yang merasa perlu untuk memberikan batasan batasan yang jelas terhadap jumlah uang muka yang harus dimiliki seseorang jika ingin memiliki suatu perumahan ataupun kendaraan bermotor. Konsep *Loan to Value* sebenarnya sama dengan *Down Payment*. Hanya saja istilah *Loan to Value* lebih condong digunakan pada Kredit Pemilikan Rumah (KPR) sedangkan *Down Payment* pada kendaraan bermotor. Terkhusus untuk *Loan to value*, tidak semua jenis KPR yang akan dikenakan kebijakan tersebut.

Menurut surat edaran no.14/10/DPNP ruang lingkup KPR yang diatur dalam surat edaran tersebut adalah mencakup kredit konsumsi pemilikan rumah tinggal, termasuk rumah susun atau apartemen namun tidak termasuk rumah kantor dan rumah toko, dengan tipe lebih dari 70 meter persegi. Adapun dalam surat edaran ini juga telah ditetapkan rasio *Loan to Value* (LTV) sebesar 70%. Hal tersebut menjelaskan jika seseorang ingin menikmati suatu fasilitas KPR harus memiliki uang muka setidaknya 30% dari harga jual KPR tersebut. Ada beberapa alasan yang dikemukakan oleh Bank Indonesia yang mendasari terbitnya aturan ataupun kebijakan *Loan to Value* ini (surat edaran Bank Indonesia no 14/10/DPNP):

- a. Semakin meningkatnya permintaan Kredit Pemilikan Rumah (KPR) dan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) serta mengingat pertumbuhan KPR dan KKB yang terlalu tinggi berpotensi menimbulkan berbagai risiko maka bank perlu meningkatkan kehati-hatian dalam penyaluran KPR dan KKB.

- b. Pertumbuhan KPR yang terlalu tinggi juga dapat mendorong peningkatan harga aset properti yang tidak mencerminkan harga sebenarnya (*bubble*) sehingga dapat meningkatkan risiko kredit bagi bank-bank dengan eksposur kredit properti yang besar.
- c. Dalam rangka menjaga perekonomian yang produktif dan mampu menghadapi tantangan sektor keuangan di masa yang akan datang, perlu adanya kebijakan yang dapat memperkuat ketahanan sektor keuangan untuk meminimalisir sumber sumber kerawanan yang dapat timbul, termasuk pertumbuhan Kredit Pemilikan Rumah dan Kredit Kendaraan Bermotor yang berlebihan. Dan kebijakan yang dimaksudkan adalah melalui penetapan besaran *Loan to Value* (LTV) untuk KPR dan *Down Payment* untuk Kredit kendaraan bermotor.

2. Pengaturan Uang Muka Kredit atau *Down Payment* pada KKB

Uang muka atau yang disebut sebagai *Down Payment* (DP) dalam surat edaran Bank Indonesia ini adalah pembayaran di muka atau uang muka secara tunai yang sumber dananya berasal dari debitur (*self financing*) dalam rangka pembelian kendaraan bermotor secara kredit. Ruang lingkup KKB dalam surat edaran Bank Indonesia ini mencakup kredit yang diberikan bank kepada debitur untuk pembelian kendaraan bermotor.

DP ditetapkan sebesar persentase tertentu dari harga pembelian kendaraan bermotor yang dibiayai oleh bank. DP untuk bank yang memberikan KKB sebagaimana diatur dalam surat edaran ini ditetapkan sebagai berikut:

1. DP paling rendah 25% (dua puluh lima persen), untuk pembelian kendaraan bermotor roda dua.

2. DP paling rendah 30% (tiga puluh persen), untuk pembelian kendaraan bermotor roda tiga atau lebih untuk keperluan non produktif.
3. DP paling rendah 20% (dua puluh persen), untuk pembelian kendaraan bermotor roda tiga atau lebih untuk keperluan produktif.

B. Surat Edaran No. 17/10/PBI/2015

1. Pengaturan LTV pada KPR

Menurut surat edaran no.14/10/DPNP ruang lingkup KPR yang diatur dalam surat edaran tersebut adalah mencakup kredit konsumsi pemilikan rumah tinggal, termasuk rumah susun atau apartemen namun tidak termasuk rumah kantor dan rumah toko, dengan tipe lebih dari 70 meter persegi. Adapun dalam surat edaran ini juga telah ditetapkan rasio *Loan to Value* (LTV) sebesar 90% untuk Kredit Perumahan Rusun dengan luas bangunan 22 m² sampai 70m², 85% untuk Kredit Perumahan Tapak diatas 70m², dan 80% untuk Kredit Perumahan Rusun, Rumah Tapak, baik untuk KP ataupun KP syariah berdasarkan Akad Mudharabah atau Akad Istishna' dengan luas bangunan diatas 70m².

2. Pengaturan Uang Muka (*Down Payment*) pada KKB

Uang Muka yang harus dipenuhi oleh debitur atau nasabah dalam rangka KKB atau KKB Syariah ditetapkan sebagai berikut:

- a. Paling rendah 20% (dua puluh persen) untuk pembelian kendaraan bermotor roda dua;

b. Paling rendah 20% (dua puluh persen) untuk pembelian kendaraan bermotor roda tiga atau lebih dalam rangka keperluan produktif apabila memenuhi salah satu syarat sebagai berikut:

- 1) merupakan kendaraan yang memiliki izin untuk angkutan orang atau barang yang dikeluarkan oleh pihak berwenang; atau
- 2) diajukan oleh perorangan atau badan hukum yang memiliki izin usaha tertentu yang dikeluarkan oleh pihak berwenang dan digunakan untuk mendukung kegiatan operasional dari usaha yang dimilikinya; dan

c. Paling rendah 25% (dua puluh lima persen) untuk pembelian kendaraan bermotor roda tiga atau lebih yang tidak memenuhi persyaratan.

3. Pengaruh Kebijakan *Down Payment* dengan Permintaan Kredit

Kendaraan Bermotor

Kebijakan LTV dan DP ini diperuntukkan hanya untuk KPR dan KKB karena tingkat pertumbuhannya semakin tinggi, untuk itu Bank Indonesia mengantisipasinya dengan kebijakan tersebut. Jika semakin tinggi Kebijakan LTV ini dibuat maka akan mendorong masyarakat untuk mengurangi kredit terutama Kredit Pemilikan Rumah (KPR) dan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) dan mengurangi resiko kredit macet. Sebaliknya jika kebijakan LTV dan DP dilonggarkan oleh Bank Indonesia maka akan meningkatkan permintaan kredit KPR dan KKB, hal ini dilakukan jika pengkreditan dianggap berkurang secara drastis dan untuk meningkatkan selera masyarakat dalam pengkredit khususnya KPR dan KKB.

Menurut Anna Octora,dkk (2012) kebijakan pembatasan uang muka kredit (*Down Payment*) memiliki pengaruh negatif terhadap permintaan mobil di Kota Medan karena dengan uang muka yang tinggi menekan masyarakat untuk melakukan pembelian mobil secara kredit dan juga menekan kredit konsumtif. Akibat kebijakan ini pertumbuhan kredit di Kota Medan mengalami penurunan 1% jika dibandingkan dengan bulan sebelumnya.

Kebijakan *Down Payment* adalah kebijakan yang dibuat oleh Bank Indonesia yang bertujuan untuk menekan pertumbuhan kredit kendaraan bermotor, dengan memberikan ketetapan uang muka kepada pihak pembeli kendaraan secara kredit. Jika kebijakan DP yang dilakukan oleh BI semakin tinggi maka selera masyarakat untuk pembelian motor secara kredit akan berkurang karena semakin tingginya uang muka yang harus disediakan pihak debitur untuk mendapatkan kendaraan bermotor. Sebaliknya, ketika kebijakan DP yang dilakukan oleh BI semakin rendah maka selera masyarakat untuk pembelian motor secara kredit akan bertambah karena semakin rendahnya uang muka yang harus disediakan pihak debitur untuk mendapatkan kendaraan bermotor.

C. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

1. Pengertian PDRB

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan salah satu indikator pertumbuhan ekonomi suatu negara/wilayah/daerah. Pertumbuhan tersebut dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya infrastruktur ekonomi. PDRB adalah jumlah nilai tambah bruto yang dihasilkan seluruh unit usaha dalam

wilayah tertentu, atau merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) terbagi kedalam dua indikator, yaitu PDRB atas dasar harga berlaku yang menggambarkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung dengan menggunakan harga pada setiap tahun dan juga PDRB atas dasar harga konstan yang menunjukkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada satu tahun tertentu sebagai tahun dasar perhitungannya.

PDRB atas dasar harga berlaku dapat digunakan untuk melihat pergeseran struktur ekonomi. Sedangkan PDRB harga konstan dapat digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun. Dengan demikian, PDRB merupakan indikator untuk mengatur sampai sejauh mana keberhasilan pemerintah dalam memanfaatkan sumber daya yang ada, dan dapat digunakan sebagai perencanaan dan pengambilan keputusan. Ada beberapa konsep definisi PDRB:

- Produk Domestik Regional Bruto atas dasar harga pasar
PDRB atas harga pasar merupakan penjumlahan nilai tambah bruto dari seluruh sektor perekonomian didalam suatu wilayah dalam periode tertentu, biasanya satu tahun yang dimaksud dengan nilai tambah adalah selisih nilai produksi dengan biaya antara.
- Produk Domestik Regional Neto atas dasar harga pasar
PDRN atas harga pasar merupakan PDRB yang dikurangi dengan penyusutan. Penyusutan dikeluarkan dari PDRB oleh karena susutnya barang modal selama berproduksi.

- Produk Domestik Regional Neto atas biaya faktor

PDRN atas dasar biaya faktor adalah PDRN atas dasar harga pas dikurangi pajak tak langsung ditambah dengan subsidi dari pemerintah

2. Metode perhitungan PDRB

Dalam menghitung PDRB terdapat beberapa metode yang sering digunakan dalam perhitungan, yaitu:

1. Metode Perhitungan PDRB atas dasar harga berlaku

PDRB yang disusun berdasarkan harga berlaku, hal ini digunakan untuk menghitung pendapatan perkapita, yang merupakan indikator kesejahteraan ekonomi masyarakat, dimana semakin tinggi PDRB per kapita, maka semakin makmur negara atau daerah yang bersangkutan. Pendapatan Regional atas dasar harga berlaku dapat dihitung melalui dua metode yaitu metode langsung dan metode tidak langsung.

a. Metode Langsung

Metode langsung adalah metode perhitungan dengan menggunakan data yang bersumber dari daerah. Metode langsung akan dapat memperlihatkan karakteristik sosial ekonomi setiap daerah. Selain itu manfaat pemakaian data daerah adalah dapat digunakan untuk menyempurnakan data statistik daerah yang lemah.

Beberapa pendekatan dengan menggunakan metode langsung:

- Pendekatan Produksi

Pendekatan dari segi produksi adalah menghitung nilai tambah dari barang dan jasa yang diproduksi oleh seluruh kegiatan ekonomi dengan cara mengurangi

output dari masing-masing sektor atau sub sektor dengan biaya antaranya.

Pendekatan ini bisa juga disebut dengan pendekatan nilai tambah. Nilai tambah merupakan nilai yang ditambahkan pada barang dan jasa yang dihasilkan oleh unit produksi dalam proses produksi dari input antara yang dikeluarkan untuk menghasilkan barang dan jasa tersebut. Nilai yang ditambahkan ini sama dengan balas jasa faktor produksi atas ikut sertanya dalam proses produksi.

Unit-unit yang digunakan dikelompokkan menjadi beberapa bagian, yaitu:

- Pertanian, perkebunan, peternakan, kehutanan dan perikanan,
 - Pertambangan dan penggalian,
 - Industri pengolahan,
 - Listrik, gas, dan air bersih,
 - Bangunan,
 - Perdagangan, hotel dan restoran,
 - Pengangkutan dan komunikasi,
 - Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan,
 - Jasa-jasa.
- Pendekatan pendapatan
Dalam pendekatan pendapatan ini, nilai tambah dari setiap kegiatan ekonomi dihitung dengan jalan menjumlahkan semua balas jasa faktor produksi yaitu upah dan gaji, surplus usaha, penyusutan dan pajak tidak langsung neto.
Untuk sektor pemerintahan dan usaha-usaha yang sifatnya tidak mencari untung, surplus usaha tidak diperhitungkan. Yang termasuk dalam surplus usaha adalah bunga sewa tanah dan keuntungan. Metode pendekatan

pendapatan ini banyak dipakai pada sektor yang produksinya berupa jasa seperti sektor pemerintahan.

- Pendekatan pengeluaran

Pendekatan dari segi pengeluaran bertitik tolak pada penggunaan akhir barang dan jasa di wilayah domestik, sehingga Produk Domestik Regional dihitung dengan cara menghitung berbagai komponen pengeluaran akhir yang membentuk Produk Domestik Regional Bruto tersebut. Secara umum pendekatan pengeluaran dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- Melalui pendekatan penawaran yang terdiri dari metode arus barang dan metode penjualan eceran.
- Metode pendekatan permintaan yang terdiri dari pendekatan survei pendapatan dan pengeluaran rumah tangga, metode data anggaran belanja metode *balance sheet* dan metode statistik perdagangan luar negeri.

Pada prinsipnya cara ini dimaksudkan untuk memperkirakan komponen-komponen permintaan akhir seperti: konsumsi rumah tangga, konsumsi lembaga swasta nirlaba, konsumsi pemerintah, pembentukan modal bruto dan perdagangan antar wilayah (termasuk ekspor dan impor).

b. Metode Tidak Langsung

Metode tidak langsung adalah metode perhitungan dengan cara menghitung PDRB Provinsi dengan cara mengalokir angka Produk Domestik Bruto untuk tiap provinsi dengan menggunakan alokator tertentu, alokator yang digunakan dapat berupa:

- Nilai produk bruto atau neto setiap sektor
- Jumlah produksi fisik
- Tenaga kerja
- Penduduk

Dengan menggunakan salah satu atau kombinasi dari beberapa alokator tersebut dapat diperhitungkan persentase/bagian masing-masing provinsi untuk nilai tambah suatu sektor atau sub sektor.

2. Metode Perhitungan PDRB atas dasar harga konstan

Perkembangan PDRB atas dasar berlaku dari tahun ke tahun menggambarkan perkembangan PDRB yang disebabkan oleh adanya perubahan dalam volume produksi barang dan jasa yang dihasilkan dan perubahan dalam tingkat harganya. Untuk dapat mengukur perubahan volume produksi atau perkembangan produksi secara nyata, faktor pengaruh harga perlu dihilangkan dengan cara menghitung PDRB atas harga konstan.

PDRB yang disusun berdasarkan harga konstan, semua agregat pendapatan dinilai atas dasar harga tetap, maka perkembangan agregat pendapatan dari tahun ke tahun semata-mata karena perkembangan produksi riil bukan karena kenaikan harga atau inflasi yang digunakan untuk perhitungan laju pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan atau setiap sektor dari tahun ke tahun (tidak dipengaruhi inflasi). Produk riil perkapita biasanya juga dipakai sebagai indikator untuk menggambarkan perubahan tingkat kemakmuran ekonomi dari tahun ke tahun.

Untuk perencanaan, proyeksi dan penentuan target, selalu bertitik tolak dari perhitungan atas dasar harga konstan. Secara konsep nilai atas dasar harga konstan

dapat mencerminkan kuantum produksi pada tahun yang berjalan yang dinilai atas dasar harga pada tahun dasar. Dari segi metode statistik, suatu nilai atas dasar konstan diperoleh dengan cara:

- Revaluasi

Dilakukan dengan cara mengalikan kuantum pada tahun berjalan dengan harga pada tahun dasar. Dalam praktek, sangat sulit melakukan revaluasi terhadap biaya antara yang digunakan karena mencakup komponen input yang terlalu banyak disamping data harga yang tersedia tidak dapat memenuhi semua keperluan tersebut. Oleh karena itu biaya antara atas dasar harga konstan biasanya diperoleh dari perkalian output pada masing-masing tahun dengan rasio tetap biaya antara terhadap output pada tahun dasar.

- Deflasi

Nilai tambah atas dasar harga konstan diperoleh dengan cara membagi nilai tambah atas dasar harga berlaku masing-masing tahun dengan indeks harga. Indeks harga yang digunakan sebagai deflator biasanya merupakan indeks harga perdagangan besar, indeks harga konsumen, dan sebagainya.

- Deflasi berganda

Dalam deflasi berganda ini yang dideflasi adalah output dan biaya antaranya, sedangkan nilai tambah diperoleh dari selisih antara output dan biaya antara hasil deflasi tersebut. Indeks harga yang digunakan sebagai deflator untuk perhitungan output atas dasar harga konstan biasanya merupakan indeks harga konsumen dan indeks harga perdagangan besar sesuai dengan cakupan komoditinya. Sedangkan deflator untuk biaya antara adalah indeks harga dari

komponen input terbesar. Kenyataan sangat sulit melakukan deflasi terhadap biaya antara, disamping karena komponennya terlalu banyak juga karena indeks harganya belum tersedia dengan baik.

Penyusunan angka PDRB dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan terhadap indikator makro ekonomi yang digunakan dalam evaluasi hasil-hasil pembangunan ekonomi. Adapun kegunaan serta analisis yang dapat diperoleh dari data PDRB dalam menilai kinerja perekonomian suatu daerah antara lain:

- Besaran PDRB, digunakan sebagai dasar analisis mengetahui potensi ekonomi suatu daerah dalam mengelola Sumber Daya Alam (SDA) dan Sumber Daya Manusia (SDM).
- Pertumbuhan Ekonomi, digunakan sebagai dasar analisis untuk mengukur kinerja ekonomi suatu daerah pada suatu periode tertentu (kenaikan produksi barang dan jasa).
- Struktur Ekonomi, digunakan sebagai dasar analisis untuk mengetahui sektor-sektor ekonomi yang dominan dalam perekonomian suatu daerah serta untuk mengetahui pergeseran struktur ekonomi suatu daerah.
- Pendapatan perkapita, digunakan sebagai dasar analisis untuk mengetahui tingkat kesejahteraan masyarakat suatu daerah secara umum.

3. Pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor

Menurut teori Keynes dengan menggabungkan ketiga motif untuk memegang uang secara bersama-sama kedalam persamaan permintaan uang. Keynes memberi alasan bahwa seseorang ingin memegang sejumlah uang tertentu yaitu saldo uang riil (jumlah uang dalam bentuk riil) yaitu suatu jumlah yang ditunjukkan oleh

ketiga motifnya akan berhubungan dengan pendapatan dan suku bunga yang dikenal dengan preferensi likuiditas. Dalam teori ini, dalam fungsi preferensi likuiditas berarti bahwa permintaan akan saldo uang riil berhubungan negatif dengan suku bunga dan pendapatan riil berhubungan positif.

Dalam teori Keynes motif seseorang untuk memegang uang dibagi menjadi tiga yaitu: transaksi, berjaga-jaga dan spekulasi. Dalam motif transaksi dan berjaga-jaga dipengaruhi oleh pendapatan. Pendapatan memiliki pengaruh positif terhadap motif seseorang untuk memegang uang. Semakin tinggi tingkat pendapatan maka akan semakin besar kebutuhan uang masyarakat untuk tujuan transaksi dan berjaga-jaga, karena ketika pendapatan seseorang meningkat maka keinginan konsumsi seseorang akan semakin meningkat yang akan mengakibatkan permintaan uang akan meningkat pula untuk motif transaksi dan berjaga-jaga, begitu pula sebaliknya ketika semakin rendah tingkat pendapatan maka akan semakin kecil kebutuhan masyarakat untuk bertransaksi dan berjaga-jaga dan akan mengakibatkan penurunan jumlah permintaan uang.

Selain teori dari Keynes terdapat teori lain dari Friedgman. Milton Friedgman mengembangkan teori "*The Quantity Theory of Money*". Friedgman menyatakan bahwa permintaan atas uang harus dipengaruhi oleh faktor yang sama yang juga mempengaruhi permintaan untuk suatu aset. Oleh karena itu, Friedgman menentukan permintaan untuk saldo uang riil dipengaruhi oleh pendapatan, perkiraan tingkat pengembalian atas uang, perkiraan pengembalian atas obligasi, perkiraan tingkat pengembalian atas saham, dan perkiraan laju inflasi.

Dalam teori Friedman ini karena permintaan atas suatu aset berhubungan positif dengan kekayaan, permintaan uang juga berhubungan positif dengan konsep kekayaan Friedman, pendapatan permanen. Tidak seperti komponen pendapatan biasa, pendapatan permanen atau yang dianggap sebagai perkiraan rata-rata pendapatan jangka panjang, memiliki fluktuasi yang lebih kecil karena beberapa pergerakan pendapatan bersifat sementara atau tidak lama. Sebagai contoh, dalam siklus usaha yang ekspansif, ketika pendapatan naik secara cepat tetapi karena beberapa dari peningkatan ini bersifat sementara pendapatan rata-rata jangka panjang tidak berubah banyak. Oleh karena itu, ketika ekonomi sedang berada di puncak (*booming*), pendapatan permanen naik lebih sedikit dari pendapatan biasa. Selama resesi, beberapa dari penurunan pendapatan bersifat sementara dan rata-rata pendapatan permanen jangka panjang turun lebih rendah dari pendapatan.

Berdasarkan fenomena saat ini, dalam memenuhi permintaan terhadap suatu jenis barang, masyarakat peminjam (bank) didorong untuk melakukan pembelian secara hutang dan mencicil (kredit) atas barang-barang yang dibelinya.

Masyarakat (konsumen) menggunakan sistem kredit ini dengan anggapan jika saat ini tidak memiliki pendapatan (uang) untuk membeli maka pendapatan masa yang akan datang dipakai untuk membeli saat ini. Andayani (2005) menyatakan bahwa pada dasarnya setiap orang yang akan melakukan pembelian secara kredit berarti telah menggunakan pendapatan masa yang akan datang untuk pengeluaran saat ini. Dalam hal ini, jika pendapatan masyarakat semakin besar maka akan semakin besar pula pengeluaran konsumsi, dan jika pengeluaran konsumsi dilakukan dengan menggunakan sistem kredit maka cara inilah yang akan meningkatkan permintaan kredit konsumsi.

Jika dikaitkan dengan permintaan kredit kendaraan bermotor, ketika semakin tinggi tingkat pendapatan maka akan semakin besar kebutuhan uang untuk masyarakat untuk tujuan menambah permintaan konsumsi, karena ketika pendapatan seseorang meningkat maka keinginan konsumsi seseorang akan semakin meningkat termasuk kredit kendaraan bermotor begitu pula sebaliknya ketika semakin rendah tingkat pendapatan maka akan semakin kecil kebutuhan masyarakat untuk mengonsumsi kendaraan bermotor.

D. Suku Bunga Kredit

1. Pengertian Suku Bunga

Menurut Kasmir (2002) bahwa bunga bank dapat diartikan sebagai balas jasa yang diberikan oleh bank berdasarkan prinsip konvensional kepada nasabah yang membeli atau menjual produknya. Pengertian suku bunga menurut Sunariyah (2004) adalah harga dari pinjaman. Suku bunga dinyatakan sebagai persentase uang pokok per unit waktu. Bunga merupakan suatu ukuran harga sumber daya yang digunakan oleh debitur yang harus dibayarkan kepada kreditur. Menurut Mishkin (2007), suku bunga adalah biaya pinjaman atau harga yang dibayar atas penyewaan dana. Mishkin memandang suku bunga dari sisi peminjam (*borrower*).

Para ekonom membedakan suku bunga menjadi suku bunga nominal dan suku bunga riil. Suku bunga nominal adalah rate yang terjadi di pasar sedangkan suku bunga riil adalah konsep yang mengukur tingkat kembalian setelah dikurangi dengan inflasi. Efek ekspektasi inflasi terhadap suku bunga nominal disebut efek Fisher dan hubungan antara inflasi dengan suku bunga ditunjukkan dengan

persamaan Fisher. Laju inflasi sangat penting dalam meramalkan dan menganalisa suku bunga. Selisih antara suku bunga nominal dan inflasi adalah ukuran yang sangat penting mengenai beban sesungguhnya dari biaya suku bunga yang dihadapi individu dan perusahaan. Selain itu, suku bunga riil juga menjadi ukuran yang sangat penting bagi otoritas moneter.

2. Suku Bunga Kredit

Suku bunga kredit adalah suatu kontra prestasi atas penyerahan uang. Dengan demikian, bunga kredit adalah suatu jumlah ganti rugi atau balas jasa atas penggunaan uang oleh nasabah (Rintan,2013). Dalam kredit, pihak perbankan membebankan bunga kepada peminjamnya. Tingkat suku bunga kredit juga dapat diartikan sebagai biaya dari penggunaan kredit yang digunakan debitur dalam jangka waktu tertentu, dan dalam batas waktu yang ditentukan. Debitur harus membayar bunga kredit yang dikenakan atas dana pinjaman kepada bank.

Beberapa macam tingkat suku bunga kredit menurut penggunaannya, antara lain:

a. Suku bunga kredit konsumsi

Suku bunga kredit konsumsi merupakan suku bunga kredit yang dibebankan pada kegiatan konsumsi.

b. Suku bunga kredit investasi

Suku bunga kredit investasi merupakan suku bunga yang dikenakan kepada kredit yang digunakan untuk investasi jangka menengah dan panjang.

c. Suku bunga kredit modal kerja

Suku bunga kredit modal kerja merupakan suku bunga yang dibebankan pada modal kerja yang habis dalam satu kali proses produksi.

3. Teori Suku Bunga

1. Teori Paritas Tingkat Bunga

Teori paritas tingkat bunga menyatakan bahwa dalam sistem devisa bebas tingkat bunga di satu negara akan cenderung sama dengan tingkat bunga di negara lain. Setelah diperhitungkan perkiraan mengenai laju depresiasi mata uang negara yang satu terhadap negara yang lain (Boediono, 1994). Dari sini dapat dilihat bahwa adanya hubungan dengan luar negeri mempunyai pengaruh terhadap perkembangan tingkat bunga di dalam negeri.

2. Teori Klasik Tentang Tingkat Bunga

Tabungan menurut teori klasik adalah fungsi dari tingkat bunga. Semakin tinggi tingkat bunga makin tinggi pula keinginan masyarakat untuk menabung, artinya pada tingkat bunga yang lebih tinggi masyarakat akan lebih terdorong untuk mengorbankan atau mengurangi pengeluaran untuk konsumsi untuk menabung. Investasi juga merupakan fungsi dari tingkat bunga. Semakin tinggi tingkat bunga maka keinginan untuk melakukan investasi juga makin kecil.

Alasannya, seorang pengusaha akan menambah pengeluaran investasinya apabila keuntungan yang diharapkan dari investasi lebih besar dari pada tingkat bunga yang harus dibayarkan untuk dana investasi tersebut yang merupakan ongkos untuk penggunaan dana (*cost of capital*). Makin rendah tingkat bunga, maka pengusaha akan lebih terdorong untuk melakukan investasi, sebab biaya penggunaan dana juga makin kecil.

3. Teori Klasik Tabungan (*Loanable Funds Theory*)

Teori ini merupakan perluasan dari teori Irving Fisher yang memasukkan faktor-faktor kekuasaan pemerintah untuk menciptakan uang, permintaan pemerintah terhadap dana pinjaman yang biasanya tidak berpengaruh terhadap tingkat suku bunga dan kemungkinan individu dan perusahaan-perusahaan berinvestasi dalam saldo kas. Teori ini menyatakan bahwa tingkat suku bunga umum ditentukan oleh interaksi kompleks dari dua faktor. Yang pertama adalah total permintaan dana oleh perusahaan, pemerintah, dan rumah tangga (atau individu-individu) untuk melakukan berbagai macam aktivitas ekonomi dengan dana tersebut. Permintaan ini berhubungan negatif dengan suku bunga (kecuali permintaan pemerintah yang seringkali tidak bergantung pada tingkat bunga). Faktor kedua yang mempengaruhi tingkat bunga adalah penawaran dana dari perusahaan, pemerintah dan individu, penawaran berhubungan positif dengan suku bunga jika semua faktor ekonomi yang lain konstan. Jika suku bunga meningkat, perusahaan dan individu akan menabung dan meminjamkan lebih banyak dan bank terdorong untuk memberikan pinjaman yang lebih banyak.

4. Instrumen yang menentukan suku bunga kredit

Berikut adalah instrumen-instrumen yang menentukan suku bunga kredit, antara lain (Kasmir,2002):

1. Total Biaya Dana (*Cost of Fund*) yaitu merupakan total bunga yang dikeluarkan oleh bank untuk memperoleh dana dari pihak ketiga.

2. Biaya Operasi yaitu merupakan biaya yang dikeluarkan oleh bank dalam menjalankan usahanya.
3. Cadangan Risiko Kredit Macet yaitu merupakan cadangan terhadap macetnya kredit yang akan diberikan, hal ini disebabkan setiap kredit yang diberikan pasti mengandung suatu resiko yang tidak terbayar.
4. Laba yang diinginkan, setiap kegiatan yang dilakukan oleh bank ditujukan untuk memperoleh laba yang maksimal. Penentuan besarnya laba sangat mempengaruhi besarnya bunga kredit.
5. Pajak yaitu merupakan kewajiban yang dibebankan pemerintah kepada bank yang memberikan fasilitas kredit kepada nasabahnya.

5. Hubungan Suku Bunga Kredit dengan Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

Menurut teori Keynes ada beberapa motif yang mempengaruhi keinginan masyarakat untuk memegang uang, yaitu motif transaksi, berjaga-jaga dan juga spekulasi. Motif spekulasi inilah yang memiliki keterkaitan erat dengan suku bunga. Menurut John Mayard Keynes terdapat biaya yang ditanggung oleh masyarakat dalam memegang uang. Biaya yang dimaksud adalah *opportunity cost* atau biaya yang timbul dari berbagai alternatif pengalokasian aset, atau dengan kata lain terdapat potensi kehilangan pendapatan bunga jika seseorang menetapkan salah satu bentuk kekayaan. Tingginya tingkat suku bunga akan mendorong masyarakat mengurangi spekulasi, dikarenakan semakin tinggi biaya yang harus dikeluarkan masyarakat untuk membayar bunga terhadap perbankan.

Selain itu, tingkat suku bunga merupakan cerminan dari harga uang. Ketika seseorang meminjam uang dengan tingkat suku bunga yang kecil maka harga uang juga semakin kecil karena semakin kecil suku bunga akan mendorong masyarakat untuk melakukan pinjaman karena biaya yang harus diberikan kepada perbankan selaku pemberi kredit semakin kecil, begitu pula sebaliknya ketika suku bunga mengalami kenaikan maka harga uang semakin tinggi, karena masyarakat akan mengurangi pinjamannya.

Jika hal tersebut dikaitkan dengan permintaan kredit kendaraan. Hal ini akan menunjukkan hubungan yang negatif. Jika tingkat suku bunga kredit mengalami kenaikan maka masyarakat akan mengurangi konsumsi kredit dikarenakan biaya tinggi yang harus dibayarkan oleh pihak masyarakat yang melakukan pembelian kendaraan secara kredit. Begitu pula sebaliknya, ketika suku bunga kredit bergerak turun maka masyarakat akan cenderung membeli kendaraan secara kredit karena biaya yang harus dibayarkan menurun. Hal ini juga searah dengan penelitian yang dilakukan Martin, dkk (2012) yaitu suku bunga kredit memiliki hubungan negatif dengan permintaan kredit kendaraan bermotor.

Selain itu, menurut Akhmad Kholisudin (2012) suku bunga sensitif terhadap permintaan kredit bagi masyarakat, terlebih bagi dunia usaha sebagai penggerak sektor riil. Bagi pengusaha tingkat suku bunga menjadi pertimbangan yang wajib untuk melakukan investasi atau suatu usaha. Bagi pengusaha tingkat suku bunga menggambarkan besarnya biaya yang harus dibayarkan atas pinjaman yang diambil. Jika keuntungan yang diterima pengusaha dari kegiatan ekonomi dengan menggunakan kredit lebih besar dibandingkan dengan kewajiban atas biaya yang

harus dikeluarkan untuk membayar bunga atas pinjaman maka dunia usaha akan menambah jumlah pinjaman mereka. Sebaliknya ketika bunga tinggi maka kewajiban membayar bunga atas pinjaman menjadi bertambah, hal ini dapat mengurangi pendapatan pengusaha.

E. Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

1. Pengertian BBNKB

Tri Mustika Sari (2012) mengemukakan bahwa Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi, karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan atau pemasukan ke dalam badan usaha. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan juga tidak melekat secara permanen.

2. Dasar Hukum Pemungutan BBNKB

Dalam masa transisi pemberlakuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009, pemungutan BBNKB di Indonesia saat ini didasarkan pada dasar hukum yang jelas dan kuat, sehingga harus dipatuhi oleh masyarakat dan pihak yang terkait. Dasar hukum pemungutan BBNKB pada suatu provinsi adalah sebagai berikut:

1. Undang- Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
2. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 yang merupakan perubahan atas Undang- Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah.
4. Peraturan Pemerintah Daerah Provinsi Lampung Nomor 11 Tahun 2008.
5. Peraturan Pemerintah Daerah Provinsi Lampung Nomor 40 Tahun 2011.

3. Objek Pajak BBNKB

Objek pajak BBNKB adalah penyerahan kepemilikan kendaraan bermotor.

Penyerahan kepemilikan kendaraan bermotor merupakan penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar-menukar, hibah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha.

Penguasaan kendaraan bermotor melebihi dua belas bulan dapat dianggap sebagai penyerahan kepemilikan kendaraan bermotor. Termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor adalah pemasukan kendaraan bermotor dari luar negeri untuk dipakai secara tetap di Indonesia, kecuali dalam keadaan di bawah ini.

- a. Penyerahan kendaraan bermotor untuk dipakai sendiri oleh seseorang pribadi yang bersangkutan.
- b. Penyerahan kendaraan bermotor untuk diperdagangkan.

- c. Penyerahan kendaraan bermotor untuk dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia. Pengecualian ini tidak dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia.
- d. Penyerahan kendaraan bermotor digunakan untuk pameran, penelitian, contoh, dan kegiatan olahraga bertaraf internasional.

4. Subjek Pajak dan Wajib Pajak BBNKB

Pada BBNKB subjek pajak adalah orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan kendaraan bermotor. Sedangkan wajib pajak BBNKB adalah orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan kendaraan bermotor. Jika wajib pajak berupa badan, maka kewajiban perpajaknya diwakili oleh pengurus atau kuasa badan tersebut. Dengan demikian, pada BBNKB subjek pajak sama dengan wajib pajak yaitu orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan kendaraan bermotor.

5. Dasar Pengenaan BBNKB

Dasar pengenaan BBNKB adalah nilai jual kendaraan bermotor (NJKB), yang juga digunakan dalam ketentuan Pajak Kendaraan Bermotor. NJKB sebagaimana dimaksudkan disini adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor yang tercantum dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri tentang tabel Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor. NJKB ditetapkan dengan keputusan gubernur berdasarkan tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

6. Tarif BBNKB

Tarif BBNKB ditentukan berdasarkan tingkat penyerahan objek pajak yang terjadi dan jenis kendaraan bermotor yang diserahkan. Tingkat penyerahan kendaraan bermotor meliputi penyerahan pertama (yang berarti kendaraan baru) serta penyerahan kedua dan selanjutnya (yang berarti penyerahan atas kendaraan bekas). Besaran tarif BBNKB ditetapkan dengan peraturan daerah masing-masing.

Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 11 Tahun 2008 tentang besaran tarif BBNKB masing-masing sebagai berikut:

a. Tarif BBNKB atas penyerahan pertama :

1. Untuk kendaraan bermotor umum sebesar 10% (sepuluh persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
2. Untuk kendaraan bukan umum sebesar 10% (sepuluh persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
3. Untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 3% (tiga persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku.

b. Tarif BBNKB atas penyerahan kedua dan seterusnya :

1. Untuk kendaraan bermotor umum sebesar 1% (satu persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
2. Untuk kendaraan bermotor bukan umum sebesar 1% (satu persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
3. Untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 0,3% (nol koma tiga persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku.

c. Tarif BBNKB atas penyerahan karena warisan :

1. Untuk kendaraan bermotor umum dan kendaraan bermotor bukan umum sebesar 0,1 % (nol koma satu persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
2. Untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 0,03% (nol koma nol tiga persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
3. Melampirkan Surat Penetapan Ahli Waris dari Pengadilan.

d. Tarif BBNKB atas penyerahan pertama karena hibah :

1. Untuk kendaraan bermotor umum dan kendaraan bermotor bukan umum sebesar 10 % (sepuluh persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
2. Untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 3% (tiga persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku.

e. Tarif BBNKB atas penyerahan kedua dan seterusnya karena hibah:

1. Untuk kendaraan umum dan bukan umum sebesar 1% (satu persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku;
2. Untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 0,3% (nol koma tiga persen) dari nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku.

Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 11 Tahun 2008 tentang besaran tarif BBNKB masing-masing sebagai berikut:

a. Tarif BBNKB ditetapkan masing-masing sebagai berikut:

1. Penyerahan pertama Kendaraan Bermotor Roda Dua sebesar 15%;
2. Penyerahan pertama Kendaraan Bermotor Roda Empat sebesar 12.5%;
3. Penyerahan pertama Kendaraan Bermotor Roda Empat untuk umum sebesar 7.5%;
4. Penyerahan kedua Kendaraan Bermotor Roda Dua dan Kendaraan bermotor Roda Empat sebesar 1%;

5. Penyerahan kedua Kendaraan Bermotor Roda Dua dan Kendaraan bermotor Roda Empat untuk mutasi luar Daerah/Provinsi sebesar 0%;

6. Penyerahan kedua Kendaraan Bermotor Roda Dua dan Kendaraan bermotor Roda Empat untuk Kendaraan Tarikan atau dipihak ketigakan sebesar 0.5%;

7. Perhitungan BBNKB

Besaran pokok BBNKB yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif pajak dengan dasar pengenaan pajak. Secara umum perhitungan BBNKB adalah sebagai berikut:

Pajak Terutang = Tarif Pajak X Dasar Pengenaan Pajak

8. Pengaruh Tarif BBNKB dengan Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor

Dalam teori penentuan harga ada beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat harga yaitu biaya dan perkiraan *margin*. Biaya yang dimaksud merupakan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dari bahan baku hingga terbentuknya suatu output yang dapat dijual. Sedangkan perkiraan *margin* merupakan perkiraan keuntungan yang diperoleh oleh perusahaan yang diperoleh dari hasil menjual output tersebut. Dalam perkiraan keuntungan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor salah satunya pajak. Pajak merupakan pungutan yang wajib dibayarkan oleh wajib pajak kepada pihak yang berwenang berdasarkan ketentuan yang berlaku. Semakin tinggi pajak yang ditetapkan oleh pemerintahan maka perkiraan keuntungan juga akan semakin tinggi karena pajak juga merupakan salah satu komponen yang mempengaruhi harga jual produk dan jika pajak tinggi namun perusahaan tidak menambahkan dalam komponen perkiraan keuntungan maka perusahaan tersebut akan mengalami kerugian dikarenakan harus menanggung

pajak tersebut. Sehingga semakin tinggi pajak akan semakin tinggi juga harga atau nilai suatu barang tersebut.

Begitupula jika dikaitkan dengan kendaraan bermotor, jika pengenaan pajak disuatu daerah tertentu tinggi maka akan meningkatkan biaya produksi kendaraan bermotor yang mengakibatkan harga jual kendaraan bermotor menjadi tinggi pula. Ketika harga suatu kendaraan bermotor tinggi maka akan mendorong masyarakat mengurangi pembelian kendaraan bermotor secara kredit karena masyarakat yang akan cenderung menghindari pajak yang tinggi.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Tri Mustika (2012) dengan kenaikan tarif Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan (BBNKB) berdampak negatif pada permintaan kredit kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah yang juga mengurangi Pendapatan Asli Daerah di Provinsi Jawa Tengah.

Jika dikaitkan tarif BBNKB dengan permintaan kredit kendaraan bermotor ketika semakin tinggi tarif BBNKB semakin sedikit selera konsumen untuk membeli kendaraan karena semakin tinggi pula pajak yang harus dibayarkan kepada pemerintah daerah, begitu pula sebaliknya semakin rendah tarif BBNKB maka semakin banyak permintaan kredit bermotor karena rendahnya pajak yang harus dibayarkan kepada pemerintah daerah.

F. Penelitian Terdahulu

Tabel 3 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul Penelitian	Variabel yang Diteliti	Alat Statistik	Kesimpulan
1.	Akhmad Kholisudin	Determinan Permintaan Kredit Pada Bank Umum di Jawa Tengah 2006-2010	Permintaan Kredit Bank Umum, Suku Bunga Kredit, Inflasi, Nilai Tukar, dan Krisis Global	Metode Regresi Linear Berganda	Suku bunga kredit berpengaruh negatif, inflasi tidak berpengaruh, nilai tukar dan krisis global berpengaruh secara positif terhadap permintaan kredit bank umum di Jawa Tengah.
2.	Martin Hansen Simaremare dan Paidi Hidayat	Analisis Estimasi Permintaan dan Penawaran Kredit Konsumsi di Sumatera Utara (Periode 1990 – 2011)	Permintaan Kredit Konsumsi, Penawaran Kredit Konsumsi, Dana Pihak Ketiga, Suku Bunga, Pendapatan Perkapita, PDRB, NPL	<i>Two Stage Least Square</i> (TSLS)	DPK berpengaruh positif, suku bunga kredit konsumsi dan pendapatan perkapita berpengaruh negatif terhadap permintaan kredit konsumsi Bank Umum di Sumatera Utara. DPK berpengaruh positif, PDRB dan NPL mempunyai pengaruh negatif terhadap penawaran kredit konsumsi Bank Umum di Sumatera Utara.
3.	Tri Mustika Sari	Analisis Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor	Pendapatan Asli Daerah Provinsi Jawa Tengah,	Metode Kuantitatif (kontribusi dan efektivitas	Dari hasil analisis kontribusi. Kontribusi PKB yaitu berkisar 34,8%.

		dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah Provinsi Jawa Tengah (Stufi Kasus pada DPPAD Provinsi Jawa Tengah)	Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor)	Sedangkan kontribusi BBNKB sebesar 36,6% . Dari hasil analisis data perhitungan tingkat efektivitas PAD, penerimaan Pendapatan Asli Daerah efektif.
4.	Suharwan Hamzah	Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar	Permintaan kendaraan bermotor roda dua, tingkat pendapatan, harga kendaraan bermotor roda dua, jangka waktu pengembalian	Analisis deskriptif, analisis kuantitatif (regresi linier berganda)	Pendapatan memiliki pengaruh positif, harga kendaraan bermotor memiliki pengaruh negatif, dan jangka waktu pengembalian kredit kendaraan bermotor roda dua berpengaruh positif terhadap Permintaan kendaraan bermotor roda dua di Makassar.
5.	Anna Octora Marpaung dan Rachmat Sumanjaya Hasibuan	Analisis Dampak Kebijakan Pembatasan Uang Muka Kredit (DP) terhadap Permintaan Mobil di Kota Medan	Permintaan Mobil di Kota Medan, Pembatasan Uang Muka Kredit (DP)	Uji beda berpasangan	Kebijakan pembatasan uang muka minimum kredit memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap permintaan mobil di kota Medan.

6.	Rintan Febrianti Valensia	Pengaruh Tingkat Suku Bunga dan Uang Muka Penjualan Terhadap Penjualan Cicilan Motor Suzuki di PT. Bintang Sentosa Indah Tanjung Pinang	Penjualan Cicilan Motor Suzuki di PT. Bintang Sentosa Indah Tanjung Pinang, Tingkat Suku Bunga dan Uang Muka Penjualan	Regresi linier berganda	Suku bunga berpengaruh negatif.dan uang muka berpengaruh terhadap Penjualan Cicilan Motor Suzuki di PT. Bintang Sentosa Indah Tanjung Pinang
7.	Andayani Hadi	Analisis Permintaan Kredit Konsumsi pada Perbankan di Sumatera Utara	Permintaan Kredit Konsumsi, PDRB, Kurs, Suku Bunga Kredit,Perm intaan Kredit Konsumsi tahun sebelumnya	Regresi Linier Berganda	PDRB berpengaruh positif Kurs berpengaruh positif, suku bunga kredit berpengaruh positif, dan permintaan kredit konsumsi sebelumnya berpengaruh positif terhadap permintaan kredit konsumsi di Sumatera Utara.
8.	Rizka Amalia	Analisis Pengaruh DPK, SBDK dan Suku Bunga Kredit terhadap Kredit Konsumtif di Indonesia	Kredit Konsumtif di Indonesia, DPK, SBDK dan Suku Bunga Kredit	Metode ECM	DPK berpengaruh positif signifikan,SBDK dan SBK berpengaruh negatif namun tidak signifikan.

Posisi Penelitian:

Dalam penelitian ini menggunakan variabel Kebijakan *Down Payment*. Kebijakan *Down Payment* diberlakukan dari tahun 2012 untuk menerapkan prinsip kehati-hatian dalam pengkreditan baik pihak peminjam maupun pihak yang memberi pinjaman. Selain itu, untuk spesifik kredit kendaraan bermotor biasanya digunakan data primer untuk melihat pergerakan permintaan kredit kendaraan bermotor dalam suatu badan usaha atau perusahaan dan dalam penelitian ini digunakan data sekunder untuk melihat secara global variabel yang mempengaruhi permintaan kredit kendaraan di Kota Bandar Lampung.

III. METODE PENELITIAN

A. Data dan Sumber Data

Penelitian ini termasuk dalam tipe penelitian arsip yaitu suatu penelitian terhadap fakta yang tertulis. Dokumen atau arsip data yang diteliti berdasarkan sumbernya dapat berasal dari data internal atau eksternal. Pengumpulan data dilakukan, baik melalui observasi terhadap dokumen atau laporan instansi terkait maupun hasil-hasil publikasi, kemudian dilakukan pencatatan terhadap data yang dibutuhkan dalam penelitian. Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan program aplikasi *e-views 6.0*. Adapun variabel-variabel yang digunakan dapat dilihat pada table dibawah ini :

Tabel 4. Jenis Variabel, Simbol Variabel, Ukuran dan Sumber Data

No	Nama Variabel	Simbol Variabel	Ukuran	Sumber
1.	Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor Rill Provinsi Lampung	KREDIT	Juta Rupiah	SEKDA, Bank Indonesia
2.	Kebijakan DP	DP	Skala nominal :0, sebelum kebijakan DP, dan 1 setelah kebijakan DP	Bank Indonesia
3.	PDRB	PDRB	Triliun Rupiah	Bank Indonesia
4.	Suku Bunga Kredit Rill	SBK	Persen	Bank Indonesia
5.	Tarif BBNKB	BBNKB	Persen	DISPENDA

B. Definisi Operasional Data

1. Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor Rill Provinsi Lampung

Jumlah permintaan kredit kendaraan bermotor di penelitian ini merupakan jumlah kredit kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung dibagi Indeks Harga Konsumen (IHK) Provinsi Lampung. Data diperoleh dari SEKDA Bank Indonesia secara bulanan periode 2010:1 – 2015:9.

2. Kebijakan *Down Payment*

Kebijakan *Down Payment* (DP) adalah pembayaran di muka atau uang muka secara tunai yang sumber dananya berasal dari debitur (*self financing*) dalam rangka pembelian kendaraan bermotor secara kredit. Data diperoleh dari Bank Indonesia periode 2010:1 sampai dengan 2015:9.

3. PDRB

PDRB atas dasar harga konstan yang menunjukkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada satu tahun tertentu sebagai dasar perhitungannya

a. Didalam penelitian ini menggunakan PDRB Kota Bandar Lampung Periode 2010:01 – 2015:09

4. Suku Bunga Kredit Rill

Suku bunga atas kredit adalah suatu kontra prestasi atas penyerahan uang. Dengan demikian, bunga kredit adalah suatu jumlah ganti rugi atau balas jasa atas

penggunaan uang oleh nasabah. Didalam penelitian ini menggunakan tingkat suku bunga kredit riil yaitu suku bunga kredit konsumsi Bank Indonesia dikurang dengan tingkat inflasi di Bandar Lampung. Data diperoleh dari SEKI dan SEKDA, Bank Indonesia secara bulanan periode 2010:01 hingga 2015:09.

5. Tarif BBNKB

Tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi, karena jual beli, tukarmenukar, hibah, warisan atau pemasukan ke dalam badan usaha. Data BBNKB di peroleh dari DISPENDA Provinsi Lampung.

C. Metode Pengolahan Data

Berikut metode pengolahan data yang dipakai dalam penelitian ini antara lain : Variabel dummy adalah variabel yang digunakan untuk menjelaskan variabel yang bersifat kualitatif seperti jenis kelamin, agama, ras, perubahan kebijakan pemerintah, perbedaan situasi dan lain-lain. Variabel dummy merupakan variabel yang bersifat kategorikal yang diduga mempunyai pengaruh terhadap variabel yang bersifat kontinu. Pada penelitian ini menggunakan variabel dummy dalam menjelaskan perubahan atau dampak dari tarif BBNKB karena hanya terjadi dua perubahan dalam periode penelitian ini, dimana dikategorikan nilai 0, untuk tarif BBNKB periode Januari 2010 sampai Oktober 2011 dan 1 untuk tarif BBNKB periode November 2011 sampai September 2016. Kemudian, variabel kebijakan

Down Payment dimana dikategorikan menjadi DP untuk pemberlakuan kebijakan DP nilai 0, sebelum adanya kebijakan dan nilai 1, setelah adanya kebijakan.

D. Prosedur Pengolahan Data

1. Uji Stasioneritas (*Unit Root Test*)

Uji stasioneritas akar unit (*unit root test*) merupakan uji yang pertama harus dilakukan sebelum melakukan analisis regresi dari data yang dipakai. Tujuan uji stasioneritas adalah untuk melihat apakah rata-rata varians data konstan sepanjang waktu dan kovarian antara dua atau lebih data runtun waktu hanya tergantung pada kelambanan antara dua atau lebih periode waktu tersebut. Data yang dikatakan stasioner adalah data yang bersifat flat, tidak mengandung komponen trend, dengan keragaman yang konstan, serta tidak terdapat fluktuasi periodik. Pada umumnya, data *time-series* sering kali tidak stasioner. Jika hal ini terjadi, maka kondisi stasioner dapat tercapai dengan melakukan diferensiasi satu kali atau lebih. Metode pengujian *unit root* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Augmented Dickey-Fuller Test*.

Prosedur pengujian *unit root* adalah:

1. Dalam uji *unit root* yang pertama dilakukan adalah menguji masing-masing variabel yang kita gunakan untuk penelitian dari setiap *level series*.
2. Jika semua variabel adalah stasioner pada tingkat level, maka estimasi terhadap model yang digunakan adalah regresi *Ordinary Least Square* (OLS).
3. Dan jika seluruh data dinyatakan tidak stasioner, maka langkah selanjutnya adalah menentukan *first difference* dari masing-masing

variabel tersebut dengan melakukan uji *unit root* kembali terhadap *first difference*.

4. Jika pada tingkat *first difference* dinyatakan telah stasioner, maka estimasi terhadap model tersebut dapat menggunakan metode kointegrasi.
5. Jika, hasil uji kointegrasi menolak hipotesis yang menyatakan tidak stasioner, maka estimasi yang digunakan adalah *Ordinary Least Square* (OLS). Namun, jika hasil uji kointegrasi menyatakan stasioner, maka estimasi yang digunakan adalah metode *Error Correction Model* (ECM). Jika nilai *Dickey-Fullertest statistik* lebih besar dari nilai kritis maka data sudah stasioner dan sebaliknya, jika nilai *Dickey-Fullertest statistik* lebih kecil dari nilai kritis maka data mengandung *unit root* atau data tidak stasioner.

2. Uji Kointegrasi

Dalam penelitian ini, uji kointegrasi menggunakan uji *Engle-Granger* dengan diawali melakukan regresi persamaan dan kemudian mendapatkan residualnya.

Dari residual ini, kemudian kita uji dengan uji *stationary Dickey-Fuller*.

Kemudian, dari hasil uji stasioner nilai statistik *Dickey-Fuller* dibandingkan dengan nilai kritisnya. Jika, nilai statistik lebih besar dari nilai kritisnya maka variabel-variabel yang diamati saling berkointegrasi atau mempunyai hubungan jangka panjang dan jika sebaliknya, maka variabel yang diamati tidak berkointegrasi (Widarjono, 2007).

Uji ini dilakukan setelah uji stasioneritas dan telah berintegrasi pada derajat yang sama. Uji kointegrasi dilakukan dengan cara mengujistasioneritas dari residual,

jika ternyata residual tidak mengandung akar unit atau data stasioner I(0) maka variabel-variabel didalam model terkointegrasi dan sebaliknya. Uji ini dilakukan untuk mengetahui kemungkinan terjadinya keseimbangan jangka panjang antar variabel-variabel yang diamati.

E. Metode Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kuantitatif, untuk memperkirakan secara kuantitatif pengaruh dari beberapa variabel independen secara bersama-sama maupun secara sendiri-sendiri terhadap variabel dependen. Hubungan fungsional antara satu variabel dengan variabel independen dapat dilakukan dengan regresi linier berganda dan menggunakan data *time series*.

Metode analisis data yang digunakan adalah regresi model linier dengan model sebagai berikut:

$$KREDIT_t = \beta_0 + \beta_1 DP_t + \beta_2 PDRB_t + \beta_3 SBK_t + \beta_4 BBNKB_t + e_t$$

dimana:

$KREDIT_t$ = permintaan KKB Rill Bandar Lampung (jutaRupiah)

β_0 = konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = koefisien regresi

DP_t = kebijakan *Down Payment* (persen)

$PDRB_t$ = PDRB Kota Bandar Lampung (juta Rupiah)

SBK_t = sukubungakredit konsumsi rill Bank Umum (persen)

$BBNKB_t$ = tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Lampung
(BBNKB) (persen)

F. Analisis Data

1. Uji Hipotesis

A. Uji t

a. Pengaruh Kebijakan DP terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor

Prosedur uji t dengan uji satu sisi pada penelitian ini adalah sebagai berikut (Agus Widarjono, 2013):

a. Membuat hipotesis melalui uji satu sisi:

$H_0 : \beta_1 = 0$, artinya tidak ada pengaruh Kebijakan DP terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

$H_a : \beta_1 \neq 0$, artinya ada pengaruh Kebijakan DP terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

b. Menghitung nilai statistik t (t hitung) dan mencari nilai t kritis dari tabel

distribusi t pada α dan *degree of freedom* tertentu. Adapun nilai t hitung dapat dicari dengan formula sebagai berikut:

$$t = \frac{\hat{\beta}_1 - \beta_1^*}{S_e \hat{\beta}_1}$$

Dimana β_1^* merupakan nilai pada hipotesis nol

c. Membandingkan nilai t hitung dengan t kritisnya. Keputusan menolak atau menerima H_0 sebagai berikut:

Jika nilai t hitung > nilai t kritis maka H_0 ditolak atau menerima H_a , sehingga

terdapat pengaruh negatif Kebijakan DP terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

Jika nilai t hitung > nilai t kritis maka H_0 diterima atau menolak H_a , sehingga tidak terdapat pengaruh Kebijakan DP terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

b. Pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor

Prosedur uji t dengan uji satu sisi pada penelitian ini adalah sebagai berikut (Agus Widarjono, 2013):

a. Membuat hipotesis melalui uji satu sisi:

$H_0 : \beta_2 = 0$, artinya tidak ada pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

$H_a : \beta_2 \neq 0$, artinya ada pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

b. Menghitung nilai statistik t (t hitung) dan mencari nilai t kritis dari tabel

distribusi t pada α dan *degree of freedom* tertentu. Adapun nilai t hitung dapat dicari dengan formula sebagai berikut:

$$t = \frac{\hat{\beta}_2 - \beta_2^*}{S_e \hat{\beta}_2}$$

Dimana β_2^* merupakan nilai pada hipotesis nol

c. Membandingkan nilai t hitung dengan t kritisnya. Keputusan menolak atau menerima H_0 sebagai berikut:

Jika nilai t hitung > nilai t kritis maka H_0 ditolak atau menerima H_a , sehingga terdapat pengaruh positif PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

Jika nilai t hitung $<$ nilai t kritis maka H_0 diterima atau menolak H_a , sehingga tidak terdapat pengaruh PDRB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

c. Pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Kredit Kendaraan Bermotor

Prosedur uji t dengan uji satu sisi pada penelitian ini adalah sebagai berikut (Agus Widarjono, 2013):

a. Membuat hipotesis melalui uji satu sisi:

$H_0 : \beta_3 = 0$, artinya tidak ada pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

$H_a : \beta_3 \neq 0$, artinya ada pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

b. Menghitung nilai statistik t (t hitung) dan mencari nilai t kritis dari tabel distribusi t pada α dan *degree of freedom* tertentu. Adapun nilai t hitung dapat dicari dengan formula sebagai berikut:

$$t = \frac{\hat{\beta}_3 - \beta_3^*}{S_e \hat{\beta}_3}$$

Dimana β_3^* merupakan nilai pada hipotesis nol.

c. Membandingkan nilai t hitung dengan t kritisnya. Keputusan menolak atau menerima H_0 sebagai berikut:

Jika nilai t hitung $>$ nilai t kritis maka H_0 ditolak atau menerima H_a , sehingga terdapat pengaruh negatif Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

Jika nilai t hitung > nilai t kritis maka H_0 diterima atau menolak H_a , sehingga tidak terdapat pengaruh Suku Bunga Kredit terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

d. Pengaruh Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor

Prosedur uji t dengan uji satu sisi pada penelitian ini adalah sebagai berikut (Agus Widarjono, 2013):

a. Membuat hipotesis melalui uji satu sisi:

$H_0 : \beta_4 = 0$, artinya tidak ada pengaruh Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

$H_a : \beta_4 < 0$, artinya ada pengaruh Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

b. Menghitung nilai statistik t (t hitung) dan mencari nilai t kritis dari tabel distribusi t pada α dan *degree of freedom* tertentu. Adapun nilai t hitung dapat dicari dengan formula sebagai berikut:

$$t = \frac{\hat{\beta}_4 - \beta_4^*}{S_e \hat{\beta}_4}$$

Dimana β_4^* merupakan nilai pada hipotesis nol.

c. Membandingkan nilai t hitung dengan t kritisnya. Keputusan menolak atau menerima H_0 sebagai berikut:

Jika nilai t hitung > nilai t kritis maka H_0 ditolak atau menerima H_a , sehingga terdapat pengaruh negatif Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

Jika nilai t hitung > nilai t kritis maka H_0 diterima atau menolak H_a , sehingga tidak terdapat pengaruh Tarif BBNKB terhadap Permintaan Kredit Kendaraan Bermotor.

b. Uji F

Untuk mengevaluasi pengaruh semua variabel independen terhadap variabel dependen digunakan uji F. Pada penelitian ini dalam melakukan uji F

peneliti menggunakan tingkat kepercayaan 90% dengan derajat kebebasan $df_1 = (k)$

dan $df_2 = (n-k-1)$, adapun langkah-langkah dalam uji F ini yaitu:

- a. Membuat hipotesis nol (H_0) dan hipotesis alternatif (H_a) sebagai berikut:

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = 0$$

$$H_a : \mu_1 \neq \mu_2 \neq \mu_3 \neq 0$$

- b. Mencari nilai F hitung dan nilai F kritis pada tabel distribusi F. Nilai F kritis berdasarkan besarnya k dan df ditentukan oleh numerator (k) dan df untuk denominator ($n-k-1$).

- c. Keputusan untuk menolak atau menerima H_0 sebagai berikut:

Jika F hitung > F kritis, maka H_0 ditolak sehingga secara bersama-sama variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

Jika F hitung < F kritis, maka H_0 diterima sehingga secara bersama-sama variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

V. KESIMPULAN

A. Kesimpulan

1. Variabel kebijakan *Down Payment* berpengaruh negatif dan signifikan dan terhadap permintaan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) di Kota Bandar Lampung dalam jangka panjang dan kebijakan *Down Payment* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap permintaan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) di Kota Bandar Lampung dalam jangka pendek.
2. Variabel PDRB berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) di Kota Bandar Lampung dalam jangka panjang dan pendek.
3. Variabel suku bunga kredit berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) di Kota Bandar Lampung dalam jangka panjang dan pendek.
4. Variabel tarif BBNKB berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) di Kota Bandar Lampung dalam jangka panjang dan pendek.
5. Berdasarkan hasil uji F pada penelitian ini variabel Kebijakan *Down Payment*, PDRB, suku bunga kredit, dan tarif BBNKB berpengaruh secara

signifikan terhadap permintaan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) di kota Bandar Lampung dalam jangka panjang dan jangka pendek.

B. Saran

1. Untuk besaran nilai suku bunga kredit sebaiknya di tinjau ulang agar tujuan untuk mengurangi atau menambah permintaan kredit terutama Kredit Kendaraan Bermotor dapat berpengaruh secara signifikan namun tetap memperhitungkan kredit konsumsi yang lainnya.
2. Untuk tarif BBNKB sebaiknya sering dilakukan perubahan yang signifikan agar tujuan Pemerintah Daerah untuk mengurangi permintaan Kredit Kendaraan Bermotor bergerak sesuai tujuan awal.
3. Untuk menjaga pertumbuhan kredit tetap stabil khususnya Kredit Kendaraan Bermotor, Bank Indonesia selaku otoritas moneter harus mengupayakan kebijakan-kebijakan moneter yang tepat untuk menjaga stabilitas ekonomi makro.
4. Dalam penelitian selanjutnya disarankan untuk memasukkan variabel-variabel lain yang tidak dimasukkan kedalam penelitian. Sehingga diharapkan akan memperoleh hasil yang lebih baik untuk penelitian yang akan datang.

DAFTAR PUSTAKA

- Bank Indonesia. 2010-2015. *Statistik Ekonomi Keuangan Daerah Provinsi Lampung*. Bank Indonesia Provinsi Lampung. Lampung
- Bank Indonesia. 2010 -2015. *Statistik Ekonomi Keuangan Indonesia*. Bank Indonesia. Jakarta
- Bank Indonesia. 2012. *Surat Edaran No. 14/10/DPNP tentang Pemberlakuan LTV*. Bank Indonesia. Jakarta
- Bank Indonesia. 2012. *Surat Edaran No. 14/10/DPNP tentang Tanya Jawab Pemberlakuan LTV*. Bank Indonesia. Jakarta
http://www.bi.go.id/id/peraturan/perbankan/Documents/e73632558698425b950c8d55b801fddafaq_SE_141013.pdf Diakses tanggal 20 November 2015
- Bank Indonesia. 2015. *Surat Edaran No. 17/25/DKMP tentang Pemberlakuan LTV*. Bank Indonesia. Jakarta
- Bank Indonesia. 2015. *Surat Edaran No. 17/25/DKMP tentang Tanya Jawab Pemberlakuan LTV*. Bank Indonesia. Jakarta
http://www.bi.go.id/id/peraturan/ssk/Documents/FAQ_se_172515final.pdf
Diakses tanggal 20 November 2015
- Budisantoso, Totok,dkk. 2014. *Bank dan Lembaga Keuangan Lain Ed. 3*. Jakarta : Salemba Empat
- DISPENDA. 2010-2015. *Peraturan Gubernur Lampung No 11 Tahun 2008*. Dinas Pendapatan Daerah Provinsi Lampung. Lampung
- DISPENDA. 2010-2015. *Peraturan Gubernur Lampung No 40 Tahun 2011*. Dinas Pendapatan Daerah Provinsi Lampung. Lampung
- Hamzah, Suharwan. 2013. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Kota Makassar*. Jurnal. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/6028/JURNAL%20ILMIAH%20ILMU%20EKONOMI.pdf?sequence=1. Diakses tanggal 22 November 2015

http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/info_singkat/Info%20Singkat-VII-10-II-P3DI-Mei-2015-50.pdf Diakses tanggal 13 November 2015

http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/info_singkat/Info%20Singkat-V-19-I-P3DI-Okttober-2013-51.pdf Diakses tanggal 13 November 2015

<http://www.beritasatu.com/bank-dan-pembiayaan/104632-bi-kebijakan-ltv-mulai-berdampak-pada-kredit-properti-dan-otomotif.html> Diakses tanggal 13 November 2015

Kasmir, 2002. *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya Ed.6*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Kholisudin, Akhmad. 2012. *Determinan Permintaan Kredit Pada Bank Umum di Jawa Tengah 2006-2010*. Jurnal. Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang. journal.unnes.ac.id/artikel_sju/pdf/edaj/193/217 Diakses tanggal 19 November 2015

Marpaung, Anna Octora dkk. 2013. *Analisis Dampak Kebijakan Pembatasan Uang Muka Kredit (DownPayment) terhadap Permintaan Mobil di Kota Medan*. Jurnal. Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara. <http://id.portalgaruda.org/?ref=browse&mod=viewjournal&journal=4119> Diakses tanggal 6 Januari 2016

Miskhin, Frederic S. 2008. *Ekonomi Uang, Perbankan, dan Pasar Keuangan Ed. 8*. Jakarta: Salemba Empat

Sari, Tri Mustika. 2012. *Analisis Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah Provinsi Jawa Tengah (Studi Kasus padaa DPPAD Provinsi Jawa Tengah)*. Jurnal. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Dian Nuswantoro. eprints.dinus.ac.id/8635/1/jurnal_12573.pdf Diakses tanggal 22 November 2015

Simaremare, Martin Hanse dkk. 2013. *Analisis Estimasi Permintaan dan Penawaran Kredit Konsumsi di Sumatera Utara (Periode 1990-2011)*. Jurnal. Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara. download.portalgaruda.org/article.php?article=110268&val=4119 Diakses tanggal 18 November 2015

Sukirno, Sadono. 2000. *Makroekonomi Modern Ed.1*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Sukirno, Sadono. 2003. *Pengantar Teori Mikroekonomi Ed. 3*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Valensia, Rintan Febrianti. 2013. *Pengaruh Tingkat Suku Bunga dan Uang Muka Penjualan Terhadap Penjualan Cicilan Motor Suzuki di PT. Bintang*

Sentosa Indah Tanjung Pinang. Jurnal. Fakultas Ekonomi Universitas Maritim Raja Ali Haji. <http://jurnal.umrah.ac.id/?p=1217>. Diakses tanggal 6 Januari 2016

Widarjono, Agus. 2013. *Ekonometrika Pengantar dan Aplikasinya*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN