

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Penelitian

Penelitian ini menggunakan data primer berupa kuisisioner yang dibagikan kepada 100 responden yaitu wajib pajak yang melakukan pembayaran pajak kendaraan bermotor di kantor DPPKAD yang berada di Bantul. Jumlah kuisisioner yang dibagikan sebanyak 150 kuisisioner, diantara kuisisioner yang telah kembali terdapat 11 kuisisioner yang tidak dapat diolah dikarenakan pengisian data tidak lengkap dan terdapat 41 kuisisioner sehingga jumlah kuisisioner yang dapat digunakan untuk analisis data pada penelitian ini sebanyak 98 kuisisioner. Pembagian kuisisioner dilaksanakan pada tanggal 17 Oktober 2017 sampai 6 November 2017. Analisis pengembalian kuisisioner disajikan dalam tabel berikut :

Tabel 4.1
Analisis Pengembalian Kuisisioner

Dasar Klasifikasi	Jumlah	Persentase
Jumlah kuisisioner yang dibagikan ke responden	150	100 %
Jumlah kuisisioner yang diisi tidak lengkap	11	7,3 %
Jumlah kuisisioner tidak lolos uji bias	41	27,3%
Jumlah kuisisioner yang dapat diolah	98	65,4 %

Sumber : Data Diolah, 2017

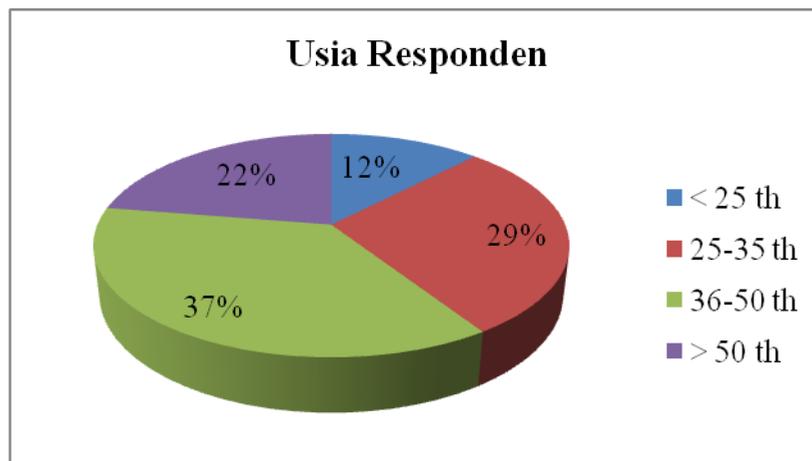
1. Demografi Obyek Penelitian

Obyek penelitian yang terdiri dari 98 orang responden dapat diklasifikasikan berdasarkan identitas Wajib Pajak Kendaraan Bermotor meliputi usia Wajib Pajak, jenis kelamin Wajib Pajak, pendidikan terakhir Wajib Pajak, dan pekerjaan Wajib Pajak.

a. Klasifikasi Wajib Pajak Kendaraan Bermotor Berdasarkan Usia

Grafik yang menunjukkan klasifikasi responden berdasarkan usia Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut :

Gambar 4.1
Klasifikasi Responden Berdasarkan Usia



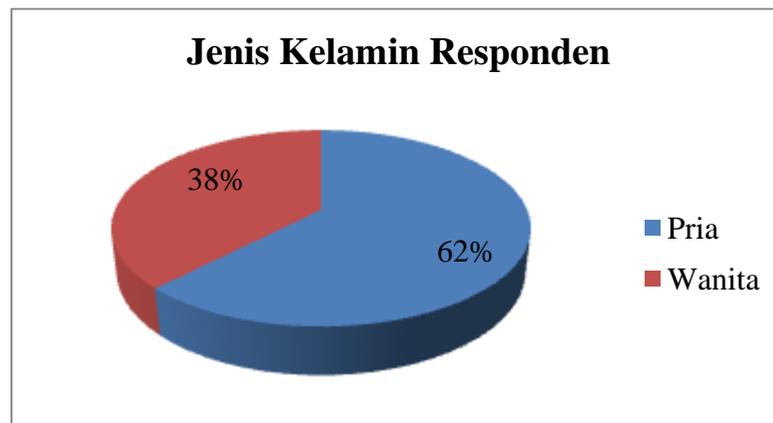
Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan grafik di atas dapat dijelaskan bahwa persentase Wajib Pajak Kendaraan Bermotor di Kabupaten Bantul dengan usia kurang dari 25 tahun sebesar 12% atau 12 orang, untuk usia antara 25-35 tahun sebesar 29% atau 28 orang, untuk usia antara 36-50 tahun sebesar 37% atau 36 orang, dan yang berusia lebih dari 50 tahun sebesar 22% atau 22 orang. Frekuensi responden paling banyak adalah responden yang berusia antara 36-50 tahun yaitu sebesar 37% atau 36 orang, sedangkan frekuensi responden paling sedikit adalah responden yang berusia kurang dari 25 tahun yaitu sebesar 12% atau 12 orang.

b. Klasifikasi Wajib Pajak Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis Kelamin

Grafik yang menunjukkan klasifikasi responden berdasarkan jenis kelamin Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut :

Gambar 4.2
Klasifikasi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



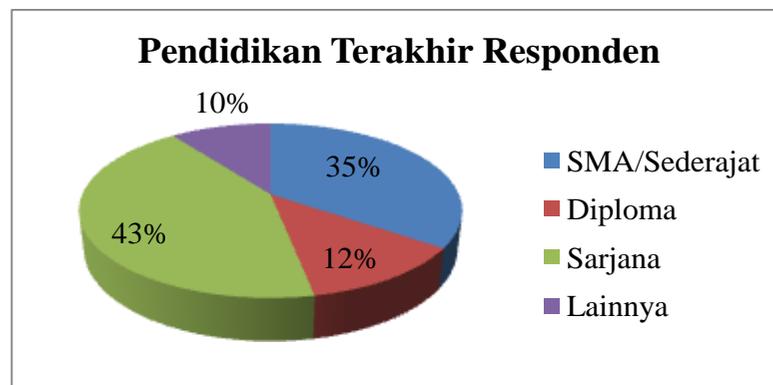
Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan grafik di atas dijelaskan bahwa persentase Wajib Pajak Kendaraan Bermotor yang berjenis kelamin pria sebesar 62% atau 61 orang dan yang berjenis kelamin perempuan sebesar 38% atau 37 orang. Frekuensi responden yang berjenis kelamin pria yaitu sebesar 62% lebih besar dibandingkan dengan frekuensi responden yang berjenis kelamin wanita yaitu sebesar 38%. Selisih frekuensi responden yang berjenis kelamin pria dengan responden yang berjenis kelamin wanita sebesar 24% atau 24 orang. Dapat disimpulkan bahwa jumlah wajib pajak yang melakukan pembayaran pajak kendaraan bermotor pada saat dilakukan penelitian mayoritas berjenis kelamin pria.

c. **Klasifikasi Wajib Pajak Kendaraan Bermotor Berdasarkan Pendidikan Terakhir**

Grafik yang menunjukkan klasifikasi responden berdasarkan pendidikan terakhir Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut :

Gambar 4.3
Klasifikasi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir



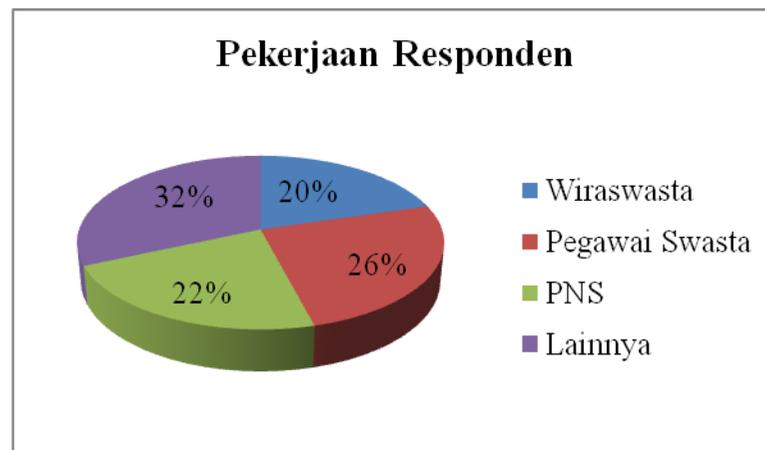
Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan grafik di atas dijelaskan bahwa persentase Wajib Pajak Kendaraan Bermotor dengan pendidikan terakhir SMA/Sederajat sebesar 35% atau 34 orang, untuk Diploma sebesar 12% atau 12 orang, untuk Sarjana sebesar 43% atau 42 orang dan lainnya sebesar 10% atau 10 orang. Frekuensi responden paling banyak adalah responden dengan pendidikan terakhir Sarjana yaitu sebesar 43%, sedangkan frekuensi responden paling sedikit adalah responden dengan pendidikan lainnya (selain SMA/Sederajat, Diploma, dan Sarjana) yaitu sebesar 10%.

d. Klasifikasi Wajib Pajak Kendaraan Bermotor Berdasarkan Pekerjaan

Grafik yang menunjukkan klasifikasi responden berdasarkan pekerjaan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut :

Gambar 4.4
Klasifikasi Responden Berdasarkan Pekerjaan



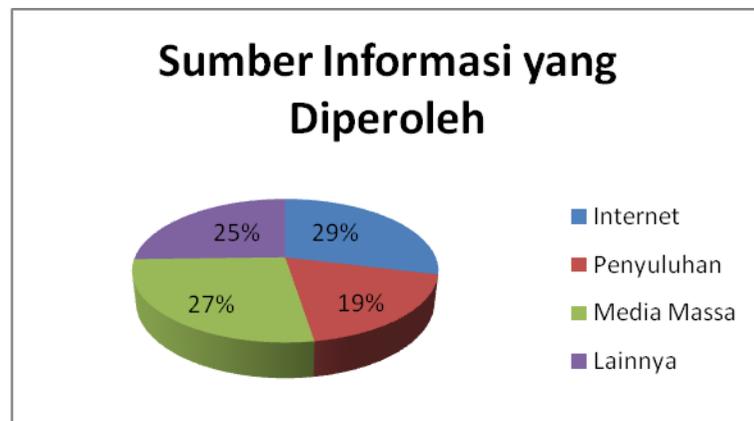
Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan grafik diatas dijelaskan bahwa persentase Wajib Pajak Kendaraan Bermotor dengan pekerjaan sebagai Wiraswasta sebesar 20% atau 20 orang, Pegawai Swasta sebesar 26% atau 25 orang, PNS sebesar 22% atau 22 orang, dan Lainnya (selain Wiraswasta, PNS, dan Pegawai Swasta) sebesar 32% atau 31 orang. Frekuensi responden paling banyak adalah responden dengan pekerjaan sebagai Lainnya (selain Wiraswasta, PNS, dan Pegawai Swasta) yaitu sebesar 32% sedangkan frekuensi responden paling sedikit adalah responden dengan pekerjaan sebagai Wiraswasta yaitu sebesar 20 %.

e. Klasifikasi Wajib Pajak Kendaraan Bermotor Berdasarkan Sumber Informasi yang Diperoleh

Grafik yang menunjukkan klasifikasi responden berdasarkan sumber informasi yang diperoleh Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut :

Gambar 4.5
Klasifikasi Responden Berdasarkan Sumber Informasi



Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan grafik diatas dijelaskan bahwa persentase Wajib Pajak Kendaraan Bermotor yang memperoleh informasi melalui internet sebesar 29% atau 34 orang, penyuluhan sebesar 19% atau 22 orang, media massa sebesar 27% atau 32 orang, dan Lainnya (selain internet, penyuluhan, dan media massa) sebesar 25% atau 30 orang. Namun, terdapat beberapa responden yang memperoleh informasi dengan sumber lebih dari satu. Frekuensi responden paling banyak adalah responden dengan sumber informasi melalui internet yaitu sebesar 29% sedangkan frekuensi responden paling sedikit adalah responden dengan sumber informasi melalui penyuluhan yaitu sebesar 19%.

B. Uji Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif pada penelitian ini menyajikan jumlah data seperti, nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata (mean), dan standar deviasi. Adapun statistik deskriptif disajikan dalam tabel berikut :

Tabel 4.2
Uji Statistik Deskriptif

Variabel	Kisaran Teoritis			Kisaran Aktual		
	Minimal	Mean	Maksimal	Minimal	Mean	Maksimal
KES	4	12	20	13	17,898	20
MOD	7	21	35	19	29,153	35
PENG	7	21	35	16	29,051	35
SANK	4	12	20	4	17,122	20
KUA	10	30	50	23	42,071	50
KEP	4	12	20	15	18,500	20

Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan data di atas menunjukkan hasil uji statistik deskriptif dengan jumlah sampel yang digunakan sebanyak 98 responden. Kisaran Teoritis merupakan perkiraan nilai kisaran minimum dan maksimum total skor jawaban dari setiap variabel. Nilai kisaran minimum diperoleh dengan cara mengalikan total pertanyaan dengan nilai jawaban terendah. Nilai kisaran maksimum diperoleh dengan cara mengalikan total pertanyaan dengan nilai jawaban tertinggi. Sedangkan kisaran aktual merupakan nilai maksimum dan minimum dari total skor jawaban aktual yang diperoleh setelah dilakukan analisis statistik deskriptif.

Variabel kesadaran wajib pajak memiliki nilai minimum sebesar 13; nilai maksimum sebesar 20; nilai rata-rata total sebesar 17,898; nilai median sebesar 19,00; dan nilai standar deviasi sebesar 2,108. Jika nilai rata-rata aktual sebesar

17,898 dibandingkan dengan nilai rata-rata teoritis sebesar 12, maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata kesadaran wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul tinggi.

Variabel Modernisasi Sistem Perpajakan memiliki nilai minimum sebesar 19; nilai maksimum sebesar 35; nilai rata-rata total sebesar 29,153; nilai median sebesar 29,00; dan nilai standar deviasi sebesar 3,803. Jika nilai rata-rata aktual sebesar 29,153 dibandingkan dengan nilai rata-rata teoritis sebesar 21, maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata modernisasi sistem perpajakan kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul tinggi.

Variabel tingkat pengetahuan perpajakan memiliki nilai minimum sebesar 16; nilai maksimum sebesar 35; nilai rata-rata total sebesar 29,051; nilai median sebesar 29,00; dan nilai standar deviasi sebesar 3,846. Jika nilai rata-rata aktual sebesar 29,051 dibandingkan dengan nilai rata-rata teoritis sebesar 21, maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata tingkat pengetahuan perpajakan kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul tinggi.

Variabel sanksi perpajakan memiliki nilai minimum sebesar 4; nilai maksimum sebesar 20; nilai rata-rata total sebesar 17,122; nilai median sebesar 18,00; dan nilai standar deviasi sebesar 2,582. Jika nilai rata-rata aktual sebesar 17,122 dibandingkan dengan nilai rata-rata teoritis sebesar 12, maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata sanksi perpajakan kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul tinggi.

Variabel kualitas pelayanan memiliki nilai minimum sebesar 23; nilai maksimum sebesar 50; nilai rata-rata total sebesar 42,071; nilai median sebesar 42,00; dan nilai standar deviasi sebesar 6,236. Jika nilai rata-rata aktual sebesar 42,071 dibandingkan dengan nilai nilai rata-rata teoritis sebesar 30, maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata kualitas pelayanan kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul tinggi.

Variabel kepatuhan wajib pajak memiliki nilai minimum sebesar 15; nilai maksimum sebesar 20; nilai rata-rata total sebesar 18,500; nilai median sebesar 19,00; dan nilai standar deviasi sebesar 21,658. Jika nilai rata-rata aktual sebesar 18,500 dibandingkan dengan nilai nilai rata-rata teoritis sebesar 12, maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul tinggi.

C. Uji Kualitas Data

1. Uji Validitas

Suatu instrumen penelitian dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan dengan menunjukkan hasil yang sebenarnya. Tingkat kevalidan suatu instrument dapat diuji dengan cara melakukan uji validitas. *Valid* berarti instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Suatu instrumen dikatakan *valid* apabila seluruh item pembentuk variabel memiliki korelasi (r) dengan skor total masing-masing variabel $\geq 0,3$. Hasil uji validitas ditampilkan pada tabel berikut :

Tabel 4.3
Uji Validitas

Variabel	Item Pertanyaan	Koefisien Korelasi	Hasil
Kesadaran Wajib Pajak	P1	0,779	Valid
	P2	0,796	Valid
	P3	0,773	Valid
	P4	0,833	Valid
Modernisasi Sistem	P5	0,768	Valid
	P6	0,847	Valid
	P7	0,727	Valid
	P8	0,732	Valid
	P9	0,666	Valid
	P10	0,823	Valid
Tingkat Pengetahuan Wajib Pajak	P11	0,675	Valid
	P12	0,781	Valid
	P13	0,683	Valid
	P14	0,479	Valid
	P15	0,766	Valid
	P16	0,514	Valid
	P17	0,833	Valid
Sanksi Pajak	P18	0,790	Valid
	P19	0,826	Valid
	P20	0,846	Valid
	P21	0,889	Valid
Kualitas Pelayanan	P22	0,827	Valid
	P23	0,730	Valid
	P24	0,703	Valid
	P25	0,730	Valid
	P26	0,875	Valid
	P27	0,823	Valid
	P28	0,772	Valid
	P29	0,878	Valid
	P30	0,784	Valid
	P31	0,516	Valid
Kepatuhan Wajib Pajak	P32	0,669	Valid
	P33	0,818	Valid
	P34	0,730	Valid
	P35	0,804	Valid
	P36	0,685	Valid

Sumber : Data Diolah, 2017

Pada tabel di atas dijelaskan bahwa keseluruhan item pertanyaan yang berjumlah 36 item pertanyaan memiliki total koefisien kolerasi $\geq 0,3$. Oleh karena itu, seluruh item instrumen penelitian dapat dinyatakan *valid*. Hal ini dapat diartikan bahwa seluruh item pertanyaan dapat digunakan untuk mengukur variabel yang diteliti dalam penelitian ini valid.

2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas berguna untuk mengetahui apakah instrumen yang digunakan dapat dipakai lebih dari satu kali dengan hasil yang konsisten. Nilai koefisien reliabilitas (*Cronbach's Alpha*) yang baik adalah di atas 0,7 (cukup baik) dan di atas 0,8 (baik) (Nazaruddin dan Basuki, 2016). Hasil uji reliabilitas ditampilkan pada tabel berikut :

Tabel 4.4
Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Hasil
Kesadaran Wajib Pajak	0,806	Reliabel
Modernisasi Sistem	0,869	Reliabel
Tingkat Pengetahuan Perpajakan	0,821	Reliabel
Sanksi Perpajakan	0,869	Reliabel
Kualitas Pelayanan	0,913	Reliabel
Kepatuhan Wajib Pajak	0,756	Reliabel

Sumber : Data Diolah, 2017

Dari tabel di atas, terdapat satu variabel yang menunjukkan *Cronbach's Alpha* $> 0,7$ yaitu variabel Kepatuhan Wajib Pajak sebesar 0,756. Sehingga dapat dikatakan bahwa variabel tersebut memiliki tingkat reliabel yang cukup baik. Kemudian, terdapat lima variabel yang menunjukkan *Cronbach's Alpha* $> 0,8$ yaitu variabel Kesadaran Wajib Pajak sebesar 0,806; variabel Modernisasi Sistem sebesar 0,869; variabel Tingkat Pengetahuan

Perpajakan sebesar 0,821; variabel Sanksi Perpajakan sebesar 0,869; variabel Kualitas Pelayanan sebesar 0,913. Sehingga dapat dikatakan bahwa kelima variabel tersebut memiliki tingkat reliabel yang baik.

D. Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Uji Normalitas untuk menguji apakah model regresi, variabel terikat serta variabel bebas keduanya berdistribusi normal ataukah tidak. Apabila nilai signifikansi *Kolmogrov-Smirnov Test* lebih besar dari 5% maka dapat disimpulkan bahwa residual menyebar normal, dan jika nilai signifikansi *Kolmogrov-Smirnov Test* lebih kecil dari 5% maka dapat disimpulkan bahwa residual menyebar tidak normal (Nazaruddin dan Basuki, 2016). Hasil uji normalitas ditampilkan pada tabel berikut :

Tabel 4.5
Uji Normalitas

		Unstandardized Residual
N		98
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.80957771
Most Extreme Differences	Absolute	.100
	Positive	.100
	Negative	-.078
Kolmogorov-Smirnov Z		.992
Asymp. Sig. (2-tailed)		.278

Sumber : Data Diolah, 2017

Pada tabel di atas, dari 98 sampel menunjukkan hasil nilai signifikansi *Kolmogrov-Smirnov Test (Asymp Sig (2-tailed))* sebesar $0,278 > 5\%$ atau $0,05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal.

2. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas atau Kolinearitas Ganda (*Multicollinearity*) adalah pengujian untuk mengetahui apakah model regresi ditemukan korelasi atau hubungan linear antar variabel bebas. Hal ini dapat dideteksi dengan melihat nilai *Variance Inflation Factor (VIF)* pada tabel hasil pengujian multikolinearitas dengan kriteria pengujian yaitu apabila nilai $VIF < 10$ serta nilai *Tolerance* $> 0,1$ maka tidak terdapat multikolinearitas diantara variabel independen dan sebaliknya (Nazaruddin dan Basuki, 2016). Hasil uji multikolinearitas ditampilkan pada tabel berikut :

Tabel 4.6
Uji Multikolinearitas
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	6.034	.792		7.622	.000		
TOT_KES	.398	.065	.506	6.148	.000	.383	2.613
TOT_MOD	-.055	.033	-.127	-1.658	.101	.445	2.249
TOT_PENG	.146	.042	.338	3.432	.001	.267	3.747
TOT_SANK	.034	.043	.054	.808	.421	.590	1.695
TOT_KUA	.051	.021	.190	2.419	.018	.420	2.384

a. Dependent Variable:
TOT_KEP

Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan tabel di atas, seluruh variabel menunjukkan nilai *Tolerance* > 0,1 dan nilai VIF < 10 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat multikolinearitas diantara variabel independen.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat penyimpangan dari syarat asumsi klasik pada model regresi. Uji heteroskedastisitas menggunakan Uji Glejser dengan tingkat signifikansi $\alpha > 5\%$. Jika hasilnya lebih besar dari t-signifikansi maka tidak mengalami heteroskedastisitas. Hasil pengujian heteroskedastisitas ditunjukkan pada tabel 4.7 sebagai berikut :

Tabel 4.7
Uji Heteroskedastisitas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
	1 (Constant)	3.074	.428				7.184
TOT_KES	-.040	.035	-.164	-1.150	.253	.383	2.613
TOT_MOD	-.026	.018	-.190	-1.439	.153	.445	2.249
TOT_PENG	-.013	.023	-.098	-.573	.568	.267	3.747
TOT_SANK	.000	.023	.001	.005	.996	.590	1.695
TOT_KUA	-.014	.011	-.172	-1.259	.211	.420	2.384

a. Dependent Variable: abs_res

Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan hasil masing-masing variabel memiliki nilai sig > 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengalami heteroskedastisitas.

E. Uji Hipotesis

4. Uji *t*

Uji *t* bertujuan untuk menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel dependen. Pengujian dilakukan dengan menggunakan signifikan level 0,05 ($\alpha=5\%$). Hasil uji *t* dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.8
Uji Regresi Linear Berganda

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	6.034	.792		7.622	.000
TOT_KES	.398	.065	.506	6.148	.000
TOT_MOD	-.055	.033	-.127	-1.658	.101
TOT_PENG	.146	.042	.338	3.432	.001
TOT_SANK	.034	.043	.054	.808	.421
TOT_KUA	.051	.021	.190	2.419	.018

a. Dependent Variable:
TOT_KEP

Sumber : Data Diolah, 2017

a) Variabel Kesadaran Wajib Pajak (KES)

Hipotesis pertama (H_1) menyatakan bahwa kesadaran wajib pajak berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hasil uji *t* menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar 0,398 dengan nilai sig sebesar 0,000 < alpha 0,05 maka hipotesis pertama (H_1) diterima. Hal ini dapat diartikan bahwa kesadaran wajib pajak berpengaruh positif terhadap kepatuhan

wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Kemudian antara kesadaran wajib pajak dengan kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor berbanding lurus. Apabila kesadaran wajib pajak mengalami kenaikan satu satuan maka kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor naik sebesar 0,398.

b) Variabel Modernisasi Sistem (MOD)

Hipotesis kedua (H_2) menyatakan bahwa modernisasi sistem berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hasil uji t menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar -0,055 dengan nilai sig sebesar 0,101 > alpha 0,05 maka hipotesis pertama (H_2) ditolak. Hal ini dapat diartikan bahwa modernisasi sistem tidak berpengaruh terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Kemudian antara modernisasi sistem dengan kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor berbanding terbalik. Apabila modernisasi sistem mengalami kenaikan satu satuan maka kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor menurun sebesar 0,055.

c) Variabel Tingkat Pengetahuan Perpajakan (PENG)

Hipotesis ketiga (H_3) menyatakan bahwa tingkat pengetahuan perpajakan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hasil uji t menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar 0,146 dengan nilai sig sebesar 0,001 < alpha 0,05 maka hipotesis pertama (H_3) diterima. Hal ini

dapat diartikan bahwa tingkat pengetahuan perpajakan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Kemudian antara modernisasi sistem dengan kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor berbanding lurus. Apabila tingkat pengetahuan perpajakan mengalami kenaikan satu satuan maka kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor naik sebesar 0,146.

d) Variabel Sanksi Perpajakan (SANK)

Hipotesis keempat (H_4) menyatakan bahwa sanksi perpajakan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hasil uji t menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar 0,034 dengan nilai sig sebesar 0,421 > alpha 0,05 maka hipotesis pertama (H_4) ditolak. Hal ini dapat diartikan bahwa sanksi perpajakan tidak berpengaruh terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Kemudian antara sanksi perpajakan dengan kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor berbanding terbalik. Apabila sanksi perpajakan mengalami kenaikan satu satuan maka kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor menurun sebesar 0,034.

e) Variabel Kualitas Pelayanan (KUA)

Hipotesis kelima (H_5) menyatakan bahwa kualitas pelayanan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hasil uji t menunjukkan

nilai koefisien regresi sebesar 0,051 dengan nilai sig sebesar 0,018 < alpha 0,05 maka hipotesis pertama (H_5) diterima. Hal ini dapat diartikan bahwa kualitas pelayanan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Kemudian antara kualitas pelayanan dengan kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor berbanding lurus. Apabila kualitas pelayanan mengalami kenaikan satu satuan maka kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor naik sebesar 0,051.

5. Uji *F*

Uji *F* dalam analisis regresi linier berganda bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara simultan yang ditunjukkan dalam tabel ANOVA.

Hasil uji *F* disajikan dalam tabel 4.11 sebagai berikut :

Tabel 4.9
Uji *F*

ANOVA^b

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	202.925	5	40.585	58.731	.000 ^a
Residual	63.575	92	.691		
Total	266.500	97			

a. Predictors: (Constant), TOT_KUA, TOT_KES, TOT_SANK, TOT_MOD, TOT_PENG

b. Dependent Variable: TOT_KEP

Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa nilai sig *F* 0,000 < 0,05. Maka, dapat disimpulkan bahwa variabel Kesadaran Wajib Pajak (KES), Modernisasi Sistem (MOD), Tingkat Pengetahuan Wajib Pajak

(PENG), Sanksi Perpajakan (SANK), dan Kualitas Pelayanan (KUA) secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap Kepatuhan Wajib Pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor (KEP).

6. Uji Koefisien Determinasi

Uji Koefisien Determinasi digunakan untuk mengetahui persentase variabel kesadaran wajib pajak, modernisasi system, tingkat pengetahuan perpajakan, sanksi perpajakan, dan kualitas pelayanan dalam menjelaskan variabel kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Besarnya persentase masing-masing variabel independen dapat diketahui dengan melihat besarnya koefisien determinan (*Adjusted R Square*). Besarnya koefisien determinan adalah antara 0 sampai 1, semakin besar koefisien determinasi maka semakin besar pula pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil uji koefisien determinasi ditunjukkan pada tabel berikut :

Tabel 4.10
Uji Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.873 ^a	.761	.748	.83129

a. Predictors: (Constant), TOT_KUA, TOT_KES, TOT_SANK, TOT_MOD, TOT_PENG

b. Dependent Variable: TOT_KEP

Sumber : Data Diolah, 2017

Berdasarkan tabel di atas, nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,748, dapat diartikan bahwa variabel Kesadaran Wajib Pajak (KES), Modernisasi

Sistem (MOD), Tingkat Pengetahuan Wajib Pajak (PENG), Sanksi Perpajakan (SANK), dan Kualitas Pelayanan (KUA) dapat menjelaskan variabel Kepatuhan Wajib Pajak dalam Membayar Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 74,8%, sisanya sebesar 25,2% dipengaruhi oleh variabel lain diluar penelitian.

F. Pembahasan (Interprestasi)

Hasil pengujian hipotesis pertama (H_1) menunjukkan bahwa variabel kesadaran wajib pajak berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat kesadaran wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor, maka akan semakin tinggi pula kemauan untuk membayar pajak kendaraan bermotor. Ketika wajib pajak paham tentang seberapa besar tujuan dan manfaat yang diperoleh dari membayar pajak, maka wajib pajak akan membayar pajak dengan sukarela. Dengan begitu, secara otomatis kesadaran membayar pajak dapat memunculkan sikap patuh, taat dan disiplin.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Susilawati dan Budiarta (2013) yang menyatakan bahwa kesadaran wajib pajak berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak. Penelitian lainnya yang juga mendukung hasil dari penelitian ini dilakukan oleh Fatmawati (2016) Kesadaran Wajib Pajak berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar PKB dan BBN-KB. Sedangkan penelitian yang berlawanan

yaitu Ariska (2016) Kesadaran wajib pajak tidak berpengaruh pada Kepatuhan wajib pajak Kendaraan Bermotor di kantor SAMSAT Patrang

Hasil pengujian hipotesis kedua (H_2) menunjukkan bahwa variabel modernisasi sistem tidak berpengaruh terhadap kepatuhan membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hal ini menunjukkan bahwa modernisasi sistem belum dapat memberikan kontribusi yang positif kepada Wajib Pajak sehingga kepatuhan Wajib Pajak belum meningkat. Terdapat kemungkinan bahwa kantor DPPKAD Bantul belum dapat mengoptimalkan pelayanan yang diberikan kepada Wajib Pajak. Masih terdapat Wajib Pajak yang merasa kesulitan untuk mengakses sistem yang digunakan. Salah satunya dalam penggunaan teknologi internet oleh masyarakat guna mempermudah wajib pajak memperoleh data perpajakannya. Faktor lain yang menjadi kendala bagi wajib pajak yaitu akses sistem pembayaran dengan menggunakan mesin ATM yang hanya terbatas pada salah satu bank yaitu BPD DIY.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Prasetyo (2017) variabel modernisasi prosedur organisasi tidak berpengaruh terhadap kepatuhan Wajib Pajak Orang Pribadi. Sedangkan penelitian yang berlawanan yaitu Nugraha (2015) yang menyatakan variabel Sistem Administrasi Perpajakan Modern berpengaruh positif pada kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor.

Hasil pengujian hipotesis ketiga (H_3) menunjukkan bahwa variabel tingkat pengetahuan perpajakan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hal ini

menunjukkan bahwa semakin banyak informasi tentang pajak kendaraan bermotor yang dimiliki wajib pajak, maka akan semakin tinggi pula kemauan untuk membayar pajak kendaraan bermotor. Pengetahuan tentang pajak diperlukan agar wajib pajak dapat mengetahui hak, kewajiban, dan tanggung jawab sehingga tujuan, fungsi serta manfaat pajak dapat dipahami oleh wajib pajak dengan begitu akan timbul kesadaran wajib pajak untuk membayar pajak.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Putra dan Jati (2017) yang menyatakan bahwa pengetahuan pajak berpengaruh positif terhadap wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kantor Bersama SAMSAT Tabanan. Penelitian lainnya yang juga mendukung hasil dari penelitian ini dilakukan oleh Khasanah (2013) yang menyatakan bahwa pengetahuan perpajakan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak.

Hasil pengujian hipotesis keempat (H_4) menunjukkan bahwa variabel sanksi pajak tidak berpengaruh terhadap kepatuhan membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Sanksi pajak merupakan suatu alat pencegah ketidakpatuhan terhadap peraturan pajak. Namun, apabila sanksi pajak dibuat tanpa adanya tindakan nyata yang dapat memberikan efek jera pada pelanggar, maka tingkat kepatuhan tidak akan berpengaruh.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Irianingsih (2015) yang menyatakan bahwa variabel sanksi perpajakan tidak berpengaruh terhadap kepatuhan Wajib Pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor. Penelitian lain yang sejalan dilakukan oleh Wardani dan Rumiyatun

(2017) yang menyatakan bahwa sanksi pajak kendaraan bermotor tidak berpengaruh terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor. Sedangkan penelitian yang berlawanan dengan penelitian ini yaitu Susilawati dan Budiarta (2013) yang menyatakan sanksi perpajakan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar PKB dan BBN-KB.

Hasil pengujian hipotesis kelima (H_5) menunjukkan bahwa variabel kualitas pelayanan berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi kualitas pelayanan yang diberikan, maka akan semakin tinggi pula kemauan untuk membayar pajak kendaraan bermotor. Apabila wajib pajak memiliki pandangan positif terhadap pelayanan yang diberikan oleh petugas Kantor DPPKAD dengan begitu akan meningkatkan kemauan wajib pajak untuk membayar pajak. Petugas Kantor DPPKAD diharapkan memiliki pengetahuan, keahlian serta pengalaman yang baik dalam hal kebijakan, administrasi, serta perundang-undangan perpajakan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Cahyadi dan Jati (2016) yang menyatakan bahwa akuntabilitas pelayanan publik berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor. Penelitian lainnya yang juga mendukung hasil dari penelitian ini dilakukan oleh Susilawati dan Budiarta (2013) akuntabilitas pelayanan publik berpengaruh positif terhadap kepatuhan wajib pajak dalam membayar PKB dan BBN-KB. Sedangkan penelitian yang berlawanan yaitu Novitasari (2015) yang

menyatakan Kualitas Pelayanan tidak berpengaruh pada kepatuhan membayar pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor.