

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Pengumpulan Data

Data pada penelitian ini dihimpun melalui penyebaran kuesioner secara langsung kepada wajib pajak yang berperan sebagai responden, yakni mereka yang sedang atau telah melakukan kewajiban pembayaran pajak kendaraan bermotor di UPPD Kabupaten Jepara. Dari proses penyebaran tersebut, terkumpul 100 kuesioner yang seluruhnya terisi lengkap dan siap diolah lebih lanjut menggunakan *software* SPSS 25.

Tabel 4. 1 Hasil Pengumpulan Data

Keterangan	Jumlah	Persentase
Sebaran kuesioner	100	100%
Kuesioner tidak kembali	0	0%
Kuesioner tidak lengkap	0	0%
Kuesioner tidak dapat diolah	0	0%

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Merujuk pada Tabel 4.1 di atas, dapat diketahui sebanyak total 100 kuesioner berhasil disebar, kembali dan dikatakan lengkap sehingga keseluruhannya dapat diolah.

4.2 Gambaran Umum Responden

Berdasarkan 100 responden yang berpartisipasi, berbagai karakteristik demografis berhasil terekam sebagai berikut:

4.2.1 Jenis Kelamin

Tabel 4. 2 Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-Laki	64	64%
Perempuan	36	36%
Total	100	100%

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Tabel 4.2 menunjukkan proporsi persebaran jenis kelamin responden, yaitu sebanyak 64 orang atau 64%, sementara perempuan mengisi sisanya sebanyak 36 orang atau 36%.

4.2.2 Demografi

Tabel 4. 3 Usia Responden

Usia	Jumlah	Persentase
20-30 Tahun	31	31%
31-40 Tahun	40	40%
41-50 Tahun	20	20%
>50 Tahun	9	9%
Total	100	100%

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Sebaran demografi yang ditunjukkan berdasarkan Tabel 4.3 cukup beragam. Secara keseluruhan 100 responden, 31 responden termasuk dalam rentang usia 20-30 Tahun, 20 responden berusia sekitar 41-50 Tahun, 9 responden berusia >50 Tahun, sementara usia dengan jumlah responden terbanyak terdapat dalam rentang usia 31-40 Tahun dengan jumlah 40 responden.

4.2.3 Tingkat Pendidikan

Tabel 4. 4 Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir	Jumlah	Persentase
SD Sederajat	0	0%
SMP Sederajat	11	11%
SMA Sederajat	66	66%
Sarjana	17	17%
Pascasarjana	6	6%
Total	100	100%

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Hasil jawaban responden yang berdasarkan Tabel 4.4 membuktikan distribusi tingkat pendidikan terakhir masing-masing responden. Responden didominasi oleh 66 orang yang telah menyelesaikan pendidikan terakhir tingkat SMA. Sementara itu responden lain sebanyak 17 orang dengan persentase 17% berpendidikan terakhir sarjana, 11 responden lain dengan persentase 11% berpendidikan terakhir SMP, dan 6 responden dengan persentase 6% berpendidikan terakhir pascasarjana. Meskipun demikian, responden yang ditemui kebetulan tidak ada yang hanya lulusan SD.

4.2.4 Kepemilikan Kendaraan

Tabel 4. 5 Kepemilikan Kendaraan Bermotor

Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Jumlah	Persentase
Roda 2 saja	67	67%
Roda 4 saja	8	8%
Roda 2 dan Roda 4	25	25%
Lainnya	0	0%
Total	100	100%

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Merujuk data Tabel 4.5 membuktikan sebaran kepemilikan kendaraan bermotor yang dimiliki responden. Responden dalam penelitian ini didominasi oleh 67 responden memiliki kendaraan roda 2, dan 8 responden yang memiliki kendaraan roda 4, Sementara itu responden lain sebanyak 25 responden memiliki kedua jenis kendaraan (roda 2 dan roda 4).

4.3 Uji Statistik Deskriptif

Setelah mengenal profil respondennya, langkah berikutnya adalah melihat bagaimana pola jawaban mereka terhadap masing-masing variabel penelitian, lewat uji statistik deskriptif. Uji ini memberi gambaran nilai rata-rata (mean), nilai terendah dan tertinggi, serta seberapa jauh sebaran datanya (standar deviasi), diolah menggunakan SPSS 25 dan hasilnya sebagai berikut:

Tabel 4. 6 Hasil Uji Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Opsen	100	9	23	16,36	2,70622
Insentif	100	14	23	20,08	2,31674
Pengetahuan	100	13	24	19,87	2,52124
Kesadaran	100	12	25	20,72	2,50285
Kepatuhan	100	16	24	20,99	1,87215

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Merujuk pada hasil uji statistik deskriptif yang disajikan pada Tabel 4.6, dapat ditarik berbagai kesimpulan. Variabel opsen pajak kendaraan bermotor yang diuji melalui 100 responden, diperoleh nilai rata-rata sebesar 16,36, yang menunjukkan bahwa tingkat opsen pada keseluruhan responden tergolong cukup tinggi. Nilai minimum yang ditunjukkan adalah 9 dan nilai maksimumnya 23, sehingga dari 100 responden diketahui nilai opsen terendah

adalah 9 dan nilai tertinggi 23, dengan standar deviasi sebesar 2,70622 yang menggambarkan sebaran data variabel opsen. Selanjutnya, variabel insentif pajak diperoleh nilai rata-rata sebesar 20,08, yang juga menunjukkan tingkat insentif pada keseluruhan responden tergolong cukup tinggi. Nilai minimum sebesar 14 dan nilai maksimum 23 menunjukkan rentang jawaban responden untuk variabel ini, dengan standar deviasi sebesar 2,31674 sebagai gambaran sebaran datanya. Pola serupa juga terlihat pada variabel pengetahuan pajak, dengan nilai rata-rata sebesar 19,87 yang mengindikasikan tingkat pengetahuan responden tergolong cukup tinggi, nilai minimum 13 dan maksimum 24, serta standar deviasi sebesar 2,52124. Kemudian, variabel kesadaran wajib pajak menunjukkan nilai rata-rata sebesar 20,72, mengindikasikan tingkat kesadaran keseluruhan responden yang cukup tinggi, dengan nilai minimum 12 dan maksimum 25, serta standar deviasi sebesar 2,50285. Adapun pada variabel kepatuhan wajib pajak sebagai variabel dependen, diperoleh nilai rata-rata sebesar 20,99 yang menunjukkan tingkat kepatuhan responden tergolong cukup tinggi, dengan nilai minimum 16 dan maksimum 24, serta standar deviasi sebesar 1,87215. Secara keseluruhan, kelima variabel dalam penelitian ini menunjukkan nilai rata-rata yang tergolong cukup tinggi, dengan variabel Kepatuhan mencatatkan rata-rata tertinggi (20,99) dan variabel Opsen mencatatkan rata-rata terendah (16,36) di antara kelima variabel yang diuji.

4.4 Uji Kualitas Data

Sebelum dianalisis lebih mendalam, uji kualitas data perlu dilakukan terlebih dahulu untuk mengecek instrumen penelitian yang digunakan apakah

telah memenuhi syarat validitas dan reliabilitas. Uji kualitas data ini menjadi langkah penting untuk menjamin bahwa setiap item pernyataan dalam kuesioner benar-benar mampu mengukur variabel yang dimaksud secara tepat, serta menghasilkan jawaban yang konsisten apabila digunakan berulang kali oleh responden yang sama. Pengujian dalam penelitian ini mencakup dua tahap, yaitu uji validitas dan uji reliabilitas, yang keduanya dilakukan dengan bantuan perangkat lunak SPSS 25. Adapun hasil pengujiannya diuraikan sebagai berikut:

4.4.1 Uji Validitas

Pengujian terhadap 100 responden mengenai validitas item pernyataan dalam kuesioner didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 4. 7 Hasil Uji Validitas

Variabel	Pernyataan	r hitung	r tabel	Kesimpulan
Kepatuhan Wajib Pajak	Poin 1	0,605	0,176	Valid
	Poin 2	0,651	0,176	Valid
	Poin 3	0,735	0,176	Valid
	Poin 4	0,696	0,176	Valid
	Poin 5	0,717	0,176	Valid
Opsen Pajak Kendaraan Bermotor	Poin 1	0,702	0,176	Valid
	Poin 2	0,768	0,176	Valid
	Poin 3	0,739	0,176	Valid
	Poin 4	0,728	0,176	Valid
	Poin 5	0,616	0,176	Valid
Insentif Pajak	Poin 1	0,609	0,176	Valid
	Poin 2	0,740	0,176	Valid
	Poin 3	0,733	0,176	Valid
	Poin 4	0,703	0,176	Valid
	Poin 5	0,680	0,176	Valid
Pengetahuan Pajak	Poin 1	0,589	0,176	Valid
	Poin 2	0,744	0,176	Valid

Variabel	Pernyataan	r hitung	r tabel	Kesimpulan
	Poin 3	0,827	0,176	Valid
	Poin 4	0,725	0,176	Valid
	Poin 5	0,690	0,176	Valid
Kesadaran Wajib Pajak	Poin 1	0,722	0,176	Valid
	Poin 2	0,751	0,176	Valid
	Poin 3	0,768	0,176	Valid
	Poin 4	0,786	0,176	Valid
	Poin 5	0,629	0,176	Valid

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Sebuah indikator pernyataan dikategorikan valid jika nilai r hitung yang dihasilkan lebih tinggi daripada nilai r tabel (Ghozali, 2021). Tabel 4.7 menunjukkan keseluruhan pernyataan berjumlah 25 poin indikator terbukti valid dan layak dipakai untuk pengolahan lebih lanjut karena secara konsisten mencatatkan r hitung berada di atas batas r tabel (0,176).

4.4.2 Uji Reliabilitas

Setelah uji validitas terkonfirmasi, langkah berikutnya adalah menguji reliabilitas untuk mengukur sejauh mana konsistensi responden dalam mengisi sebuah pernyataan apabila pengukuran yang sama kembali dilakukan di waktu yang berbeda. *Cronbach's Alpha* digunakan dengan ketentuan suatu variabel dinyatakan reliabel dan andal jika nilainya melebihi 0,70 dan sebaliknya dinyatakan tidak reliabel jika berada di bawah 0,70 (Ghozali, 2021).

Tabel 4. 8 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Standar Koefisien	Kesimpulan
Kepatuhan Wajib Pajak	0,711	0,70	Reliabel
Opsen Pajak Kendaraan Bermotor	0,746	0,70	Reliabel
Insentif Pajak	0,729	0,70	Reliabel
Pengetahuan Pajak	0,753	0,70	Reliabel
Kesadaran Wajib Pajak	0,782	0,70	Reliabel

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Berdasarkan Tabel 4.8 seluruh variabel, mulai dari kepatuhan wajib pajak hingga kesadaran wajib pajak seluruhnya menunjukkan nilai *Cronbach's Alpha* yang di atas 0,70. Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan seluruh pernyataan dalam kuesioner ini bersifat konsisten dan layak digunakan sebagai instrumen pengukuran dalam penelitian.

4.5 Uji Asumsi Klasik

Sebelum hasil regresi bisa dibaca dan diinterpretasikan dengan yakin, ada satu tahap yang tidak boleh dilewati, yaitu memastikan model regresi yang dipakai sudah memenuhi asumsi-asumsi dasarnya. Tahap ini dikenal sebagai uji asumsi klasik, yang mencakup uji normalitas, uji heteroskedastisitas, dan uji multikolinearitas. Ketiganya perlu dipenuhi agar hasil estimasi regresi nantinya benar-benar dapat dipercaya dan tidak bias. Berikut hasil pengujian yang telah dilakukan dengan bantuan SPSS 25:

4.5.1 Uji Normalitas

Uji ini dilakukan untuk memeriksa apakah data pada variabel bebas maupun variabel terikat sudah mengikuti pola distribusi normal atau belum.

Salah satu metode yang lazim dipakai untuk menguji hal ini adalah uji Kolmogorov-Smirnov satu sampel. Hasil uji *Kolmogorov Smirnov* sebagaimana berikut:

Tabel 4. 9 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0,0000000
	Std. Deviation	1,21472676
Most Extreme Differences	Absolute	0,073
	Positive	0,073
	Negative	-0,063
Test Statistic		0,073
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,200 ^{c,d}

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Tabel 4.9 menunjukkan hasil nilai signifikansi Uji *Kolmogorov Smirnov* sebesar 0,200 pada kolom *Asymp. Sig. (2-tailed)*. Secara kesimpulan data ini sudah di atas batas yang ditetapkan, yaitu sebesar 0,05 ($0,200 > 0,05$) sehingga data yang digunakan sudah normal distribusinya.

4.5.2 Uji Heteroskedastisitas

Uji ini dilakukan untuk mengamati adanya kemungkinan ketidaksamaan varians residual antarpengamatan dalam suatu model regresi. Penelitian ini menguji heteroskedastisitas menggunakan uji *Glejser* dengan hasil sebagai berikut

Tabel 4. 10 Hasil Uji Glejser

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	0,601	0,775		0,776	0,440
	Opsen	-0,013	0,027	-0,052	-0,492	0,624
	Insentif	-0,057	0,033	-0,187	-1,724	0,088
	Pengetahuan	0,039	0,034	0,139	1,139	0,257
	Kesadaran	0,047	0,035	0,168	1,361	0,177
a. Dependent Variable: ABS_RES						

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Merujuk pada Tabel 4.10 mengenai hasil uji *Glejser* yang ditampilkan, diketahui bahwa besaran tingkat signifikansi untuk opsen pajak kendaraan bermotor sebesar 0,624, insentif pajak menunjukkan tingkat signifikansi sebesar 0,088, pengetahuan pajak memiliki tingkat signifikansi sebesar 0,257, dan kesadaran wajib pajak memiliki tingkat signifikansi 0,177. Keempat variabel di atas tercatat melampaui batas minimum signifikansi yaitu sebesar 0,05 dan dapat disimpulkan variabel yang ada tidak mengalami gejala heteroskedastisitas.

4.5.3 Uji Multikolinearitas

Gejala multikolinearitas dapat ditentukan ada atau tidaknya dengan melihat nilai *tolerance* dan *variance inflation factor* (VIF). Apabila besaran nilai *tolerance* di atas 0,10 dan nilai VIF-nya lebih kecil dari 10 maka variabel independennya tidak terdeteksi multikolinearitas. Sebaliknya, jika kriteria *tolerance* dan VIF-nya tidak terpenuhi, maka terdeteksi multikolinearitas. Hasil uji multikolinearitas yang telah dilakukan sebagaimana berikut:

Tabel 4. 11 Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel	<i>Tolerance</i>	VIF	Keterangan
Opsen Pajak Kendaraan Bermotor (X1)	0,877	1,140	Tidak terdeteksi multikolinearitas
Insentif Pajak (X2)	0,828	1,208	Tidak terdeteksi multikolinearitas
Pengetahuan Pajak (X3)	0,657	1,521	Tidak terdeteksi multikolinearitas
Kesadaran Wajib Pajak (X4)	0,638	1,566	Tidak terdeteksi multikolinearitas

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Tabel 4.11 menunjukkan nilai pengtesan uji multikolinearitas. Berdasarkan data yang ada keseluruhan variabel bebas nilai *tolerance* yang diperoleh di atas 0,10 dan kurang dari 10 untuk nilai VIF-nya. Sehingga dapat ditarik kesimpulan variabel independen yang ada tidak terdeteksi multikolinearitas

4.6 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda diterapkan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh yang diberikan variabel bebas/independen terhadap variabel terikat/dependen, yaitu kepatuhan wajib pajak, dalam penelitian ini. Adapun hasil dari analisis regresi tersebut dapat dilihat pada tabel *coefficient* berikut:

Tabel 4. 12 Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	8,233	1,395		5,903	0,000		
	Opsen	-0,023	0,049	-0,033	-0,466	0,642	0,877	1,140
	Insentif	0,088	0,059	0,109	1,494	0,138	0,828	1,208
	Pengetahuan	0,022	0,061	0,029	0,355	0,723	0,657	1,521
	Kesadaran	0,527	0,062	0,705	8,464	0,000	0,638	1,566
a. Dependent Variable: Kepatuhan								

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Berdasarkan Tabel 4.12 di atas, regresi linear berganda dapat dirumuskan sebagaimana berikut:

$$Y = 8,233 - 0,023X_1 + 0,088X_2 + 0,022X_3 + 0,527X_4$$

Keterangan:

Y = Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor

X₁ = Opsen Pajak Kendaraan Bermotor

X₂ = Insentif Pajak

X₃ = Pengetahuan Pajak

X₄ = Kesadaran Wajib Pajak

α = Konstanta

β = Koefisien regresi

e = Error

Hasil dari persamaan regresi linear tersebut dapat diinterpretasikan sebagai berikut. Nilai konstanta (α) sebesar 8,233 menunjukkan bahwa apabila variabel opsen pajak kendaraan bermotor, insentif pajak, pengetahuan pajak, maupun

kesadaran wajib pajak bernilai nol, maka besarnya kepatuhan atau nilai Y berada pada angka 8,233 satuan. Adapun pada variabel bebas pertama, yaitu Opsen Pajak Kendaraan Bermotor (X1), diperoleh koefisien sebesar -0,023, yang berarti setiap penambahan satu satuan pada opsen akan menurunkan kepatuhan sebesar 0,023, dengan asumsi variabel bebas lainnya tetap konstan. Berbeda halnya dengan variabel Insentif (X2) yang memiliki koefisien sebesar 0,088, sehingga setiap peningkatan satu satuan pada insentif justru mampu meningkatkan kepatuhan sebesar 0,088, dengan asumsi variabel bebas lainnya tetap konstan. Selanjutnya, pada variabel Pengetahuan (X3) diperoleh koefisien sebesar 0,022, yang bermakna bahwa setiap peningkatan satu satuan pada pengetahuan mampu meningkatkan kepatuhan sebesar 0,022, dengan asumsi variabel bebas lainnya tetap konstan. Sementara itu, koefisien terbesar ditunjukkan oleh variabel Kesadaran (X4) sebesar 0,527, yang berarti setiap peningkatan satu satuan pada kesadaran mampu meningkatkan kepatuhan sebesar 0,527, dengan asumsi variabel bebas lainnya tetap konstan. Besarnya koefisien kesadaran dibandingkan ketiga variabel lainnya ini turut mengindikasikan bahwa kesadaran wajib pajak merupakan variabel yang memberikan pengaruh paling besar terhadap perubahan tingkat kepatuhan wajib pajak dalam persamaan regresi ini.

4.7 Uji Koefisien Determinasi

Setelah mengetahui arah dan signifikansi masing-masing variabel melalui uji t, besaran model penelitian dapat digambarkan melalui uji koefisien determinasi. Semakin tinggi nilai koefisien determinasi yang ada menunjukkan besaran penggambaran suatu model penelitian yang pada dasarnya mengukur seberapa jauh

variabel bebas mampu menerangkan variansi pada variabel terikatnya. Nilai *Adjusted R Square* digunakan dalam model penelitian ini karena melibatkan lebih dari satu variabel. Hasil uji koefisien determinasi model penelitian sebagaimana berikut:

Tabel 4. 13 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0,761	0,579	0,561	1,24004	1,787

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Berdasarkan Tabel 4.13, nilai *Adjusted R Square* yang didapat adalah 0,561. Dengan kata lain keempat variabel dalam penelitian ini, yaitu opsen pajak kendaraan bermotor, insentif pajak, pengetahuan pajak, dan kesadaran wajib pajak jika digabung dapat menjelaskan sekitar 56,1% dari fluktuasi kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor. Sementara itu, proporsi sebesar 43,9% justru berasal dari faktor lain di luar model penelitian.

4.8 Uji Simultan (*F-test*)

Pengujian statistik F (uji simultan) digunakan untuk mengetahui apakah seluruh variabel independen secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Pengujian ini dilakukan dengan membandingkan nilai signifikansi (Sig.) terhadap tingkat signifikansi 0,05 serta membandingkan nilai F hitung dengan F tabel.

Tabel 4. 14 Hasil Uji Simultan

ANOVA						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	200,909	4	50,227	32,664	0,000
	Residual	146,081	95	1,538		
	Total	346,990	99			

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Berdasarkan Tabel 4.14 di atas, diperoleh nilai F hitung sebesar 32,664 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000. Nilai F tabel pada $df_1 = 4$ dan $df_2 = 95$ dengan taraf signifikansi 5% adalah sebesar 2,47. Oleh karena nilai F hitung (32,664) lebih besar dari F tabel (2,47) dan nilai signifikansi (0,000) lebih kecil dari 0,05, maka disimpulkan bahwa model regresi ini layak (fit) digunakan untuk memprediksi variabel dependen. Dengan kata lain, variabel opsen pajak kendaraan bermotor, insentif pajak, pengetahuan pajak, dan kesadaran wajib pajak secara simultan (bersama-sama) berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Jepara.

4.9 Uji Parsial (*t-test*)

Uji ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh satu variabel independen dalam menggambarkan variasi variabel dependen. Uji parsial dilaksanakan dengan membandingkan nilai signifikansi (Sig.) masing-masing variabel terhadap tingkat signifikansi 0,05 serta membandingkan nilai t hitung dengan t tabel dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 4. 15 Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	8,233	1,395		5,903	0,000		
	Opsen	-0,023	0,049	-0,033	-0,466	0,642	0,877	1,140
	Insentif	0,088	0,059	0,109	1,494	0,138	0,828	1,208
	Pengetahuan	0,022	0,061	0,029	0,355	0,723	0,657	1,521
	Kesadaran	0,527	0,062	0,705	8,464	0,000	0,638	1,566
a. Dependent Variable: Kepatuhan								

Hasil pengolahan data kuesioner oleh peneliti, (2026)

Hasil Analisis Regresi Linear Berganda berdasarkan Tabel 4.15 di atas memperoleh nilai konstanta sebesar 8,233, yang berarti apabila seluruh variabel independen (Opsen, Insentif, Pengetahuan, dan Kesadaran) bernilai nol atau konstan, maka tingkat Kepatuhan Wajib Pajak diprediksi berada pada angka 8,233 poin. Berikut interpretasi hasil pengujian statistik t untuk masing-masing variabel independen dalam penelitian ini.

Variabel opsen pajak kendaraan bermotor menunjukkan koefisien regresi *unstandardized* sebesar -0,023 dengan nilai t hitung -0,466 dan signifikansi 0,642. Karena nilai signifikansi tersebut jauh melebihi 0,05, koefisien ini dinyatakan tidak signifikan, sehingga opsen pajak kendaraan bermotor tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak. Temuan ini mengindikasikan bahwa opsen pajak kendaraan belum cukup menjadi dorongan utama untuk mengubah tingkat kepatuhan wajib pajak secara nyata dalam pemenuhan kewajiban perpajakan, sehingga hipotesis pertama (H1) ditolak.

Kondisi serupa juga terjadi pada variabel insentif pajak, dengan koefisien regresi *unstandardized* sebesar 0,088, nilai *t* hitung 1,494, dan signifikansi 0,138 masih di atas ambang 0,05, sehingga dinyatakan tidak signifikan. Meskipun arah koefisiennya positif, besaran insentif yang ditawarkan belum terbukti secara statistik mampu meningkatkan kepatuhan wajib pajak secara nyata. Hal ini diduga karena insentif pajak belum dimanfaatkan secara optimal oleh wajib pajak, atau informasi mengenai insentif belum tersampaikan secara menyeluruh, sehingga hipotesis kedua (H2) juga ditolak.

Pola yang sama berlanjut pada variabel pengetahuan pajak, dengan koefisien regresi *unstandardized* sebesar 0,022, nilai *t* hitung 0,355, dan signifikansi 0,723 yang jauh di atas 0,05. Hasil ini secara nyata menjelaskan variabel pengetahuan pajak tidak berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak. Artinya pemahaman kognitif mengenai aturan perpajakan saja belum cukup untuk mendorong tindakan nyata wajib pajak dalam membayar pajak, apabila tidak diimbangi oleh faktor dorongan internal lainnya. Dengan demikian, hipotesis ketiga (H3) turut ditolak.

Berbeda dari ketiga variabel sebelumnya, kesadaran wajib pajak justru menunjukkan hasil yang sangat signifikan, dengan koefisien regresi *unstandardized* sebesar 0,527, nilai *t* hitung 8,464, dan signifikansi 0,000 jauh di bawah ambang 0,05. Artinya, setiap naiknya satu satuan pada variabel kesadaran akan menambah tingkat kepatuhan wajib pajak sebesar 0,527 poin. *Standardized Coefficient Beta* yang terbentuk sebesar 0,705 turut menegaskan bahwa kesadaran merupakan variabel paling dominan dalam memengaruhi kepatuhan wajib pajak dibandingkan

variabel lainnya dalam model ini. Temuan ini menunjukkan bahwa semakin tinggi dorongan moral dan rasa tanggung jawab internal wajib pajak, maka semakin tinggi pula tingkat kepatuhannya, sehingga hipotesis keempat (H4) diterima.

4.10 Pembahasan

4.10.1 Pengaruh Opsen Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak

Hasil uji hipotesis pertama (H1) menghasilkan nilai koefisien regresi sebesar -0,023 dan nilai signifikansi 0,642 bernilai lebih besar dari 0,05. Hasil uji hipotesis pertama (H1) menunjukkan bahwa opsen pajak kendaraan bermotor tidak berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Jepara (H1 ditolak) dengan arah koefisien yang justru bernilai negatif. Dalam teori atribusi temuan ini menarik untuk dicermati. Seharusnya opsen dipersepsikan sebagai stimulus eksternal yang menguntungkan bagi wajib pajak karena pada akhirnya wajib pajak dapat merasakan langsung dampaknya atas kemandirian fiskal suatu daerah dalam percepatan pembangunan infrastruktur strategis, seperti perbaikan jalan raya, pembangunan fasilitas publik, serta peningkatan kualitas pelayanan pemerintah secara keseluruhan. Namun, arah negatif yang tidak signifikan ini mengindikasikan bahwa proses atribusi yang dilakukan oleh wajib pajak terhadap kebijakan opsen belum sepenuhnya terbentuk secara konsisten.

Kondisi ini diperjelas melalui keterbaruan status kebijakan opsen pasca diberlakukannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2022 tentang HKPD. Sebagai kebijakan yang relatif baru diterapkan, tingkat pemahaman wajib pajak terhadap

tujuan, mekanisme, serta manfaat pemberlakuan opsen pajak, terutama opsen pajak kendaraan bermotor kemungkinan belum merata sehingga wajib pajak cenderung belum memiliki dasar informasi opsen yang cukup untuk membentuk persepsi yang stabil terhadap kebijakan ini. Arah negatif yang terbentuk secara logis dapat dijelaskan mengenai konsekuensi nyata yang ditimbulkan oleh penerapan opsen pajak kendaraan bermotor itu sendiri. Penerapan opsen kendaraan bermotor secara nasional mengakibatkan wilayah di Provinsi Jawa Tengah, khususnya Kabupaten Jepara secara otomatis menaikkan jumlah pajak terutang yang harus dibayarkan oleh wajib pajak dalam satu kali transaksi, sehingga wajib pajak cenderung merasakan kenaikan beban secara langsung dan nyata pada saat pembayaran pajak kendaraan bermotor. Di sisi lain, manfaat dari opsen berupa peningkatan kapasitas fiskal daerah yang seharusnya terwujud dalam bentuk pembangunan infrastruktur maupun pelayanan publik yang lebih baik tetap bersifat tidak langsung dan baru dapat dirasakan manfaatnya oleh wajib pajak dalam jangka waktu yang lama. Ketimpangan antara beban yang harus dibayarkan secara langsung dengan manfaat yang belum dirasakan secara sepadan membentuk atribusi negatif pada diri wajib pajak, sehingga wajib pajak cenderung menganggap sebagai penambahan pajak, bukan sebagai bentuk kontribusi yang akan kembali ke daerah mereka tinggal.

Temuan ini konsisten dengan penelitian Kinanti & Ambarwati (2025) di Kabupaten Gunungkidul, yang menunjukkan pola serupa. Opsen pajak kendaraan bermotor secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak, meskipun variabel eksternal lain dalam penelitian tersebut terbukti berpengaruh signifikan. Kesamaan pola antara dua wilayah berbeda di Kabupaten

Jepara dengan Kabupaten Gunungkidul memperkuat dugaan bahwa kebijakan opsen pajak kendaraan bermotor dinilai sebagai kebijakan fiskal yang baru sehingga memerlukan waktu dan bukti manfaat yang lebih nyata sebelum benar-benar terinternalisasi dalam proses atribusi wajib pajak sebagai faktor pendorong kepatuhan

4.10.2 Pengaruh Insentif Pajak Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak

Hasil hipotesis kedua (H2) menghasilkan nilai koefisien regresi sebesar 0,088 dan nilai signifikansi 0,138 yang bernilai lebih besar dari 0,05. Hasil uji hipotesis kedua ini menunjukkan bahwa insentif pajak tidak berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Jepara (H2 ditolak), meskipun arah koefisiennya bernilai positif. Insentif pajak dalam teori atribusi merupakan stimulus eksternal yang idealnya bersifat menguntungkan (*favorable external cause*) dan seharusnya mendorong wajib pajak untuk semakin taat memenuhi kewajibannya. Namun, arah positif tetapi tidak signifikan ini memunculkan indikasi bahwa insentif belum cukup kuat diatribusikan oleh wajib pajak sebagai faktor yang mendorong keputusan mereka untuk patuh.

Kondisi ini secara logis dapat dijelaskan bentuk insentif dan besaran tersedia sepanjang periode penelitian ini dilaksanakan. Sepanjang tahun 2026, belum ada program pemutihan pajak secara penuh sebagaimana yang pernah berlaku pada tahun 2025, sementara insentif yang tersedia pada periode tersebut hanya berupa relaksasi diskon sebesar 5% dari pokok Pajak Kendaraan Bermotor sebagai respons atas kenaikan tagihan pajak akibat penerapan opsen (DDTCNews, 2026). Besaran diskon tersebut secara proporsional jauh lebih kecil dibandingkan dengan kenaikan

pajak terutang yang ditimbulkan oleh opsen pajak kendaraan bermotor itu sendiri, sehingga insentif yang diterima wajib pajak dirasa belum cukup signifikan untuk mengimbangi kenaikan beban yang mereka tanggung. Ketidaksepadaan antara besaran keringanan yang diterima dengan tambahan beban yang harus ditanggung inilah yang membuat insentif belum cukup kuat membentuk atribusi positif di benak wajib pajak, karena manfaat yang dirasakan secara nominal relatif kecil dibandingkan dengan tambahan kewajiban yang harus dipenuhi akibat kebijakan opsen yang berjalan bersamaan.

Temuan ini berbeda dengan penelitian Amalia & Aris (2024) maupun Teja *et al.* (2026) yang menemukan bahwa insentif pajak berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor. Perbedaan hasil ini kemungkinan besar dipengaruhi oleh perbedaan besaran dan bentuk insentif yang diteliti pada masing-masing wilayah dan periode penelitian. Insentif yang diteliti pada penelitian-penelitian tersebut umumnya berupa program pemutihan penuh dengan cakupan keringanan yang lebih besar, berbeda dengan kondisi di Kabupaten Jepara pada periode penelitian ini yang hanya diwarnai insentif berskala kecil di tengah berlakunya kebijakan opsen yang menaikkan beban pajak secara bersamaan. Kondisi ini menegaskan bahwa efektivitas insentif pajak dalam mendorong kepatuhan sangat bergantung pada besaran nyata yang dirasakan wajib pajak, bukan sekadar ada atau tidaknya kebijakan insentif itu sendiri.

4.10.3 Pengaruh Pengetahuan Pajak Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak

Hasil uji hipotesis ketiga (H3) menghasilkan koefisien regresi sebesar 0,022 dengan nilai signifikansi sebesar 0,723 yang bernilai lebih besar dari 0,05. Hasil uji

hipotesis ketiga ini menunjukkan bahwa pengetahuan pajak tidak berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Jepara (H3 ditolak). Pengetahuan pajak dalam teori atribusi diposisikan sebagai determinan internal yang berada dalam kendali wajib pajak sepenuhnya (*internal locus of causality* sekaligus *controllable*), karena tingkat pengetahuan seseorang pada dasarnya dapat ditingkatkan melalui usaha individu itu sendiri. Namun, hasil yang tidak signifikan ini menunjukkan adanya ketidaksinkronan antara pemahaman kognitif wajib pajak mengenai aturan perpajakan dengan tindakan nyata mereka dalam memenuhi kewajiban pajaknya.

Temuan ini dapat dijelaskan melalui perbedaan tingkat pemahaman antara aspek teknis prosedural dengan aspek regulasi yang lebih mendalam. Prosedur pembayaran pajak kendaraan bermotor pada dasarnya merupakan aktivitas rutin tahunan yang telah familiar dan dipahami secara umum oleh wajib pajak, sehingga dari sisi "bagaimana cara membayar", sebagian besar wajib pajak tidak mengalami kesulitan berarti. Namun, pemahaman yang bersifat prosedural semacam ini berbeda dengan pemahaman atas dasar hukum, latar belakang kebijakan, maupun mekanisme perhitungan pajak yang lebih rinci, seperti bagaimana opsen dihitung atau mengapa besaran pajak terutang mengalami perubahan. Terhadap aspek-aspek regulasi yang lebih teknis dan mendalam ini, wajib pajak cenderung bersikap tidak terlalu memedulikannya, karena yang menjadi perhatian utama mereka adalah menyelesaikan kewajiban tersebut, bukan memahami secara utuh landasan aturan yang mendasarinya. Dengan kata lain, wajib pajak tetap dapat menjalankan kewajibannya secara rutin meskipun pemahaman mereka terhadap regulasi yang

lebih kompleks relatif terbatas, sehingga tinggi rendahnya pengetahuan atas aspek regulasi tersebut tidak banyak berpengaruh terhadap konsistensi kepatuhan mereka.

Kondisi ini turut diperkuat oleh mekanisme statistik model regresi berganda yang digunakan dalam penelitian ini. Pengetahuan pajak dan kesadaran wajib pajak bukanlah dua konstruk yang sepenuhnya independen, karena keduanya sama-sama berakar dari dimensi internal wajib pajak dan secara empiris cenderung berkorelasi. Ketika kedua variabel yang saling berkorelasi ini dimasukkan secara bersamaan ke dalam model regresi, pengaruh pengetahuan pajak yang sesungguhnya ada dapat menjadi tidak tampak secara statistik, karena sebagian besar variasinya telah terserap oleh kesadaran wajib pajak yang pengaruhnya lebih dominan. Dengan demikian, wajib pajak tidak harus benar-benar memahami seluk-beluk regulasi perpajakan secara mendalam untuk tetap patuh, selama mereka telah memiliki dorongan moral atau kesadaran bahwa membayar pajak adalah hal yang seharusnya dilakukan. Oleh karena itu, tidak signifikannya pengetahuan pajak dalam penelitian ini tidak serta merta memiliki arti pengetahuan sama sekali tidak berperan dalam membentuk kepatuhan wajib pajak, melainkan lebih tepat dimaknai bahwa peran pengetahuan telah sebagian besar terwakili oleh kesadaran wajib pajak yang pengaruhnya terbukti lebih dominan dalam penelitian ini.

4.10.4 Pengaruh Kesadaran Wajib Pajak Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak

Hasil uji hipotesis keempat (H4) menghasilkan regresi sebesar 0,527 dan nilai signifikansi sebesar 0,000 yang bernilai lebih kecil dari 0,05. Hasil uji hipotesis keempat ini menunjukkan bahwa kesadaran wajib pajak berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Jepara

(H4 diterima), bahkan menjadi variabel dengan kontribusi paling dominan dalam model penelitian ini, dengan nilai *Standardized Coefficient Beta* sebesar 0,705. Dalam teori atribusi, kesadaran wajib pajak merupakan determinan internal yang paling murni mencerminkan *locus of causality* dari dalam diri individu, karena kepatuhan yang lahir dari kesadaran tidak bergantung pada rangsangan eksternal apa pun, baik berupa sanksi, insentif, maupun opsen.

Temuan ini masuk akal jika dikaitkan dengan pola perilaku wajib pajak kendaraan bermotor pada umumnya. Berbeda dengan pengetahuan teknis yang kekurangannya dapat digantikan oleh faktor eksternal, seperti orang lain atau sistem, kesadaran justru berperan sebagai pendorong dasar yang menentukan apakah seseorang mau menyisihkan waktu, tenaga, dan uangnya untuk menunaikan kewajiban tersebut sejak awal. Wajib pajak yang memiliki kesadaran tinggi tidak perlu menunggu ditegur, disosialisasikan berulang kali, atau diberi iming-iming insentif untuk mau membayar pajaknya. Wajib pajak yang memiliki kesadaran tinggi membayar pajaknya karena sudah menganggap hal tersebut sebagai bagian dari tanggung jawab yang wajar dilakukan, terlepas dari bagaimana pun kebijakan opsen atau besaran insentif yang berlaku pada saat itu. Sebaliknya, wajib pajak yang kesadarannya rendah akan cenderung menunda atau abai, tidak peduli seberapa jelas peraturan disosialisasikan atau seberapa besar insentif yang ditawarkan.

Pola inilah yang menjelaskan mengapa kesadaran tampil sebagai variabel paling dominan sekaligus satu-satunya yang signifikan dalam penelitian ini: kepatuhan membayar pajak kendaraan bermotor pada akhirnya lebih banyak ditentukan oleh niat dan tanggung jawab yang tumbuh dari dalam diri wajib pajak

itu sendiri, dibandingkan oleh faktor-faktor eksternal yang dirancang pemerintah untuk mendorong kepatuhan tersebut. Kebijakan seperti opsen maupun insentif pajak pada dasarnya berupaya "menstimulasi dari luar", namun stimulus tersebut baru akan efektif jika bertemu dengan kesadaran yang memang sudah tertanam pada diri wajib pajak; tanpa kesadaran itu, stimulus eksternal sebaik apa pun berpotensi tidak banyak mengubah keputusan wajib pajak untuk patuh atau tidak.

Temuan ini memperkuat premis dasar teori atribusi sebagaimana dikemukakan oleh Weiner (1985), bahwa penyebab internal yang stabil menghasilkan perilaku yang lebih tahan lama dan konsisten dibandingkan penyebab eksternal yang situasional dan mudah berubah. Dominannya peran kesadaran dalam penelitian ini sekaligus menjadi konfirmasi empiris atas argumen tersebut: dari keempat variabel yang diuji, hanya kesadaran yang bersifat internal dan stabil yang terbukti mampu memengaruhi kepatuhan secara signifikan, sementara variabel-variabel eksternal yang situasional sifatnya belum menunjukkan pengaruh yang sama kuatnya