

Perbandingan Administrasi Persyaratan Kepemilikan Kendaraan Di Indonesia Dan Singapura

Poibe Gloria Simanjuntak¹, Timbul Dompok²

¹Mahasiswa Program Studi Administrasi Negara, Universitas Putera Batam

²Dosen Program Studi Administrasi Negara, Universitas Putera Batam

email: pb231010017@upbatam.ac.id

Abstract

Vehicle ownership is a significant indicator for measuring the welfare and economic progress of a region. This study compares the administrative requirements for vehicle ownership in Indonesia and Singapore, two Southeast Asian island nations with differing economic backgrounds. The objective of the research is to understand the differences in vehicle ownership policies and requirements between the two countries. The method used is qualitative research with a comparative study approach, involving data analysis from relevant literature. The findings reveal that Indonesia implements basic administrative requirements such as ID cards, driving licenses, vehicle registration certificates, and vehicle ownership books with progressive annual taxes, while Singapore adopts a stricter system with high costs such as the Certificate of Entitlement (COE) and Open Vehicle Inspection (OVI), along with stringent restrictions on the growth of private vehicles. These differences reflect divergent strategies in managing vehicle ownership and addressing traffic congestion and environmental impacts in each country.

Keywords: *Vehicle Ownership; Indonesia; Singapore.*

PENDAHULUAN

Indonesia dan Singapura adalah negara yang sama-sama merupakan negara kepulauan di Asia Tenggara. Selain itu, keduanya memiliki populasi yang sangat beragam dan multikultural. Meskipun masing-masing memiliki skala dan kemajuan ekonomi yang berbeda, namun keduanya menarik dalam perdagangan dan bisnis regional. Terutama pada persyaratan kepemilikan kendaraan di kedua negara tersebut.

Menurut KBBI, kepemilikan diartikan sebagai kepunyaan atau hak, sehingga istilah kepemilikan merujuk pada hal-hal yang terkait dengan hak milik, termasuk proses, tindakan, dan cara memiliki. Kepemilikan dibagi menjadi tiga kategori: kepemilikan individu, kepemilikan umum, serta kepemilikan negara. Kepemilikan berakhir ketika pemiliknya meninggal dunia. Pasal 23 ayat (1) UUPA menyatakan bahwa hak milik, serta setiap peralihannya, penghapusannya, dan pembebanannya dengan hak-hak lain, harus didaftarkan sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 19.

Kepemilikan kendaraan menjadi salah satu penanda utama dalam menilai tingkat kesejahteraan dan perkembangan ekonomi suatu daerah. Di Indonesia, fenomena tingginya angka kepemilikan kendaraan menarik perhatian, terutama bila dibandingkan dengan Singapura, yang memiliki rasio kepemilikan mobil 1:2 (Astuti,

2014). Hal ini sangat menarik mengingat Singapura memiliki tingkat perekonomian yang jauh lebih maju dibandingkan Indonesia.

Sebagai contoh, sebelum 2009, pertumbuhan kendaraan bermotor di Singapura mencapai 3% setiap tahun. Namun, pemerintah mulai mengurangi angka ini menjadi 1,5% pada 2009, kemudian menurunkannya lebih jauh menjadi 1% pada 2012, dan akhirnya membatasi pertumbuhan hanya 0,25% per tahun dari 2015 hingga 2018. Kebijakan ini mencerminkan komitmen Singapura untuk mengendalikan jumlah kendaraan pribadi dengan mengurangi pembelian mobil baru dan mempromosikan penggunaan transportasi umum.

Sebaliknya, Indonesia mengalami pertumbuhan yang pesat dalam jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya. Pada tahun 2021, jumlah kendaraan di Indonesia mencapai 141.992.573 unit, meningkat signifikan dari 136.137.451 unit pada tahun 2020 dan 133.617.012 unit pada tahun 2019. Dari jumlah tersebut, sepeda motor menyumbang 120.042.298 unit, sedangkan kendaraan penumpang berjumlah 16.413.348 unit. Peningkatan jumlah kendaraan ini mencerminkan kebutuhan yang terus berkembang di pasar transportasi Indonesia, tetapi juga menunjukkan tantangan yang dihadapi negara dalam mengelola pertumbuhan kendaraan dan mengatasi kemacetan lalu lintas.

Berdasarkan latar belakang diatas, dalam permasalahan yang ada peneliti tertarik emgambil melalui penelitian yang diberi judul “Perbandingan Administrasi Persyaratan Kepemilikan Kendaraan di Indonesia dan Singapura”.

KAJIAN TEORI

Perbandingan dapat diartikan sebagai proses mengevaluasi dua atau lebih hal yang berbeda untuk menemukan kesamaan dan perbedaan di antara mereka. Dalam penelitian ini, perbandingan dilakukan untuk mengidentifikasi dan memahami perbedaan serta persamaan dalam sistem persyaratan kepemilikan kendaraan di Indonesia dan Singapura. Jadi, perbandingan melibatkan penilaian dua atau lebih entitas guna menemukan persamaan dan perbedaan di antara mereka.

Penelitian yang diteliti oleh Jagad Samudro (2017) yang berjudul “Perbandingan Kebijakan Jakarta dan Singapura di Bidang Transportasi Daring” penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif. Dalam hasil yang menyatakan bahwa secara keseluruhan, Jakarta masih dalam tahap pembangunan menuju kematangan digital dengan kebijakan-kebijakan teknologi untuk kepentingan publik. Berbeda dengan Singapura yang telah mencapai kematangan digital tertinggi, menjadikan teknologi sebagai dasar strategi pembangunan nasional. Perbedaan utama terletak pada kepemimpinan Singapura yang telah bertransformasi menjadi pemimpin digital dengan strategi dan budaya yang mendorong transformasi. Kematangan digital ini memungkinkan Singapura lebih adaptif dalam menghadapi tantangan teknologi informasi dan komunikasi, terutama di bidang transportasi.

Perbandingan adalah metode analisis yang berguna untuk memahami bagaimana entitas yang berbeda saling berhubungan dan berbeda dalam berbagai aspek. Dalam konteks penelitian mengenai sistem persyaratan kepemilikan kendaraan di Indonesia dan Singapura, perbandingan ini dapat membantu mengidentifikasi perbedaan dan persamaan dalam kebijakan, proses administrasi, biaya, dan regulasi yang berlaku di masing-masing negara.

Berikut beberapa aspek yang mungkin relevan untuk dibandingkan:

- a) Persyaratan Kepemilikan: Meliputi dokumen dan kriteria apa saja yang diperlukan untuk mendapatkan izin kepemilikan kendaraan.

- b) Proses Pendaftaran: Bagaimana prosedur pendaftaran kendaraan dilakukan di masing-masing negara, termasuk langkah-langkah administrasi dan waktu yang diperlukan.
- c) Biaya dan Pajak: Analisis biaya yang terkait dengan kepemilikan kendaraan, termasuk pajak kendaraan, biaya pendaftaran, dan biaya tambahan lainnya.
- d) Regulasi dan Pengawasan: Peraturan mengenai keselamatan kendaraan, perawatan, dan bagaimana regulasi tersebut ditegakkan serta diawasi.
- e) Infrastruktur dan Layanan: Ketersediaan layanan pendukung seperti bengkel, fasilitas pemeriksaan kendaraan, dan infrastruktur transportasi umum.
- f) Kepatuhan dan Penegakan Hukum: Bagaimana pelanggaran terhadap persyaratan kepemilikan ditindaklanjuti dan penegakan hukumnya.

Dengan membandingkan aspek-aspek tersebut, penelitian dapat memberikan wawasan tentang efisiensi dan efektivitas masing-masing sistem, serta mengidentifikasi area yang mungkin memerlukan perbaikan atau penyesuaian.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi komparatif. Arikunto (2019) menjelaskan bahwa metode kualitatif bertujuan untuk mengumpulkan data dan informasi mengenai status fenomena yang ada, sehingga dapat mengungkap fenomena yang terjadi pada objek yang diteliti. Sukmadinata (2012:79) menyebutkan bahwa pendekatan komparatif dilakukan dengan membandingkan dua atau lebih kejadian, kondisi, program, atau hal lainnya. Hudson (2007:3) menambahkan bahwa studi komparatif melibatkan perbandingan antara dua pemikiran tertentu. Dalam pengumpulan data, penelitian ini menggunakan studi pustaka dengan menelaah berbagai literatur, termasuk buku, artikel, dan sumber lainnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Administrasi Persyaratan Kepemilikan Kendaraan di Indonesia

Di Indonesia, persyaratan kepemilikan kendaraan bermotor diatur oleh peraturan perundang-undangan. Menurut Pasal 44 huruf b Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Perkap) No. 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, saat mendaftarkan kendaraan bermotor baru, terdapat beberapa persyaratan dokumen yang harus dilengkapi berdasarkan jenis pemiliknya (Maulana & Kurniawan, 2019):

- 1) Untuk Perorangan
 - a) Kartu Tanda Penduduk (KTP)
Pemilik harus menunjukkan KTP sebagai bukti identitas.
 - b) Surat Kuasa Bermeterai
Jika pendaftaran dilakukan oleh seorang perwakilan, maka harus disertai surat kuasa yang telah dilegalisasi dengan meterai yang cukup.
- 2) Untuk Badan Hukum
 - a) Surat Kuasa Bermeterai
Surat kuasa harus dicetak di atas kop surat badan hukum, ditandatangani oleh pimpinan badan hukum, serta diberi stempel resmi badan hukum tersebut.
 - b) Fotokopi KTP yang Diberi Kuasa
Melampirkan salinan KTP dari individu yang diberikan wewenang untuk melakukan pendaftaran.
 - c) Surat Keterangan Domisili
Surat ini diperlukan untuk menunjukkan alamat resmi badan hukum.

- d) Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)

Dokumen ini harus dilegalisasi untuk membuktikan bahwa badan hukum tersebut terdaftar sebagai wajib pajak dan memiliki izin usaha yang sah.

3) Untuk Instansi Pemerintah

- a) Surat Kuasa Bermeterai
Surat kuasa harus dicetak di atas kop surat resmi instansi pemerintah, ditandatangani oleh kepala instansi, dan diberi cap stempel instansi.
- b) Fotokopi KTP yang Diberi Kuasa
Melampirkan salinan KTP dari pihak yang diwakilkan untuk mendaftarkan atas nama instansi pemerintah.

Di sisi lain, dikatakan pula bahwa persyaratan kepemilikan kendaraan di Indonesia melibatkan beberapa aspek hukum dan administratif yang harus dipenuhi oleh pemilik kendaraan (Sudrajat, 2014).

1) Identitas Pribadi

Untuk dapat memiliki kendaraan di Indonesia, pemilik harus memiliki dokumen identitas yang sah, seperti Kartu Tanda Penduduk (KTP) bagi warga negara Indonesia. Bagi warga negara asing, dokumen identitas yang sah bisa berupa paspor dan kartu izin tinggal terbatas (KITAS) atau kartu izin tinggal tetap (KITAP).

2) Surat Izin Mengemudi (SIM)

Pemilik kendaraan harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sesuai dengan jenis kendaraan yang akan dimiliki. SIM ini menunjukkan bahwa pemilik telah lulus uji keterampilan mengemudi dan memenuhi persyaratan kemampuan untuk mengendarai kendaraan tersebut (Nurdjanah, 2018). Misalnya, SIM A untuk mobil dan SIM C untuk sepeda motor.

3) Bukti Kepemilikan Kendaraan

Bukti kepemilikan kendaraan biasanya berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). STNK adalah dokumen resmi yang diterbitkan oleh pihak kepolisian yang berisi informasi tentang kendaraan dan pemilikinya. Selain STNK, pemilik kendaraan juga menerima Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) yang merupakan bukti kepemilikan kendaraan secara hukum.

4) Asuransi Kendaraan

Meskipun tidak diwajibkan di seluruh negara, memiliki asuransi kendaraan sangat dianjurkan di Indonesia. Asuransi kendaraan menawarkan perlindungan keuangan kepada pemilik kendaraan dari kemungkinan kerugian

yang disebabkan oleh kecelakaan, pencurian, ataupun kerusakan.

5) Pajak Kendaraan

Di Indonesia, setiap pemilik kendaraan diwajibkan untuk membayar pajak kendaraan bermotor secara tahunan. Pembayaran pajak ini dilakukan bersamaan dengan perpanjangan STNK. Pajak ini merupakan kontribusi kepada negara dan digunakan untuk pembangunan infrastruktur serta layanan publik lainnya.

Pajak kendaraan adalah pajak yang dikenakan pada pemilik kendaraan bermotor, dan pengenaannya tidak hanya terbatas pada saat pembelian kendaraan saja, tetapi juga berlaku selama masa penggunaan kendaraan. Pengenaan pajak ini diatur dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Dalam undang-undang tersebut, pajak kendaraan dikenakan setiap tahun dengan sistem progresif, yang berarti tarif pajak akan meningkat sesuai dengan jumlah kendaraan yang dimiliki oleh wajib pajak (Fajriani, 2017).

Sistem pajak kendaraan yang progresif berarti bahwa semakin banyak kendaraan yang dimiliki oleh seseorang, semakin tinggi tarif pajak yang dikenakan. Misalnya, pajak untuk kendaraan pertama mungkin lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan kedua, ketiga, dan seterusnya. Ini bertujuan untuk mendorong kepemilikan kendaraan yang lebih efisien dan mengurangi jumlah kendaraan yang tidak perlu di jalan.

Perhitungan pajak kendaraan bermotor melibatkan beberapa faktor, seperti Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB), bobot kendaraan, dan tarif pajak yang berlaku. Namun, proses perhitungan ini memerlukan ketelitian karena beberapa faktor harus diperhatikan secara rinci. Selain itu, pembayaran pajak juga melibatkan dokumen penting seperti Kartu Tanda Penduduk (KTP) pemilik asli kendaraan. Jika nama pemilik kendaraan belum diperbarui, maka proses Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) harus dilakukan terlebih dahulu (Apriani, 2023). Meski demikian, banyak wajib pajak yang mengabaikan proses ini karena biaya balik nama yang cukup tinggi serta adanya biaya lain yang mungkin belum mereka ketahui.

Pemerintah Indonesia telah mengambil berbagai langkah untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang semakin parah di kota-kota besar. Berikut adalah beberapa upaya utama yang telah dilakukan (Fatimah et al., 2022):

1) Memperbaiki Infrastruktur Transportasi

Pemerintah telah membangun dan memperbaiki infrastruktur transportasi, termasuk jalan baru dan jembatan. Pembangunan ini bertujuan untuk memperluas kapasitas jaringan jalan dan mengurangi kemacetan di area yang padat. Proyek infrastruktur ini juga mencakup perbaikan jalan yang sudah ada untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas.

2) Kebijakan Ganjil-Genap

Kebijakan ganjil-genap diterapkan untuk mengurangi jumlah kendaraan yang melintasi jalan pada waktu-waktu tertentu. Di bawah kebijakan ini, kendaraan dengan plat nomor ganjil hanya diizinkan melintas pada hari-hari ganjil, sementara kendaraan dengan plat nomor genap hanya diizinkan pada hari-hari genap. Kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dan meningkatkan efisiensi penggunaan jalan.

3) Sistem Transportasi Ramah Lingkungan

Pemerintah juga fokus pada pengembangan sistem transportasi yang ramah lingkungan untuk mengurangi dampak polusi udara dan mendukung keberlanjutan. Ini termasuk promosi kendaraan listrik, peningkatan layanan transportasi umum yang lebih bersih dan efisien, serta pengembangan jalur sepeda dan pejalan kaki.

4) Peningkatan Kualitas Jalan dan Layanan Bensin

Selain memperbaiki jalan, pemerintah juga meningkatkan kualitas bahan bakar dan bensin untuk memastikan kendaraan beroperasi dengan efisiensi yang lebih tinggi. Ini termasuk pengaturan kualitas bahan bakar untuk mengurangi emisi dan meningkatkan performa kendaraan.

5) Manajemen Permintaan Lalu Lintas (TDM)

Manajemen permintaan lalu lintas, termasuk skema "3-in-1" untuk kendaraan dengan lebih dari satu penumpang, diterapkan untuk mendorong penggunaan transportasi umum dan mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan. Skema "3-in-1" mengharuskan kendaraan yang hanya memiliki satu atau dua penumpang untuk berisi setidaknya tiga orang agar dapat melintas di area tertentu selama jam sibuk. Ini bertujuan untuk meningkatkan kapasitas transportasi umum dan mengurangi kemacetan.

b) Administrasi Persyaratan Kepemilikan Kendaraan di Singapura

Kepemilikan kendaraan di Singapura memiliki persyaratan yang ketat, terutama bagi pengemudi asing. Surat Izin Mengemudi (SIM) dari negara lain tidak diakui di Singapura kecuali disertai dengan Surat Izin

Mengemudi Internasional (IDP). Jika seseorang memiliki SIM dari negara asal dan ingin mengendarai kendaraan di Singapura, mereka harus mengajukan IDP. Sama seperti SIM di Indonesia, IDP berisi informasi seperti detail pribadi dan foto, namun IDP tidak dapat digunakan untuk transaksi lain selain mengemudi. Wisatawan yang berusia minimal 18 tahun dan memiliki SIM lokal yang masih berlaku dapat mengajukan IDP untuk mengemudi di Singapura. IDP memungkinkan orang asing mengemudi di negara tersebut. Dengan demikian, jika merencanakan kunjungan ke Singapura dan berencana mengemudi, mengajukan IDP adalah langkah yang diperlukan. Baik penduduk lokal maupun wisatawan asing diharapkan bertanggung jawab terhadap peraturan lalu lintas dan kemajuan negara. Selama berada di Singapura, IDP berfungsi sebagai pengganti SIM untuk pengemudi asing.

Di Singapura, sistem pajak kendaraan yang dikenal sebagai "Sistem Pajak Kendaraan" (Vehicle Quota System/VQS) atau "Pajak Jalan" memiliki perbedaan signifikan dibandingkan dengan sistem pajak kendaraan konvensional di negara lain (Prayudyanto & Tamin, 2007). Setiap kendaraan di Singapura diwajibkan memiliki Sertifikat Pembebasan Pajak Jalan (Certificate of Entitlement/COE), yang dijual melalui lelang dan berlaku selama sepuluh tahun. Setelah masa berlaku habis, COE harus diperpanjang. Selain itu, pajak kendaraan di Singapura juga didasarkan pada ukuran mesin dan emisi gas buang kendaraan. Pajak Tambahan Registrasi (Additional Registration Fee/ARF) dikenakan saat membeli kendaraan baru, di mana besarnya bervariasi tergantung pada nilai COE dan kendaraan itu sendiri. Selain itu, terdapat pajak tambahan seperti Electronic Road Pricing (ERP), yang dikenakan pada kendaraan yang melintasi wilayah tertentu di Singapura pada waktu-waktu tertentu, terutama saat aktivitas bisnis meningkat (Diao, 2019). Sistem ini dirancang untuk mengontrol jumlah kendaraan di jalan dan mengurangi kemacetan serta polusi udara.

Pemerintah Singapura telah menetapkan kebijakan yang ketat dan mahal bagi warganya yang ingin memiliki mobil, sebagai bagian dari upaya untuk mengendalikan jumlah kendaraan di jalan raya dan mengurangi kemacetan lalu lintas. Untuk memiliki mobil, seseorang harus membeli sertifikat khusus dari pemerintah, yang harganya bisa mencapai hingga S\$ 50.000 atau sekitar US\$ 37.000. Sertifikat ini berlaku selama sepuluh tahun dan dilelang setiap

bulan oleh pihak berwenang. Selain itu, harga mobil di Singapura juga dikenakan markup yang tinggi karena berbagai pajak dan bea masuk, sehingga total biaya untuk memiliki mobil bisa mencapai S\$ 100.000 atau US\$ 74.000, belum termasuk biaya sertifikat.

Kebijakan pembatasan kendaraan pribadi di Singapura semakin ketat sejak Februari 2018, di mana pemerintah tidak lagi mengizinkan kenaikan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya, yang sebelumnya dibatasi hanya 0,25% per tahun. Hal ini berarti bahwa warga yang ingin memiliki mobil harus menunggu hingga pemilih lain menyerahkan sertifikat mereka. Alasan utama di balik kebijakan ini adalah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dan kekurangan ruang, mengingat luas wilayah Singapura yang kecil dengan populasi yang padat.

Sebagai solusi, pemerintah Singapura mendorong penggunaan angkutan umum dengan mengalokasikan dana sebesar S\$ 28 miliar atau US\$ 21 miliar dalam lima tahun ke depan untuk membangun dan meningkatkan jaringan kereta api dan bus. Meskipun sistem transit cepat kota tersebut sebagian besar modern dan efisien, beberapa insiden kerusakan yang menonjol dalam beberapa tahun terakhir telah menarik perhatian publik (Samudro, 2017). Namun, kebijakan pembekuan jumlah kendaraan baru tetap berlaku, sebagai upaya untuk mengarahkan masyarakat menuju penggunaan transportasi umum yang lebih efektif.

c) Perbandingan Administrasi Persyaratan Kepemilikan Kendaraan di Indonesia dan Singapura

Dalam hal administrasi persyaratan kepemilikan kendaraan, Indonesia dan Singapura menerapkan sistem yang berbeda untuk mengatur dan mengelola kendaraan bermotor.

Indonesia mengharuskan pemilik kendaraan untuk memenuhi beberapa persyaratan administrasi dasar, seperti memiliki KTP yang sah, SIM sesuai jenis kendaraan, serta dokumen kepemilikan seperti BPKB dan STNK yang masih berlaku. Selain itu, pemilik juga harus menunjukkan bukti pelunasan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) tahun terakhir, cek fisik kendaraan, dan asuransi kendaraan. Untuk kendaraan baru, pemilik perlu mendapatkan STNK dan BPKB baru.

Di Singapura, proses kepemilikan kendaraan melibatkan beberapa dokumen yang lebih khusus dan biaya yang signifikan. Persyaratan utama meliputi Certificate of Entitlement (COE), yang merupakan izin

kepemilikan kendaraan yang dilelang oleh pemerintah dengan harga yang bervariasi tergantung jenis kendaraan dan permintaan. Selain itu, kendaraan harus melewati Open Vehicle Inspection (OVI) untuk memastikan kondisinya layak jalan, dan pemilik perlu memiliki Vehicle Entry Permit (VEP) jika mereka adalah orang asing. Pajak kendaraan tahunan, atau Road Tax, juga wajib dibayar, bersama dengan asuransi kendaraan. Untuk kendaraan baru, pemilik memerlukan Certificate of Entitlement (COE) baru.

Dalam hal perbandingan biaya menunjukkan perbedaan yang mencolok antara kedua negara. Di Indonesia, biaya yang terkait dengan kepemilikan kendaraan meliputi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) tahunan, Sumbangan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ), biaya balik nama untuk kendaraan bekas, serta biaya penerbitan STNK dan BPKB. Sebaliknya, di Singapura, biaya utama meliputi harga Certificate of Entitlement (COE), Open Vehicle Inspection (OVI), Vehicle Entry Permit (VEP), Road Tax, dan asuransi kendaraan. Selain itu, biaya penerbitan Certificate of Entitlement (COE) baru juga menjadi pertimbangan penting. Perbedaan ini mencerminkan kebijakan yang berbeda dalam mengelola kepemilikan kendaraan serta upaya masing-masing negara untuk mengatasi isu terkait transportasi dan lingkungan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang sudah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik simpulan bahwa perbandingan administrasi persyaratan kepemilikan kendaraan di Indonesia dan Singapura menunjukkan perbedaan yang signifikan. Kesimpulan yang didapat dari bab sebelumnya yaitu:

- a) Di Indonesia, administrasi persyaratan kepemilikan kendaraan melibatkan sejumlah dokumen dan proses hukum yang harus dipenuhi, baik untuk individu, badan hukum, maupun instansi pemerintah. Persyaratan utama termasuk KTP, SIM, STNK, BPKB, serta bukti pembayaran pajak kendaraan. Pajak kendaraan diatur secara tahunan dan progresif, dengan tarif yang meningkat sesuai jumlah kendaraan yang dimiliki. Selain itu, pemerintah telah menerapkan berbagai langkah seperti perbaikan infrastruktur dan kebijakan ganjil-genap untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di kota-kota besar.

- b) Di Singapura, administrasi kepemilikan kendaraan melibatkan persyaratan ketat dan biaya tinggi, termasuk pembelian Certificate of Entitlement (COE) yang mahal, pajak kendaraan tahunan, dan biaya Open Vehicle Inspection (OVI). Pemerintah Singapura membatasi pertumbuhan kendaraan pribadi dengan ketat dan mendorong penggunaan transportasi umum. Kebijakan ini mencerminkan upaya untuk mengendalikan jumlah kendaraan dan mengurangi kemacetan serta polusi udara, dengan alokasi dana besar untuk pengembangan sistem transportasi umum.
- c) Perbandingan antara Indonesia dan Singapura menunjukkan perbedaan mendasar dalam administrasi kepemilikan kendaraan. Indonesia memiliki sistem yang melibatkan persyaratan administratif dasar seperti KTP, SIM, STNK, dan BPKB, dengan pajak kendaraan tahunan dan biaya terkait. Sebaliknya, Singapura menerapkan sistem yang lebih kompleks dengan biaya tinggi seperti COE, OVI, dan Road Tax, serta pembatasan ketat terhadap pertumbuhan kendaraan pribadi. Perbedaan ini mencerminkan pendekatan yang berbeda dalam mengelola kepemilikan kendaraan serta mengatasi masalah transportasi dan lingkungan di kedua negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Apriani, A. (2023). Analisis Perhitungan dan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Roda 2 di PPPD Kota Bandung III. *Jurnal Perpajakan Dan Keuangan Publik*, 2(2), 1–10.
- Astuti, D. P. (2014). Faktor Psikologis yang Menentukan Pengambilan Keputusan Konsumen di Bali dalam Membeli Kendaraan Pribadi. *Jurnal Sosio-Humaniora*, 5(1), 117–131.
- Diao, M. (2019). Towards sustainable urban transport in Singapore: Policy instruments and mobility trends. *Transport Policy*, 81, 320–330. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.05.005>
- Fajriani. (2017). ANALISIS PENGENAAN TARIF PAJAK PROGRESIF PADA PAJAK KENDARAAN BERMOTOR BERDASARKAN "THE FOUR MAXIMS." 1–24.
- Fatimah, S., Syakdiah, S., & Kusumawiranti, R. (2022). Kebijakan Pemerintah dalam Mengatasi Kemacetan di Kota

- Yogyakarta (Studi Penelitian di Jalan Malioboro di Jalan Tentara Pelajar). *Populika*, 10(1), 24–41. <https://doi.org/10.37631/populika.v10i1.473>
- Maulana, A., & Kurniawan, A. (2019). *Perhatikan Syarat dan Dasar Hukum untuk Daftar Kendaraan Baru*. Kompas.Com. <https://otomotif.kompas.com/read/2019/01/30/074200615/perhatikan-syarat-dan-dasar-hukum-untuk-daftar-kendaraan-baru>
- Nurdjanah, N. (2018). Peningkatan Kompetensi Pengemudi dan Standar Kelulusan Dalam Penerbitan Surat Izin Mengemudi (Studi Kasus di DKI Jakarta). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(1), 17–32.
- Prayudyanto, M. N. (Mahasiswa P. J. T. S., & Tamin, O. Z. (Staff P. F. T. (2007). Perbandingan Penerapan Travel Demand Management Di Singapura Dan London. *Teknik Sipil*, 7(1), 23–32.
- Samudro, J. (2017). Analisis Perbandingan Kebijakan Jakarta dan Singapura di Bidang Transportasi Daring. *Universitas Gajah Mada*, 1–20.
- Sudrajat, I. (2014). REKONSTRUKSI BIROKRASI PEMERINTAH DAERAH PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR BERBASIS NILAI KEADILAN (Study tentang Birokrasi Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota di Jawa Tengah). *Jurnal Pembaharuan Hukum*, 1(2), 160. <https://doi.org/10.26532/jph.v1i2.1471>