

**LAPORAN PENELITIAN DOSEN PEMULA  
KEMENRISTEK DIKTI**



**JUDUL PENELITIAN:**

**Evaluasi Pemajakan Atas Nilai Tambah dalam Biaya  
*Freight* Kargo Laut Dan Udara Pada Perusahaan *Freight  
Forwarding* di Indonesia**

**TIM PENGUSUL:**

Drs. Chairil Anwar Pohan, M.Si., MBA / 0313045402  
Pebriana Arimbi, S.Sos, M.Si / 0314028206  
Selly Novita Asril / F20130100

**ISNTITUT ILMU SOSIAL DAN MANAJEMEN STIAMI  
OKTOBER 2016**

## HALAMAN PENGESAHAN

Judul : EVALUASI PEMAJAKAN ATAS NILAI TAMBAH  
DALAM BIAYA FREIGHT KARGO LAUT DAN  
UDARA PADA PERUSAHAAN FREIGHT  
FORWARDING DI INDONESIA

**Peneliti/Pelaksana**  
Nama Lengkap : CHAIRIL ANWAR POHAN  
Perguruan Tinggi : Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Mandala Indonesia  
NIDN : 0313045402  
Jabatan Fungsional : Tidak Punya  
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara  
Nomor HP : 081289674119  
Alamat surel (e-mail) : anwar\_phn@yahoo.com

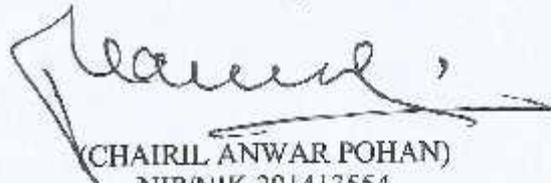
**Anggota (1)**  
Nama Lengkap : PEBRIANA ARIMBHI  
NIDN : 0314028206  
Perguruan Tinggi : Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Mandala Indonesia  
Institusi Mitra (jika ada) : -  
Nama Institusi Mitra : -  
Alamat : -  
Penanggung Jawab : -  
Tahun Pelaksanaan : Tahun ke 1 dari rencana 1 tahun  
Biaya Tahun Berjalan : Rp 11.600.000,00  
Biaya Keseluruhan : Rp 15.000.000,00

Mengetahui,  
Ketua



(Dr. Ir. PANJI HENDRARSO, MM)  
NIP/NIK 199714563

Jakarta, 1 - 12 - 2016  
Ketua,



(CHAIRIL ANWAR POHAN)  
NIP/NIK 201413554

## ABSTRAK

Regulasi pemajakan yang berbasiskan Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang perubahan atas peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang “Nilai Lain” sebagai dasar pengenaan pajak bisa mendatangkan kerugian/kekurangan bagi pemasukan negara, karena mekanisme PPN terganggu akibat secara *theoretical concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif. Konsep yang ditawarkan sudah baik yakni untuk “menangkap adanya potensi PPN yang terkandung dalam freight sebagai pendapatan negara”, namun dari sudut pandang *revenue productivity principle* konsep tersebut menimbulkan permasalahan baru yang sebenarnya tidak perlu terjadi karena pada dasarnya timbulnya realisasi transaksi selisih freight dapat “dijaring” dari pembukuan komersial yang diselenggarakan berbasiskan Standard Akuntansi Keuangan yang berlaku, ini sudah merupakan suatu indikasi terciptanya suatu nilai tambah yang menjadi objek pengenaan PPN.

Tujuan Jangka Panjang yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah agar konsep pemajakan dalam pengenaan PPN atas freight charges di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* atas nilai tambah dalam biaya angkutan kargo laut dan udara pada perusahaan *Freight Forwarding* di Indonesia, yang dapat memberikan nilai tambah yang besar pada pemasukan Negara, sesuai dengan dengan kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN. Target khusus yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengkaji konsep alternatif dalam pengenaan PPN atas freight charges di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding*, apakah dimungkinkan penerapannya sebagai solusi alternatif selain harus me “nilai lain” kan *freight charges* dalam pengenaan PPN atas *freight charges* tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip pajak pertambahan nilai.

Metode yang akan dipakai dalam pencapaian tujuan tersebut adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan dan dokumentasi.

Peneliti menyimpulkan bahwa pemajakan atas selisih freight atau nilai tambah dalam biaya freight kargo laut dan udara pada perusahaan *Freight Forwarding* di Indonesia tidak sesuai dengan teori/kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN, sehingga atas ketidaksesuaian tersebut penerimaan negara dari PPN menjadi rendah, dan dari sisi shipper/eksportir/pengirim kargo akan timbul beban tambahan yang sebenarnya merupakan *tax shifting* dari perusahaan *Freight Forwarding* ke pihak shipper/eksportir/pengirim kargo yang pada akhirnya menimbulkan *high cost economy* karena faktur pajak PPN 1% tersebut **tidak bisa dikreditkan** oleh pihak shipper/eksportir/pengirim kargo. Pemberlakuan peraturan terbaru tersebut dapat merusak kaidah-kaidah/prinsip-prinsip dasar, karakteristik, dan mekanisme yang terkandung didalam PPN.

Pada hakekatnya sistem PPN memiliki konsep alternatif pengenaan PPN dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* atas freight charges tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN yaitu dengan menerapkan metode *Subtraction* atau *Subtractive Direct Method*. Selain penerimaan negara lebih besar, pihak konsumen (shipper/eksportir/pengirim kargo) tidak merasa dirugikan, karena adanya PPN atas selisih freight tersebut menjadi beban perusahaan freight forwarding karena perusahaan inilah yang menikmati keuntungan dari selisih freight tersebut. Maka dipandang perlu merubah format halaman depan dari SPT masa PPN formulir 1111, dengan cara merubah judul dibawah kolom III “PPN Terutang Atas Kegiatan Membangun Sendiri”, menjadi “PPN atas Selisih Freight Pada Perusahaan Jasa Freight Forwarder dan “PPN Terutang Atas Kegiatan Membangun Sendiri”.

Kata Kunci: Freight, Selisih Freight, PPN, Penerimaan Negara

## ABSTRACT

Regulation taxation based on Ministry of Finance Regulation No. 38 / PMK.011 / 2013 on amendments to the Minister of Finance Regulation 75 / PMK.03 / 2010 on "Other Value" as the tax base can bring loss/revenue shortfall for the state, because the VAT mechanism is disturbed due to theoretical Concept from its tax base is not aimed effectively. The concept offered is good which is to "capture the potential VAT contained in freight as state income ", but from the view of revenue productivity principle, the concept create a new problem which should not have happened because basically the onset of the realization of the transaction difference freight can be "captured" of commercial bookkeeping maintained based on Financial Accounting Standard, this would become an indication of the creation of an added value which becomes the object of the imposition of VAT.

Long-Term Goals to be achieved in this research is that the concept of taxation in the imposition of VAT on freight charges in the transaction submission Handling Services Transportation or Freight Forwarding on value-added in the cost of cargo transportation sea and air in Freight Forwarding company in Indonesia, which can provide great added value to the State revenue, in accordance with the rules or principles of VAT. Specific targets to be achieved in this research is to examine alternative concepts in the imposition of VAT on freight charges in the transaction submission Handling Services Transportation or Freight Forwarding, whether its application is possible as an alternative solution in addition to "Other assess" of the freight charges in the imposition of VAT on freight charges without violating the rules or the principles of value-added tax.

The method will be used in achieving that goal is descriptive qualitative research methods. Data collected by interview, observation, literature study and documentation.

The researchers concluded that the taxation of the difference in freight or value-added in the cost of freight either sea and air cargo in Freight Forwarding business in Indonesia is not in accordance with the theory/rules or principles of VAT, so for a discrepancy raised can cause state revenues from VAT to be low, while from the side of the shipper/exporter would raise an additional burden which is actually a tax shifting of Freight Forwarding company to the shipper/exporter, which in turn lead to high cost economy because of tax invoices VAT of 1% can not be credited by the shipper/exporter. The new regulation implementation could impair the rules/principles, characteristics and mechanisms contained in the VAT.

In effect, the VAT system has an alternative concept of the imposition of VAT on transactions submission Handling Services Freight Forwarding Transportation or on freight charges without violating the rules or principles of VAT, namely by applying the method of subtraction or Subtractive Direct Method. In addition to greater revenues, the customer (shipper/exporter) do not feel disadvantaged, because of the VAT on the difference in freight expenses for freight forwarding for this company that enjoys the benefits of the freight difference. So that It might necessary to change the format of the front page of the VAT return -form 1111, by changing the title under column III "VAT Payable activities to build their own ", to be "VAT on Freight Difference On Services Provided by Freight Forwarder Company and " VAT Payable on activities to build their own ".

Key Words :Freight, Freight Difference, Value Added Tax, State Income Receipt

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

*Learning curve* fiskus dalam hal Pajak Konsumsi (*Consumption based tax*) cukup panjang, sekitar 62 tahun semenjak diberlakukannya UU Pajak Penjualan 1951 yang kemudian dinyatakan tidak berlaku dan diganti dengan UU PPN 1984, hingga kini, barulah ditemukan suatu solusi “terobosan” pemajakan atas freight yang selama ini dianggap “*untaxable*”, namun di sisi lain disayangkan konsep pemajakan yang berbasiskan Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang perubahan atas peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain tersebut bisa mendatangkan kerugian/kekurangan bagi pemasukan negara, karena mekanisme PPN terganggu akibat secara *theoretical concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif. Konsep yang ditawarkan sudah baik yakni untuk “menangkap adanya potensi PPN yang terkandung dalam freight sebagai pendapatan negara”, namun dari sudut pandang *revenue productivity principle*, konsep tersebut menimbulkan permasalahan baru yang sebenarnya tidak perlu terjadi karena pada dasarnya timbulnya realisasi transaksi selisih freight yang dapat “dijaring” dari pembukuan komersial yang diselenggarakan berbasiskan Standard Akuntansi Keuangan yang berlaku sudah merupakan suatu indikasi terciptanya suatu nilai tambah yang menjadi objek pengenaan PPN.

Dari *track record* regulasi perpajakan yang ada, pemerintah kelihatannya sudah mencoba untuk memasuki yurisdiksi pemajakan dalam dunia industri *Freight Forwarding* sebagaimana diuraikan berikut ini : a. UU PPN membatasi pemajakan atas freight sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4A UU PPN No. 42/2009 ayat 3 huruf j yang menyebutkan jenis jasa yang tidak dikenai PPN adalah jasa tertentu dalam kelompok jasa “jasa angkutan umum di darat dan di air serta jasa angkutan udara dalam negeri yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari jasa angkutan udara luar negeri”. (Sukardji, 2012:272), b. Selanjutnya pada pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan No. 80/PMK.03/2012 tentang Jasa Angkutan Umum di Darat dan Jasa Angkutan Umum di Air Yang Tidak Dikenai PPN, dinyatakan bahwa PPN tidak dikenakan atas jasa angkutan umum di air. Jasa angkutan umum di air meliputi jasa angkutan umum di laut yakni Jasa angkutan umum di laut merupakan

kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kapal, dalam 1 (satu) perjalanan atau lebih dari 1 (satu) perjalanan, dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain, dengan dipungut bayaran. (diunduh dari [www.pajak.go.id](http://www.pajak.go.id). Tgl. 21 Mei 2014 jam 13.15), c. Peraturan di Bidang Transportasi yang terkait dengan *freight charges* di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* (JPT/FF) adalah : 1). Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. 2). Pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Keuangan No.75/PMK.03/2010 sebagaimana direvisi dengan PMK No. 38/PMK.011/2013), dimana selanjutnya dalam PMK No. 38/PMK.011/2013 tersebut ditambahkan satu item nilai lain yakni “untuk penyerahan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) yang didalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut terdapat biaya transportasi (*freight charges*) adalah 10% (sepuluh persen) dari jumlah yang ditagih atau seharusnya ditagih”. Jumlah yang ditagih atau seharusnya ditagih adalah hasil dari keseluruhan proses menagih atas nilai penyerahan JPT/FF oleh perusahaan JPT/FF kepada pengguna JPT/FF, yang besarnya sama dengan nilai penyerahan JPT/FF itu sendiri sebagai satu kesatuan tanpa membedakan apakah nilai penyerahan JPT/FF tersebut ditagih dengan satu atau beberapa dokumen tagihan. 3) Sementara itu, Pajak Masukan yang berhubungan dengan penyerahan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) yang di dalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut terdapat biaya transportasi (*freight charges*) yang dilakukan oleh perusahaan JPT/FF, **tidak dapat dikreditkan**. 4) Walaupun penyerahan JPT/FF dapat terdiri dari satu atau beberapa kegiatan, satu atau beberapa kegiatan yang diserahkan tersebut tetap merupakan satu kesatuan, yaitu penyerahan JPT/FF, sehingga kewajiban Pengusaha Kena Pajak untuk membuat Faktur Pajak atas setiap penyerahan Jasa Kena Pajak wajib dilakukan.

Permasalahannya dimulai dari ketidaksamaan antara praktek/implementasinya dengan teori/konsep dan objek PPN yang terkandung dalam *freight*. Dari segi konseptual, bila perusahaan angkutan udara luar negeri (*airliner*) yang menagih *airfreight* kepada *Freight Forwarder* tanpa dikenakan PPN atas *airfreight* tersebut, hal ini masih dapat dibenarkan sejalan dengan kaidah dalam prinsip pemajakan yang berdasarkan prinsip destinasi (*destination principle*) bagi barang ekspor yang tidak dikenakan PPN terhadap jasa angkutan luar negeri, ini sesuai dengan Pasal 4A ayat (3) huruf j sebagaimana dikutip oleh Untung Sukardji (2012:272) tentang jenis jasa yang tidak dikenai PPN yakni antara lain: “jasa angkutan umum di darat dan di air serta jasa angkutan udara dalam negeri yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari jasa angkutan udara luar negeri”.

Namun kondisinya akan lain lagi dalam hal bila penerapannya di bidang perusahaan *Freight Forwarding* yang merupakan usaha penunjang udara karena terdapat nilai tambah *freight* dimana sebenarnya nilai tambah *freight* tersebut merupakan keuntungan atau *mark-up* yang diperoleh oleh perusahaan *Freight Forwarding* yang harus dikenakan PPN jasa.

Pemberlakuan penerapan dasar pengenaan pajak berupa Nilai Lain untuk *Freight Charges* telah “merusak” nilai prinsip-prinsip dasar dan karakteristik perpajakan yang terkandung dalam PPN dan mekanisme PPN dengan cara me “nilai lain” kan *freight charges* tersebut untuk perhitungan/ pengenaan PPN atas *freight charges* di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* (JPT/FF). Dalam Peraturan Menkeu No. 38/PMK.011/2013 ditambahkan satu item **nilai lain** yakni “untuk penyerahan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) yang didalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut terdapat biaya transportasi (*freight charges*) adalah 10% (sepuluh persen) dari jumlah yang ditagih atau seharusnya ditagih”. Pemberlakuan penerapan dasar pengenaan pajak berupa Nilai Lain untuk *Freight Charges* telah menjadi suatu “terobosan” yang *smart* terhadap prinsip-prinsip dasar dan karakteristik perpajakan yang terkandung dalam PPN dan mekanisme PPN, dan kebijakan ini “berhasil” mengangkat suatu *complicated issue* yang terkandung dalam aspek fiskal (*theoretical concept* untuk membidik selisih *freight*) padahal sebenarnya tidak ada suatu urgensi atau *complicated issue* dari aspek fiskal yang mengharuskan untuk me “nilai lain” kan *freight charges* tersebut untuk perhitungan/ pengenaan PPN atas *freight charges* di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* (JPT/IFF).

Antara ketentuan pemajakan lama dengan pemajakan baru pengenaan PPN terhadap *Freight*, dapat dikomentari bahwa ketentuan pemajakan baru atas *freight* tersebut tanpa disadari telah melanggar Pasal 4A UU PPN No. 42/2009 ayat 3 huruf j yang menyebutkan jenis jasa yang tidak dikenai PPN adalah jasa tertentu dalam kelompok jasa “jasa angkutan umum di darat dan di air serta jasa angkutan udara dalam negeri yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dan jasa angkutan udara luar negeri”, karena dasar perhitungan PPN adalah  $10\% \times 10\% \times \text{nilai jual freight}$  atau  $1\% \times \text{nilai jual freight}$ . Berbeda halnya bila sistem pemajakannya dirubah dengan dasar perhitungan menjadi  $10\% \times \text{selisih freight}$ , ini tentu saja tidak melanggar regulasi pajak yang ada serta tidak pula melanggar kaidah destinasi (*destination principle*) dan kaidah Netralitas (*Neutrality principle*).

## **Tujuan Khusus**

Tujuan khusus adalah sebagai berikut: (1) Untuk mengetahui pemajakan atas nilai tambah dalam biaya angkutan kargo laut dan udara pada perusahaan *Freight Forwarding* di Indonesia, yang dapat memberikan nilai tambah yang besar pada pemasukan Negara, dalam kesesuaiannya dengan dengan kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip pajak pertambahan nilai; (2) Untuk mengetahui konsep yang lebih tepat sebagai alternatif pengenaan PPN di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* atas *freight charges* tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip pajak pertambahan nilai pada setiap *shipment* ekspor kargo pasca berlakunya Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tersebut.

## **Urgensi (Keutamaan) Kegiatan**

Penelitian ini akan difokuskan pada pemajakan atas nilai tambah dalam biaya freight kargo laut dan udara pada perusahaan Freight Forwarding di Indonesia pasca berlakunya Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain Sebagai Dasar Pengenaan Pajak.

Penelitian ini penting untuk dilaksanakan dengan alasan bahwa ketentuan pemajakan baru ini menyebabkan kehilangan penerimaan pemerintah dari pemungutan PPN pada setiap shipment ekspor yang cukup material, namun yang jelas, terlihat kesan bahwa pemajakan pajak yang baru ini tanpa didukung landasan teori yang handal atau dengan kata lain suatu *theoretical concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif. Solusi pemajakan yang ditawarkan harusnya dalam tataran konsep seperti yang dikemukakan oleh Mansury (1996:68) yakni “Jangan sampai *for the ease of administration* itu dikejar dengan mengorbankan penerapan azas-azas yang harus dipegang teguh”.

## **B. Fokus Penelitian**

Penelitian ini akan difokuskan pada pemajakan atas nilai tambah dalam biaya freight kargo laut dan udara pada perusahaan Freight Forwarding di Indonesia pasca berlakunya Keputusan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain Sebagai Dasar pengenaan Pajak.

## **C. Pertanyaan Penelitian**

1. Apakah pemajakan atas nilai tambah dalam biaya freight kargo laut dan udara pada perusahaan Freight Forwarding di Indonesia sudah sesuai dengan teori/kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN.
2. Apa konsep alternatif pengenaan PPN dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* atas freight charges tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN?

## **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kesesuaian pemajakan atas nilai tambah dalam biaya freight kargo laut dan udara pada perusahaan Freight Forwarding di Indonesia dengan teori/kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN.
2. Untuk mengetahui konsep alternatif pengenaan PPN dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* atas freight charges tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN.

Tujuan Jangka Panjang yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah agar konsep yang digunakan dalam pengenaan pajak penghasilan (PPH) atas transaksi penyerahan Jasa angkutan kargo laut domestik dan internasional pada perusahaan pelayaran di Indonesia, dapat memberikan nilai tambah yang besar pada pemasukan Negara, sesuai dengan dengan kaidah-kaidah/prinsip-prinsip pajak penghasilan.

## **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian adalah manfaat yang dapat disumbangkan setelah penelitian dilakukan meliputi :

1. Aspek akademik

Hasil penelitian ini diharapkan akan dapat memberikan sumbangan pada pengembangan ilmu pengetahuan perpajakan dan dapat menjadi referensi bagi penelitian-penelitian perpajakan selanjutnya, serta menambah pengayaan literatur perpajakan untuk penyusunan skripsi, tesis dan disertasi serta tulisan-tulisan ilmiah lainnya.

## 2. Aspek kebijakan

Hasil penelitian ini diharapkan akan dapat memberikan masukan pada pejabat-pejabat Direktorat Jenderal Pajak untuk dapat me-review tentang pemajakan atas perusahaan pelayaran tersebut yang secara jelas telah melanggar konsep *global taxation* seperti yang dimaksud dalam Pasal 4A UU PPh No. 36 Tahun 2008. Dengan demikian “Jangan hanya karena lebih mengutamakan/mendahulukan prinsip *the ease administration and compliance* (kemudahan administrasi dan kepatuhan wajib pajak serta memberikan kepastian hukum dalam pengenaan PPh atas penyerahan jasa *pada perusahaan pelayaran*), sementara di sisi lain *revenue adequacy principle* (kecukupan penerimaan negara untuk membiayai semua pengeluaran negara) atau *the principles of adaptability* dan *principle of adequacy* menjaditerganggu atau “dikorbankan”. Dampaknya, konsep pemajakan tersebut bisa mendatangkan kekurangan bagi pemasukan negara, karena secara fundamental *theoretical global taxation concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif.

## 3. Aspek praktis

Hasil penelitian ini diharapkan akan dapat memberikan bahan masukan bagi pada pejabat-pejabat Direktorat Jenderal Pajak untuk memperbaiki regulasi baru pemajakan atas perusahaan pelayaran yang telah dikeluarkan sehingga tidak bertentangan dengan teori-teori, kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip pajak penghasilan, dan secara praktis implementasi kebijakan pemerintah tersebut memberikan kemudahan dalam perhitungan Pajak Penghasilan, yang bermuara pada peningkatan penerimaan negara yang lebih besar.

## BAB II

### KAJIAN LITERATUR

#### A. Kajian Pustaka

##### 1. Kaedah/Prinsip tujuan (*Destination Principle*)

Dalam sistem PPN berlaku kaedah tujuan (*Destination Principle*). Prinsip yang dianut mendasarkan pada pemajakan terhadap barang dimana barang tersebut dikonsumsi di dalam daerah pabean Republik Indonesia tanpa memperhatikan dimana asal barang tersebut diproduksi. Prinsip ini mengenakan pajak atas pertambahan nilai baik yang dibuat di dalam negeri maupun di luar negeri. Apabila barang atau jasa itu akan dikonsumsi di luar negeri, tidak dikenakan PPN di Indonesia, ini sesuai dengan *destination principle* (prinsip tempat tujuan) yang digunakan dalam pengenaan PPN yaitu PPN dikenakan di tempat tujuan barang atau jasa akan dikonsumsi (Sukarji, 2012:11). Implementasi prinsip destinasi ini dalam sistem perdagangan luar negeri secara eksplisit berarti transaksi ekspor tidak dipungut VAT (VAT =0%), sedangkan atas impor dipungut VAT di negara tujuan ekspor.

Menurut Saroyo Atmosudarmo(1999), kaidah dalam pembagian yurisdiksi pemajakan tersebut lazimnya bersifat *Unilateral* atau sepihak, yakni semua impor barang dipajaki oleh negara pengimpor barang dan semua barang dibersihkan dari seluruh beban pajak yang mungkin pernah terakumulasi pada mata rantai transaksi yang mendahului ekspor. Oleh karena itu, ketentuan hukum yang digunakan untuk mendukung penerapan prinsip destinasi tersebut bukan pembebasan pajak atas ekspor barang, melainkan pengenaan pajak 0% (*zero rated*) atas penyerahan barang.

Apabila dikehendaki sifat netral VAT di bidang perdagangan internasional, maka prinsip yang dianut adalah prinsip tempat tujuan. Dalam prinsip ini komoditi impor akan menanggung beban pajak yang sama dengan komoditi dalam negeri karena dikenakan tarif pajak yang sama. Dengan demikian kompetisi antar komoditi impor dengan produk domestik tidak dipengaruhi oleh VAT.

Penggunaan *destination principle* yang dimodifikasi dengan perlakuan khusus terhadap komoditi ekspor, dilakukan dalam rangka harmonisasi perpajakan, demi tercapainya

perdagangan internasional yang fair dan netral, kesemua itu mengindikasikan bahwa VAT netral dalam perdagangan internasional.

## **2. Konsep untuk menjawab permasalahan**

### **a. *The Revenue productivity principle***

*Learning curve* fiskus dalam hal Pajak Konsumsi (*Consumption based tax*) cukup panjang, sekitar 62 tahun semenjak diberlakukannya UU Pajak Penjualan 1951 yang kemudian dinyatakan tidak berlaku dan diganti dengan UU PPN 1984, hingga kini, barulah ditemukan suatu solusi “terobosan” pemajakan atas freight yang selama ini dianggap “*untaxable*”, namun di sisi lain disayangkan ketentuan pemajakan yang berbasiskan Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang perubahan atas peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain tersebut bisa mendatangkan kerugian/kekurangan bagi pemasukan negara, karena mekanisme PPN terganggu akibat secara *theoretical concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif. Konsep yang ditawarkan sudah baik yakni untuk “menangkap adanya potensi PPN yang terkandung dalam freight sebagai pendapatan negara”, namun dari sudut pandang *the revenue productivity principle* konsep tersebut menimbulkan permasalahan baru yang sebenarnya tidak perlu terjadi karena pada dasarnya timbulnya realisasi transaksi selisih freight yang dapat “dijaring” dari pembukuan komersial yang diselenggarakan berbasiskan Standard Akuntansi Keuangan yang berlaku sudah merupakan suatu indikasi terciptanya suatu nilai tambah yang menjadi objek pengenaan PPN.

*Revenue productivity principle* menyangkut dua hal, yakni *the principle of adequacy* dan *the principle of adaptability*. Yang dimaksud dengan *the principle of adequacy* adalah bahwa sistem perpajakan nasional seharusnya dapat menjamin penerimaan negara untuk membiayai semua pengeluaran, sedangkan *the principle of adaptability* adalah hendaknya sistem perpajakan bersifat fleksibel untuk menghasilkan penerimaan tambahan bagi negara, apabila terjadi kebutuhan-kebutuhan mendadak negara seperti adanya bencana nasional, tanpa menimbulkan kegoncangan dalam bidang ekonomi rakyat (Nurmantu, 2003:91-92).

### **b. Pengertian Umum**

#### **1) Nilai Tambah (*Value Added*)**

Alan A Tait dalam bukunya yang berjudul “*Value Added Tax, International Practice and Problem*” (1991: 4) menguraikan pengertian nilai tambah:

*“Value added is the value that a producer (whether a manufacturer, distributor, advertising agent, hairdresser, farmer, race horse trainer, or circus owner) add to his raw material or purchases (other than labor) before selling the new or improved product or service. That is, the inputs (the raw materials, transport, rent, advertising, and so on) a bought, people are paid wages to work on these inputs and, when the final goods or service is sold, some profit is left. So value added can be looked at from the additive side (wages plus profit) or from substructure side (output minus inputs). Value added = wages + profit = output – input.*

Dari uraian di atas dapat dipahami bahwa “nilai tambah” adalah suatu nilai yang dibentuk melalui penjumlahan unsur-unsur biaya dan laba dalam rangka proses produksi atau distribusi barang atau jasa yang meliputi penyusutan, bunga modal, gaji/upah yang dibayarkan, sewa telepon, listrik, serta pengeluaran lainnya, dan laba yang diharapkan oleh pengusaha. Jadi nilai tambah dibentuk bukan semata-mata dari kegiatan pabrikan (pengolahan) berupa mengolah melalui perubahan bentuk atau sifat suatu barang menjadi barang baru atau berdaya guna baru melainkan juga dari kegiatan distribusi. Bagi pedagang, nilai tambah dengan lebih mudah dapat diketahui merupakan selisih antara harga penjualan (*output*) dengan harga pembelian (*input*). (Sukardji, 2009: 36).

Pada dasarnya PPN merupakan Pajak Penjualan yang dipungut beberapa kali (*multiple stage levies*) atas dasar nilai tambah. Jadi PPN ini dapat dipungut beberapa kali pada berbagai mata rantai jalur produksi dan distribusi, namun hanya pada pertambahan nilai yang timbul pada setiap jalur yang dilalui barang dan jasa. Hal ini sejalan dengan yang dikatakan oleh Ebrill, et al (Rosdiana, 2011:66) bahwa :

*“The key features of the Value Added Tax are that is a broad based tax levied at multiple stage of production, with-crusially-taxes on input credited against taxes on input. That is, while sellers are required to charge the tax on all their sales, the can also claim in a credit for taxes that they can be charged on their input”*

## **2) Freight**

Freight adalah suatu imbalan/balas jasa yang dibayarkan kepada pengangkut (*shipping Freight charges*). *Freight charges* adalah biaya transportasi yang sebenarnya dibayar atau menggunakan moda angkutan berupa pesawat, kapal, dan/atau kereta api.

Termasuk dalam pengertian *freight charges* adalah biaya-biaya yang dikeluarkan yang terkait dengan biaya transportasi dengan menggunakan moda angkutan pesawat, kapal, dan/atau kereta api tersebut, antara lain *fuel surcharge*. (SE No. 33/PJ/2013 yang diunduh dari [www.pajak.go.id](http://www.pajak.go.id). tgl. 21/5/14 jam 13.30).

Mengutip definisi menurut Cive M. Schmittoff dalam bukunya *The Export*, London, Stevens&Son, 1980, halaman 336 yang dikutip dari F.D.C. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Edisi Kedua, Akademika Pressindo, CV, Jakarta, 1985 hal. 103-104 (Pohan, 2001: 30):

*“Freight is a reward payable of the carrier for the safe carriage and delivery of the goods; it is payable only on the safe carriage and delivery; if the goods are the lost on the voyage, nothing is payable”*

(maksudnya : freight/uang tambang adalah suatu imbalan yang dibayarkan kepada pengangkut (*carrier*) atas pengangkutan dan penyerahan barang-barang yang dilaksanakan dengan selamat; uang tambang itu hanya dibayar pada pengangkutan dan penyerahan barang-barang yang dilaksanakan dengan selamat; bilamana barang-barang hilang dalam perjalanan pengangkutan, tidak ada kewajiban untuk membayar apapun kepada pengangkut)

Menurut Stevens (1982: 95):

*“Freight is the consideration payable to the carrier for the safe carriage and delivery of goods in a merchantable condition”*

(maksudnya : *freight* adalah upah/uang yang dibayarkan kepada pengangkut atas pengangkutan dan penyerahan barang yang telah dilaksanakan dengan selamat dalam kondisi diperdagangkan).

### **3) Nilai Lain Sebagai Dasar Pengenaan Pajak**

Nilai Lain adalah nilai berupa uang yang ditetapkan sebagai Dasar Pengenaan Pajak. Sehubungan dengan telah diterbitkannya Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38/PMK.011/2013 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain Sebagai Dasar Pengenaan Pajak (diunduh dari [www.pajak.go.id](http://www.pajak.go.id) tgl. 21 Mei 2014 jam 13.15), Surat Edaran No. 33/PJ/2013 menegaskan beberapa hal untuk memperjelas penerapan Dasar Pengenaan Pajak berupa Nilai Lain untuk penyerahan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) (JPT/FF) yang di dalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut terdapat biaya transportasi (*freight charges*). Surat Edaran tersebut dimaksudkan untuk menjelaskan

dan sekaligus bertujuan untuk dijadikan pedoman dalam penerapan Dasar Pengenaan Pajak berupa Nilai Lain untuk penyerahan JPT/FF yang di dalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut terdapat biaya transportasi (*freight charges*) sehingga tidak terdapat perbedaan dalam pelaksanaannya di lapangan.

- 4) Sesuai Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2001, pengertian Angkutan Laut Dalam Negeri adalah sebagai berikut (Suyono, 2005:30):“Angkutan laut dalam negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan laut Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut”.

**5) Basis Freight adalah (selama ini dianggap) “untaxable”**

Antara *freight* yang dibayarkan oleh *International Freight Forwarder* kepada perusahaan penerbangan (*airliner*) atau perusahaan pelayaran samudera (*shipping liner*) dan *freight* yang dijual oleh *International Freight Forwarder* kepada pelanggan mereka terdapat selisih *freight* yang pada hakekatnya merupakan nilai tambah dan pada dasarnya nilai tambah *freight* tersebut merupakan keuntungan dari *International Freight Forwarder*, dimana selisih tersebut merupakan keuntungan yang didapat oleh perusahaan *International Freight Forwarder*. Selisih *freight* yang merupakan tambahan biaya yang dibebankan oleh perusahaan jasa *International Freight Forwarding* kepada pelanggannya merupakan Jasa Pengurusan Transportasi dan tidak termasuk dalam jasa *freight* yang tidak dikenakan PPN. Oleh sebab itu selisih *freight* tersebut memiliki potensi sebagai objek PPN.

Seperti yang dikemukakan oleh Moch. Soebakir (Mantan Sesditjen Pajak dan Direktur PPN), bahwa selisih *freight* (yang pada hakekatnya adalah merupakan nilai tambah *freight*) adalah dimana *freight* yang dibayarkan oleh perusahaan jasa *freight forwarding* kepada perusahaan pelayaran (menurut penulis tentu termasuk perusahaan angkutan udara internasional) berbeda dengan *freight* yang ditagih perusahaan jasa *freight forwarding* kepada *customers*, dimana selisih *freight* tersebut merupakan keuntungan yang yang didapat perusahaan *freight forwarding*. Selanjutnya dijelaskan lebih lanjut, bahwa selisih *freight* yang merupakan tambahan biaya yang dibebankan oleh perusahaan jasa *freight forwarding* kepada pelanggannya merupakan Jasa Pengurusan Transportasi dan tidak termasuk dalam jasa *freight* yang tidak dikenakan PPN. Oleh karena itu, atas selisih *freight* tersebut

dikenakan PPN dengan tarif 10%. (Majalah Berita Pajak No. 1421 tgl. 15 Juni 2000: 18).

Untuk memperkuat dasar pengenaan pajak atas unsur pertambahan nilai tersebut, dalam penjelasan atas Undang-Undang PPN 1984 disebutkan sebagai berikut :

Pertambahan nilai itu sendiri timbul karena dipakainya faktor-faktor produksi di setiap perusahaan dalam menyiapkan, menghasilkan, menyalurkan dan memperdagangkan barang atau pemberian pelayanan jasa kepada para konsumen. Semua biaya untuk mendapatkan dan mempertahankan laba termasuk bunga modal, sewa tanah, upah kerja dan laba pengusaha merupakan unsur pertambahan nilai yang menjadi dasar pengenaan PPN. (Sukardji, 2012:257)

Jadi berdasarkan pengertian tersebut, sebenarnya laba pengusaha dari perusahaan jasa *International Freight Forwarding* (yang dalam pengertian secara sederhana, dalam siklus kegiatan usaha perdagangan secara normal adalah merupakan selisih dari harga jual dengan harga beli atas barang/jasa) adalah merupakan objek PPN”.

Pengertian lain dari “nilai tambah” adalah suatu nilai yang merupakan hasil penjumlahan biaya produksi atau distribusi yang meliputi penyusutan, bunga modal, gaji/upah yang dibayarkan, sewa telepon, listrik serta pengeluaran lainnya, dan laba yang diharapkan oleh pengusaha. Secara sederhana, “Nilai Tambah” di bidang perdagangan dapat juga diartikan sebagai selisih antara harga jual dengan harga beli barang dagangan (Sukardji, 2009 :36)

Pada prinsipnya semua barang dan jasa merupakan objek PPN, karena PPN dikenakan atas konsumsi barang dan atau jasa di dalam daerah pabean. PPN dikenakan pada semua tahapan produksi/distribusi/ pemasaran. Yang menjadi permasalahan adalah apakah konsep tariff tunggal (*single tariff*) yakni tariff 10% atas penyerahan barang dan jasa yang diterapkan dalam UU PPN No. 8 Tahun 1983 tentang PPN barang dan jasa dan Pajak Penjualan atas barang mewah yang diubah dengan Undang-undang No. 11 Tahun 1994 dan No. 18 Tahun 2000 tersebut cocok digunakan dalam melakukan pemajakan terhadap obyek PPN atas nilai tambah *freight* ataukah karena atas dasar pertimbangan tertentu lebih tepat menggunakan tariff efektif dengan persentase tariff yang disepakati?

Bila perusahaan *Freight Forwarding* pada akhirnya disepakati lebih cocok menerapkan Dasar Pengenaan Pajaknya untuk sampai kepada perhitungan tariff efektif tersebut tentu tidak dapat diselesaikan secara sepihak oleh fiskus karena pasti

akan mengganggu rasa keadilan dari wajib pajak dan selanjutnya akan terjadi *counter productive* terhadap penerimaan Negara, apalagi sengketa (*dispute*) yang terjadi akan menjadi suatu pemicu terjadinya sengketa pajak antara wajib pajak dengan fiskus. Adanya *dispute* mengenai penafsiran undang-undang dengan segala peraturan pelaksanaannya itu dapat terjadi karena mungkin perumusan undang-undang itu sendiri yang kurang tegas sehingga mudah ditafsirkan secara remang-remang (*grey area*).

## 6) Asas Pemungutan Pajak

Menurut Adam Smith, pemungutan pajak hendaknya didasarkan atas empat kaidah/azas perpajakan, yakni asas kesamaan dan keadilan (*equality and equity*), asas kepastian hukum (*certainty*), asas tepat waktu (*convenience*), dan asas ekonomi atau efisiensi (*economy or efficiency*) (Hamonangan Simanjuntak, 2012: 24).

Keadilan merupakan prinsip dasar pemajakan atas penyerahan barang atau jasa kena pajak yang harus dijadikan suatu kriteria dalam perumusan, pemilihan dan penilaian kebijakan pajak dan ketentuan perpajakan. Untuk meningkatkan keadilan, dalam perubahan Undang-undang PPN 2000 telah diambil kebijakan perluasan objek PPN (Pasal 4A dan Pasal 16D), penghapusan fasilitas perpajakan serta kenaikan tariff pajak penjualan barang mewah.

Dengan demikian azas kepastian hukum (*certainty*) sangat penting untuk menghindari terjadinya *dispute* persepsi antar fiskus dengan wajib pajak dalam menafsirkan nilai tambah freight yang pada akhirnya berpengaruh pada perbedaan dalam perlakuan perpajakannya.

Menurut Adam Smith, kepastian adalah lebih penting dari keadilan. Jadi suatu sistem yang telah dirancang menurut azas keadilan, tanpa kepastian bisa tidak adil atau tidak selalu adil. Mansury, Guru Besar Ilmu Perpajakan UI, berpendapat, bahwa seharusnya kepastian itu harus menjamin tercapainya keadilan dalam pemungutan pajak, yakni kepastian tentang subyek pajak, obyek pajak, tariff pajak dan prosedur pajak, harus menjamin keadilan yang ingin dicapai melalui *tax treatment* tertentu (Mansury, 1996:5-6).

Sesuai dengan mekanisme pemungutannya, PPN menganut prinsip tempat tujuan (*destination principle*) yang menunjukkan sifat netral PPN terhadap pola konsumsi dan netral di bidang perdagangan internasional. Di pihak lain perluasan pengenaan PPN dapat meningkatkan netralitas Undang-undang PPN terhadap

kebebasan para pengusaha untuk memilih cara memproduksi dan/atau mendistribusikan barang dan jasa, sehingga membuka peluang untuk persaingan usaha yang lebih wajar, dan efisien. Ketidaksetaraan perlakuan antara barang dan jasa juga merupakan isu penting yang mencerminkan kekurangnetralan pajak, sehingga kaidah netralitas pajak bisa menjadi terganggu.

Selain sebagai agen murni, *Freight Forwarder* bisa juga bertindak selaku *principal* atau *contracting carrier* atau sebagai wakil pemilik barang yang bertindak untuk dan atas nama pemilik barang, menerima order atau *shipping instruction*. Sebagai *principal* atau *contracting carrier* atau wakil pemilik barang dari banyak *shippers* dengan volume cukup besar, *freight forwarder* mempunyai *bargaining position* yang lebih kuat dalam menegosiasikan tariff freight yang harus dibayarnya kepada pihak pengangkut yakni perusahaan penerbangan international atau perusahaan pelayaran samudera (*airliner/shipping liner*) ketimbang hanya sebagai cargo agent yang menerima komisi yang relatif kecil. Jadi dalam statusnya selaku *principal*, *Freight Forwarder* mendapatkan keuntungan dari selisih *freight* antara tariff *freight* yang dijual kepada eksportir atau pemilik barang dengan tariff *freight* yang dibayarkan kepada pihak pengangkut.

## **7) Sistem Pemungutan Pajak**

Dalam melaksanakan pemungutan PPN, sistem pemungutan pajak yang diterapkan pada perusahaan *International Freight Forwarder* menggunakan *Self Assessment System* (Sistem Menghitung Pajak Sendiri), yakni suatu sistem pemungutan pajak yang memberikan wewenang, kepercayaan dan tanggungjawab kepada wajib pajak untuk menghitung, memperhitungkan, membayar dan melaporkan sendiri besarnya pajak yang harus dibayar (Waluyo, 2011: 17).

Untuk memungut PPN tersebut wajib pajak PKP *Freight Forwarder* menerbitkan faktur pajak. Tata cara ini akan berhasil dengan baik, bila masyarakat/wajib pajak sendiri memiliki pengetahuan dan disiplin pajak serta kepatuhan pajak yang tinggi dalam melaksanakan kewajiban perpajakannya dengan baik dan benar.

## **8) Kalau bisa menggunakan metode pengenaan pajak lain yang lebih aplikatif, kenapa harus menggunakan “nilai lain” untuk pemajakan atas *freight*?**

Menurut Allan A.Tait (1988: 4), terdapat empat bentuk dasar pengenaan pajak yakni: (1) *The additive -direct or accounts method :t(wages+profits)*; (2) *The additive -indirect or accounts method :t(wages) + t(profits)*; (3) *The subtractive -direct method :t(output – input)*; (4) *The subtractive -indirect method(the invoice or credit) method :t(output) – t(input)*.

Dari keempat metode penghitungan tersebut, UU PPN 1984 menganut “*Credit Method/Invoice Method/Indirect Subtraction Method (Pasal 13 ayat (1) dan Pasal 9 ayat(2))*”. Dalam UU PPN 1984 mekanisme pengurangan pajak yang dibayar pada saat pembelian terhadap pajak yang dipungut saat penjualan disebut mekanisme “pengkreditan”. Dalam penerapan *Credit Method/Invoice Method/Indirect Subtraction Method*, setiap pemungutan PPN oleh Pengusaha Kena Pajak yang bersangkutan wajib membuat Faktur Pajak.

Menurut peneliti, pengenaan PPN atas selisih freight tadi sangat cocok dan aplikatif bila menerapkan metode *Subtraction* atau *Subtractive direct method*. Berdasarkan metode ini PPN yang terutang dihitung dari selisih antara harga penjualan dengan harga pembelian, dikalikan tarif pajak yang berlaku. Bila Harga Jual Freight=Rp100.000,00 dan Harga Beli Freight=Rp 75.000,00, maka Selisih/Nilai tambah Freight=Rp 25.000,00, sehingga PPN = tarif x Nilai Tambah = 10% x Rp 25.000,00 = Rp 2.500,00. Metode ini tidak memperhatikan apakah dalam harga beli barang/Jasa tersebut terdapat bahan baku (BKP/JKP) yang diambil langsung dari sumbernya yang merupakan unsur yang tidak terutang PPN, dan faktor inilah yang menjadi pembeda antara *Subtraction method* dengan *Indirect subtraction method*. Untuk dapat mengakomodir pengimplementasian *Subtractive direct method* tersebut, pemerintah harus memberikan payung hukumnya sehingga tujuan pemungutan PPN atas selisih *freight* tersebut dapat tercapai.

## 9) Kaedah/Azas Netralitas Pajak

Azas lain dikemukakan oleh John F. Due (*Homewood, Illinois : Richard D. Irwin, Inc. 1959*), bahwa pajak itu seyogianya adalah netral (*neutral*), yakni: 1. Pajak tidak mempengaruhi pilihan masyarakat untuk melakukan konsumsi 2. Pajak tidak mempengaruhi pilihan produsen untuk menghasilkan barang-barang dan jasa 3. Pajak jangan sampai, sehingga mereka lebih memilih santai, mengurangi semangat orang untuk bekerja.

**Netral** disini artinya tidak mempengaruhi pilihan dunia swasta dalam melakukan kegiatan bisnis mereka. Pemungutan suatu pajak dikatakan menimbulkan distorsi, apabila pemungutan pajak tersebut tidak *neutral* atau tidak memenuhi keadilan dalam pembebanan pajak tersebut.

Pengertian *neutral tax* dikemukakan oleh Clara K. Sullivan (1996: 271), yang mendefinisikan *neutral tax* sebagai berikut: “*a neutral tax may be defined as one which has no effect on the allocation of an economics resources*”.

Jadi jelas kepada kita, bahwa netralitas perpajakan dapat dilakukan dari beberapa sudut pandang, yang intinya semua berkaitan dengan efisiensi perekonomian.

Prinsip netralitas ini ini juga merupakan salah satu dari karakter legal PPN secara umum yang dikemukakan oleh Ben Terra (1988: 5-19), yakni: 1. *General tax on consumption* (pajak atas konsumsi umum) 2. *Indirect tax* (pajak tidak langsung) 3. *Neutral* (bersifat netral) 4. *Non cumulative* (tidak akumulatif).

Menurut Suparmoko (1987: 188-189), yang mengutip 5 (lima) keuntungan sistem Pajak Pertambahan Nilai, dimana dari lima keuntungan tsb, tiga diantaranya adalah merupakan elemen-elemen pokok yang menyangkut **Netralitas**, yakni: (1) Netral dalam persaingan dalam negeri. Menjamin sifat netral pemungutan pajak dalam sistem perdagangan dalam negeri, karena perusahaan kecil dan menengah dapat bersaing dalam kondisi yang sama dengan perusahaan-perusahaan besar yang mempunyai sifat produksi terpadu secara vertical; (2) Netral dalam perdagangan internasional. Dalam hal ekspor, diberikan pengembalian beban pajak yang melekat pada waktu perolehan harga barang yang diekspor; Sedangkan dalam hal impor, jumlah pajak yang dipungut sama dengan jumlah pajak yang dikenakan atas barang yang diproduksi di dalam negeri pada tingkat harga yang sama, karena itu menciptakan persaingan yang sehat untuk keuntungan konsumen. (Dengan kata lain, terhadap barang ekspor dikenakan PPN dengan tarif 0%, sedangkan terhadap barang import dikenakan PPN dengan tarif 10%. Ini adalah substansi/makna dari *Destination principle*). (3) Netral bagi pola konsumsi.

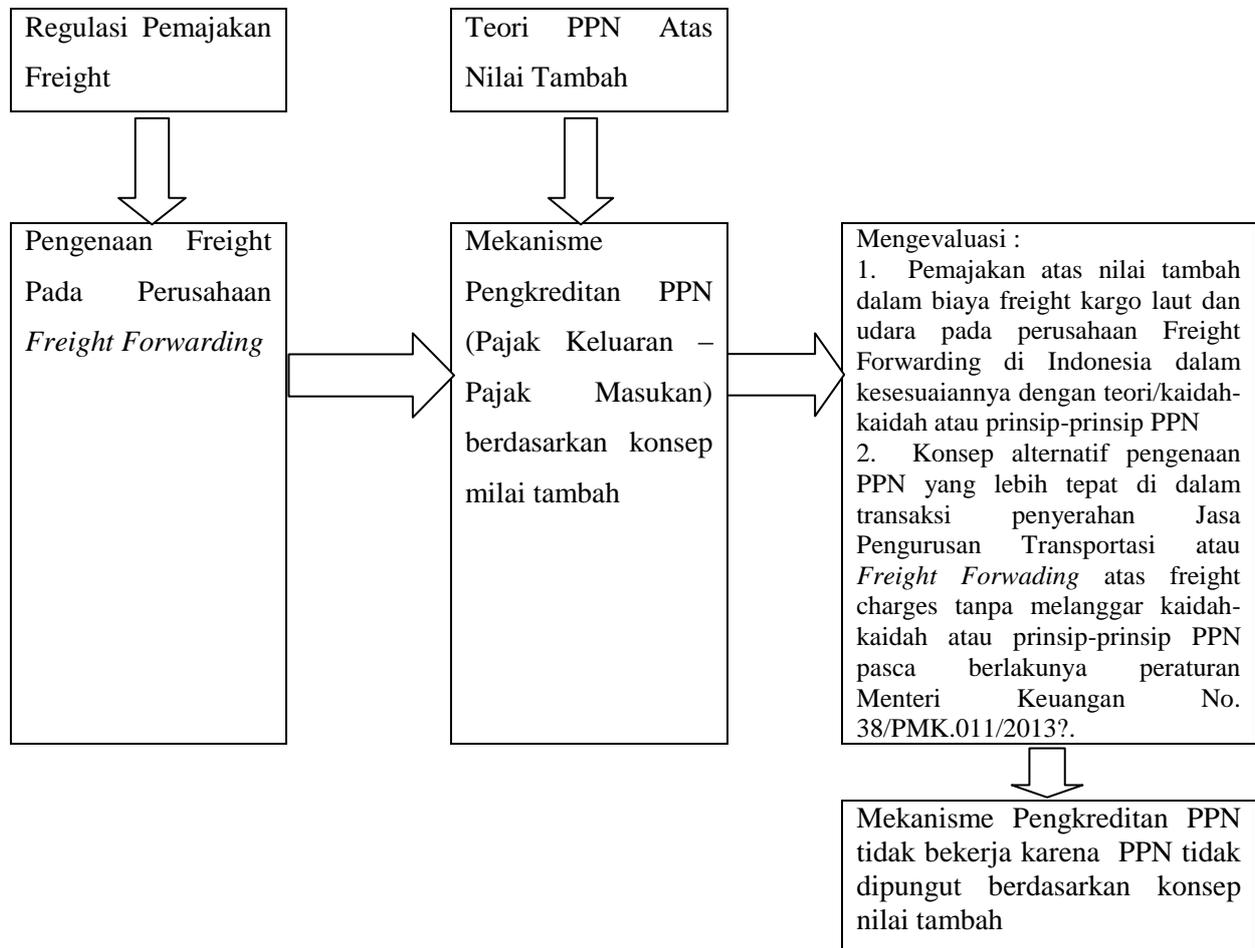
## **B. Kerangka Berfikir**

Dalam regulasi perpajakan tentang freight untuk pengangkutan barang ke luar negeri ditentukan bahwa freight yang ditagihkan oleh perusahaan pelayaran/penerbangan (*Shipping*

*Liner/Airliner*) ke perusahaan *Freight Forwarding* tidak dikenakan PPN, sedangkan freight yang ditagihkan oleh perusahaan *Freight Forwarding* ke eksportir/shipper sudah ditambahkan *mark-up freight* untuk profit nya, sehingga dari kedua transaksi tersebut sebenarnya terdapat selisih *freight* yang pada dasarnya adalah merupakan jumlah yang menjadi objek pengenaan PPN karena adalah unsur pertambahan nilai (*value added*). Namun dari transaksi hilirnya (*Shipping Liner/Airliner*) memang tidak ada faktur pajak sesuai dengan sifat *freight* untuk pengangkutan barang ke luar negeri itu sendiri bukan sebagai objek pajak yang dikenakan PPN, sehingga karena tidak ada faktur pajak masukan atas *freight* beli tersebut bagi pengusaha *Freight Forwarding*, maka tentu saja pengusaha *Freight Forwarding* tidak memiliki sarana untuk menagihkan faktur pajak keluaran atas transaksi penyerahan jasanya ke perusahaan eksportir/shipper. Seharusnya *mark-up freight* tersebut sudah termasuk PPN, jadi wajar bila atas selisih *freight* tersebut terutang PPN 10% yang menjadi beban perusahaan *Freight Forwarding*. Pembayaranannya ke negara melalui media SSP, tidak perlu dibuatkan faktur pajaknya. Bila PPN dibebankan kepada eksportir/shipper dengan tarif yang menggunakan nilai lain, sebesar 1% dari nilai jual freight, maka di sisi eksportir/shipper akan timbul tambahan beban yang sebenarnya merupakan *tax shifting* dari perusahaan *Freight Forwarding* ke pihak eksportir/shipper yang pada akhirnya menimbulkan *high cost economy* karena faktur pajak PPN 1% tersebut tidak bisa dikreditkan oleh pihak eksportir/shipper.

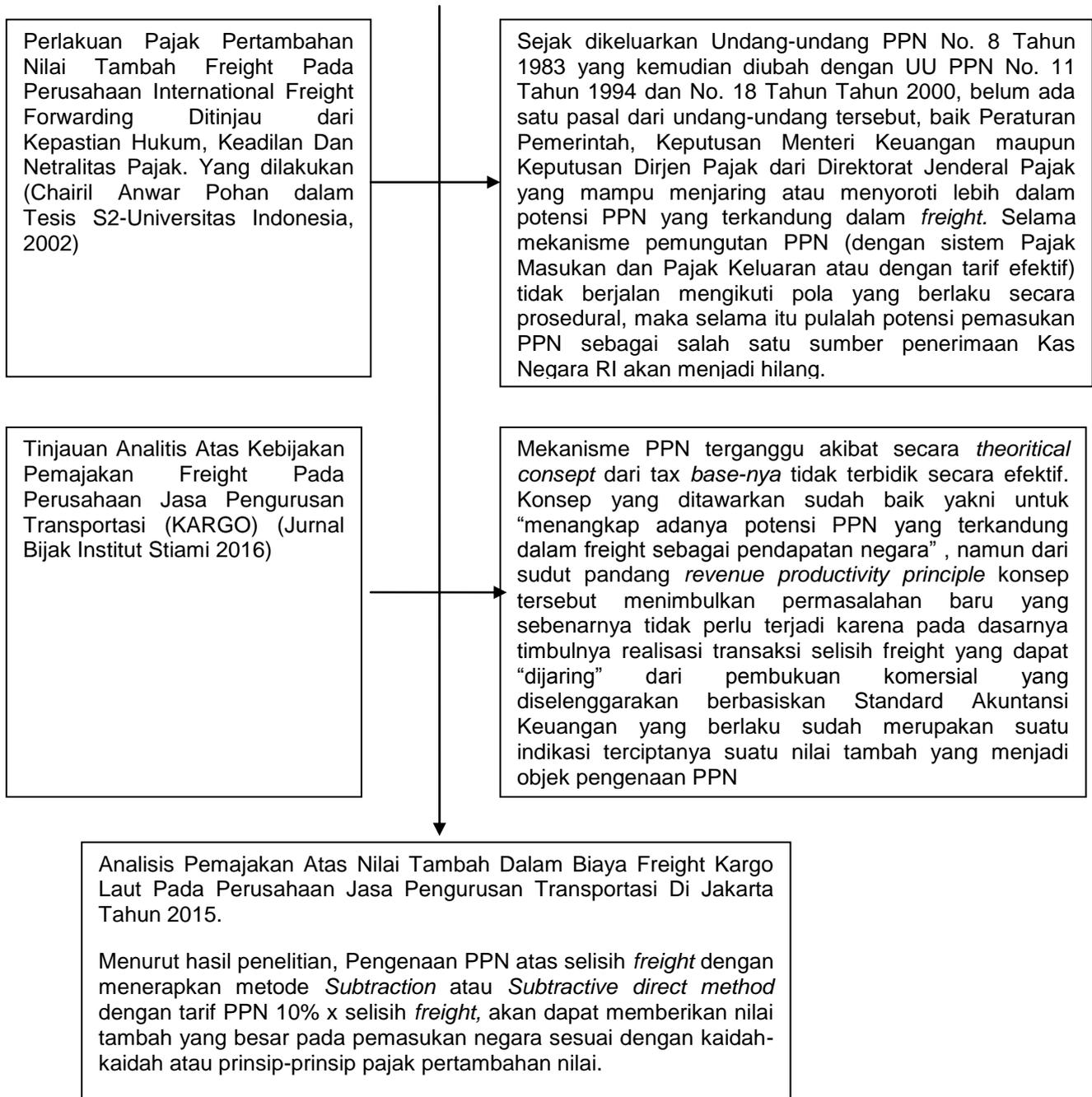
## BAGAN ALUR PIKIR PENELITIAN

Gambar 2.1



## C. Model Konseptual Penelitian

Gambar 2.2



## BAB 3

### METODE PENELITIAN

#### A. Pendekatan Penelitian

Metode penelitian merupakan cara ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan data dengan tujuan tertentu. Dengan cara ilmiah itu, diharapkan data yang akan didapatkan adalah data yang *objective*, *valid*, dan *reliable*. *Objective* berarti semua orang akan memberikan penafsiran yang sama, *valid* berarti adanya ketepatan antara data yang terkumpul oleh peneliti dengan data yang terjadi pada obyek yang sesungguhnya, dan *reliable* berarti adanya ketetapan/keajegan/konsisten data yang didapat dari waktu ke waktu.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif. Menurut Nazir (1988:63), metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Sedangkan Metode deskriptif menurut Sugiyono (2012:6) adalah “Metode penelitian yang dilakukan terhadap variabel mandiri, yaitu tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain”.

Sedangkan pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif. Pada metode penelitian kualitatif ini, metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen), dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisa data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Teknik triangulasi adalah pengumpulan data yang menggunakan berbagai sumber dan berbagai teknik pengumpulan data secara simultan sehingga dapat diperoleh data yang pasti. Generalisasi dalam penelitian kualitatif dinamakan *transferability*, artinya hasil penelitian tersebut memiliki karakteristik yang tidak jauh berbeda (Sugiyono, 2010:1-3).

Data kualitatif berupa hasil wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan dan dokumentasi, namun juga dimungkinkan menggunakan data kuantitatif sebagai pelengkap informasi pada setiap pertanyaan analisis penelitian.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan kualitatif, menurut Sugiyono (2010:1) bahwa :

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah atau natural setting, (sebagai lawannya adalah eksperimen)dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Teknik triangulasi adalah pengumpulan data yang menggunakan berbagai sumber dan berbagai teknik pengumpulan data secara simultan, sehingga dapat diperoleh data yang pasti.

## **B. Dimensi-dimensi Penelitian**

Dimensi – dimensi penelitian yaitu:

1. Dimensi tujuan penjelasan. Kajian terhadap data penelitian lapangan akan disajikan secara redaksional serta menggambarkan kategori-kategori yang terkait dengan isu koordinasi pada objek penelitian. Karena itu dimensi dalam penelitian ini ditinjau dari segi tujuan penjelasan bersifat diskriptif.
2. Dimensi waktu yang bersifat *case study*, dalam arti melakukan kajian terhadap satu realitas sosial. Kajian dilakukan secara mendalam dari berbagai segi. Dalam penelitian ini, peneliti menerapkan studi kasus dalam arti studi mendalam yang dikaji dari berbagai aspek yang sekaligus sebagai strategi untuk memperoleh data yang bersangkutan.
3. Dimensi pengamatan yang berhubungan dengan data kualitatif melalui pelaksanaan *field research* dan *comparative historical*. Penelitian lapangan lebih ditekankan pada metode dan strategi memformulasikan ide atau topik.

## **C. Paradigma Penelitian**

Pendekatan kualitatif menerapkan paradigma naturalistic, dimana penelitiannya dilakukan pada kondisi alamiah (*natural setting*).

## **D. Penentuan Informan**

Informan yang terpilih adalah sebagai berikut:

Informan 1 : Karliandi, Accounting Manager PT S.International Indonesia

Informan 2 : Ari, Tax Staff PT. MKST

Informan 3 : Ani Suwanti, Accounting/Tax PT TBS.

Informan 4 : Citri Novrina, Accounting/Tax PT. KP

Informan 5 : Nisa, Accounting/Tax PT. MAS

Informan 6 : H.M. Qadar Djafar, Wakil Ketua Umum Bidang Organisasi&Pembinaan Anggota ALFI –Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (dhl. Gafeksi)

Informan 7 : Bpk. AA. Supardi, Mantan Kepala Kantor Pelayanan Pajak Pontianak dan Jakarta Pusat IVserta Kepala Subdit Peraturan Perpajakan Direktorat Jenderal Pajak, pernah menjadi salah satu Tim perumus dalam penyusunan Undang-Undang Pajak Penghasilan No. 10 Tahun 1994 dan UU KUP No. 9 Tahun 1994, dan sekarang ini berkiprah sebagai Dosen Pajak Institut STIAMI.

Informan 8: Bpk. Ishak Tongkudu, Konsultan Pajak IT&Partner, Mantan Kepala Kantor Pelayanan Pajak Kramat Jati, Cawang, Jakarta Timur.

Data kualitatif berupa hasil wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan dan dokumentasi, namun juga dimungkinkan menggunakan data kuantitatif sebagai pelengkap informasi pada setiap pertanyaan analisis penelitian.

## **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

### 1. Studi Kepustakaan

Data yang dikumpulkan dari beberapa perusahaan-perusahaan freight forwarding, sebanyak 4(empat) perusahaan, yakni : PT. S. International Indonesia, PT. TBS, PT MAS dan PT MKST

### 2. *In-depth, opened ended interviews.*

Untuk memperkuat hasil analisa dan pembahasan, penulis juga melakukan wawancara yang mendalam dengan para informan (eksekutif, konsultan pajak, Asosiasi Freight Forwarder serta Mantan Kepala Kantor Pelayanan Pajak).

### 3. *Direct Observation*

Untuk memperkuat hasil analisa dan pembahasan, penulis juga melakukan observasi di perusahaan-perusahaan International Freight Forwarding dan eksportir yakni di PT S. International Indonesia, Jakarta dan TBS, Jakarta.

## **F. Teknik Analisis Data**

Terdapat empat kriteria yang digunakan dalam menentukan validitas dan realibilitas untuk penelitian kualitatif, yakni (1) *Credibility* (2) *transferability* (3) *dependability*, dan (4) *confirmability* (Sugiyono, 2010:121). Dalam pelaksanaannya dilakukan seperti diuraikan berikut ini.

#### 1. *Credibility* (Kredibilitas/kepercayaan)

Data dapat dipercaya. Data hasil penelitian telah diuji dengan mode-mode triangulasi. Karena sifat pendekatan penelitian kualitatif yang berulang kali sampai tercapai kejenuhan (*iterated until redundancy*) maka peneliti dalam proses berkali-kali ke lapangan itu dapat dianggap telah cukup lama mengumpulkan, mengamati dan mengelola data yang bersangkutan, mempelajari budaya, menguji informasi yang keliru, meminimalisasi distorsi dan terutama membangun kepercayaan, untuk memastikan bahwa data telah memenuhi validitas internal.

Denzin (1978) mengemukakan ada empat model triangulasi, yaitu dengan penggunaan sumber, metode, peneliti, dan teori yang ganda dan/atau berbeda. Menurut Patton (1987) triangulasi sumber berarti membandingkan dan mengecek kembali derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Informasi yang diperoleh melalui wawancara tidak diperhitungkan, kecuali bila informasi itu diperiksa lagi melalui dokumen-dokumen yang berharga (Mukhtar, 2013:137-138). Pada mode sumber-sumber, peneliti mendapat informasi dari sumber-sumber (*sources*) yang berbeda dari titik pandang yang berbeda. Pada mode metode-metode (*methods*), peneliti menggunakan metode lain dalam mengumpulkan data misalnya wawancara dan observasi secara berbeda. Pada mode peneliti-peneliti (*investigators*), untuk mengecek kembali derajat kepercayaan data, peneliti menggunakan anggota peneliti lain yang dapat melihat realitas sosial dari sudut pandang yang berbeda. Pada mode teori-teori (*theories*), peneliti menkonfirmasikan fakta/data dengan teori-teori yang ada.

#### 2. *Transferability*

Data dapat di transfer. Dalam proses ini peneliti melakukan penyandingan dan kesesuaian/kecocokan data antara data yang bersumber dari data primer seperti wawancara dan observasi dengan data yang peneliti dapatkan dari data sekunder seperti laporan keuangan yang telah diaudit, yang tentunya disesuaikan dengan kriteria patokannya yang sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku.

Nilai transfer data berkenaan hingga mana uji hasil penelitian ini dapat digunakan dalam konteks dan situasi sosial lain. (Sugiyono, 2010:130).

### 3. *Dependability*

*Dependability* disebut reliabilitas. Konsep *Dependability* berkaitan erat dengan keterandalan. Hasil dari pengujian awal diharapkan akan konsisten dengan pengujian-pengujian berikutnya (Neuman, W.Lawrence, 2006 : 188-198). Uji *dependability* dilakukan dengan melakukan audit terhadap keseluruhan proses penelitian (Sugiyono, 2010:131). Data yang diperoleh peneliti disandingkan dan dicari dasarnya dengan penggunaan Standard Akuntansi Keuangan dalam pembukuan transaksi-transaksi keuangan yang memiliki keterkaitannya dengan peraturan perpajakan yakni Undang-undang Pajak Penghasilan, Keputusan/Peraturan Menteri Keuangan serta Surat Keputusan Dirjen Pajak yang terkait, untuk memastikan realibilitas (*realibility*) data yang diolah.

### 4. *Confirmability*

Data dapat dikonfirmasi. Data yang diperoleh penelitiselanjutnya dikonfirmasi dengan para informan melalui prosedur konfirmasi, untuk meyakinkan bahwa prosedur dan produk yakni catatan, data/laporan keuangan dibuat dalam batas-batas telah memenuhi etika bisnis, professional dan legal.

## **G. Jadwal Penelitian**

Penelitian telah dilaksanakan sesuai dengan waktu penelitian yang berlangsung dari bulan Mei 2016 sampai dengan Oktober 2016, dengan jadwal sebagai berikut:

**Tabel-1**

**Tabel Gantt Chart Penelitian**

No.	Kegiatan	Mei	Jun	Juli	Agt	Sep	Okt
1.	Penyusunan Proposal	■					
2.	Seminar Proposal		■				
3.	Penelitian Lapangan			■			
4.	Draft Awal Hasil Penelitian					■	
5.	Seminar Hasil Penelitian					■	
6.	Draft Hasil Penelitian						■
7.	Publikasi Hasil Penelitian						■

## BAB IV

### ANALISA DAN INTERPRETASI PENELITIAN

#### A. Gambaran Umum Perusahaan Freight Forwarding <sup>1)</sup>

Salah satu cabang perekonomian yang sudah lama tumbuh berkembang dengan pesat di Negara kita ini adalah perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight Forwarding*) atau *International Freight Forwarding*. Peranan sektor usaha ini sangat besar dalam mata rantai *multi moda transport* untuk jalur perdagangan nasional dan internasional untuk barang/komoditi yang dikirim ke dan dari luar negeri dan keberadaan jenis usaha ini sangat diperlukan oleh eksportir/importir untuk menjamin barang-barang/komoditi tersebut diterima di tempat tujuan/pembeli tepat pada waktunya dengan selamat. Ini disebabkan karena jaringan/jangkauan operasional perusahaan pelayaran samudera dan perusahaan angkutan udara internasional hanya terbatas sampai pada pelabuhan-pelabuhan/bandara utama (*main ports*) di dunia, yang berbeda dengan jangkauan operasional perusahaan *International Freight Forwarding* sampai ke pelosok-pelosok daerah. Persyaratan *legal* yang harus dipenuhi untuk bisa masuk dalam komunitas perusahaan-perusahaan jasa industri yang bergerak di bidang usaha *freight forwarding* ini, badan usahanya harus dalam bentuk badan hukum perseroan terbatas (PT) dan memiliki perijinan resmi dari Kementerian Departemen Perhubungan. Di Indonesia sudah lama terbentuk asosiasi yang mengurus kepentingan dari perusahaan-perusahaan *International Freight Forwarding* yang dikenal dengan GAFEKSI (*Indonesian Forwarders Association/INFA*) yang berdiri dalam tahun 1980. Sedangkan di tingkat Internasional juga sudah lama berdiri Asosiasi *International Freight Forwarder* yakni tahun 1925 dengan nama FIATA (*Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles*) yang berpusat di Zurich, Swiss. Untuk mendapat pengakuan sebagai *International Carrier* khususnya untuk pengangkutan laut, maka *International Freight Forwarders* harus terdaftar sebagai *membership* dari FIATA agar dalam melaksanakan pengiriman barang selalu menggunakan FIATA Bill of Lading yang tidak lain merupakan suatu *Combined Transport Bill of Lading*. Sedangkan *International Freight Forwarder* yang berkecimpung dalam

---

<sup>1)</sup> Cuplikan tulisan ini sebagian diambil dari tesis peneliti (Chairil Anwar Pohan) di Universitas Indonesia, 2001

pengangkutan udara, pengakuan sebagai *International Carrier* diperoleh setelah mereka terdaftar sebagai *membership* dari IATA (*International Air Transportation Association*). Hanya IATA Cargo Agent-lah yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan (*Airliner*) untuk bertindak atas nama *airliner* tersebut melaksanakan pengiriman barang via udara.

Di Indonesia, *International Freight Forwarder* disebut sebagai Jasa Pengurusan Transportasi, secara definitif pengertiannya adalah sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM-10 Tahun 1988 (Suyono, 2005:31), yakni :

suatu usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya oleh yang berhak menerimanya.

*International Freight Forwarder* (IFF) bukanlah perusahaan broker/makelar karena perusahaan jasa industri *Cargo Agent* ini secara *de jure* berdiri berdasarkan Surat Izin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (SIUJPT) yang dikeluarkan secara resmi oleh Kementerian Departemen Perhubungan yang mencakup banyak kegiatan jasa sesuai dengan SIUJPT tersebut. Secara *de facto* perusahaan IFF ini ternyata memiliki peranan yang jauh lebih besar dalam mata rantai *Multi Moda Transport* dalam lalu lintas perdagangan nasional dan internasional karena perusahaan IFF ini di satu sisi bisa bertindak sebagai *Principal* namun di sisi lain bisa bertindak sebagai *Cargo Agent* atau *Operator* dari kapal/pesawat/trucking.

## **B. Hasil Penelitian**

### **Praktik Pemajakan PPN dalam Invoice dan Faktur Pajak**

Hasil dokumen tertulis ini berupa data atau dokumen yang didapat dari Freight Forwarders. Temuan hasil penelitian dalam dokumen tertulis diperoleh dengan cara mengumpulkan data atau dokumen yang dapat menunjang dan melengkapi hasil penelitian dilapangan berupa Invoice, Faktur Pajak, dan dokumen lainnya.

Berdasarkan data yang diperoleh dari beberapa Freight Forwarders, peneliti mengamati dan menganalisis data atas invoice dan faktur pajak yang telah diterbitkan.

Untuk menghitung besarnya Pajak Pertambahan Nilai yang terutang perlu dikaitkan dengan Peraturan perundang – undangan yang berlaku yaitu :

- Berdasarkan undang – undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai atas penyerahan Barang dan Jasa sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 yang menjelaskan tentang :

Pasal 1 ayat (19) bahwa Penggantian adalah Nilai berupa uang, termasuk semua biaya yang diminta atau seharusnya diminta oleh pengusaha karena penyerahan Jasa Kena Pajak, ekspor BKP Tidak berwujud tetapi tidak termasuk Pajak Pertambahan Nilai yang dipungut menurut Undang- undang ini dan potongan yang tercantum dalam Faktur Pajak, atau nilai berupa uang yang dibayar atau seharusnya dibayar oleh penerima JKP karena pemanfaatan JKP dan / atau oleh penerima manfaat BKP Tidak Berwujud karena pemanfaatan BKP Tidak berwujud dari Luar Daerah Pabean.

- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38/PMK.011/2013 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain sebagai Dasar Pengenaan Pajak, dipandang perlu menegaskan beberapa hal untuk memperjelas penerapan Dasar Pengenaan Pajak berupa Nilai Lain untuk penyerahan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) (JPT/FF) yang di dalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut.
- Surat Edaran Nomor SE-33/PJ/2013 Tentang, Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*) yang Di dalam Tagihannya Terdapat Biaya Transportasi (*Freight Charges*).

Dalam hal ini peneliti mencantumkan secara detail penghitungannya

$$\begin{aligned} \text{Dasar Pengenaan Pajak} \times \text{Tarif } 10 \% &= \text{Penggantian Nilai Lain} \times \text{Tarif } 10 \% \\ &= \text{PPN Terutang} \end{aligned}$$

1. Berikut ini beberapa sample **Praktik Pemajakan PPN dalam Invoice dan Faktur Pajak di PT TBS:**

Dalam hal pelaksanaan pemungutan PT. TBS telah memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan telah terdaftar sebagai Pengusaha Kena Pajak (PKP) sehingga dapat melakukan kegiatan yang dikenakan PPN melalui pemungutan oleh Pengusaha Kena Pajak yang melakukan penyerahan Barang Kena Pajak dan/atau Jasa Kena Pajak. PT. TBS merupakan suatu perusahaan jasa pengiriman jasa *freight forwarding*.

PT. TBS melakukan transaksi penyerahan Jasa Kena Pajak (JKP) dan termasuk ke dalam kegiatan jasa *freight forwarding*, maka melakukan perhitungan Pajak Pertambahan Nilai (PPN ) menggunakan tarif yaitu 10 % dari dasar pengenaan pajak dengan nilai penggantian. Misalnya :

$$\begin{aligned} \text{PPN} &= 10\% \times \text{DPP} \\ &= 10\% \times (10\% \times \text{Rp.16.500.000}) \\ &= 10\% \times \text{Rp.1.650.000} \\ \text{PPN terutang} &= \text{Rp.165.000} \end{aligned}$$

Setelah dilakukan pengamatan, analisa dan pengolahan data yang diperoleh berupa invoice dengan terlampir juga faktur pajak periode April, Mei, Juni dan Juli 2015 diketahui bahwa penerapan PPN 1% dari Nilai Lain menyebabkan pihak perusahaan tidak dapat melakukan pengkreditan atas PPN masukan yang ada, sehingga bagi konsumen ini sangat merugikan karena menjadi beban/ *high cost economy* karena faktur pajak PPN 1% tersebut **tidak bisa dikreditkan** oleh pihak shipper/eksportir, dan disisi lain juga merugikan Negara karna adanya selisih atas PPN 10% tersebut.

Berdasarkan data yang diperoleh, maka peneliti mengolah data dan mengumpulkan data PT.TBS. Pertama kali yang dilakukan oleh peneliti dengan data dan dokumen yang telah diterima dari PT.TBS adalah mengamati, menganalisis, mengolah data atas invoice dan faktur pajak (selanjutnya disingkat FF) yang telah diterbitkan.

- a. Berdasarkan Invoice Penjualan No.0552/FF No.0400011623735128 Tgl. 15/5/15:

No.	Description	Qty	Price
1	Freight Charges	1	21.514.851
2	Handling Fee	1	2.000.000
Total			23.514.851
Dasar Pengenaan Pajak			2.351.485
PPN = 10 % x DPP			235.149

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS sudah sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013.

- b. Berdasarkan Invoice Penjualan No.0535/FF No.0400011623735111 Tgl. 15/5/15:

No.	Description	Qty	Price
1	Freight Charges	1	19.817.200
Total			19.817.200
Dasar Pengenaan Pajak			1.981.720
PPN = 10 % x DPP			198.172

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS sudah sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013.

- c. Berdasarkan Invoice Penjualan No.0637/FF No.0400011623735296 Tgl. 12/6/15:

No.	Description	Qty	Price
1	Freight Charges	1	30.003.000
Total			30.003.000
Dasar Pengenaan Pajak			3.000.300
PPN = 10 % x DPP			300.030

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS sudah sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013.

- d. Berdasarkan Invoice Penjualan No.07203/FF No.0400011623734040 Tgl. 30/7/15:

No.	Description	Qty	Price
1	Freight Charges	1	25.227.723
2	Handling Fee	1	2.000.000
Total			27.227.723
Dasar Pengenaan Pajak			2.722.772
PPN = 10 % x DPP			272.277

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS sudah sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013.

- e. Berdasarkan Invoice Penjualan No.02191/FF No.0400011623735258 Tgl.15/3/16:

No.	Description	Qty	Price
1	Freight Charges	1	16.989.000
Total			16.989.000
Dasar Pengenaan Pajak			1.698.900
PPN = 10 % x DPP			169.890

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS sudah sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013.

- f. Berdasarkan Invoice Penjualan No.01124/FF No.0400011623735311 Tgl. 15/3/16

No.	Description	Qty	Price
1	Freight Charges	1	13.940.594
2	Handling Fee	1	2.000.000
Total			15.940.594
Dasar Pengenaan Pajak			1.594.059
PPN = 10 % x DPP			159.406

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS sudah sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013.

2. Berikut ini sample Praktik Pemajakan PPN dalam Invoice dan Faktur Pajak di PT MKST:

Berdasarkan FF keluaran No.04000311605900736 Tgl. 21/3/16:

No.	Description	Qty	Price
1	Land Transport	1	6.218.225
2	Port Charges	1	2.000.000
3	THC	1	1.898.195
4	Customs Clearance	1	392.730
Total			10.865.530
g.	Dasar Pengenaan Pajak		1.086.553
h.	PPN = 10 % x DPP		108.655

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS tidak sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013. Seharusnya PPN adalah sebesar 10% x Rp. 10.865.530 = Rp. 1.086.553.

3. Berikut ini sample Praktik Pemajakan PPN dalam Invoice dan Faktur Pajak di PT S.Int:

Berdasarkan FF keluaran No.0400330000000001 Tgl. 27/9/16:

No.	Description	Qty	Price
1	Airfreight	1	7.602.400
2	Fuel Surcharges	1	4.420.000
Total			12.022.400
Dasar Pengenaan Pajak			1.202.240
PPN = 10 % x DPP			120.224

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS sudah sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013.

4. Berikut ini beberapa sample Praktik Pemajakan PPN dalam Invoice dan Faktur Pajak di PT MAS:

a. Berdasarkan FF keluaran No.0400331643787778 Tgl. 2/11/16:

No.	Description	Qty	Price	
i.	1	PPJK	1	200.000
j.	2	Trucking	1	2.850.000
k.	3	Handling Fee	1	700.000
l.	4	Forwarding Fee	1	200.000
m.	Total			3.950.000
n.	Dasar Pengenaan Pajak			395.000
o.	PPN = 10 % x DPP			39.500
p.				

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS tidak sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013. Seharusnya PPN adalah sebesar 10% x Rp. 3.320.000 = Rp. 332.000.

b. Berdasarkan FF keluaran No.0400331643787740 Tgl. 12/10/16:

No.	Description	Qty	Price
1	PPJK	1	200.000
2	Trucking	1	2.035.000
3	Handling Fee	1	785.000
4	Forwarding Fee	1	200.000
Total			3.320.000
Dasar Pengenaan Pajak			332.000
PPN = 10 % x DPP			33.200

Komentar peneliti : penerapan PPN 1% oleh PT.TBS tidak sesuai dengan SE No. 33/PJ/2013. Seharusnya PPN adalah sebesar 10% x Rp. 3.320.000 = Rp. 332.000.

Peneliti menangkap persoalan yang terdapat dalam Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 sebagai perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 yang menambahkan satu item lain pada Pasal 2m, yakni “Nilai lain sebagai dasar pengenaan pajak untuk penyerahan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) yang didalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut terdapat biaya transportasi (*freight charges*) adalah 10% (sepuluh persen) dari jumlah yang ditagih atau seharusnya ditagih”.

Selanjutnya pada Pasal 3d PMK No. 38/PMK.01/2013 tersebut menegaskan bahwa ”Pajak Masukan yang berhubungan dengan penyerahan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) yang di dalam tagihan jasa pengurusan transportasi tersebut terdapat biaya transportasi (*freight charges*) yang dilakukan oleh perusahaan JPT/IFF, **tidak dapat dikreditkan**”.

Masalahnya, Karena pajak masukan tersebut oleh pengguna jasa tidak bisa dikreditkan dalam SPT Masa PPN, tentunya pengguna jasa *freight forwarding* tersebut (yakni shipper/eksportir/pengirim barang) terbebani dengan beban PPN yang ditagihkan oleh pihak perusahaan *freight forwarding* disebabkan mekanisme pengkreditan pajak masukan tidak bekerja. Dan kurangnya penerimaan Negara dari pemungutan Pajak Pertambahan Nilai yang berasal dari pemajakan atas nilai tambah dalam biaya *freight kargo laut dan udara* pada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi atau Jasa *Freight Forwarding Nasional* pasca dikeluarkannya peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain” sebagai dasar pengenaan pajak, akibat secara *theoretical concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif.

## C. Pembahasan

Setelah melakukan penelitian, peneliti melakukan analisis data dan interpretasi pembahasan terhadap data yang telah ditemukan sebagai hasil penelitian dengan menggunakan analisis data yang telah disajikan diatas. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di PT TBS mengenai Analisis Pemajakan PPN Atas Nilai Tambah Dalam Biaya Jasa Freight Forwarding Pada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (KARGO) PT.TBS Jakarta Tahun 2015, adalah sebagai berikut :

### **1. Pemajakan PPN Atas Nilai Tambah Dalam Biaya Jasa Freight Forwarding Pada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi PT.TBS Jakarta dalam kesesuaiannya dengan teori/kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN.**

Salah satu faktor pertumbuhan ekonomi yang sedang berkembang pesat di Indonesia adalah perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi atau *International Freight Forwarding*. Perusahaan *Freight Forwarding* adalah perusahaan berskala besar dalam menggunakan pengangkutan baik darat, udara, maupun laut untuk kegiatan ekspor impor. Potensi penerimaan pajak pada perusahaan *Freight Forwarding* sangat besar. Masyarakat pada umumnya banyak yang belum paham tentang perusahaan *Freight Forwarding*, mereka beranggapan bahwa perusahaan *Freight Forwarding* merupakan perusahaan kurir. Padahal antara perusahaan kurir dengan perusahaan *Freight Forwarding* jelas berbeda, baik dari segi *nature of businessnya* ataupun perizinan usaha dan asosiasi yang membawahnya.

Sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM-10 Tahun 1988 mendefinisikan Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*International Freight Forwarding*) sebagai suatu usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya oleh yang berhak menerimanya.

Salah satu penerimaan negara terbesar dari sektor pajak adalah Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dimana setiap transaksi atas Barang Kena Pajak dan/atau Jasa Kena Pajak akan dikenakan PPN. Namun, berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa narasumber terutama dengan Objek Penelitian yaitu PT. TBS terkait dengan pemajakan PPN atas nilai tambah

dalam biaya jasa freight forwarding pada perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi, mereka sepakat bahwa adanya ketidaksesuaian antara praktek/implementasi dengan teori/kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN. Hal ini disebabkan karena dengan telah diterbitkannya Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38/PMK.011/2013 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain Sebagai Dasar Pengenaan Pajak menimbulkan ketidakadilan pajak, karena :

- a. Pengirim barang (Shipper/Eksporir) terbebani dengan PPN 1% tetapi tidak bisa dikreditkan sebagai pajak masukan.
- b. Seharusnya yang diterima oleh Negara itu adalah sebesar 10% dari selisih freight (freight jual – Freight beli) tetapi nyatanya hanya 1% dari jumlah tagihan.

Untuk melihat seberapa besar potensi kerugian Negara akibat penerapan PPN 1% (SE No. 33/PJ/2013), dalam tabel 4.1 berikut ini peneliti memberikan ilustrasi dari dua shipment ekspor PT. TBS berikut ini :

**Tabel 4.1 Analisis Potensi Kekurangan PPN**

Inv No.	Freight Beli	Freight Jual	Profit Margin (Selisih Freight)	PPN Seharusnya	PPN yang ditagihkan	Potensi Kekurangan PPN
02191(freight)	10.800.000	16.989.000	6.189.000	618.900	169.890	449.010
01124(freight)	10.800.000	13.940.594	3.140.594	314.059	159.406	154.653
01124 (handling)		2.000.000	2.000.000	200.000	20.000	180.000
Total	21.600.000	32.929.594	11.329.594	1.132.959	349.296	783.663

(Sumber : Invoice PT. TBS )

Berdasarkan Tabel 4.1. tersebut diatas dapat terlihat dengan jelas, bahwa dari kedua Invoice No. 02191 dan 01124, diperkirakan kerugian dari kurangnya penerimaan negara yang diakibatkan oleh penerapan tariff PPN 1% dibandingkan dengan bila PPN bila dikenakan atas selisih freight adalah sebesar Rp. 783.663. Secara nasional, praktik pemajakan PPN semacam itu akan menimbulkan kerugian/kurangnya penerimaan bagi Negara yang potensinya sangat signifikan.

Selain itu, dari paparan Invoice dan faktur pajak yang disajikan dari PT. MAS dan PT. MKST, ternyata masih terdapat kekeliruan dari beberapa perusahaan Freight Forwarding dalam penerapan PPN 1% (SE No. 33/PJ/2013), dimana seharusnya yang boleh ditagihkan PPN 1% adalah bila dalam Invoice tersebut termasuk unsur Freight. Bila

ada unsur Freight di dalam Invoice/Faktur Pajak tersebut, maka faktur pajak yang ditagihkan kepada shipper adalah 1% dari nilai Invoice, bila tidak maka faktur pajak yang ditagihkan kepada shipper adalah 10% dari nilai Invoice. Tentu saja praktik pemajakan PPN semacam itu akan menimbulkan kerugian/kurangnya penerimaan bagi Negara yang potensinya sangat besar jumlahnya.

**2. Konsep yang lebih tepat sebagai alternatif pengenaan PPN di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* atas *freight charges* tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip pajak pertambahan nilai pada setiap *shipment* ekspor kargo pasca berlakunya Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tersebut.**

Konsep pemajakan yang berbasiskan Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang perubahan atas peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang Nilai Lain tersebut bisa mendatangkan kerugian/kekurangan bagi pemasukan Negara, dan juga bagi konsumen (shipper/eksportir/pengirim kargo) karena kurangnya pemahaman di masing-masing KPP atau DJP tentang perusahaan Freight Forwarding sehingga aturan perpajakannya kurang tepat secara *theoretical concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif. Namun kondisinya akan lain lagi dalam hal bila penerapannya di bidang perusahaan *Freight Forwarding* karena terdapat nilai tambah *freight* dimana sebenarnya nilai tambah *freight* tersebut merupakan keuntungan atau *mark-up* yang diperoleh oleh perusahaan *Freight Forwarding* yang harus dikenakan PPN jasa. Dalam regulasi perpajakan tentang freight untuk pengangkutan barang ke luar negeri ditentukan bahwa freight yang ditagihkan oleh perusahaan pelayaran/penerbangan (*Shipping Liner/Airliner*) ke perusahaan *Freight Forwarding* tidak dikenakan PPN, sedangkan freight yang ditagihkan oleh perusahaan *Freight Forwarding* ke shipper/eksportir/pengirim kargo mereka atas transaksi tersebut sebenarnya terdapat selisih *freight* yang pada hakekatnya adalah merupakan jumlah yang menjadi objek pengenaan PPN. Jadi, sebenarnya selisih *freight* yang merupakan tambahan biaya yang dibebankan oleh perusahaan jasa *International Freight Forwarding* kepada pelanggannya merupakan Jasa Pengurusan Transportasi dan tidak termasuk dalam jasa *freight* yang tidak dikenakan PPN. Oleh sebab itu selisih freight tersebut memiliki potensi sebagai objek PPN. Pengenaan PPN atas selisih *freight* tadi sangat cocok dan aplikatif bila menerapkan metode *Subtraction* atau *Subtractive Direct Method* sebagai konsep alternatif selain harus me “nilai lain” kan freight charges dalam pengenaan PPN atas freight charges di dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau Freight Forwarding tanpa

melanggar kaidah/prinsip PPN. Pada dasarnya timbulnya realisasi transaksi selisih freight dapat “dijaring” dari pembukuan komersial (atas transaksi pembelian dan penjualan jasa freight) yang diselenggarakan berbasiskan Standard Akuntansi Keuangan yang berlaku, ini sudah merupakan suatu indikasi terciptanya suatu nilai tambah yang menjadi objek pengenaan PPN. Jadi Pengusaha Kena Pajak Freight Forwarder cukup membuat perhitungan berapa **selisih PPN** (dari Nilai freight yang dijual ke shipper/eksportir/pengirim kargo dikurangi dengan nilai freight yang dibeli dari perusahaan pelayaran/penerbangan).

Peneliti membatasi cakupan wawancara dengan beberapa pertanyaan kepada beberapa informan berdasarkan data yang telah diberikan. Adapun hasil penelitian dari wawancara adalah sebagai berikut :

Menurut Ibu Any sebagai staff accounting/pajak di PT. TBS selaku Perusahaan *Freight Forwarding* ini dalam proses penagihannya menerapkan PPN 1% dari Nilai Freight Charges sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013. Jika *Freight Forwarding* (Shipper/Eksportir) dalam unsur jasa angkutannya tidak dikenakan PPN (PPN Eksportir 0%), namun dalam unsur kegiatan angkutan ada selisih Freight yang akan menimbulkan Objek Pajak dan ditagihkan nilai PPN. faktur pajak PPN 1 % berdampak tidak dapatnya PPN masukkan dikredikan dalam pelaporan SPT PPN bulanan. Pengean PPN atas selisih *freight* tadi sangat cocok dan aplikatif bila menerapkan metode *Subtraction* atau *Subtractive Direct Method* karena jika metode ini dapat diterapkan pada perusahaan yang bergerak dibidang freight forwarding, maka pajak masukan yang diperoleh akan dapat dikreditkan terhadap pajak keluaran sehingga pajak keluaran yang harus dibayar menjadi lebih kecil atau restitusi PPN (bila terjadi lebih bayar PPN dalam hal pengajuan restitusi) menjadi lebih besar. Untuk menerapkan metode *Subtraction* atau *Subtractive Direct Method* tersebut, tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip pajak pertambahan nilai, pada dasarnya timbulnya realisasi transaksi selisih freight dapat “dijaring” dari pembukuan komersial (atas transaksi pembelian dan penjualan jasa freight). Namun sebaiknya ada penambahan kolom pada SPT Masa PPN formulir 1111 atas atas penambahan kolom PPN terutang atas selisih freight angkutan Laut/Udara agar mempermudah detail informasi nilai PPN yang dikenakan. Peraturan terbaru pemerintah yakni Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang “Nilai Lain” sebagai dasar pengenaan pajak dapat merugikan negara yaitu berkurangnya pemasukan negara sehingga dalam menagih PPN 10% tidak dapat terlaksana secara efisien. Penerapan PPN 1% dari Nilai

Lain menyebabkan pihak perusahaan tidak dapat melakukan pengkreditan atas PPN masukan yang ada, dan disisi lain juga merugikan Negara karena adanya selisih atas PPN 10% tersebut.

Menurut Bpk. H.M. Qadar Djafar sebagai Wakil Ketua Umum Bidang Organisasi & Pembinaan Anggota (Perpajakan) sebagai pakar dalam Kepabeanan/Freight Forwarding di Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI dhl. GAFEKSI), menjelaskan bahwa ALFI selalu bekerjasama dengan Kantor Pajak tentang sosialisasi peraturan perpajakan yang terbaru terkait dengan perusahaan freight forwarders. Sebenarnya fokus ALFI di bidang Kepabeanan, tetapi mereka ingin Kepabeanan dan Pajak harus setara. ALFI selalu membuka dialog ke Kantor Pajak agar semua anggota ALFI dapat memahami pajak secara baik dan benar. Anggota ALFI sekitar 90% ada di Jakarta Utara. ALFI bekerjasama dengan KADIN DKI mendirikan Lembaga Konsultasi Kepabeanan & Perpajakan untuk para anggota ALFI. Untuk peraturan pajak SE No 33 dengan tarif 1%, sebenarnya sangat memberatkan forwarder, karena Dasar Pengenaan Pajak PPN dilihat dari semua komponen seperti : Freight Charges, biaya penumpukan, biaya handling & transportation, dan lain-lain. Sedangkan kami perusahaan Forwarder hanya sebagai jasa pengangkutan yang membantu Shipper dalam melakukan pengurusan pengangkutan dan dokumen saja, dimana menerima keuntungan yang diambil dari Freight Charges tersebut. Untuk penerapan tarif 10% dari keuntungan atau profit Freight Charges, maka kami (*Freight Forwarders*) sangat setuju karena hal tersebut benar-benar nyata yang kami peroleh dari keuntungan penjualan Freight Charges tersebut (membayar PPN sesuai dengan kenyataannya). *Freight Forwarders* tidak menerima Faktur Pajak Masukan pada saat membeli Freight Charges tersebut dari Shipping Line, sementara *Freight Forwarders* harus mengeluarkan Faktur Pajak Keluaran pada saat menjual untuk Shipper. Sementara pada saat *Freight Forwarders* menghitung Pajak terutang PPN tersebut, maka *Freight Forwarders* tidak dapat melakukan pengkreditan Pajak Masukan dikarenakan *Freight Forwarders* tidak menerima Faktur Pajak Masukan dari perusahaan pelayaran (Shipping Line). Hal ini sangat merugikan *Freight Forwarders*.

ALFI sudah menyampaikan masalah ini ke pihak Kantor Pajak, dan solusinya adalah kami diminta untuk membuat 2(dua) kwitansi, yaitu :

1. Kwitansi yang mencantumkan total general komponen biaya yang akan ditagihkan ke Shipper.
2. Kwitansi yang mencantumkan hanya biaya Freight Charges saja yang akan ditagihkan ke Shipper.

Perusahaan terjebak dalam sistem perpajakan yang secara teoritis tidak sesuai dengan kenyataan/fakta di lapangan, yang mengakibatkan ketidakadilan pada perusahaan/dunia usaha.

Perusahaan pelayaran yang masih menggunakan Bendera Internasional tidak memungut PPN sehingga tidak menerbitkan Faktur Pajak, sementara Perusahaan Pelayaran yang berbendera Indonesia wajib memungut PPN dan wajib menerbitkan Faktur Pajak. Sementara ini, perusahaan pelayaran Internasional mempunyai agen seperti Perusahaan Pelayaran Evergreen mempunyai agen yaitu PT. Wijaya Kusuma, namun selama ini *Freight Forwarders* membeli pengangkutannya dari Perusahaan Evergreen bukan ke PT. Wijaya Kusuma. Hal ini menjadi permasalahan nasional untuk pemerintah kita terkait juga dengan perpajakan.

Bpk. **Qadar Djafar** menambahkan, bahwa sebagai ALFI yang menaungi perusahaan *Freight Forwarders* sangat setuju jika pengenaan PPN tersebut dari profit yang diterima dari penjualan Freight Charges.

Contoh :

Perusahaan *Freight Forwarding* PT XX beli Freight Charges dari Perusahaan Pelayaran sebesar USD 100 dan jual ke Shipper sebesar USD 120. Profit margin PT XX sebesar USD 20. Maka PPN yang dikenakan adalah 10% dari USD 20 sebesar USD 2. Dan hal ini dapat dilihat dari pembukuan laporan keuangan PT XX disertai dengan bukti-bukti invoice dari Perusahaan Pelayaran terkait dengan pembelian dan invoice yang PT XX terbitkan untuk Shipper pada saat penjualan.

Menurut Bpk. **A.A. Supardi** sebagai pakar/ahli pajak di Institut STIAMI, berpendapat bahwa Pengenaan PPN ada 2 (dua) cara :

1. Cara pembukuan dengan mencari Value Added Tax, merupakan mekanisme normal dimana PPN terutang dihitung dari Pajak Keluaran (Out Put tax) dikurangi dengan Pajak Masukan (In Put tax). Pajak Keluaran (PK) diperoleh dari 10% dikali dengan nilai penyerahan BKP atau JKP di dalam Daerah Pabean, sementara Pajak Masukan (PM) diperoleh dari 10% dikali dari nilai perolehan BKP atau JKP di dalam Daerah Pabean. Lebih dari 90% Pengusaha Kena Pajak banyak menggunakan mekanisme pembukuan dalam penghitungan PPN nya.
2. Jika Pajak Masukan tidak bisa dihitung secara baik dan normal, sehingga timbul pemajakan Deemed in put Tax (ditetapkan oleh Kemenkeu) sebesar 90% yang dimana dianggap Value Added tax sebesar 10% sehingga PPN terutang efektif sebesar 1% yang sudah memperhitungkan In Put Tax nya. Contoh pengusaha tertentu yang menggunakan tarif efektif 1% adalah Travel Biro, Toko Emas, atau Perusahaan Freight Forwarding.

Apabila ada faktur Pajak yang diterima dari Perusahaan forwarding maka tidak dapat dikreditkan.

Sebelum ditetapkan omzet 4,8 Miliar (dimana omzet masih lebih dari 600 juta), PKP yang tidak menyelenggarakan pembukuan tidak dapat mengkreditkan Pajak Masukan sehingga PPN dihitung dengan mekanisme tarif 1%. Jika perusahaan tidak mau sistem tarif 1%, maka harus ada perbedaan pembukuan antara penyerahan BKP/JKP dengan perolehan BKP/JKP sehingga muncul profit berdasarkan nilai penyerahan BKP/JKP dikurangi dari nilai perolehan BKP/JKP. Maka penghitungan PPN berdasarkan dari profit tersebut dengan cara 10% dikali profitnya. Bpk. AA. Supardi mengakui SDM dari DJP lebih jeli dalam melihat bahwa Tax Base itu adalah komponen dari semua biaya yang diterima. Unsur pembentuk Value Added Tax adalah unsur tenaga kerja, unsur bunga bank, unsur biaya transport dan unsur laba kotor.

Namun demikian Bpk. AA. Supardi setuju dengan analisis akademis dalam tataran akademis (yakni jika pengenaan PPN tersebut dari profit yang diterima dari penjualan Freight Charges), akan tetapi juga harus mengikuti hukum formal yang berlaku.

Menurut Bpk. **Ishak Tongkodu** sebagai Konsultan Pajak Tax and Management Consulting, mengatakan Perjuangan GAFEKSI tentang pengenaan PPN meminta pemerintah untuk menyamakan perusahaan Freight Forwarder sama dengan perusahaan travel yang dikenakan tarif 1%. Peraturan pajak SE No.33 saat ini sangat memberatkan Konsumen (Shipper) karena Faktur Pajak yang diterbitkan oleh perusahaan Freight Forwarder kepada Konsumen (Shipper) tersebut tidak dapat dikreditkan sehingga banyak Konsumen yang tidak mau dikenakan PPN-nya yang mengakibatkan menjadi beban/biaya bagi perusahaan Freight Forwarder tersebut.

Lebih lanjut Bpk. Ishak mengomentari sebagai berikut :

1. Bahwa freight charges tersebut diperlakukan sebagai reimbursement sehingga tidak ada pajak PPN-nya dan invoice langsung dibuat sesuai nama konsumen akhir (Shippers). *Freight Forwarders* memungut PPN hanya dari Handling Fee saja yang berupa keuntungan (profit) dari freight charges tersebut.
2. Agar pembayaran PPN yang terutang oleh perusahaan Freight forwarder dan mekanisme PPN berjalan secara self assessment system, maka dipandang perlu merubah format halaman depan dari SPT masa PPN formulir 1111, dengan cara merubah judul dibawah kolom III "PPN Terutang Atas Kegiatan Membangun Sendiri", menjadi "PPN atas Selisih Freight Pada Perusahaan Jasa Freight Forwarder dan "PPN Terutang Atas Kegiatan Membangun Sendiri".

Penyetoran dan pelaporan harus dilakukan secara bulanan, dengan catatan bahwa jumlahnya secara akumulatif harus sama dengan nilai dari freight yang dibeli dari perusahaan (pelayaran/penerbangan) yang dilaporkan dalam Laporan Keuangan tahunan.

3. Pemerintah belum dapat mengatur tentang adanya pungutan liar atau biaya-biaya lain yang muncul oleh Perusahaan Freight Forwarder seperti : Biaya Storage, Biaya customs Clearance, dan Administration Fee. Biaya-biaya tersebut harus dihapuskan dan hanya ada biaya Handling Fee saja, sebagai keuntungan atau profit margin dalam proses jasa pengangkutan ekspor maupun impor.
4. Perusahaan Freight Forwarder adalah perusahaan berskala besar dalam menggunakan pengangkutan baik darat, udara, maupun laut untuk kegiatan ekspor impor. Seharusnya pemerintah membuat kebijakan perpajakan yang tepat untuk perusahaan tersebut dengan melihat atau membandingkan (studi banding) ke Singapura yang telah menerapkan aturan pajak yang tepat untuk Freight Forwarder. Potensi penerimaan pajak pada perusahaan Freight Forwarder sangat besar. Penafsiran masing-masing KPP tentang perusahaan Freight Forwarder tidak sama, sehingga sangat merugikan bagi perusahaan Freight Forwarder yang akhirnya tidak melakukan kewajiban perpajakannya secara benar karena aturan perpajakannya kurang tepat.

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya, peneliti memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Regulasi pemajakan yang berbasiskan Peraturan Menteri Keuangan No. 38/PMK.011/2013 tentang perubahan atas peraturan Menteri Keuangan No. 75/PMK.03/2010 tentang “Nilai Lain” sebagai dasar pengenaan pajak bisa mendatangkan kerugian/kekurangan bagi pemasukan negara, karena mekanisme PPN terganggu akibat secara *theoretical concept* dari *tax base*-nya tidak terbidik secara efektif. Konsep yang ditawarkan sudah baik yakni untuk “menangkap adanya potensi PPN yang terkandung dalam freight sebagai pendapatan negara”, namun dari sudut pandang *revenue productivity principle* konsep tersebut menimbulkan permasalahan baru yang sebenarnya tidak perlu terjadi karena pada dasarnya timbulnya realisasi transaksi selisih freight dapat “dijaring” dari pembukuan komersial yang diselenggarakan berbasiskan Standard Akuntansi Keuangan yang berlaku, ini sudah merupakan suatu indikasi terciptanya suatu nilai tambah yang menjadi objek pengenaan PPN.

Pemajakan atas selisih freight atau nilai tambah dalam biaya freight kargo laut dan udara pada perusahaan Freight Forwarding di Indonesia tidak sesuai dengan teori/kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN, sehingga atas ketidaksesuaian tersebut penerimaan negara dari PPN menjadi rendah, dan dari sisi shipper/eksportir/pengirim kargo akan timbul tambahan beban yang sebenarnya merupakan *tax shifting* dari perusahaan Freight Forwarding ke pihak shipper/eksportir/pengirim kargo yang pada akhirnya menimbulkan *high cost economy* karena faktor pajak PPN 1% tersebut **tidak bisa dikreditkan** oleh pihak shipper/eksportir/pengirim kargo. Pemberlakuan peraturan terbaru tersebut dapat merusak kaidah-kaidah/prinsip-prinsip dasar, karakteristik, dan mekanisme yang terkandung didalam PPN.

Terdapatnya ketidaksesuaian antara praktek/implementasi dengan teori/kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN pasca diberlakukannya SE-33/PJ/2013 tentang Nilai Lain Sebagai Dasar Pengenaan Pajak karena seharusnya pemajakan PPN menurut konsep/teori PPN adalah Freight Jual – Freight Beli, sehingga atas selisih Freight

tersebut dikenakan PPN 10% seharusnya menjadi beban perusahaan Freight Forwarding karena perusahaan inilah yang menikmati keuntungan tersebut. Sedangkan untuk tagihan lainnya seperti handling fee, trucking, storage, custom clearance, administrasi, dan lain-lain tetap dikenakan 10% dari jumlah yang ditagihkan kepada shipper/eksportir/pengirim kargo dan faktur pajaknya dapat dikreditkan oleh pihak shipper/eksportir/pengirim kargo.

2. Pada hakekatnya sistem PPN memiliki konsep alternatif pengenaan PPN dalam transaksi penyerahan Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarding* atas freight charges tanpa melanggar kaidah-kaidah atau prinsip-prinsip PPN yaitu dengan menerapkan metode *Subtraction* atau *Subtractive Direct Method*. Selain penerimaan negara lebih besar seperti penjelasan No. 1 diatas, pihak konsumen (shipper/eksportir/pengirim kargo) tidak merasa dirugikan karena adanya PPN atas selisih freight tersebut menjadi beban perusahaan freight forwarding.

## **B. SARAN**

Berdasarkan uraian simpulan diatas, penulis memberikan saran yang bermanfaat mengenai Pemajakan PPN Atas Nilai Tambah Dalam Biaya Jasa Freight Forwarding Pada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai berikut :

1. Kementerian Keuangan qq Direktorat Jenderal Pajak diharapkan untuk dapat meninjau/me-review SE-33/PJ/2013 dan PMK No.38/PMK.011/2013 yang diterbitkan, dan memperbaiki regulasi baru pemajakan atas freight yang telah dikeluarkan dengan menerapkan metode *Subtraction* atau *Subtractive direct method* didalam pengenaan PPN atas selisih freight dengan rumusan tarif PPN sebesar  $10\% \times \text{selisih freight}$ .
2. Sejalan dengan itu, diharapkan Kementerian Keuangan qq Direktorat Jenderal Pajak dapat merubah SPT Masa PPN Formulir 1111 dengan cara merubah judul dibawah kolom III "PPN Terutang Atas Kegiatan Membangun Sendiri", menjadi "PPN atas Selisih Freight Pada Perusahaan Jasa Freight Forwarder dan "PPN Terutang Atas Kegiatan Membangun Sendiri".

## DAFTAR PUSTAKA

- Anwar Pohan, Chairil. 2012. *Optimizing Corporate Tax Management-Kajian Perpajakan dan Tax Planning-nya Terkini*. Jakarta : Bumi Aksara.
- \_\_\_\_\_. 2014. *Manajemen Perpajakan- Strategi Perencanaan Pajak dan Bisnis*. Edisi 4 Revisi. Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama.
- Clara K. Sullivan. 1996. *The Tax on Value Added* .New York: Columbia University Press.
- Due John F dan Ann F Friedlaender. 1981. *Government Finance*, 7<sup>th</sup> edition. Diterjemahkan oleh Ellen Gunawan dan Rudi Sitompul). Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Edward F Steven. 1975. *Shipping Practice*, 9<sup>th</sup> edition : Pitman Publishing.
- Gunadi, 2013 . *Panduan Komprehensif Pajak Penghasilan*. edisi 2013. Jakarta : Penerbit Bee Media Indonesia.
- Haula Rosdiana dan Edi Slamet Irianto.2012. *Pengantar Ilmu Pajak, Kebijakan dan Implementasinya di Indonesia*. Jakarta : Rajawali Press.
- Haula Rosdiana, Edi Slamet Irianto dan Titi Muswati Putranti. 2011. *Teori Pajak Pertambahan Nilai, Kebijakan dan Implementasinya di Indonesia*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Istopo. 1992. *Unimoda dan Multimodal Transport, Angkutan Barang Terpadu Darat, Laut dan Udara*. Jakarta :Yayasan INFFA (Indonesia Freight Forwarder's Foundation).
- Larry D, Jack P. Friedman, Susan B. Anders. 1994. *Dictionary of Tax Terms*: Barron's.
- Lewis. Jr Stephen R. 2000. *Taxation for Development*. New York Oxford University Press.
- Mansury R. 1996. *Pajak Penghasilan Lanjutan*. Jakarta : Ind Hill Co.
- \_\_\_\_\_. 1996. *Panduan Konsep Utama Pajak Penghasilan Indonesia Jilid 1-III* . Jakarta : PT. Bina Rena Pariwara.
- Muchtar. 2013. *Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta :Penerbit Referensi.
- Musgrave, Richard A dan Peggy B. Musgrave. 1989. *Public Finance in Theory and Practice* .1989 :New York Mcgraw Hill Inc.Edisi kelima. (diterjemahkan oleh Ellen Gunawan dan Rudi Sitompul). Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Nowak, Norman D. 1970. *Tax Administration in Theory and Practice* : New York, Washington, Praeger Publisher.
- Nurmantu, Safri. 2005. *Pengantar Perpajakan*, edisi 3.Jakarta : Granit.
- Purwito, Ali. *Kepabeanaan dan Cukai, Teori dan Aplikasi*. Edisi revisi. Jakarta : Penerbit Kajian Hukum Fiskal FHUI bekerjasama dengan LP-FHUI.
- Santoso, Brotodihardjo, R. 1995. *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, edisi ke-3.Bandung : Eresco
- Schenk Alan dan Oliver Oldman. 2007. *Value Added Tax A Comparative Approach* : Cambridge University Press.
- Smith, Adam. 1981. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Indianapolis : Liberty Classics.
- Hamonangan Simanjuntak, Timbul dan Imam Mukhlis. 2012. *Dimensi Ekonomi Perpajakan Dalam Pembangunan Ekonomi*. Depok :Raih Asa Sukses (Penebar Swadaya Group).
- Soemitro, Rohmat. 1990. *Pengawasan Dalam Perpajakan*. Jakarta: Universitas Terbuka
- Sukardji, Untung. 2012. *Pokok-Pokok Pajak Pertambahan Nilai*. Jakarta : PT.Rajawali Pers.
- \_\_\_\_\_. 2009. *Pajak Pertambahan Nilai*. Jakarta : PT.Rajawali Pers.
- Sugiyono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Penerbit Afabeta.
- Suparmoko. 2014. *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktik*, edisi 6. Yogyakarta :BPFE
- Suyono, R.P. 2005. *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Edisi

- keempat. Jakarta: Penerbit PPM
- Tait, Alain A. 1991. *Value Added Tax, International Practice and Problems*. USA: IMF, Washington DC.
- Tanzi, Vito. 1991. *Public Finance in Developing Countries*. USA: Edward Elgar Publishing Company, Vermont.
- Tera, B.J.M. 1988. *Sales Taxation : The Case of Value Added Tax in the European Community*: Kluwer Law and Taxation Publisher.
- Waluyo. 2005. *Perpajakan Indonesia* .Jakarta : Salemba Empat.
- Zain, Mohammad. 2007. *Manajemen Perpajakan*. edisi 3 . Jakarta: Penerbit Salemba Empat.

Sumber lain (makalah):

- Saroyo Atmosudarmo. 1999. *Tempat dan Saat Terutangnya Pajak* (handout materi kuliah PPN –FISIP UI-Program Pasca Sarjana Studi Ilmu Administrasi dan Kebijakan Perpajakan).
- Saroyo Atmosudarmo. 1999. *Prinsip Destinasi (Destination Principle)* (handout materi kuliah PPN – FISIP UI-Program Pasca Sarjana Studi Ilmu Administrasi dan Kebijakan Perpajakan).

#### LAMPIRAN-LAMPIRAN

- Lampiran 1. Justifikasi Anggaran Penelitian (Lampiran 2)
- Lampiran 2. Susunan organisasi tim peneliti dan pembagian tugas (lampiran 4)
- Lampiran 3. Biodata ketua dan anggota (lampiran 5)
- Lampiran 4. Surat Pernyataan ketua peneliti (lampiran 6)

## PEMBIAYAAN DAN JADWAL PENELITIAN

### 5.1. Anggaran Biaya

Ringkasan Anggaran Biaya Penelitian

No	Jenis Pengeluaran	Biaya yang disetujui
1.	Honor tim peneliti (maks. 30%)	Rp. 3.480.000,00
2.	Peralatan Penunjang, ditulis secara terperinci sesuai kebutuhan (10%)	Rp. 1.160.000,00
3.	Bahan habis dipakai, ditulis secara terperinci sesuai kebutuhan (25%)	Rp. 2.900.000,00
4.	Perjalanan, jelaskan kemana dan untuk tujuan apa (20%)	Rp. 2.320.000,00
5.	Lain-lain: administrasi, publikasi, seminar, laporan, lainnya sebutkan (maks. 15%)	Rp. 1.740.000,00
	Jumlah	Rp. 11.600.000,00

### Lampiran 2. Format Justifikasi Realisasi Anggaran

Perincian Realisasi Anggaran Biaya Penelitian :

#### A. Honor tim peneliti Tahap I (30%)

No.	Keterangan			TOTAL
				<b>100%</b>
1	Chairil Anwar Pohan (Ketua)			2.088.000
2	Pebriana Arimbhi (Anggota I)			1.044.000
3	Selly Novita Asril (Anggota II)			348.000
	TOTAL			<b>3.480.000</b>

#### B. Peralatan Penunjang, ditulis secara terperinci sesuai kebutuhan (10%)

No.	Keterangan			TOTAL
1	Peralatan Modem			644.000
2	Tinta printer			395.000
3	Mouse & Baterai			121.000
	Total			1.160.000

**C. Bahan habis dipakai, ditulis secara terperinci sesuai kebutuhan (25%)**

No.	Keterangan			TOTAL
1	Fotocopi/penggandaan dokumen, serta			-
	kertas, bollpoint, tinta, spidol dan lain-lain			2.900.000
				-
	Total			2.900.000

**D. Perjalanan, jelaskan kemana dan untuk tujuan apa (20%) : Taxis dan Makan untuk 3 orang peneliti**

No.	Keterangan			TOTAL
1	Institut Stiami ke PT "K" Line Air Service Indonesia Bandara Cengkareng Airport p.p.			215.000
2	Institut Stiami ke PT Senator Internasional Indonesia, Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur p.p.			175.000
3	Institut Stiami ke PT Wahana Indah Gemaca, di Sunter Jakarta Utara p.p.			175.000
4	Institut Stiami ke PT Godis Wilson Indonesia Kelapa Gading, di Jakarta Utara p.p.			175.000
5	Institut Stiami ke PT Award Shipping Agency di Sunter Jakarta Utara p.p.			175.000
6	Institut Stiami ke PT. Masaji Kargo Sentra Tama, di Tanjung Priok, Jakarta Utara p.p.			175.000
7	Institut Stiami ke PT Transindo Buanamas Sentosa di Tanjung Priok, di Jakarta Utara p.p.			175.000
8	Institut Stiami ke PT Asosiasi Logisik dan Forwarder Indonesia (ALFI) di Tanjung Priok, Jakarta Utara p.p.			175.000
9	Institut Stiami - Bpk. Budi Waluyo, Konsultan Pajak dan Akademisi di Bekasi			175.000
10	Institut Stiami - Bpk. Ishak Tongkudu, SH, MM (Mantan Kepala KPP), Konsultan Pajak IT&Partner di Jl. Jend. Sudirman, Jakarta			145.000
11	Institut Stiami - Bpk. Prof. Dr. Safri Nurmantu, Pakar Pajak/Akademisi di Hutan Kayu, Jakarta Pusat			142.000

12	Institut Stiami - Bpk. Drs. A.A. Supardi. M.Si, Pakar Pajak/Akademisi (Mantan Kepala KPP) di Tebet, Jakarta Pusat			140.000
13	Institut Stiami - Bpk. U.S.Swarum, Konsultan Pajak F&R Consulting di Depok.			140.000
14	Institut Stiami - Bpk. Mukri, SH. MM , Pakar Pajak/Akademisi (Mantan Kepala KPP) di Kb.Jeruk, Jakarta Barat			140.000
	Total			<b>2.322.000</b>

**E. Lain-lain: administrasi, publikasi, seminar, laporan, lainnya sebutkan (maks. 15%)**

No.	Keterangan			TOTAL
1	Buku-buku literatur			600.000
2	Pulsa HP untuk komunikasi			420.000
3	Snack/makanan kecil			280.000
4	Penjilidan laporan			420.000
	Total			<b>1.740.000</b>
TOTAL ANGGARAN YANG DIPERLUKAN SETIAP TAHUN (Rp)				11.600.000
TOTAL ANGGARAN YANG DIPERLUKAN SELURUH TAHUN (Rp)				11.600.000

## Lampiran 4. Format Susunan Organisasi Tim

### Peneliti/Pelaksana dan Pembagian Tugas

No	Nama/NIDN	Instansi Asal	Bidang Ilmu	Alokasi Waktu	Uraian Tugas
				(jam/minggu)	
1	Drs. Chairil Anwar Pohan, M.Si., MBA / 0313045402	Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI (IISMI)	Administrasi Publik Kekhususan Administasi dan Kebijakan Perpajakan	18 Jam	Bertanggung Jawab dalam Mendesign Penelitian, Pengolahan dan Pelaporan Hasil Penelitian
2	Pebriana Arimbi, S.Sos, M.Si / 0314028206	Institut Ilmu Sosial dan Manajemen	Administrasi Publik Kekhususan	18 Jam	Bertanggung Jawab dalam Pengolahan dan Pelaporan Hasil Penelitian

		STIAMI (IISMI)	Administasi dan Kebijakan Perpajakan		
3	Selly Novita Asril / F201310100	Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI (IISMI)	Administrasi Publik Kekhususan Administasi dan Kebijakan Perpajakan	18 Jam	Bertanggung Jawab dalam Pengumpulan dan Pengolahan Data Penelitian.

## Lampiran 5. Biodata Ketua/Anggota Tim Peneliti/Pelaksana

### KETUA

#### A. Identitas Diri

1	<b>Nama Lengkap (dengan gelar)</b>	Drs.Chairil Anwar Pohan, M.Si, MBA
2	<b>Jenis Kelamin</b>	Laki-Laki
3	<b>Jabatan Fungsional</b>	LEKTOR
4	<b>NIP/NIK/Identitas Lainnya</b>	NIK : 201013554
5	<b>NIDN</b>	0313045402
6	<b>Tempat dan Tanggal Lahir</b>	Sibolga, 13 Mei, 1954
7	<b>E-mail</b>	anwar.phn@gmail.com
8	<b>Nomor Telepon/HP</b>	081289674119 ; (021)42800390
9	<b>Alamat Kantor</b>	Jl. Pangkalan Asem Raya, No. 55, Cempaka Putih, Jakarta Pusat
10	<b>Nomor Telepon/Faks</b>	021-4213380 / 021-4228870
11	<b>Lain Lain</b>	CV Terlampir

#### B. Riwayat Pendidikan

	S-1	S-2
<b>Nama Perguruan Tinggi</b>	- STEI/Academy of Accountancy Indonesia - Krisnadwipayana University, Jakarta	- Kensington University, Glendale California, USA - Universitas Indonesia (UI)
<b>Bidang Ilmu</b>	- Majoring Accounting - Majoring Finance	- Business Administration - Taxation Administration & Policy study
<b>Tahun Masuk-Lulus</b>	- 1981 - 1978-1981	- 1992-1993 - 1999-2001
<b>Judul Skripsi/Tesis/Desertasi</b>	Masalah Manajemen Piutang Dagang pada PT MARISON	Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas Nilai Tambah Freight pada Perusahaan Internasional Freight Forwarding di Tinjau dari Kepastian Hukum, Keadilan dan Netralitas Pajak
<b>Nama Pembimbing/Promotor</b>	Drs. Djohan Barus, Ak	Dr. Saroyo Atmosudarmo

**C. Pengalaman Penelitian Dalam 5 Tahun Terakhir  
(Bukan Skripsi, Tesis maupun Disertasi)**

No.	Tahun	Judul Penelitian	Pendanaan	
			Sumber*	Jml (JutaRp)
		<b>*TERLAMPIR dalam CV</b>		

**D. Pengalaman Pengabdian Masyarakat dalam 5 Tahun Terakhir**

No.	Tahun	Judul Pengabdian Kepada Masyarakat	Pendanaan	
			Sumber*	Jml (JutaRp)
1	2011	Pembicara dalam Taxation Workshop/Seminar tentang "Koperasi Dan Aspek Perpajakannya", di selenggarakan oleh Karang Taruna & Pengurus RW Kelurahan Serdang Kemayoran, Jakarta Pusat	RW 08 Kelurahan Serdang Kemayoran	-
2	2014	Pembicara dalam Taxation Workshop/Seminar tentang "Aspek Perpajakan UMKM Pasca Pemberlakuan PP No. 46 Tahun 2013" di selenggarakan oleh Karang Taruna & Pengurus RW Kelurahan Serdang Kemayoran, Jakarta Pusat		

**E. Publikasi Artikel Ilmiah Dalam Jurnal dalam 5 Tahun Terakhir**

No.	Judul Artikel Ilmiah	Nama Jurnal	Volume/Nomor/Tahun
1	<b>*TERLAMPIR dalam CV</b>		

**F. Pemakalah Seminar Ilmiah (Oral Presentation) dalam 5 Tahun Terakhir**

No.	Nama Pertemuan Ilmiah/Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	<b>*TERLAMPIR dalam CV</b>		

## **BUKU-BUKU YANG DITERBITKAN :**

1. Optimizing Corporate Tax Management, Kajian Perpajakan dan Tax Planningnya Terkini. Penerbit Bumi Aksara, 2011 (614 halaman).
2. Manajemen Perpajakan, Strategi Perencanaan Pajak dan Bisnis-Edisi 4/Revisi. Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, 2016 (531 halaman).
3. Pembahasan Komprehensif Pengantar Perpajakan, Teori dan Konsep Hukum Pajak. Penerbit PT. Mitra Wacana Media, 2014. (280 halaman)
4. Konsep dan Aplikasi Perpajakan Indonesia, Teori dan Kasus, published by PT. Mitra Macana Media, 2014. Penerbit PT. Mitra Wacana Media. (510 halaman)
5. Panduan Lengkap Pajak Pertambahan Nilai, Teori, Konsep dan Aplikasi PPN. Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, 2016 (535 halaman)

## SURAT PERNYATAAN KETUA PENELITI/PELAKSANA

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Drs. Chairil Anwar Pohan, M.Si, MBA

NIDN : 0313045402

Pangkat/Golongan : Lektor

Jabatan Fungsional : Dosen tetap Institut STIAM I

Dengan ini menyatakan proposal penelitian saya dengan judul :

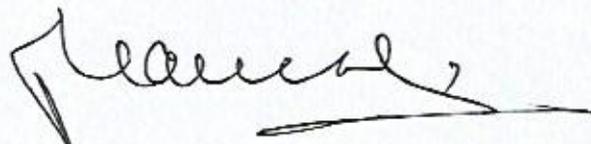
Evaluasi Pemajakan Atas Nilai Tambah Dalam Biaya Angkutan Laut Dan Udara (Freight) Kargo Pada Perusahaan Freight Forwarding di Indonesia  
Yang diusulkan untuk tahun anggaran 2015 bersifat original dan belum pernah dibiayai oleh lembaga/ sumber dana lain lain.

Bilamana dikemudian hari ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia dituntut dan diproses sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan mengembalikan seluruh biaya penelitian yang sudah diterima ke Kas Negara.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya dan sebenar-benarnya.

Jakarta, 20 November 2016

Ketua Peneliti



Drs. Chairil Anwar Pohan, Msi, MBA

NIDN : 0313045402

## **ANGGOTA TIM PENELITI (1)**

Nama : Pebriana Arimbhi, S.Sos., M.Si.  
Tempat & Tanggal Lahir : Tg. Balai Karimun, Riau, 14 Pebruari 1982  
Alamat : Jl. Tidore Blok F5 No.11 RT.09 RW.07 Kelurahan Sukapura  
Kecamatan Cilincing – Jakarta Utara  
Status : Menikah  
Agama : Islam  
Pekerjaan : Dosen STIAMI  
NIDN : 0314028206  
Kepangkatan Dosen : Assiten Ahli

## **ANGGOTA TIM PENELITI (2)**

Nama : Selly Novita Asril  
NPM : F201310100  
Tempat/Tanggal Lahir : Jakarta, 6 November 1988  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Status Pernikahan : Belum Nikah  
Agama : Islam  
Alamat : Jl. Galur Selatan RT 01/RW 02 No. 9A Kelurahan Galur  
Kecamatan Johar Baru Jakarta Pusat 10530  
Kewarganegaraan : WNI  
Email : 06selly@gmail.com  
No. HP : 083808504343 atau 081210048126  
Riwayat Pendidikan : 2013 – sekarang : Institut Ilmu Sosial dan Manajemen  
STIAMI, Jakarta.

Lampiran 6.

### SURAT PERNYATAAN KETUA PENELITI/PELAKSANA

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Drs. Chairil Anwar Pohan, M.Si, MBA  
NIDN : 0313045402  
Pangkat/Golongan : Lektor  
Jabatan Fungsional : Dosen Tetap Institut STIAM

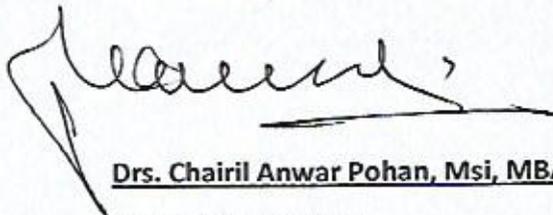
Dengan ini menyatakan bahwa penelitian saya dengan judul "Evaluasi Pemajakan Atas Nilai Tambah Dalam Biaya Freight Kargo Laut Dan Udara Pada Perusahaan Freight Forwarding di Indonesia" yang didanai untuk tahun anggaran 2015 adalah bersifat original dan belum pernah dibiayai oleh lembaga/sumber dana lain.

Bilamana di kemudian hari ada ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia dituntut dan diproses sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan mengembalikan seluruh biaya penelitian yang sudah diterima ke Kas Negara.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya dan sebenar-benarnya,

Jakarta, 20 November 2016

Ketua Peneliti



Drs. Chairil Anwar Pohan, Msi, MBA

NIDN : 0313045402

## LAMPIRAN: CURICULUM VITAE (CV)

<b>NAME</b>	<b>Drs.Chairil Anwar Pohan, M.Si, MBA</b>
<b>PLACE, DATE OF BIRTH</b>	Sibolga, May 13, 1954
<b>ADDRESS</b>	Jl. Kp. Irian I No. 11 Gg. 12 RT.08/W06 Kel. Serdang, Kemayoran, Jakarta Pusat 10650
<b>PHONE</b>	<b>HP. 081289674119 ; (021)42800390</b>
<b>RELIGION</b>	Islam
<b>SEX</b>	Male
<b>STATUS</b>	Married
<b>E MAIL</b>	<a href="mailto:anwar_phn@yahoo.com">anwar_phn@yahoo.com</a> <a href="mailto:anwar.phn@gmail.com">anwar.phn@gmail.com</a>

<b>SK Mendikbud</b>	
<b>Pengangkatan Dosen</b>	<b>SK Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi Kopertis Wilayah III No. 453/K3/KP/SK-NPNS/2016 Tgl. 13 Juni 2016, sebagai LEKTOR</b>
<b>Nomor Induk Dosen(NIDN)</b>	<b>0313045402</b>

### EDUCATION

1999-2001	Master degree ( M.Si ) graduated in Taxation Administration & Policy study (S2) dari <b>Universitas Indonesia</b> (UI), 1999/2001 : GPA = 3.28
1999	Pra-magister degree-graduated in Taxation Administration & Policy study dari <b>Universitas Indonesia</b> (UI ), 1999
1992-1993	MBA degree –graduated in Business Administration (S2) dari Kensington University, Glendale, California, USA, 1993 : GPA = B+ (=3.33)
1978-1981	Full graduate (S1) of Krisnadwipayana University, Jakarta, majoring finance, 1981: GPA = 3.26
1978	Graduate of STEI/Academy of Accountancy Indonesia, majoring Accounting

### WORK EXPERIENCES

2005 – Kini	<b>Lektor &amp; Dosen Tetap</b> Perpajakan di <b>Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI (Institut STIAMI)</b>
2014 – Feb 2015	Sebagai Kepala Pusat Kebijakan Perpajakan di LPPM STIAMI
2013 – 2015	Dosen di Politeknik LP3I Bekasi, Pulogadung, dan Sumber Artha Kalimantan
<b>2010 – Jan 2012</b>	<b>HUTAHAEAN GROUP : As Vice President Finance &amp; Accounting &amp; Taxation</b> at <b>Hutahaeen – Group</b> Pekanbaru, dealing with :
Apr 2006 – 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PT. Hutahaeen : Palm Industry (Plantation &amp; CPO Manufacturing)</li> <li>- PT. Hutahaeen : Tapioka Industry (Casava Plantation &amp; Manufacturing)</li> <li>- PT. Labersa Hth :Tourism Industry (Hotel, Golf Resort, Water/Theme Park)</li> <li>- PT. Buluh Cina Hutahaeen (Property Industry)</li> <li>- PT. Irma Jaya Perkasa (Car Rental Industry)</li> </ul>

	<p><b>MENAMAS GROUP</b> : As <b>General Manager Finance&amp;Accounting &amp; Taxation</b> (at PT. Menamas, PT. Eka Mas Mulia , PT. Gagas Giat Gelora), dealing with :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Power Plant Construction &amp; Engineering ( as PLN Contractors)</li> <li>- General Trading and services For Turbines, Plant Engines&amp;Spareparts</li> <li>- Mass Media/Newspaper</li> </ul>
Jan 2010 – Now	As <b>Audit &amp; Tax Consultant</b> at Kantor Akuntan Publik Drs. Armandias, Ak.
Jan 2002 – May 2006	As <b>Partner (Audit &amp; Tax)</b> at Kantor Akuntan Publik Drs. Musmar, Ak.
2003 - Now	As <b>Partner (Tax Consulting)</b> at PT. Fisca Sarana Consulting dealing with Tax, accounting and Management advisory services.
1995 – Apr 2003	<b>KAWASAKI GROUP</b> : Accounting/Finance & Tax Manager of at <b>“K” Line Air Service Indonesia</b> /PTKargo Lintas Angkasa - a large Japanese multinational company dealing with International Freight Forwarding Services
1986 – 1993	<p><b>BEN LINE &amp; ADCO GROUP</b> : Group Financial Controller &amp; Tax Manager at :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Atlantic Drilling Company (ADCO) Ltd.</b> – a large British Oil Drilling Contracting Company</li> <li>• <b>Ben Line Container Holdings Ltd.</b> – a large multinational British Shipping Company</li> </ul>
1987 –1993	<p><b>BEN LINE GROUP</b> : <b>Group Finance Director</b> at subsidiary company of <b>BEN LINE Agencies</b> group:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PT. Benmegah Pranalintas (Holding company of Ben Line subsidiaries)</li> <li>• PT. Rossmann Segara(Shipping Agencies Services/Int'l Freight Forwarding)</li> <li>• PT. Dolpack Internusa (Shipping Agencies Services/Int'l Freight Forwarding)</li> <li>• PT. Benelok Internusa (Shipping Agencies Services/Int'l Freight Forwarding)</li> <li>• Circle Freight International /PT. Cipta Finetrada Indah-Int'l Freight Forwarding</li> </ul>
1985 -1985	As Chief Accountant & Finance at <b>Det Norske Veritas, Ltd &amp; Veritec</b> Representative dealing with International Ship Classification Surveyor & Marine Engineering Consultant – ISO certification maker
1974 -1984	<b>INDOMILK GROUP</b> : As Chief Internal Auditor at PT. Marison Nusantara and PT. Marison NV, dealing with manufacturing, export &import and trading of Indomilk's product.

**As Lecturer at Universities/STIE/STIA :**

<b>As Lecturer at Universities/STIE/STIA :</b>	
2005 – Kini	<p><b>Dosen Tetap (Lektor) dan Peneliti Perpajakan di Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI (Institut STIAMI)</b> untuk Strata S1 dan DIII, mengajar mata kuliah :</p> <p><b>Bidang Admin. Perpajakan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akuntansi Perpajakan; dan Lab. Akuntansi Pajak</li> <li>- Manajemen Perpajakan</li> <li>- Perpajakan Internasional</li> <li>- PPh I&amp;II ; dan Lab. Perpajakan I, II dan III</li> <li>- PPh POT PUT</li> <li>- PPN</li> <li>- Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan (KUP)</li> <li>- Penyelesaian Keberatan&amp;Banding dan Peradilan Pajak</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemeriksaan dan Penyidikan</li> <li>- Metode Pemungutan dan Pembayaran Pajak (MP3)</li> <li>- Pengantar Perpajakan</li> <li>- Penagihan Pajak</li> <li>- Studi Kasus Perpajakan</li> <li>- Kebijakan Fiskal</li> <li>- Kepabeanan&amp;Cukai</li> <li>- Keuangan Negara</li> <li>- Kebijakan Fiskal</li> <li>- Brevet Pajak A/B</li> </ul> <p><b>Bidang Admin. Bisnis/Accounting/Finance:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akuntansi Keuangan</li> <li>- Akuntansi Manajemen</li> <li>- Akuntansi Biaya</li> <li>- Manajemen Keuangan Internasional</li> <li>- Manajemen/Administrasi Keuangan</li> <li>- Analisa Laporan Keuangan</li> <li>- Manajemen SDM</li> <li>- Manajemen Appraisal</li> <li>- Export&amp;Import</li> <li>- Komputer Akuntansi MYOB</li> </ul> <p><b>Pembimbing &amp; Penguji Skripsi SI dan KTA di Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI (Institut STIAMI) untuk Strata S1 dan DIII</b></p>
2015 - Kini	<p><b>Dosen di Sekolah Tinggi Ekonomi Indonesia (STEI) di Rawamangun</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenaga pengajar Brevet Pajak A/B</li> </ul>
2013 - Kini	<p><b>Dosen di Politeknik LP3I Bekasi</b> mengajar mata kuliah :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perpajakan I&amp;II</li> <li>- Akuntansi Manajemen</li> <li>- Akuntansi Biaya I&amp;II</li> <li>- Analisa Laporan Keuangan</li> <li>- Komputer Akuntansi MYOB</li> <li>-</li> </ul>
2004 – 2005	<p><b>Dosen di STIE Dharma Bumi Putera</b> mengajar mata kuliah :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perpajakan I&amp;II,</li> <li>- Lab. Perpajakan</li> <li>- Komputer Akuntansi MYOB</li> </ul>
2005 – now	<p><b>Dosen di STIE Muhammadiyah ,</b> mengajar mata kuliah :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perpajakan I&amp;II,</li> <li>- Lab. Perpajakan,</li> <li>- Analisa Laporan Keuangan.</li> </ul>
<b>SEMINARS ATTENDED</b>	
<b>Sebagai Pembicara :</b>	
Feb 2015	Pembicara dalam Taxation Workshop/Seminar tentang “Pengaruh Perencanaan Perpajakan Yayasan Pendidikan Pada Penghematan Beban Pajak Penghasilan dan PPN” di selenggarakan oleh Yayasan Pendidikan Ikhlatas Amal (YIA) Jl. Raya Bukit Cinere, Gandul, Depok.
Jan 2014	Pembicara dalam Taxation Workshop/Seminar tentang “Aspek Perpajakan UMKM Pasca Pemberlakuan PP No. 46 Tahun 2013” di selenggarakan oleh

	Karang Taruna & Pengurus RW Kelurahan Serdang Kemayoran, Jakarta Pusat
Jan-Des 2012	Pembicara dalam beberapa Taxation Workshops/Seminar tentang Tax Planning, Tax Review Corporate Tax, PPh 21, PPh Pot Put and PPN di Wahana Group
Jan 2011	Pembicara dalam Taxation Workshop/Seminar tentang “Koperasi Dan Aspek Perpajakannya”, di selenggarakan oleh Karang Taruna & Pengurus RW Kelurahan Serdang Kemayoran, Jakarta Pusat.
Dec 2005	Pembicara dalam Taxation Workshop/Seminar Re Implication of Taxation on International Freight Forwarder, di selenggarakan oleh CITASCO Registered Tax Consultant.
<b>Sebagai Peserta :</b>	
Nov 2014	Penyusunan Metode Penelitian dan Penulisan Artikel Jurnal Nasional & Internasional
Okt 2014	Seminar Nasional “Mewujudkan Pemerintahan Yang Bebas Korupsi Melalui Tata Kelola Pemerintahan Yang Bersih, Efektif, Demokratis dan Terpercaya
Nov 2013	Pelatihan Aplikasi Metode Penelitian Kualitatif Pada Ilmu Administrasi
Feb 2013	Pelatihan Analisa Statistik -Untuk Penelitian Ilmu Administrasi
Apr 2012	Seminar “Membedah Isu-Isu Besar Dalam dunia Perpajakan”
Jun 2004	Seminar International Banking Transactions For Syariah Bank
Mar 2001	Seminar Pembahasan Pokok <sup>2</sup> Perpajakan dan Panduan Pengisian SPT Tahunan PPh Badan Th. 2000 Khusus Bidang Forwarders, di selenggarakan oleh GAFEKSI
Mar 2001	Seminar Peraturan pelaksanaan UU Perpajakan Th. 2000, di selenggarakan oleh Ikatan Konsultan Pajak Indonesia (IKPI)
Aug 2000	Seminar Perubahan UU Perpajakan Th. 2000, di selenggarakan oleh Ikatan Konsultan Pajak Indonesia (IKPI)
Dec 2001	Peserta seminar Accounting/Finance Seminars di Singapore, di selenggarakan oleh “K” Line Air Service Ltd.
Dec 1992	Seminar Account./Finance Seminars di SIN& HKG, di selenggarakan oleh EACBEN Containers Ltd.
Aug 1999	Seminar Aspek2 Perpajakan pada bisnis Freight Forwarders, di selenggarakan oleh GAFEKSI
Apr 1999	Seminar on Merger, Acquisition & liquidation, di selenggarakan oleh Panel Kerr Forster
Mar 1999	Seminar Taxation Policies on Bank Loan Haircut and Exchange Rate Difference Due to Rupiah Devaluation
Nov 1997	Seminar Akuntansi Selisih Kurs Akibat Depresiasi Rupiah
Oct 1997	Seminar Tata Cara Pengisian SPT Masa PPN Baru&Prosedur Restitusi PPN
Jan 1995	Seminar New Tax Law Seminar, di selenggarakan oleh Atmajaya University
Dec 1995	Lokakarya SPT 1995, di selenggarakan oleh Capele Deliotte Touche Tohmatsu International.

**CONTRIBUTOR FOR WRITING MANY ARTICLES IN DAILY NEWSPAPER and TAX MAGAZINES, among other things :**

Indonesian Tax Review (ITR), Volume VIII /Edisi ...../2016	Krisis Penerimaan Pajak Di Indonesia Dan Fenomena Penghindaran Pajak
<b>Prosiding Seminar</b> , Vol. ... No....., Okt 2016	Strategi Tax Amnesty Dalam Meningkatkan Investasi Dan Mengatasi Pengangguran

Prosiding Seminar, Vol. ... No...., Feb 2016	Pemanfaatan Instrumen Tariff Pajak Untuk Kompetisi Pajak Di Kawasan Asean Ditengah Terabaikannya Pendalaman Penggalan Penerimaan Pajak Penghasilan Dari Sektor UMKM
Prosiding Seminar, Vol. ... No...., Feb 2016	Pendekatan Netralitas Perpajakan Dalam Mewujudkan Sustained Development Goals (Dengan Spesial Referensi Pada Pertumbuhan Kemitraan Ekonomi Masyarakat Ekonomi Asean 2016)
Indonesian Tax Review (ITR), Volume VIII /Edisi 22/2016	Perencanaan Pajak Akhir Tahun (Year End Tax Planning)
Indonesian Tax Review (ITR), Volume IX /Edisi 04/2016	Sumber Penerimaan Pajak Yang Belum Tergali Dari Penghasilan Yang Belum Dikenakan Pajak
Indonesian Tax Review (ITR), Volume IX /Edisi 04/2016	Pemanfaatan Instrumen Perpajakan Dalam Rangka Menangkal Usaha Tindak Pidana Perpajakan
Indonesian Tax Review (ITR), Volume IX /Edisi 03 /2016	Kebijakan Perpajakan Tentang Debt Equity Ratio Yang Tidak Sinergis Dengan Kebijakan Investasi DiIndonesia
Indonesian Tax Review (ITR), Volume VIII /Edisi 17 /2015	Debt To Equity Ratio Dan Thin Capitalization Yang Terabaikan
Indonesian Tax Review (ITR), Volume VIII /Edisi 19/2015	Modus Operandi Kejahatan Perpajakan- Suatu kajian Dari Perspektif Tax Planning PPN
Indonesian Tax Review (ITR), Volume VIII /Edisi 15 /2015	Mereview Basis Pemajakan Entitas Bisnis Dalam Industri Pelayaran
Indonesian Tax Review, Volume /Edisi 13 /2014	Mencermati Terapan Konsep Deductibility Dalam "Mem-fasilitasi" Reklamasi Pertambangan
Majalah Bijak, Volume IX No. 01, Maret 2014	Tinjauan Analitis Atas Kebijakan Pemajakan Freight Pada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (Kargo)
Indonesian Tax Review, Volume VI/Edisi 24/2013	Implikasi PP 46/2013 terhadap Norma Penghitungan Penghasilan Neto yang berdampak pada ketidakadilan pajak
Indonesian Tax Review, Volume V/Edisi 06/2012	Fenomena Insentif Fiskal-Fasilitas Perpajakan untuk Penanam Modal di Bidang Usaha Tertentu
Indonesian Tax Review, Vol. 5/Edisi 21/2012	Aspek Perpajakan Hotel dan Tax Planningnya
Indonesian Tax Review 15 Feb 2012	Fenomena Keadilan dalam Pengenaan Sanksi Perpajakan
Indonesian Tax Review 4 November 2011	Fenomena Pemajakan Usaha Jasa Konstruksi
Indonesian Tax Review 4 Oktober 2011	Pemajakan Industry Golf mau dibawa kemana ?
ITR Vol II/ Edisi 21/2010	Hasil Pertanian dan Aspek PPN-nya, Pro Kontra Pengenaan PPN.
ITR Vol II/ Edisi 24/2010	Implikasi Fasilitas PPh Pada Yayasan Pendidikan dan Tax Planning
ITR Vol III/Edisi 02/2010	Eskalasi Tax Ratio Dan Pertumbuhan Ekonomi
ITR Vol IIIEdisi 05/2010	Perlakuan Pajak Atas Kapitalisasi Pre-Operating Cost dan Tax Planningnya
ITR Vol III Edisi 09/2010	Sumber Daya Energi Batubara dan Masalah Perpajakannya
ITR Vol III Edisi 2010	Implikasi Perpajakan Atas Penerapan Matching Concept Dalam Pengalokasian Joint Cost Atas Joint Income Serta Tax Planningnya

ITR Vol III Edisi 2010	Strategi Win-Win Solution Dalam Perencanaan PPh Karyawan
ITR Vol III Edisi 2010	Perlakuan Pajak Yang Tidak konsisten Dalam Biaya Promosi dan Tax Planningnya
ITR Vol III Edisi 17 /2010	Jasa Pelatihan Ataupun Event Organizer, Dalam Aspek Perpajakan dan Tax Planningnya
BIJAK, Vol 08 No.15 Sept-Des 2009	Perlakuan PPN Atas Nilai Tambah Freight Pada Perusahaan International Freight Forwarding Ditinjau Dari Kepastian Hukum, Keadilan dan Netralitas Pajak
ITR Vol II/ Edisi 13/2009	Aspek Pajak Joint Operation Dan Kepastian Hukumnya
ITR Vol II/ Edisi 14/2009	Pro-Kontra Penerapan Tax Holiday
ITR Vol II/ Edisi 19/2009	Kajian Perpajakan dalam Penyerahan Barang di Luar Daerah Pabean
The Point Newspaper, 11 December 2006	Consumption-based tax versus VAT
The Point Newspaper, 04 January 2007	Tax Incentives should boost economy
The Point Newspaper, 16 January 2007	Strategy needed to eradicate poverty

## **PENELITIAN ILMIAH YANG DILAKUKAN**

### **Pada Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAM I :**

1. Laporan Penelitian Bulan Mei 2015 :  
Judul : “Analisis Deskriptif Keragaman Pendapat Guru Terhadap Pemenuhan Kewajiban Perpajakan Pajak Penghasilan Wajib Pajak Orang Pribadi (Studi Kasus Di Provinsi Banten)” .
2. Laporan Penelitian Bulan Februari 2015 (Sudah terkirim dalam SIMLITABMAS Tahun 2015 dengan pembiayaan dari Yayasan/ Management STIAM I Research Funding Tahun 2014/5).  
Judul : “Mereview Basis Pemajakan Perusahaan Pelayaran Nasional Berdasarkan “Deemed Profit” Atas Penghasilan Dari Usaha Angkutan Laut”.
3. Laporan Penelitian Bulan November 2016 :  
Realisasi Research Proposal bl. April 2015 (Sudah terkirim untuk pengajuan “Hibah” Research Funding RISTEKDIKTI Tahun 2015, dan telah disetujui oleh RISTEKDIKTI sesuai surat No. 0299/E3/2016 tgl.27 Jan 2016).  
Judul : “Evaluasi Pemajakan Atas Nilai Tambah Dalam Biaya Freight Kargo Laut Dan Udara Pada Perusahaan Freight Forwarding di Indonesia”.
4. Research Proposal bl. Mei 2016 (Tidak terkirim karena offline di hari deadline untuk pengajuan “Hibah” Research Funding RISTEKDIKTI Tahun 2016, dengan judul “Analisis Kebijakan Perpajakan Tentang Instrumen Debt Equity Ratio Untuk Menangkal Thin Capitalization, Yang Tidak Sinergis Dengan Kebijakan Investasi di Indonesia”. Akan dimasukkan sebagai research proposal berikutnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alsah, Syarifuddin. 2002. *Pemotongan Pemungutan Pajak Penghasilan (Withholding Tax)*. Jakarta : Penerbit Kharisma.
- Amir M.S. 1997. *Peti Kemas, Masalah dan Aplikasinya*. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo.
- Anwar Pohan, Chairil. 2012. *Optimizing Corporate Tax Management-Kajian Perpajakan dan Tax Planning-nya Terkini*. Jakarta : Bumi Aksara.
- \_\_\_\_\_. 2014. *Manajemen Perpajakan- Strategi Perencanaan Pajak dan Bisnis. Edisi Redua/Revisi*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- \_\_\_\_\_. 2014. *Pembahasan Komprehensif Pengantar Perpajakan, Teori dan Konsep Hukum Pajak*. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- \_\_\_\_\_. 2014. *Pembahasan Komprehensif Perpajakan Indonesia, Teori dan Kasus*. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Asri Harahap, Abdul. 2004. *Paradigma Baru Perpajakan Indonesia*. Jakarta : Integrita Dinamika Press.
- Barata Atep Adya dan H.M. Jajat Djuhadiat. 2004. *Pemotongan-Pemungutan Pajak Penghasilan Dan Kredit Pajak Luar Negeri*. Jakarta : PT. Elex Media Komputindo.
- Brotodihardjo Santoso.R. 1995. *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, edisi ke-3: Eresco Bandung.
- Burton, Richard. 2014. *Kajian Perpajakan Dalam Konteks Kesejahteraan dan Keadilan*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Edward F Steven. 1975. *Shipping Practice*, 9<sup>th</sup> edition : Pitman Publishing.
- D. Larry CPA, Jack P.Friedman, Susan B. Anders.1994. *Dictionary of Tax Terms*: Barron's.
- Gunadi, 2013 .*Panduan Komprehensif Pajak Penghasilan*. edisi 2013. Jakarta : Penerbit Bee Media Indonesia.
- Faisal, Gatot S.M. 2009. *How To Be A Smarter Tax Payer*. Jakarta: Grasindo.
- Haula Rosdiana dan Edi Slamet Irianto.2012. *Pengantar Ilmu Pajak, Kebijakan dan Implementasinya di Indonesia*. Jakarta : Rajawali Press.
- Hamonangan Simanjuntak, Timbul dan Imam Mukhlis. 2012. *Dimensi Ekonomi Perpajakan Dalam Pembangunan Ekonomi*. Depok : Raih Asa Sukses (Penebar Swadaya Group).
- Ikatan Akuntan Indonesia. 2009. *Standard Akuntansi Keuangan Per 1 Juli 2009*. Jakarta: SalembaEmpat.
- Istopo. 1992. *Unimoda dan Multimodal Transport, Angkutan Barang Terpadu Darat, Laut dan Udara*. Jakarta :Yayasan INFFA (Indonesia Freight Forwarder's Foundation).
- Kosasih, Engkos dan Hananto Soewedo. 2012. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: PT. Radjagrafindo Persada.
- Mansury, R.1992. *Indonesian Income Tax : A Case Study in Tax Reform of a Developing Country*.Singapore :Asian Pasific Tax and Investment Research Centre.
- \_\_\_\_\_.1996.*Pajak Penghasilan Lanjutan*. Jakarta: Ind Hill Co.
- \_\_\_\_\_. 1994 & 1996.*Panduan Konsep Utama Pajak Penghasilan Indonesia Jilid 1-III*. Jakarta :PT. Bina Rena Pariwisata.
- \_\_\_\_\_. 2000.*Pembahasan Mendalam Pajak Atas Penghasilan*. Jakarta :Yayasan Pengembangan dan penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4)
- Martono, H.K. dan Eka Budi Tjahyono.2011. *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Muchtar. 2013. *Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta:Penerbit Referensi.
- Musgrave, Richard A dan Peggy B. Musgrave. 1989. *Public Finance in Theory and Practice*.

1989. New York : Mcgraw Hill Inc. Edisi kelima. (diterjemahkan oleh Ellen Gunawan dan Rudi Sitompul). Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Nazir. Moh. 1988. *Metode Penelitian*. Jakarta:Ghalia Indonesia.
- Neuman, W. Lawrence. 2006. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Research*. USA: University of Wisconsin. Hal 188-198.
- Nurmantu, Safri. 2005. *Pengantar Perpajakan*, edisi 3 .Jakarta : Granit.
- Purwosutjipto H.M.N. 1989. *Pengertian Hukum Dagang Indonesia*. Cetakan ketiga. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Rosdiana Haula dan Edi Slamet Irianto. 2012. *Pengantar Pajak*. Jakarta : Rajawali Press.
- Smith, Adam. 1981. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Indianapolis : Liberty Classics.
- Sugiyono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Penerbit Afabeta.
- Suparmoko. 2014. *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktik*, edisi 6. Yogyakarta :BPFE
- Suyono, R.P. 2005. *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Edisi keempat. Jakarta: Penerbit PPM
- Tansuria, Billy Ivan. 2011. *Pajak Penghasilan Final*. Yogyakarta : Graha Ilmu.

### **Sumber Lain :**

- Kementerian Keuangan RI. 2011. Tim Studi Volatilitas Pasar Modal Indonesia Dan Perekonomian Dunia. Badan Pengawas Pasar Modal Dan Lembaga Keuangan. "Laporan Studi Volatilitas Pasar Modal Indonesia tahun 2011".
- Republik Indonesia. "Undang-undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 16 Tahun 2009".
- Republik Indonesia. "Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang- Undang Nomor 36 Tahun 2008".
- Republik Indonesia. "Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang- Undang Nomor 42 Tahun 2009".

### **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

- Lampiran 2. Susunan organisasi tim peneliti dan pembagian tugas (lampiran 4)
- Lampiran 3. Biodata ketua dan anggota (lampiran 5)
- Lampiran 4. Surat Pernyataan ketua peneliti (lampiran 6)