



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA EKSTENSI

SKRIPSI

Analisis Aspek Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Atas
Transaksi Pengadaan Kapal Laut (Vessel) Dalam
Industri Pelayaran

Oleh :

AGUNG FIRMANSYAH
0904232084

Diajukan sebagai salah satu syarat dalam
memperoleh gelar
Sarjana Sosial dalam bidang Ilmu Administrasi
Depok
2008



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI FISKAL
PROGRAM SARJANA EKSTENSI

ABSTRACT

Agung Firmansyah, 0904232084, Analysis of the aspect of Value Added Taxation of the Charter and Purchase transaction of the Ship Was On The Voyage Industry
V + 60 Pages + 2 schema + 5 tables + 13 enclosures + 4 Other Sources + 30 books
(1959-2007)

The Voyage Transportation must be have a ship, it's mean divided of Purchased and Chartered. My description of purchasing is purchased from supplier company to build up new a ship, and charter is service provided by entrepreneur for party which is required ship with charter system. Aspect VAT to Purchasing is a new ship must pay when surrender supplier a ship company with owner. VAT to charter is a ship still must pay attention to transaction with the side of lessee charterer, that is with the side of owner of goods directly, intermediary which is not liner of national commercial, intermediary, which is liner of national commercial, or with overseas Tax payer, because to transaction each party there is treatment different of imposition of it.

For that is this research to sees regulation of taxation to transaction buying and ship charter and knows why there are treatment difference of VAT between company in the voyage industry. Research approach of performed within this research applies qualitative approach. As for reason of researcher applies qualitative approach is mean to comprehends the social phenomenon to comprehend social phenomenon about transaction of buying and charter a ship in the voyage Industry . In qualitative approach of theory doesn't become central counselor for researcher in designing research and interprets research data. But theory only be applied as assisting comparator or instrument clarifies data characteristic.

From result of analysis problem about treatment between different a company trading national with company non trading national in exemption VAT, hence can be taken conclusion as follows in transaction of buying and rental services ship at sea transport industry in country has not equal. Is mean because of no definition company trading national that is clear based on regulation. So, the implication exemption to company non trading national can't get facility from Directorate of General tax. Finally, VAT not equal for a shipping company in Indonesia.



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI FISKAL
PROGRAM SARJANA EKSTENSI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : AGUNG FIRMANSYAH
NPM : 0904232084
PROGRAM STUDI : ILMU ADMINISTRASI FISKAL
JUDUL : ANALISIS ASPEK PAJAK PERTAMBAHAN NILAI (PPN) ATAS
TRANSAKSI PENGADAAN KAPAL LAUT (VESSEL) DALAM INDUSTRI PELAYARAN
telah dipertahankan di hadapan sidang penguji Skripsi Program Sarjana Ekstensi
Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Indonesia, pada hari Senin, 30 Juni 2008.

Penguji Skripsi

Ketua Sidang

Dra. Ning Rahayu, MSi

Pembimbing,

Adang Hendrawan, MSi

Penguji Ahli,

Drs. Iman Santoso, MSi

Sekretaris Sidang

Milla S. Setyowati, S.Sos, M.Ak.



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI FISKAL
PROGRAM SARJANA EKSTENSI

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : AGUNG FIRMANSYAH
NPM : 0904232084
PROGRAM STUDI : ILMU ADMINISTRASI FISKAL
JUDUL : ANALISIS ASPEK PAJAK PERTAMBAHAN NILAI (PPN)
ATAS TRANSAKSI PENGADAAN KAPAL LAUT (VESSEL)
DALAM INDUSTRI PELAYARAN

Telah diperiksa oleh Ketua Program Sarjana dan Pembimbing serta dinyatakan layak untuk diajukan ke sidang Skripsi Program Sarjana Ekstensi Departemen Ilmu Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

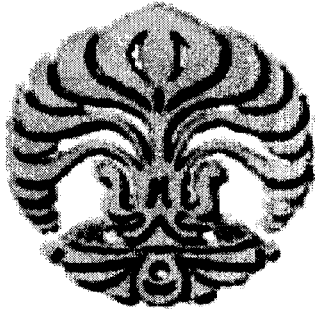
Ketua Program Sarjana

Drs Asrori, MA, FLMI

Disetujui oleh

Pembimbing

Drs Adang Hendrawan, MSi



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM SARJANA EKSTENSI ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI FISKAL

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : AGUNG FIRMANSYAH

NPM : 0904232084

PROGRAM STUDI : ILMU ADMINISTRASI FISKAL

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul " ANALISIS ASPEK PAJAK
PERTAMBAHAN NILAI (PPN) ATAS TRANSAKSI PENGADAAN KAPAL LAUT
(VESSEL) DALAM INDUSTRI PELAYARAN"

Benar-benar merupakan hasil karya pribadi dan seluruh sumber yang dikutip
maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar .

14 Juni 2008

Agung Firmansyah

0904232084

KATA PENGANTAR

Innalhamdalillah, puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, atas semua taufik, hidayah, dan semua nikmat yang telah diberikan-Nya hingga saat ini. Nikmat yang tidak seorangpun dapat menghitungnya. Dengan nikmat itu, akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini ini dengan baik.

Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan kelulusan program pendidikan Strata I Jurusan Administrasi Fiskal ini ditulis dengan judul “Analisis Aspek Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Atas Transaksi Pengadaan Kapal Laut (Vessel) Dalam Industri Pelayaran”. Dalam penulisan ini, penulis banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung.

Ucapan terima kasih yang tidak terhingga, penulis ucapkan kepada :

1. Drs. Asrori, MA, FLMI, selaku Ketua Program Sarjana Ekstensi Departemen Ilmu Administrasi.
2. Drs. Azis Muslim, Msi selaku Sekretaris Program Sarjana Ekstensi Departemen Ilmu Administrasi.
3. Ning Rahayu Selaku Dosen Ketua Program Studi Administrasi Fiskal
4. Adang Hendrawan, Msi Selaku Dosen Pembimbing.
5. Ayahanda dan Ibunda atas cinta, doa, dan pengorbanannya yang telah diberikan kepada ananda.
6. Dosen dan karyawan Administrasi Fiskal sudah mengajar dan membantu saya selama kuliah di Fisip.
7. Erwien selaku Kepala Keuangan PKK PT Pertamina (Persero) yang telah membantu penulis untuk melakukan riset di PT Pertamina (Persero).

8. Yohanes selaku Kepala Keuangan PT Putera Master Penyebrangan cabang Merak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Teman-teman Administrasi Fiskal Angkatan 2004.
10. Teman-teman Asten Club yang telah memotivasi dalam menyelesaikan skripsi ini dan mau menjadi sahabat sejati .
11. Kepada pihak-pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang telah membantu selama kuliah dan dalam menyusun skripsi ini.

Depok, 2008

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

I

HALAMAN PERSETUJUAN

II

HALAMAN PENGESAHAN

III

HALAMAN PERSEMBAHAN

IV

HALAMAN MOTO

VI

KATA PENGANTAR

IX

DAFTAR ISI

XI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

BABPENDAHULUAN

DAFTAR ISI

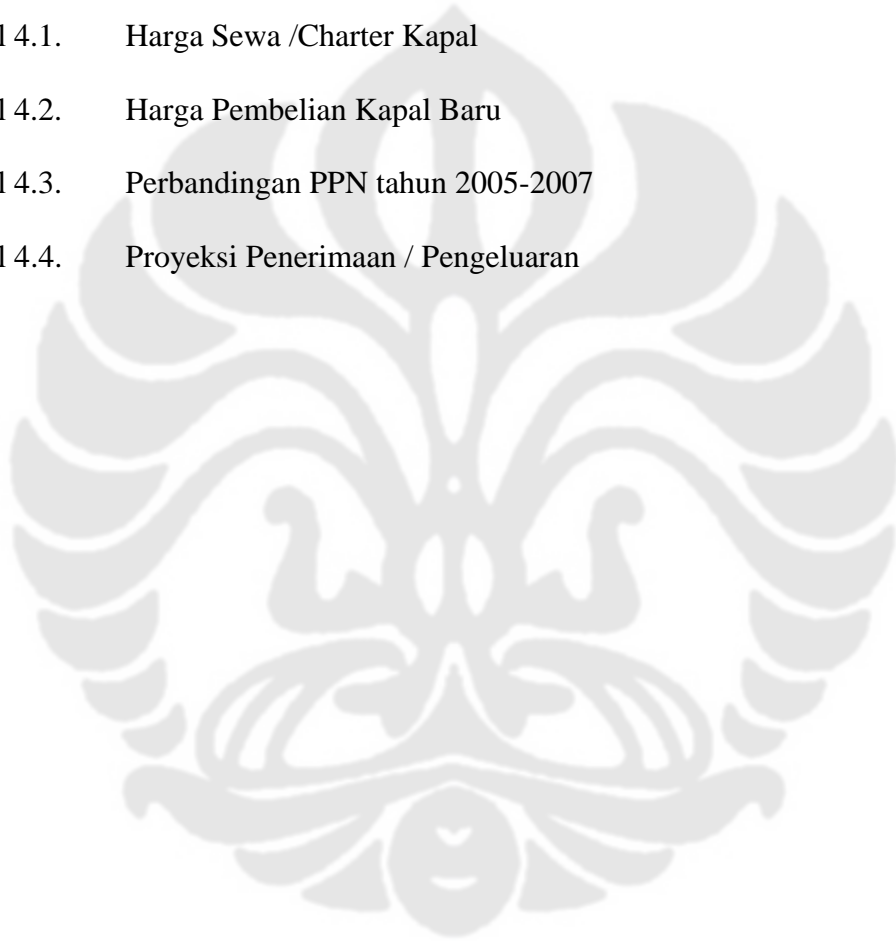
HALAMAN JUDUL	I
ABSTRAK	II
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	IV
LEMBAR PERSETUJUAN	V
LEMBAR PENGESAHAN	VI
HALAMAN PERSEMBAHAN	VII
KATA PENGANTAR	VIII
DAFTAR ISI	X
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. <i>Latar Belakang</i>	1
B. <i>Pokok Permasalahan</i>	4
C. <i>Tujuan Penelitian</i>	4
D. <i>Siginifikasi Penelitian</i>	5
E. <i>Sistematika Penulisan</i>	5
BAB II KERANGKA PEMIKIRAN DAN METODE PENELITIAN	8
A. Tinjauan Pusaka	8
B. Kerangka Pemikiran	9
B.1 Asas Equality PPN	9
B.2 Konsep PPN	15
B.2.1 Pendekatan Langsung	15
B.2.2 Pendekatan Tidak Langsung	15

A. Pajak Pertambahan Nilai Merupakan Pajak Tidak Langsung.....	16
B. Pajak Objektif.....	17
C. Multi Stage Tax.....	18
D. PPN terhutang untuk dibayar ke kas negara dihitung menggunakan indirect Subtraction Method/Credit Method/Invoice Method	18
E. Pajak Pertambahan Nilai adalah Pajak atas Konsumsi Umum Dalam Negeri	19
F. Pajak Pertambahan Nilai bersifat Netral.....	19
G. Tidak menimbulkan Dampak Pengenaan Pajak Berganda	20
B.3. Pengertian Value Added	21
B.4 Fasilitas Pajak Pertambahan Nilai	25
C. Metode Penelitian	28
1. Jenis Penelitian.....	28
2. Pendekatan Penelitian.....	28
3. Teknik Pengumpulan Data.....	29
4. Hipotesis Kerja.....	30
5. Nara Sumber/Informan	31
6. Proses Penelitian.....	32
7. Penentuan site penelitian	33
8. Keterbatasan penelitian	33
BAB III PERLAKUAN PERPAJAKAN ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (VESSEL).....	35
A. Gambaran umum objek penelitian.....	35

B. Perkembangan Perusahaan Pelayaran	36
C. Jasa persewaan kapal.....	37
D. Perlakuan PPN atas Transaksi Pelayaran Dalam Negeri yang Terkait dengan Pengoperasian Kapal	38
1. Jasa pengangkutan barang (Cargo)	39
2. Jasa Persewaan (charter) kapal	39
BAB IV ANALISIS PERLAKUAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI (PPN) ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (VESSEL).....	
A. Perlakuan Pengenaan PPN Dalam Pengadaan Kapal Laut	43
B. Implikasi Kebijakan Fasilitas PPN bagi Perusahaan Pelayaran Non Niaga	59
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	67
B. Saran	68
DAFTAR PUSTAKA	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

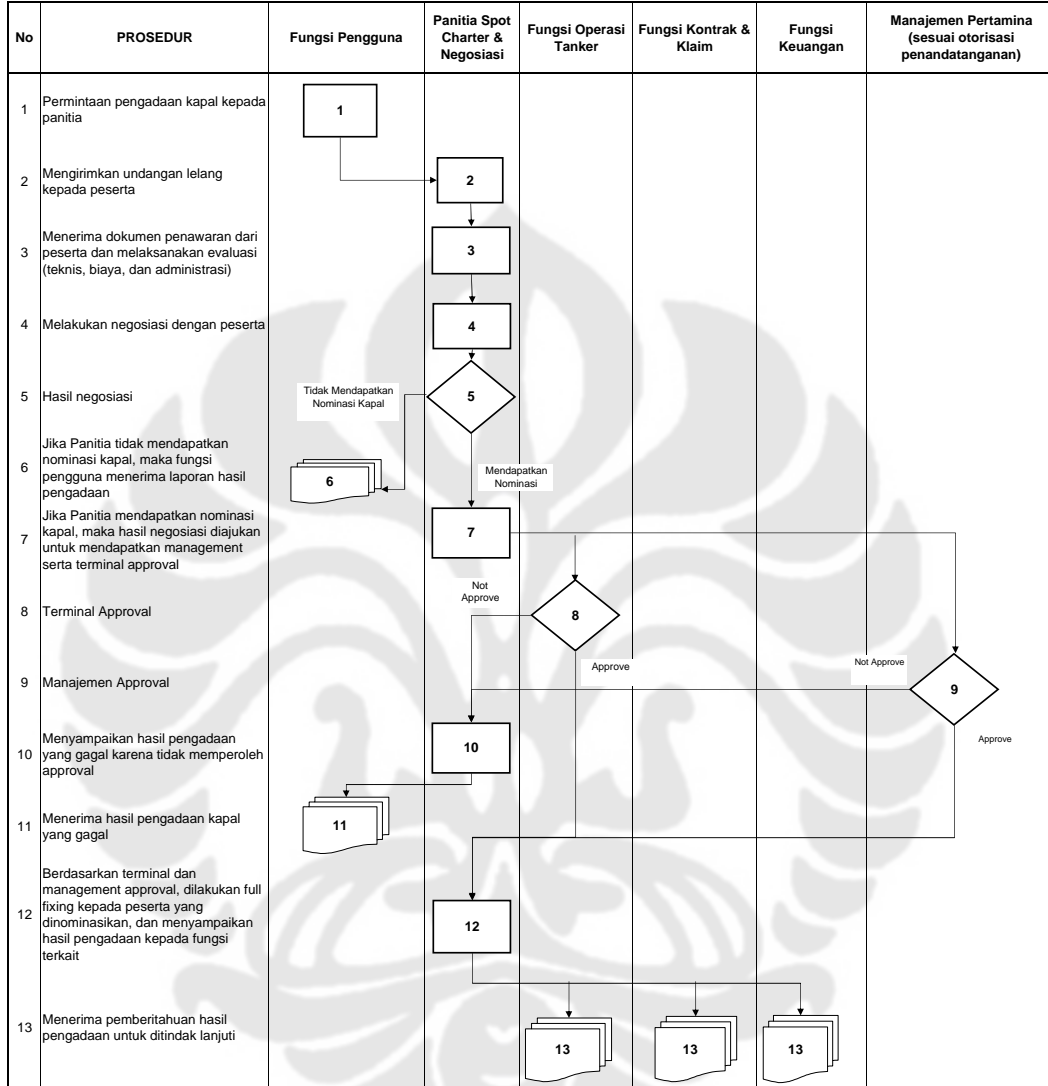
DAFTAR TABEL

- Tabel 3.1. Perkembangan Perusahaan Pelayaran Nasional
- Tabel 3.2. Jumlah dan Potensi (DWT) Armada Nasional
- Tabel 4.1. Harga Sewa /Charter Kapal
- Tabel 4.2. Harga Pembelian Kapal Baru
- Tabel 4.3. Perbandingan PPN tahun 2005-2007
- Tabel 4.4. Proyeksi Penerimaan / Pengeluaran



Tabel. 4.2

DIAGRAM ALIR : PENGADAAN SPOT CHARTER



Note :

Dalam memberikan counter offer, Panitia dapat menggunakan indikasi-indikasi sebagai referensi dari penawaran dalam negosiasi yang akan dilakukan oleh panitia meliputi hal-hal sebagai berikut :

- a. Average TC existing Pertamina
- b. Average TC current Market
- c. Average WS Market published
- d. Average Earning/day market published

Penawaran dilakukan dimulai dengan harga terendah diantara perhitungan indikasi diatas.

Indikasi-indikasi diatas hanya merupakan alternatif yang dapat diambil dan tidak menutup kemungkinan Panitia menggunakan formula lain yg lebih menguntungkan perusahaan.

Bab I

Pendahuluan

a. Latar belakang

Globalisasi mencerminkan hubungan tanpa batas antara negara satu dengan negara lain yang saling ketergantungan sehingga melahirkan adanya perekonomian internasional. Sifat dasar saling bergantung inilah yang menciptakan perdagangan antar negara-negara di dunia. Pengaruh perdagangan internasional sangatlah besar karena tidak hanya mempengaruhi kebijakan satu negara tapi juga mempengaruhi kebijakan negara lain seperti harga, pendapatan nasional, dan tingkat kesempatan kerja negara-negara yang terlibat dalam perdagangan internasional. Begitu besar dampaknya hingga setiap negara berusaha mengambil peluang untuk bersaing dalam kancah perdagangan internasional. Indonesia pun terus berupaya optimal untuk terjun dan bersaing dalam perdagangan internasional.

Perdagangan internasional tak lepas dari alat transportasi yang menunjang kelancaran dalam pengangkutan barang maupun jasa. Peranan angkutan laut sudah sejak lama memegang peranan yang sangat penting dan strategis. Angkutan laut di samping sebagai penunjang dan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah juga berperan dalam mempelancar perdagangan internasional. Lebih dari itu, angkutan laut juga berperan sebagai alat pemersatu kehidupan berbangsa dan bernegara serta memberikan makna bagi bangsa Indonesia sebagai negara bahari.

Industri pelayaran sebagai salah satu alat transportasi telah menjadi tulang punggung perekonomian di Indonesia karena perannya sangat penting dan strategis. Pelayaran memiliki suatu peranan yang penting dalam kelancaran kegiatan perekonomian di Indonesia, karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki luas wilayah laut dua kali luas daratan.¹ Pelayaran secara definisi berarti segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.² Pelayaran sebagai salah satu modal transportasi diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional.

Pertumbuhan Industri pelayaran di Indonesia beberapa tahun belakangan ini mengalami hambatan hal ini terlihat dari sekitar 65% kapal asing yang mendominasi pengangkutan antar pulau dan 95% kapal asing yang menguasai kegiatan ekspor-impor atau jalur internasional. Implikasinya banyak muatan perdagangan luar negeri yang diangkut oleh pelayaran asing secara langsung menyebabkan terjadinya defisit dibidang jasa angkutan ekspor non migas yang cukup besar, setiap tahunnya pemerintah harus kehilangan devisa sekitar 11

¹ Suyono, *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui laut*, PPM, Jakarta, 2001, hal.1

² Republik Indonesia, *Undang-undang No.21 tahun 1992 tgl 17 desember 2003 tentang pelayaran*, pasal 1 angka 1.

milyar dollar AS dari sektor angkutan laut saja.³ Keadaan ini lambat berubah pascaterbitnya Inpres No. 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, pengadaan kapal oleh perusahaan pelayaran nasional masih belum mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Berdasarkan data departemen perhubungan (Dephub), armada pelayaran per 31 Maret 2007 naik 18,14% menjadi 7.137 unit kapal, dibandingkan Maret 2005 yang hanya 6.041 unit.⁴ Peningkatan ini masih relatif kecil jika dibandingkan dengan total keseluruhan jumlah kapal yang berlayar di Indonesia. Dominasi asing terhadap pelayaran nasional terjadi sejak adanya kebijakan pemerintah pada 1984 yang melarang kapal di atas usia 25 tahun berlayar membuat perusahaan pelayaran lemah karena memang kapal yang mereka miliki berkondisi tua dan tidak bisa bersaing.

Lambatnya kondisi perkembangan perusahaan pelayaran melatar belakangi lahirnya pemberlakuan asas *cabotage* atau satu tujuan pelabuhan bagi kapal asing. Kebijakan *cabotase* oleh pemerintah mulai diimplementasikan akhir Maret 2005 merupakan kebijakan dalam membatasi ruang gerak perusahaan pelayaran asing. Kebijakan ini dalam rangka mendukung perusahaan pelayaran nasional agar dapat menguasai pasar domestik. Penerapan asas *cabotage* sebagai upaya untuk membentengi diri sekaligus menjamin kelangsungan bisnis masing-masing pelayaran di setiap negara. Asas *cabotase* berkaitan erat dengan konsep

³ "Statistik Perhubungan Transportasi tahun 2004," www.dephub.go.id, Dirjen Perhubungan Laut, 18 maret 2006

⁴ "Perkembangan pelayaran Nasional," <http://www.detik.com/pelayaranindonesia>, 5 Maret 2008

pelabuhan *hub* (pengumpul) and *spoke* (pengumpan). Pelabuhan pengumpul, yang berfungsi sebagai pelabuhan internasional, cukup misalnya dibatasi di Tanjung Priok, Belawan, Makassar, Bitung, Tanjung Perak, Tanjung Emas. Sisa pelabuhan cukup menjadi pelabuhan domestik sebagai pengumpan. Penerapan konsep *hub & spoke* berpotensi penghematan devisa dari praktik *double handling* di Singapura dan Malaysia, yang mencapai US\$500 juta per tahun. Pengembangan investasi infrastruktur pelabuhan akan lebih terfokus dan tidak asal ada proyek yang dikerjakan, seperti citra yang selama ini terbentuk. Diharapkan dengan stimulan ini ekspansi armada dikalangan pelayaran nasional terhadap potensi muatan domestik dan internasional merupakan prospek bisnis yang menjanjikan bagi perkembangan industri pelayaran.

Kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah memerlukan dukungan dari sektor keuangan sehingga perusahaan dapat membiayai operasional terutama dalam rangka pemenuhan kuota kapal laut agar azas *cabotase* dapat berjalan dengan baik. Mahalnya pembiayaan kapal laut membuat perusahaan masih memerlukan insentif dari pemerintah yakni bantuan pinjaman dari perbankan dan juga fasilitas perpajakan. Salah satu insentif yang diberikan pemerintah mengenai perpajakan terhadap perusahaan pelayaran adalah kebijakan pemerintah yang dituangkan dalam KMK No.370/KMK.03/2003 Tentang Pelaksanaan Pajak Pertambahan Nilai Yang Dibebaskan atas Impor dan/atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau penyerahan Jasa kena Pajak Tertentu. Kebijakan ini mengatur fasilitas yang diberikan oleh pemerintah mengenai pengadaan kapal laut bagi perusahaan pelayaran nasional. Kebijakan yang penetapannya diberikan

berupa fasilitas pembebasan PPN ternyata dalam praktek lapangan tak sepenuhnya dapat digunakan oleh perusahaan pelayaran. Hal ini disebabkan adanya syarat yang harus terpenuhi agar memperoleh fasilitas tersebut. Kondisi inilah yang menyebabkan pemberdayaan industri pelayaran nasional menjadi lambat. Hambatan pemenuhan persyaratan menjadi perusahaan pelayaran niaga nasional menjadi salah satu kendala perusahaan pelayaran dalam menikmati fasilitas pembebasan PPN. Sehingga perusahaan menjadi terbagi 2 kelompok yakni kelompok perusahaan pelayaran niaga nasional dan non niaga nasional. Pembagian kelompok ini membuat jurang pemisah antara perusahaan pelayaran dalam perlakuan perpajakannya. Hal ini pun memberikan dampak yang cukup signifikan bagi stabilitas keuangan perusahaan pelayaran dalam rangka menjalankan operasionalnya.

B. Pokok Permasalahan

Pokok permasalahan dalam skripsi ini adalah “ Bagaimana aspek Pajak Pertambahan Nilai atas transaksi pengadaan kapal dalam Industri Pelayaran? “.

Pokok permasalahan ini dapat diperinci menjadi pertanyaan sebagai berikut :

- 1 Mengapa terdapat perbedaan perlakuan pengenaan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dan non niaga nasional dalam pengadaan kapal laut?
- 2 Apakah implikasi terhadap operasional keuangan perusahaan akibat perbedaan perlakuan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka tujuan yang hendak dicapai adalah sebagai berikut :

1. Menjelaskan alasan perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut antara perusahaan niaga nasional dan non niaga nasional.
2. Menganalisis implikasi perbedaan perlakuan pengenaan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut bagi perusahaan dalam industri pelayaran Indonesia.

D. Signifikasi Penelitian

Manfaat dari penulisan dari skripsi ini adalah :

- a. Signifikasi Akademis,

Manfaat Akademis yang ingin dicapai dari penulisan skripsi ini yaitu untuk meningkatkan pengetahuan teoritis dan wawasan bagi kalangan akademisi yang mendalami bidang Pajak Pertambahan Nilai khususnya kebijakan fasilitas pembebasan PPN dalam hal transaksi pengadaan kapal laut (*vessel*).

- b. Signifikasi Praktis,

Manfaat praktis yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini yaitu dapat memberi masukan dan bahan pertimbangan bagi Pemerintah/Direktorat Jenderal Pajak dalam hal membuat kebijakan dan peraturan perpajakan terutama pemberian fasilitas pembebasan PPN bagi perusahaan pelayaran di Indonesia.

E. Sistematika Penulisan

Pembahasan mengenai analisis perbedaan perlakuan Pajak Pertambahan Nilai atas pengadaan kapal laut (*vessel*) yang merupakan penelitian yang mengambil data pada tahun 2005 dan 2007 terdiri dari 5 bab, yang masing-masing bab saling menunjang satu sama lain sehingga diharapkan skripsi ini dapat membahas secara keseluruhan permasalahan yang ada.

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab I, dikemukakan tentang latar belakang dan pokok permasalahan mengapa judul skripsi ini dijadikan suatu penelitian, tujuan dan signifikansi penelitian, serta sistematika penyusunan skripsi yang memberikan gambaran mengenai garis besar materi yang dibahas secara menyeluruh.

BAB II KERANGKA PEMIKIRAN DAN METODE PENELITIAN

Merupakan penguraian mengenai dasar-dasar pemikiran yang menjadi landasan dalam melakukan penelitian. Selain itu, bab ini mengenai metode penelitian yang akan membahas materi penelitian yakni perlakuan Pajak Pertambahan Nilai dalam pengadaan kapal laut. Skripsi ini juga mengambil intisari dari literatur dan bacaan-bacaan lainnya, serta pendapat dari beberapa ahli perpajakan.

BAB III GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN & PERLAKUAN PERTAMBAHAN NILAI ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (VESSEL)

Pada bab III akan dideskripsikan tentang gambaran umum dan kegiatan objek penelitian. Kebijakan PPN dalam transaksi pengadaan kapal dalam industri

pelayaran nasional. Pembahasan akan ditekankan pada PPN dalam pengadaan kapal laut baik melalui pembelian kapal laut baru, pembelian kapal laut bekas, kapal laut sewa (*charter*).

BAB IV ANALISIS PERLAKUAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (*VESSEL*)

Merupakan pembahasan secara rinci mengenai perlakuan pengadaan kapal laut terhadap Pajak Pertambahan Nilai antara pengadaan kapal melalui pembelian kapal baru, kapal bekas(*second vessel*), dan sewa kapal (*charter*). Selain itu juga membahas secara terperinci perlakuan Pajak Pertambahan Nilai bagi perusahaan pelayaran niaga dan perusahaan pelayaran non niaga sehingga dapat ditarik perbedaan perlakuan perpajakan antara keduanya .

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Adalah bab terakhir yang memuat tentang simpulan dan saran penulis berdasarkan hasil pembahasan yang diperoleh pada penelitian tersebut.

BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN DAN METODE PENELITIAN

A. Tinjauan Pustaka

Pembahasan penelitian ini melihat pada beberapa penelitian terdahulu dengan konsep dan pemikiran yang berbeda. Peneliti mengambil referensi beberapa penelitian yang tema penelitian yakni membahas mengenai kapal laut. Persamaan tema inilah yang menjadi landasan peneliti dalam membahas objek penelitian. Penelitian itu dilakukan oleh Masagus Budhy Firmansyah (Fiskal UI, 1994) dengan judul “Pelaksanaan Kewajiban PPN pada Persewaan kapal (studi kasus PT B Jakarta) dan Tri Sari Malinda Siregar (Fiskal UI, 2007) dalam skripsinya yang berjudul “Analisa Aspek Perpajakan atas Transaksi Jasa Persewaan Kapal pada Industri Pelayaran Dalam Negeri Ditinjau dari Azas Kepastian Hukum. Pembahasan kedua skripsi terdahulu yakni seputar permasalahan sewa kapal namun dalam fokus objek penelitian yang berbeda.. Berikut ini matriks penelitiannya, yaitu :

No	Nama	Judul	Pendekatan Penelitian	Hasil
	Masagus Budhy Firmansyah (098611068A)	Pelaksanaan Kewajiban PPN pada persewaan kapal (Studi kasus PT B Jakarta tahun 1994	Kualitatif	Jenis sewa kapal berdasarkan atas Time Charter(charter atas waktu) dgn sewa kapal berdasarkan atas bareboat Charter (charter atas kapal dalam keadaan). Kep.Dirjen No. Kep.05/PJ./1994, tanggal 26 Januari 1994yang memasukan Time charter sebagai jasa yang dikenakan pajak PPN tidak sesuai dgn Tap MPRS no. XX/1966 tentang Tata Urutan Peraturan Perundangan RI. Sebab bertentangan UU Hukum Dagang serta KUHP perdata.

2.	Tri Sari Malinda Siregar (090523330y)	Analisis aspek Perpajakan atas transaksi jasa persewaan kapal pada industri pelayaran dalam negeri ditinjau dari asas kepastian hukum	Kualitatif dengan analisis data induktif	Transaksi jasa persewaan kapal (charter) pd industri pelayaran dalam negeri belum terdapat kepastian hukum. Hal ini dikarenakan ketiadaan definisi dalam peraturan perundang-undangan perpajakan.
----	---	---	---	---

Perbedaan mendasar antara penelitian diatas dengan penelitian yang penulis lakukan terletak pada pokok permasalahan yang penulis angkat meliputi penyebab perbedaan perlakuan pengenaan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dan non niaga nasional dan implikasi kebijakan fasilitas pembebasan PPN terhadap operasional keuangan.

B. Kerangka Pemikiran

B.1 Asas *Equality* PPN

Prinsip *equity* (keadilan) mengatakan pajak wajib adil dan merata. Pajak dikenakan kepada orang-orang pribadi sebanding dengan kemampuannya untuk membayar pajak tersebut dan juga sesuai dengan manfaat yang diterima dari negara. Namun, meskipun diakui prinsip keadilan suatu hal yang mutlak diperlukan, terdapat berbagai pendapat dalam upaya mengimplementasikannya.

“Unfair tax are morally repulsive. One must nonetheless admit that concept of tax equity is elusive and value-laden and owes more to ethical considerations and political judgements than to unassailable scientific guidelines”⁵.

Dalam tulisan Howell H. Zee mengenai *“Taxation and Equity”* dapat diketahui ada berbagai permasalahan dalam konsep keadilan, apakah perbedaan-perbedaan yang paling mendasar dalam berbagai konsep keadilan yang ada selama ini dan bagaimana konsep tersebut diterjemahkan ke dalam prinsip-prinsip pemungutan pajak yang berbeda-beda. Selain itu masalah keadilan lainnya, bagaimana keadilan didistribusikan dan apa implikasinya terhadap keadilan dalam pemungutan pajak⁶.

Permasalahan tersebut timbul karena dalam mengimplementasikan prinsip *equity*, terdapat dua pendekatan, *Benefit Received Principles* dan *The Ability To Pay Principle*. Karena adanya keterbatasan dalam penerapan *Benefit Received Principles*, konsep *The Ability To Pay Principle* menjadi alternatif yang terus menerus dikembangkan.

Keadilan dalam Pajak terdiri dari keadilan horizontal dan keadilan vertikal. Suatu pemungutan dikatakan memenuhi keadilan horizontal apabila wajib pajak berada dalam “kondisi” yang sama diperlakukan sama (*equal treatment for the equals*). Pengertian sama (*equal*); seluruh tambahan kemampuan

⁵ Plasschaert, Sylvain R.F. *Schedular, Global & Dualistic Pattern of Income Taxation*. (IFBD, 1988), hal. 105.

⁶ Zee, Howell H. . *“Taxation and Equity” dalam Tax Policy Handbook*, Edited By Partasarathi Shome (IMF, 1995), hal. 30.

ekonomi netto⁷. Sedangkan keadilan vertikal terpenuhi apabila wajib pajak yang mempunyai tambahan kemampuan ekonomis yang berbeda diperlakukan tidak sama.

Dalam Penerapan PPN terkadang timbul permasalahan dalam menjabarkan arti sebuah keadilan. Dengan melekatnya *Legal Character* maka PPN memiliki kelemahan yaitu :

- Menimbulkan efek *regresif*, yaitu semakin tinggi kemampuan konsumen, semakin ringan beban pajak yang dipikul, dan sebaliknya semakin rendah tingkat kemampuan konsumen, semakin berat beban pajak yang dipikul. Dampak ini timbul sebagai konsekuensi karakteristik PPN sebagai pajak objektif. Oleh karena itu penetapan Tarif *flat* dalam pengenaan PPN merupakan salah satu upaya dalam meminimalisir efek distorsi yang timbul akibat konsumsi.
- Pemberian fasilitas dalam PPN terkadang membuat PPN menjadi pajak yang kurang bersifat adil. Seakan-akan PPN merupakan pajak yang memihak terhadap satu golongan tertentu. Salah satu pemberian fasilitas pajak yakni pembebasan pengenaan PPN untuk pembelian kapal laut dan penyewaan kapal laut bagi perusahaan pelayaran niaga nasional. Padahal pajak mempunyai sifat yang adil dan sama bagi setiap orang akan tetapi dalam penerapannya pajak tersebut membedakan perlakuan antara orang yang satu dengan orang

⁷ Musgrave, *Public Finance in Theory and Practice*. New York: Mc Graw Company. 1989.

lain. Pengkajian dalam menentukan fasilitas PPN yang diberikan agar bersifat netral dapat memberikan pengaruh besar terhadap keadilan PPN.

Keadilan salah satu prinsip yang sering menjadi pertimbangan penting dalam memilih *policy option* yang ada dalam membangun sistem perpajakan. Suatu sistem perpajakan dapat berhasil apabila masyarakatnya merasa yakin pajak-pajak yang dipungut pemerintah telah dikenakan secara adil dan setiap orang membayar sesuai dengan bagiannya. Seperti pendapat Menurut E.R.Sligman, dasar yang dijadikan pengenaan pajak bagi pembayar pajak sehingga setiap pembayar pajak diperlakukan sama adalah *ability to pay* yang diukur dari konsumsi dan produksi seseorang.⁸

Adam Smith dalam bukunya yang berjudul *An Inquiry In to the Nature and Causes of the wealth of Nations* (disingkat *The Wealth of Nations*) sebagaimana dikutip oleh Safri Nurmantu menyampaikan gagasannya mengenai prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam memungut pajak. Adam Smith mengemukakan 4 (empat) kaidah yang harus diperhatikan, yang disebut sebagai *four maxims* atau *four canons*, yaitu:

- (1) *The subject of every state ought to contribute towards the support of the government, as nearly as possible, in proportion to their respective abilities; that is, in proportion to the revenue which they respectively enjoy under the protection of the state...*
- (2) *The tax which each individual is bound to pay ought to be certain and not arbitrary. The time of payment, the manner of payment, the quantity to be paid ought all to be clear and plain to the contributor, and to every other person...*
- (3) *Every tax ought to be levied at the time, or in the manner, in which it is most likely to be convenient for the contributor to pay it...*

⁸ Seligman, *The Income Tax*, 1911.

(4) *Every tax ought to be contrived as both to take out and keep out of the pockets of the people as little as possible, over and above what it brings into the public treasury of the state...*⁹

Keempat kaidah tersebut masing-masing disebut : *Equality, Certainty, Convenience dan Economy/Efficiency*.¹⁰

- *Equality*

Pajak itu harus adil dan merata, yaitu dikenakan kepada orang-orang pribadi sebanding dengan kemampuannya untuk membayar (*ability to pay*) pajak tersebut, dan sesuai dengan manfaat yang diterimanya. Pembebanan itu adil, apabila setiap Wajib Pajak menyumbangkan suatu jumlah untuk dipakai guna pengeluaran pemerintah sebanding dengan kepentingannya dan dengan manfaat yang diterimanya dari pemerintah.

- *Certainty*

Pajak itu tidak ditentukan secara sewenang-wenang, sebaliknya pajak itu harus dari semula jelas bagi semua Wajib Pajak dan seluruh masyarakat: berapa jumlah yang harus dibayar, kapan harus dibayar dan bagaimana cara membayarnya.

Safri Nurmantu menyatakan pendapatnya mengenai kaidah certainty, yaitu:

“Kaidah certainty ini jika diperhatikan lebih lanjut akan meliputi empat hal. Pertama, kepastian siapa Wajib Pajak; kedua, kepastian tentang Objek Pajak sampai dengan jumlah pajak yang harus dibayar; ketiga,

⁹ Nurmantu, Safri. *Pengantar Perpajakan* hal 82-83

¹⁰ Ibid hal 83

kepastian tentang kapan pajak itu harus dibayar; dan keempat, kepastian tentang kemana pajak itu harus dibayar”.

- *Convenience*

Saat Wajib Pajak harus membayar pajak hendaknya ditentukan pada saat yang tidak akan menyulitkan Wajib Pajak, misalnya pada saat Wajib Pajak menerima gaji atau penghasilan lainnya. Berdasarkan asas ini timbul dukungan yang kuat untuk menerapkan sistem pemungutan yang disebut: *Pay-As-You-Earn* (P.A.Y.E). P.A.Y.E. bukan saja saatnya tepat, tetapi pajak setahun dipotong secara berangsur-angsur, sehingga tidak terasa kepada Wajib Pajak pajaknya telah terbayar lunas.

- *Economy/Efficiency*

Mansyuri menggunakan istilah *Economy* untuk kaidah terakhir pemungutan pajak dari buku *The Wealth of Nations* karangan Adam Smith, sedang Safri Nurmantu memilih untuk menggunakan kata *Efficiency*. Keduanya memiliki arti yang sama yaitu upaya pemungutan pajak hendaknya dilaksanakan dengan sehemat-hematnya, jangan sampai biaya-biaya memungut justru menjadi lebih tinggi daripada pajak yang dipungut.

B.2. Konsep PPN

Pajak pertambahan nilai (PPN) adalah pajak yang dikenakan atas setiap pertambahan nilai dari barang atau jasa dalam peredarannya dari produsen ke konsumen. PPN salah satu jenis pajak atas konsumsi artinya PPN adalah pajak yang dikenakan atas pengeluaran yang ditujukan untuk konsumsi. Menurut John

Due dan Ann F. Friendlaender pajak konsumsi berdasarkan sudut pendekatannya menjadi dua¹¹, yaitu :

1. Pendekatan langsung : pajak atas pengeluaran (*expenditure tax*), yaitu pajak yang berlaku bagi seluruh pengeluaran untuk konsumsi yang merupakan hasil penjumlahan seluruh penghasilan dikurangi pengeluaran untuk tabungan dan pembelian aktiva.
2. Pendekatan tidak langsung atau pendekatan pajak komoditi, yaitu pajak dikenakan atas penjualan komoditi yang dipungut terhadap pengusaha yang melakukan penjualan. Pajak ini kemudian dialihkan keadaan pembeli selaku pemikul beban pajak.

Ben Terra yang mengemukakan beberapa *legal character* Pajak Pertambahan Nilai (PPN) secara umum sebagai berikut:¹²

- a. *General Tax on Consumption*;
- b. *Indirect Tax*;
- c. *Neutral*;
- d. *Non Cumulative*.

Karakteristik (*legal Character*) Pajak Pertambahan Nilai di Indonesia dapat dirinci sebagai berikut :

- A. Pajak Pertambahan Nilai merupakan pajak tidak langsung.

¹¹ Due, John F. and Ann F. Friedlaender: *Government Finance*, 7th edition, diterjemahkan oleh Drs. Ellen Gunawan, MA dan Drs. Rudy Sitompul, MA: Keuangan Negara Perekonomian Sektor Publik, Penerbit Erlangga, Jakarta 1984, hlm.332.

¹² Terra, Ben Sales Taxation, Deventer-oston : Kluwer Law and Taxation Publisher, 1988, hal 5-19

Karakter ini memberikan suatu konsekuensi yuridis bahwa antara pemikul beban pajak (destinataris pajak) dengan pertanggung jawaban atas pembayaran pajak ke kas Negara berada pada pihak yang berbeda. Pemikul beban pajak ini secara nyata berkedudukan sebagai pembeli Barang Kena Pajak atau penerima Jasa Kena Pajak. Sedangkan penanggung jawab atas pembayaran pajak ke kas Negara adalah Pengusaha Kena Pajak yang bertindak selaku Penjual Barang Kena Pajak atau Jasa Kena Pajak.

Sebagai Pajak Tidak Langsung, pengertian PPN dapat dirumuskan berdasarkan dua sudut pandang sebagai berikut :

- Sudut pandang ekonomi, beban pajak dialihkan kepada pihak lain yaitu pihak yang akan mengkonsumsi barang atau jasa yang menjadi objek pajak.
- Sudut pandang yuridis, tanggung jawab pembayaran pajak kepada kas Negara tidak berada di tangan pihak yang memikul beban pajak. Sudut pandang secara yuridis ini membawa konsekuensi filosofi bahwa dalam Pajak Tidak Langsung apabila pembeli atau pengusaha jasa, pada hakikatnya sama dengan telah membayar pajak ke kas Negara.

B. Pajak Objektif

Pajak objektif adalah suatu jenis pajak yang saat timbulnya kewajiban pajak ditentukan oleh faktor objektif, yaitu adanya keadaan, peristiwa atau perbuatan hukum yang dapat dikenakan pajak (*taatbestand*). PPN tidak memperhatikan kondisi subjektif subjek pajak baik itu mempunyai penghasilan tinggi ataupun rendah sehingga apabila mereka mengkonsumsi barang atau jasa dari jenis yang sama maka mereka diperlakukan sama. PPN juga merupakan salah

satu jenis pajak objektif yakni suatu jenis pajak yang timbul kewajiban pajaknya sangat ditentukan pertama-tama oleh objek pajak¹³. Mekanisme pemungutan PPN termasuk jenis pajak tak langsung, yang artinya bahwa pajak tersebut disetor oleh pihak lain (pedagang) yang bukan penanggung pajak, atau dengan kata lain, penanggung pajak (konsumen akhir) tidak menyetorkan langsung pajak yang ia tanggung.¹⁴

- Secara ekonomis, PPN merupakan Pajak tak langsung dapat dicirikan Penanggung jawab pajak (*tax payer*) adalah orang yang secara formil yuridis diharuskan melunasi pajak, bila padanya dapat faktor/kejadian yang menimbulkan sebab untuk dikenakan pajak.
- Penanggung pajak adalah orang yang dalam faktanya dalam arti ekonomis memikul beban pajak.

Pemikul beban pajak adalah orang yang menurut maksud pembuat undang-undang harus memikul beban pajak (*destinataris*).

C. *Multi Stage Tax*

Merupakan karakteristik PPN yang dikenakan pada setiap mata rantai jalur produksi maupun jalur distribusi. Setiap penyerahan barang yang menjadi objek Pajak Pertambahan Nilai mulai dari tingkat pabrikan (*manufactur*) kemudian di tingkat pedagang besar (*wholesaler*) dalam berbagai bentuk atau nama sampai

¹³ Sukardi, Untung. *Pajak Pertambahan Nilai*. Edisi revisi 2005. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada. 2005. hal 3.

¹⁴ “Mekanisme pemungutan pajak,”<http://id.wikipedia.org/wiki/Pajak>, 30 Maret 2008

dengan tingkat pedagang pengecer (*retailer*) dikenakan Pajak Pertambahan Nilai sebagai berikut :

D. PPN terutang untuk dibayar ke kas Negara dihitung menggunakan *Indirect Subtraction Method/Credit Method/Invoice Method*.

Pajak yang dipungut oleh PKP penjual atau pengusaha Jasa Tidak secara otomatis wajib dibayar ke kas Negara. PPN terutang yang wajib dibayar ke kas Negara merupakan hasil perhitungan mengurangkan PPN yang dibayar kepada PKP lain yang dinamakan Pajak Masukan (*input tax*) dengan PPN yang dipungut dari pembeli atau penerima jasa yang dinamakan Pajak Keluaran (*output tax*). Pola ini dinamakan metode pengurangan tidak langsung (*indirect subtraction method*). Pajak dikurangkan dengan pajak untuk memperoleh jumlah pajak yang akan dibayar ke kas Negara dinamakan tax credit (metode Pengkreditan/*credit method*). Untuk mendeteksi kebenaran jumlah Pajak Masukan dan Pajak keluaran yang terlibat dalam mekanisme ini dibutuhkan suatu dokumen penunjang sebagai alat bukti. Dokumen penunjang ini dinamakan Faktur Pajak (*tax invoice*), sehingga metode ini dinamakan juga metode faktur (*invoice method*).

E. Pajak Pertambahan Nilai adalah Pajak atas Konsumsi Umum Dalam Negeri.

PPN hanya dikenakan atas konsumsi Barang Kena Pajak dan/atau Jasa Kena Pajak yang dilakukan didalam negeri. Oleh karena itu, Komoditi impor dikenakan Pajak Pertambahan Nilai dengan persentase yang sama dengan produk domestik. Tujuan akhir PPN adalah mengenakan pajak atas pengeluaran untuk konsumsi (*a tax consumption expenditure*) baik yang dilakukan oleh perseroan

maupun oleh badan baik badan swasta maupun badan pemerintah dalam bentuk belanja barang atau jasa yang dibebankan pada anggaran belanja Negara.

F. Pajak Pertambahan Nilai bersifat Netral

Netralitas Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dibentuk oleh dua faktor yaitu :

- PPN dikenakan baik atas konsumsi barang maupun jasa.
- Dalam pemungutannya, PPN menganut prinsip tempat tujuan (*destination principle*).

Dalam mekanisme pemungutannya, PPN menganut prinsip pemungutan, yaitu:

1. Prinsip tempat asal (*origin principle*) yakni PPN dipungut tempat asal barang atau jasa yang akan dikonsumsi. Negara yang berhak mengenakan pajak adalah Negara dimana barang diproduksi atau dimana barang tersebut berasal.

*“A VAT is said to use the origin principle when it taxes value that is added domestically to all exported goods, including goods that are subsequently exported, but does not tax value that has been added abroad and is embodied in goods that are imported and sold domestically”.*¹⁵

2. Prinsip tempat tujuan (*destination principle*) yakni PPN dipungut di tempat barang atau jasa dikonsumsi.

Dalam perdagangan internasional, jika menghendaki adanya sifat netralitas maka prinsip yang dianut adalah prinsip tempat tujuan (*destination principle*). Dalam prinsip ini, komoditi impor akan menanggung beban pajak yang sama dengan barang produksi dalam negeri karena kedua jenis komoditi tersebut sama dikonsumsi didalam negeri.

¹⁵ Shoup, Carl S. *VAT in Developing Countries*, Washington DC: The World Bank, 1990, hal.7

G. Tidak menimbulkan Dampak Pengenaan Pajak Berganda.

PPN hanya dikenakan atas nilai tambah saja sehingga kemungkinan pengenaan pajak berganda seperti yang dialami dalam era UU pajak penjualan (PPn) tahun 1951 dapat dihindari.

Mekanisme pemungutan PPN Bisa Terhutang setiap saat yang sesuai dengan UU PPN, secara umum dapat diuraikan sebagai berikut :¹⁶

1. PPN yang terutang atas transaksi penyerahan Barang Kena Pajak atau Jasa Kena Pajak dipungut oleh Pengusaha Kena Pajak yang bertindak sebagai Penjual. Dalam hal pihak yang membeli Barang Kena Pajak atau pihak yang memanfaatkan Jasa Kena Pajak berstatus sebagai Pemungut PPN (pembeli khusus), maka PPN yang terutang atas transaksi tersebut tidak dipungut oleh PKP Penjual, melainkan disetor langsung ke Kas Negara oleh Pemungut PPN hanya membayar kepada PKP Penjual sebesar harga jualnya saja, sedangkan PPN-nya (10%) disetorkan langsung ke Kas Negara.
2. Pemungut PPN (pembeli khusus) terdiri dari :
 - Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara (KPKN) serta Bendahrawan Pemerintah (Pusat/Daerah) yang dananya berasal dari APBN/APBD.
 - Pertamina.

¹⁶ Gunadi, *Panduan Komprehensif PPN 2002*, Multi Utama Publishing, Jakarta, 2002, hal.2.

B.3 Pengertian *Value Added*

Value added Tax atau *taxe sur la valeur ajoutee* pertama kali diintrodusir di Prancis pada tahun 1954,¹⁷ dan dengan kelebihan-kelebihannya, konsep ini diadopsi oleh banyak Negara. Pajak pertambahan nilai pada dasarnya merupakan pajak penjualan yang dipungut atas dasar nilai tambah yang timbul pada semua jalur produksi dan distribusi. Smith dkk mendefinisikan *Value added tax* (Pajak Pertambahan Nilai) sebagai berikut :

*“The VAT is a on the calue added by a firm to its products in the course of this operation. Value added can viewed either as the difference between a firm’s, sales and its purchase during an accounting period or as the sum of its wages, profit, ren, interest, and other payment not subject to the tax during the period.”*¹⁸

Nilai tambah adalah semua faktor produksi yang timbul di setiap jalur peredaran suatu barang seperti bunga, sewa, upah kerja, termasuk semua biaya untuk mendapatkan laba. Menurut J.S. Uppal mendefinisikan nilai tambah sebagai berikut :

*“The value added it self arises due to the application of production factors on each business link in preparing, producing, dealing, and trading goods or in rendering, services to the customers.”*¹⁹

Sedangkan menurut Alain Tait, *Value Added* adalah pertambahan nilai yang dapat dilihat dari dua sisi, yaitu dari sisi pertambahan nilai (upah dan keuntungan), setara dari sisi selisih output dikurangi input.²⁰

¹⁷ William, David. ‘*Value Added Tax*’, *Tax Law Design and Drafting*, (Washington DC:IMF,1996), hlm.164.

¹⁸ Smith, Dan Throop and James B Webber, and Carol M Cerf, *What You Should Knw About The VAT*, Illinois : Down Jones-Irwin Inc.,1973, hal.3

¹⁹ Uppal, “*Taxation In Indonesia*,” Gajah Mada University Press, 2000,hal.36.

$Value\ Added = Wages + profits = output - input$

Kelebihan *Value Added Tax* (VAT), yaitu:

1. *Fiscal Advantages*

Untuk mengawasi pelaksanaan kewajiban perpajakan oleh wajib pajak serta mendeteksi adanya penyalahgunaan hak pengkreditan pajak masukan.

2. *Psychological Advantages*

Pajak pada umumnya sudah dimasukkan ke dalam harga jual/ harga yang dibayar oleh konsumen, sering kali konsumen tidak menyadari bahwa dia sudah membayar pajak.

3. *Economic Advantages*

Netral terhadap pilihan seseorang apakah *saving* terlebih dahulu ataukah langsung mengonsumsi penghasilan yang didapatkannya.

Tipe pengenaan PPN atas barang modal berdasarkan perlakuannya (*tax treatment*) dapat dibedakan menjadi tiga²¹, yaitu :

1. *GNP (Gross National Product) Type*

Barang-barang yang dihitung dalam *GNP Type* adalah barang-barang yang dihasilkan oleh warga negara suatu negara yang tidak hanya terdiri dari barang-barang konsumsi, tetapi juga barang-barang produksi yang secara teknis dinamakan investasi, termasuk di dalamnya adalah jasa. PPN berdasarkan *GNP Type* dapat dirumuskan sebagai berikut.

²⁰ Tait, Alan A. *Value Added Tax: International Practice and Problems*, (Washington DC: International Monetary Fund, 1998), hlm. 4.

²¹ Rosdiana, Haula dan Rasin Tarigan, *Perpajakan: Teori dan Aplikasi*. Depok: PT Raja Grafindo Persada. 2005. hal 218..

$$\text{GNP} = C + I = W + P + D$$

Dimana a. C adalah *Consumption* (konsumsi)

b. I adalah *investment* (investasi)

c. W adalah *Wages* (upah)

d. P adalah profit (keuntungan)

e. D adalah *description* (penyusutan)

Karena dalam tipe ini tidak diperkenankan adanya pengurangan terhadap pembelian *capital goods* (barang modal) serta tidak diperbolehkan adanya penyusutan, tentu ada diskriminasi terhadap pemakaian *capital goods*.²² Oleh karena itu, kelemahan-kelemahan dalam menggunakan *GNP type* ini adalah :

- Tidak memberikan *level playing field* yang fair karena tidak netral atau mendistorsi terhadap pilihan pengusaha, apakah akan menggunakan padat karya atau padat modal.
- Menghambat modernisasi, dalam artian menjadi penghalang bagi pengusaha untuk mengganti kegiatan produksinya dengan mesin-mesin yang berteknologi lebih modern. Hal ini disebabkan karena PPN atas pembelian mesin-mesin tersebut tidak dapat dikreditkan (ataupun disusutkan) sehingga PPN yang sudah dibayar pada saat membeli barang modal akan menjadi unsur biaya (*cost*). Hal ini berarti akan meninggikan harga pokok produksi sehingga harga jual akan semakin tinggi.

2. *NNP (Net National Product) Type*

²² Gillis, Malcolm, Carl S. Soup dan Gerardo P.Sicat, *VAT in Developing Countries*, (Washington DC: The World Bank 1990), hlm.7

Pajak dikenakan pada semua barang-barang konsumsi dan barang-barang modal setelah dikurangi dengan penyusutan (*depreciation*) atau GNP dikurangi *depreciation*. PPN berdasarkan *NNP Type* dapat dirumuskan sebagai berikut.

$$\text{Income} = C + I - D = W + P$$

Oleh karena itu, kelemahan-kelemahan dalam menggunakan *NNP type* ini adalah:

- Menimbulkan beban administrasi yang besar karena untuk mencatat penyusutan PPN (pajak masukan) atau pembelian barang modal.
- Menimbulkan *dispute* karena sering kali dilapangan terjadi persepsi yang berbeda antara barang modal dengan suku cadang, serta sulit untuk memisahkan atau membedakan antara barang modal dengan suku cadang.
- Menimbulkan kecenderungan untuk melakukan penyelundupan PPN dengan menyatakan bahwa pembelian barang tersebut tidak termasuk pembelian barang modal melainkan pembelian suku cadang.

3. *Consumption Type*

Pajak hanya dikenakan pada barang-barang konsumsi yang biasanya dikonsumsi oleh konsumen terakhir sehingga atas barang-barang modal (investasi) tidak dikenakan pajak, baik dengan cara pembebasan maupun dengan pengkreditan.

$$\text{Consumption} = \text{Wages} + \text{Profit}$$

Formulasi penghitungan PPN sebagai berikut :²³

PPN yang terutang = Tarif PPN X Dasar Pengenaan Pajak

B.4 Fasilitas Pajak Pertambahan Nilai

Dalam Pajak Pertambahan Nilai terdapat pengecualian dalam mengenakan pajak dan dapat dilakukan dengan cara :

1. Mengurangi Tarif Pajak (*Reduce Rate*)

Mengurangi tarif pajak yang berlaku disuatu Negara misalnya : tarif PPN yang sebelumnya 15 % diturunkan menjadi 10%.

2. Mengenakan tarif Pajak Nol persen (*Zero Rate*)

Fasilitas *Zero rate* adalah dimana penjual memungut PPN (pajak keluaran) sebesar 0% atas transaksi penyerahan barang atau Jasa Kena Pajaknya dan tetap dapat mengkreditkan Pajak Masukannya.

3. Membebaskan dari pengenaan pajak (*Exemption*)

Menurut Nightingale : “ If a Supply is exempt, it is outside the scope of VAT, and as such the supplier cannot deduct he input tax associated the exempt...”²⁴

Barang dan Jasa yang mendapat pembebasan PPN tidak dikenakan PPN, hal ini menyebabkan tidak ada pajak keluaran ketika barang atau jasa diserahkan ke tingkat produksi atau distribusi selanjutnya.

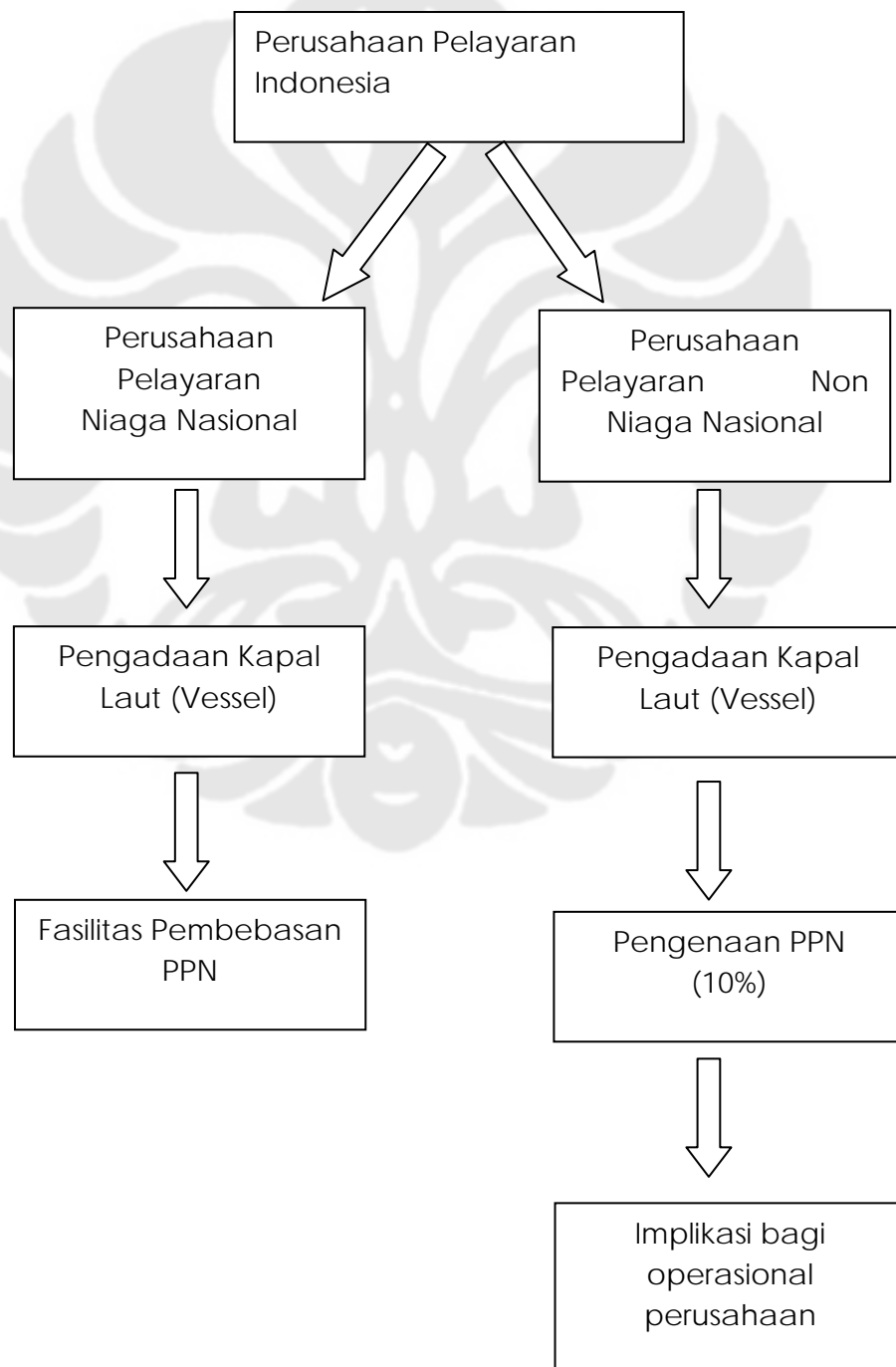
²³ Sukardi, Untung. *Sebuah Analisis Konstruktif Perubahan UU PPN 1984 dgn UU No.18 Tahun 2000*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2001, hal.123.

²⁴ Nightale,kath.2000.Taxation : Theory and Practice.London: Pearson Education Limited.hal.535.

Berdasarkan konsep-konsep diatas, peneliti membahas permasalahan penelitian mengenai pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) atas transaksi Pengadaan Kapal Laut dalam industri pelayaran sebagai berikut :

Gambar II.1

KERANGKA PEMIKIRAN PENELITIAN



Fasilitas yang diberikan oleh pemerintah dalam transaksi pengadaan kapal laut memberikan dampak terhadap perusahaan pelayaran. Pemerintah memberikan fasilitas pembebasan pengenaan PPN bertujuan memacu pertumbuhan perekonomian nasional. Namun dibalik ketentuan tersebut menimbulkan perbedaan pengertian antara perusahaan pelayaran niaga nasional dan perusahaan pelayaran non niaga nasional. Akibatnya dalam transaksi pengadaan kapal lautpun ikut menjadi berbeda. Hal inilah yang memberikan implikasi terhadap perusahaan pelayaran di Indonesia.

C. Metode Penelitian

1. Pendekatan Penelitian

Metode Penelitian merupakan penjelasan secara teknis mengenai metode-metode yang digunakan dalam suatu penelitian.²⁵ Penelitian pada skripsi ini menggunakan pendekatan kualitatif yakni menjadikan informan sebagai sumber data²⁶. Data-data diperoleh diolah untuk dapat memperoleh gambaran yang jelas mengenai perlakuan Pajak Pertambahan Nilai dalam pengadaan kapal laut dalam industri pelayaran.

Creswell mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia, berdasarkan pada penciptaan gambaran holistik yang lengkap yang dibentuk dengan kata-kata,

²⁵ Muhadjir, Noeng. Metode Penelitian Kualitatif, Yogyakarta:Rake Sarasin, 1990,hal.2.

²⁶ Patilima, Hamid. Penelitian Kualitatif, Bandung:Alfabeta,2005, hal.2.

melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar alamiah.²⁷

Menurut Prof. Dr. Lexy J. Moleong, MA dalam bukunya yang dikaji dari berbagai definisi dapat disintesisasikan bahwa penelitian kualitatif adalah²⁸ :

“penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain, secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.”

Jadi dalam skripsi ini penulis mencoba menemukan suatu pemahaman akan motivasi dan implikasi kebijakan pengenaan PPN terhadap pengadaan kapal laut bagi perusahaan pelayaran.

2. Jenis Penelitian

Tipe penelitian yang akan digunakan oleh peneliti adalah deskriptif. Pemilihan ini didasarkan atas pertimbangan bahwa penulis akan memberikan gambaran mengenai sebab-sebab terjadinya suatu gejala, situasi/kejadian dalam hal ini adalah Pajak Pertambahan Nilai dalam pengadaan kapal dalam industri pelayaran.

3. Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan teknik pengumpulan datanya, penelitian ini menggunakan metode sebagai berikut :

a. Studi Kepustakaan (*library research*)

²⁷ Creswell, John W., *Qualitative & Quantitative Approaches*, Alih bahasa : Angkatan III & IV KIK-UI, Jakarta : KIK Press, (2002), hal. 1

²⁸ Ibid. hal 6.

Penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan studi terhadap literatur-literatur baik buku maupun literature lain yang mempunyai kaitan dengan masalah yang diteliti.

b. Studi Lapangan

Studi lapangan yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan topik penelitian melalui wawancara terbuka secara mendalam dengan nara sumber mengenai data-data yang berkaitan sesuai dengan definisi Heru Irianto dan Burhan Bungin sebagai berikut :

“ Wawancara mendalam merupakan suatu cara mengumpulkan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan, dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang topik yang akan diteliti.”²⁹

4. Hipotesis Kerja

Hipotesis adalah usulan keterangan untuk gejala³⁰. Hipotesis kerja merupakan dugaan sementara peneliti. Hipotesis kerja dalam penelitian ini, yaitu :

1. Fakta yang ditemukan di lapangan mengenai adanya perusahaan pelayaran yang belum dapat menggunakan fasilitas pembebasan PPN adalah merupakan dugaan sementara peneliti akibat terbenturnya defnisi perusahaan pelayaran nasional padahal aktivitas perusahaan tersebut merupakan perusahaan pelayaran yang berada di wilayah Indonesia.

²⁹ Burhan Bungin (Ed.), *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer : Pokok-pokok penting tentang wawancara*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, September 2001

³⁰ “Hipotesis Kerja”<http://id.wikipedia.org/wiki/Hipotesis>, 31 Maret 2008

2. Peneliti juga menemukan bahwa tidak berjalannya asas *equality* bagi perusahaan pelayaran adalah merupakan dugaan sementara peneliti akibat adanya perbedaan perlakuan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dan perusahaan non niaga nasional.

5. Nara Sumber/Informan

Nara sumber penelitian ini adalah perusahaan pelayaran yang berkaitan erat dengan kebijakan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut.

Untuk melengkapi data yang peneliti peroleh, penelitian ini didukung wawancara secara mendalam kepada pihak-pihak yang berkompeten dari manajer konsultan pajak dan pejabat kantor pajak guna memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini. *Key informant* tersebut adalah :

- ❖ Erwien selaku Kepala Keuangan Perkapalan PT.Pertamina (Persero) untuk mengetahui pelaksanaan dan implikasi kebijakan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut.
- ❖ Yohanes selaku Kepala Keuangan PT.Putera Master Penyebrangan Merak untuk mengetahui pelaksanaan dan implikasi kebijakan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut.
- ❖ Praktisi dari Kantor Konsultan Pajak untuk mengetahui pendapat mengenai pelaksanaan dan implikasi kebijakan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut.

6. Proses Penelitian

Peneliti tertarik dengan gambaran permasalahan yang ada yaitu berdasarkan adanya fenomena yang terjadi di lapangan bahwa ada perusahaan pelayaran yang tidak dapat menggunakan fasilitas pembebasan PPN dikarenakan ruang lingkup perusahaan tersebut bukanlah perusahaan pelayaran niaga nasional. Hal tersebut mendorong peneliti untuk melakukan penelitian mengenai apakah kebijakan fasilitas pembebasan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut sudah sesuai dengan asas *equality*. Serta bagaimana implikasi kebijakan pembebasan PPN bagi perusahaan non niaga nasional.

Untuk itu selanjutnya peneliti melakukan konfirmasi ke lokasi penelitian yaitu perusahaan pelayaran wilayah jakarta dan merak. Dari hasil diskusi tersebut peneliti memperoleh banyak informasi dan dapat melanjutkan penelitian hingga mendapatkan hasil yang optimal. Selain dari perusahaan pelayaran peneliti pun masih harus melakukan konfirmasi dan memperoleh data ke pihak-pihak yang terkait, khususnya konsultan pajak dan pejabat kantor pajak.

Informasi yang didapat dari pihak-pihak lainnya tadi dibutuhkan guna menunjang proses dan hasil penelitian. Dalam penelitian saat turun lapangan peneliti berperan sebagai peneliti total dengan melakukan wawancara mendalam dengan informan, dan juga guna memperoleh temuan lapangan lain yang akan memperkaya data yang dapat mendukung penelitian.

7. Penentuan site penelitian

Penelitian ini ruang lingkungannya mencakup 2 (dua) wilayah yakni Jakarta dan Banten. Fokus penelitian terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran yang berada di wilayah Jakarta dan Banten.

8. Keterbatasan penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti mengalami keterbatasan penelitian yakni tidak dapat meneliti seluruh perusahaan pelayaran. Peneliti hanya mengambil sample beberapa perusahaan untuk dijadikan dasar untuk mengangkat pokok permasalahan skripsi. Penulis juga memiliki ketentuan khususnya waktu pelaksanaan penelitian dan data penelitian. Keterbatasan penelitian dan hambatan yang dihadapi peneliti diantaranya adalah informan yang kurang bersedia terbuka dalam menjawab pertanyaan peneliti. Serta kurangnya keterbukaan informan dalam mengungkapkan data secara akurat disebabkan data tersebut bersifat rahasia.

BAB III

PERLAKUAN PERPAJAKAN ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (VESSEL)

A. Gambaran umum objek penelitian

Industri pelayaran di Indonesia berada dibawah Departemen perhubungan yang terbagi atas beberapa Direktorat, antara lain Dirjen Perhubungan laut. Direktorat lalu lintas, dan Angkutan laut merupakan bagian dari Direktorat Jenderal perhubungan laut yang berada di bawah Departemen perhubungan RI. Direktorat Lalu lintas dan Angkutan laut mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, bimbingan teknis, dan evaluasi di bidang laut khusus, Usaha angkutan laut serta pengembangan sistem dan informasi angkutan laut. Direktorat lalu lintas dan angkutan laut terdiri dari beberapa subdirektorat yaitu :

- Subdirektorat Angkutan laut dalam negeri;
- Subdirektorat angkutan laut luar negeri;
- Subdirektorat angkutan laut khusus dan penunjang angkutan laut;
- Subdirektorat pengembangan usaha angkutan laut;
- Subdirektorat pengembangan sistem dan informasi angkutan laut;
- Sub bagian tata usaha.

Visi Direktorat lalu lintas dan angkutan laut

Terwujud pelayanan angkutan laut nasional yang berkualitas, efisien dan memiliki daya saing, sehingga mampu menjadi sarana pemersatu dan tuan rumah di negeri sendiri serta dapat bersaing di pasar global.

Misi Direktorat lalu lintas dan angkutan laut, yaitu :

- a. Penataan peraturan perundang-undangan di bidang angkutan laut yang kondusif bagi pengembangan usaha angkutan laut serta antisipatif dan adaptif dengan perkembangan lingkungan strategis;
- b. Pengembangan iklim usaha yang kondusif khususnya melalui kebijakan fiskal, permodalan investasi dan perdagangan;
- c. Peningkatan SDM, manajemen, dan pemanfaatan teknologi di bidang usaha angkutan laut.
- d. Pengembangan armada niaga nasional.

Perusahaan pelayaran dalam negeri harus mendaftarkan diri untuk memperoleh NPWP ke Kantor Pelayanan Pajak dimana orang/badan tersebut bertempat tinggal atau berkedudukan. Selain itu, wajib pajak perusahaan Pelayaran Dalam Negeri juga harus terdaftar di Asosiasi Pemilik Pelayaran Nasional Indonesia atau *Indonesia National Shipowner's Association (INSA)*. INSA didirikan pada tahun 1967. Asosiasi tersebut diakui dan dilegalisir oleh Menteri Perhubungan RI melalui SK No. KP.B/AL-308/PHB-89 tanggal 28 oktober 1969 sebagai satu-satunya asosiasi yang bersifat pribadi maupun sebagai perusahaan pelayaran niaga milik Negara. Sebagai mitra kerja pemerintah, INSA bertujuan menumbuh kembangkan dunia pelayaran nasional, memelihara kesatuan ekonomi Indonesia dan mengurangi ketergantungan ekonomi pada luar negeri dalam perdagangan melalui laut.

Untuk mencapai tujuan diatas, INSA melaksanakan tugas:

1. Membina dan memperjuangkan kepentingan para anggota

2. Membantu penyelenggaraan litbang dan diklat
3. Menyenggarakan pelayaran terpadu
4. Mengembangkan efisiensi perusahaan pelayaran
5. Berperan dalam organisasi pengusaha tingkat nasional, regional, dan internasional.

B. Perkembangan Perusahaan Pelayaran

Peraturan Pemerintah untuk membantu meningkatkan perusahaan pelayaran, dimana awal 2003 jumlahnya 1.794 perusahaan menjadi 3.150 perusahaan pada tahun 2007. Gambaran rinci adalah pada tabel dibawah ini :

Tabel 3.1
Perkembangan Perusahaan Pelayaran Nasional

No	Perusahaan	Tahun				
		2003	2004	2005	2006	2007
1.	Jumlah	1794	1985	2150	2560	3150

Sumber : Ditjen Hubla

Hal yang kontradiktif adalah dimana perkembangan perusahaan pelayaran ternyata tidak diimbangi dengan perkembangan armada nasional, dimana pada tahun 2003 jumlah armada sebanyak 15.354 unit (31.751.341 DWT) dan perkembangannya cukup memprihatinkan bagi pengembangan armada nasional karena tidak sejalan dengan perkembangan perusahaan pelayaran nasional dan terlihat pada tahun 2007 mencapai 16.313 unit (61.879.071 DWT).

Tabel 3.2
Jumlah dan Potensi (DWT) Armada Nasional

No	Armada Nasional	Tahun				
		2003	2004	2005	2006	2007
1.	Jumlah	5245	5820	6.041	6756	7.463
2.	DWT	6.358.605	6.463.051	6.568.213	6.568.213	6.573.013

Sumber : Ditjen Hubla

Terjadi peningkatan sebesar 23,54 % atas jumlah armada nasional dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2007. Hal ini membuat industri pelayaran nasional menjadi bergairah untuk bersaing dengan perusahaan pelayaran asing.

C. Jasa persewaan kapal

Meskipun sama-sama digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang, namun secara kontraktual kapal bisa digunakan dengan sistem tiket atau *bill of lading*. Wajib pajak pengusaha pelayaran dapat menyediakan kapal untuk pihak-pihak yang memerlukan kapal dengan sistem sewa (*charter*). Dari berbagai ketentuan perpajakan yang ada tidak terdapat definisi charter yang tegas dan jelas. Namun dari Surat Dirjen Pajak No. S-852/PJ.341/2003 tanggal 31 desember 2003 tentang penegasan perlakuan PPN atas sewa kapal dikenal beberapa jenis *charter*/sewa kapal (laut dan udara) dalam terminologi jasa angkutan kapal, yaitu :

- a. Sewa berdasarkan pemakaian ruang (*space charter*)
- b. Sewa berdasarkan pemakaian waktu (*time charter*)
- c. Sewa kapal tanpa awak (*bareboat charter*)
- d. Sewa kapal dengan awak (*fullymanned basis*)

D. Perlakuan PPN atas Transaksi Pelayaran Dalam Negeri yang Terkait dengan Pengoperasian Kapal

Bisnis pelayaran akan sangat berhubungan erat dengan usaha pengangkutan orang dan/atau barang di air, baik yang dilakukan oleh pemerintah maupun swasta. Bila bisnis pengangkutan tersebut memenuhi kriteria jasa angkutan umum di air, maka sesuai dengan pasal 4A ayat (3) huruf I UU PPN jo. Pasal 5 huruf I dan pasal 13 PP No. 144 tahun 2000, jasa tersebut tergolong jasa angkutan dikecualikan dari pengenaan PPN. Selanjutnya tersebut dijabarkan detail dalam KMK No. 527/KMK.03/2003. Secara tersirat KMK tersebut mengindikasikan adanya dua jenis angkutan di air, yaitu jasa angkutan umum di air dan jasa angkutan tidak umum di air (jasa yang tidak memenuhi kriteria jasa angkutan umum di air). Jasa angkutan jenis terakhir ini tetap akan dikenai PPN sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku secara umum.

Dalam KMK No. 527/KMK.03/2003 tersebut dinyatakan bahwa jasa angkutan di air tidak termasuk jasa angkutan umum apabila dilakukan dengan cara:

- a. Ada perjanjian lisan atau tulisan
- b. Kapal dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1(satu) pihak dan/atau untuk mengangkut orang, yang terikat perjanjian dengan pengusaha angkutan laut atau pengusaha angkutan sungai dan danau atau pengusaha angkutan penyebrangan dalam satu perjalanan *trip*).

Kedua persyaratan tersebut diatas bersifat kumulatif, sehingga keduanya harus terpenuhi agar transaksinya bisa dikenai PPN. Tidak termasuk dalam pengertian sebagaimana dimaksud dalam huruf a adalah tiket, *bill of*

lading, konosemen, dokumen pengangkutan di air, karcis atau bukti pembayaran jasa angkutan penumpang kapal.

Bila dilihat dari sudut pandang penggunaan atau perusahaan kapal, maka aspek PPN atas transaksi yang terkait dengan perusahaan kapal bisa dikelompokkan sebagai berikut :

1. Jasa pengangkutan barang (*Cargo*)

Jasa pengangkutan barang (*Cargo*) merupakan jasa yang disediakan untuk umum. Pengusaha akan mendapatkan penghasilan dari penjualan surat angkutan atau *bill of lading* kepada pihak lain. Dalam hal ini biasanya penentuan tarif angkutan didasarkan pada banyak atau volume barang yang diangkut. Secara umum, aspek PPN untuk pengangkutan barang (*cargo*) termasuk dalam jenis jasa di bidang angkutan umum di air dan jasa ini bukan termasuk jasa yang dikenai PPN berdasarkan PP No. 144 tahun 2000 tentang jenis barang dan jasa yang tidak dikenakan PPN.

2. Jasa Persewaan (*charter*) kapal

Ditinjau dari aspek PPN, secara umum charter kapal merupakan Jasa Kena Pajak sehingga asas penyerahannya terutang PPN bila syarat-syaratnya terpenuhi. Syarat yang dimaksud adalah yang tercantum dalam pasal 4 UU PPN, yaitu pengusaha menyerahkan sudah menjadi pengusaha kena pajak (PKP), dilakukan di dalam Daerah Pabean dan dilakukan dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya. Namun demikian dalam pengenaan PPN atas sewa/*charter* kapal masih harus memperhatikan beberapa hal berikut :

A. Jika penyewa kapal adalah perusahaan pelayaran niaga nasional

Jika penyewa kapal adalah perusahaan pelayaran niaga nasional , maka PPN yang terutang mendapatkan fasilitas pembebasan PPN sesuai PP N.146 tahun 2000 tanggal 22 Desember 2000 s.t.d.t.d. PP No. 38 tahun 2003 tanggal 14 Juli 2003. Yang dimaksud dengan perusahaan pelayaran niaga nasional meliputi perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan penangkapan ikan nasional, perusahaan penyelenggaraan jasa kepelabuhan nasional atau perusahaan penyelenggara jasa angkutan sungai, danau, dan penyebrangan nasional. Dalam hal ini penyewa harus mendapatkan keterangan bebas (SKB) dari KPP tempat terdaftarnya. Secara administrasi pengusaha harus membuat faktur pajak standard dan di cap “PPN Dibebaskan dan kemudian melaporkannya dalam formulir SPT masa PPN.

B. Jika penyewa kapal selain perusahaan pelayaran niaga nasional

Jika penyewa selain pengusaha pelayaran niaga nasional maka pengusaha harus melakukan pemungutan, penyetoran, dan pelaporan PPN sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

c. Fasilitas Bagi perusahaan pelayaran dalam negeri

Berdasarkan PP No. 146 tahun 2000 tanggal 22 Desember 2000 s.t.d.t.d. PP No.38 tahun 2003 tanggal 14 Juli 2003, perusahaan pelayaran niaga nasional mendapatkan fasilitas dibebaskan dari pengenaan PPN atas :

1. Impor dan perolehan /pembelian lokal kapal laut;
2. Perolehan Jasa Kena Pajak yang meliputi jasa persewaan kapal, jasa kepelabuhan (seperti jasa tunda, jasa pandu, jasa tambat, dan jasa labuh) dan jasa perawatan atau reparasi (*docking*) kapal.

Sesuai dengan keputusan Dirjen Pajak no. KEP -48/PJ/2001 tanggal 16 Januari 2001, untuk bisa mendapatkan fasilitas pembebasan dari pengenaan PPN, Wajib Pajak harus memiliki SKB dari pengenaan PPN yang dikeluarkan oleh Dirjen Pajak c.q. Kepala Pelayanan Pajak tempat Wajib pajak terdaftar.



BAB IV

ANALISIS PERLAKUAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI (PPN) ATAS PENGADAAN KAPAL LAUT (*VESSEL*)

4.1. Analisa Perbedaan Perlakuan Pengenaan PPN dalam Pengadaan Kapal Laut

Berdasarkan penelitian, fasilitas pembebasan PPN sesuai peraturan hanya diberikan kepada perusahaan Pelayaran Niaga nasional. Hal ini terungkap pada Kebijakan Fasilitas pembebasan PPN yang tertuang dalam KMK No.370/KMK.03/2003. Butir pasal 6 dalam KMK No.370/KMK.03/2003 menyebutkan bahwa Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu dan Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional, sesuai dengan kegiatan usahanya, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai. Berdasarkan peraturan itu dapat diketahui bahwa PPN atas transaksi pengadaan kapal dibebaskan pengenaan PPN apabila persyaratan perusahaan pelayaran merupakan perusahaan pelayaran niaga nasional. Penegasan definisi perusahaan pelayaran niaga nasional dijabarkan dalam KMK No. 370/KMK.03/2003 pasal 1 yakni Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah badan hukum Indonesia atau badan usaha Indonesia yang menyelenggarakan usaha jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia atau kapal asing atas dasar sewa untuk jangka waktu atau perjalanan tertentu ataupun berdasarkan perjanjian

dan telah memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) dari Departemen Perhubungan. Berikut ini pendapat dari informan.³¹

“Jika dilihat dari aturannya, KMK No. 370/KMK.03/2003 adalah tonggak dasar bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dalam hal yang berhubungan dengan PPN pengadaan kapal. Aturan ini mencangkup definisi perusahaan dan batasan-batasan yang menyangkut pelayaran nasional. Dari uraian aturan ini definisi perusahaan merupakan hal krusial bagi perusahaan karena merupakan pintu gerbang perusahaan pelayaran dalam menerima fasilitas PPN.”

Berdasarkan keterangan diatas maka dapat diketahui bahwa definisi perusahaan pelayaran merupakan hal yang penting dalam penggunaan fasilitas PPN. Penjabaran 2 (dua) butir pasal diatas dapat diketahui bahwa secara tidak langsung pemerintah melalui Departemen Perhubungan Laut memberikan perbedaan mendasar antara perusahaan pelayaran niaga nasional dengan perusahaan non niaga nasional dengan menetapkan Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP). Definisi Perusahaan pelayaran nasional dalam undang-undang pelayaran No. 17 tahun 2008 hanya lebih menitik beratkan bahwa perusahaan yang kegiatan usahanya yakni segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatan yang wilayah operasionalnya meliputi Indonesia merupakan perusahaan pelayaran nasional. Secara harfiah penjabaran definisi hanya seputar pernyataan bahwa perusahaan pelayaran merupakan badan hukum yang sah secara undang-undang, hal ini tercermin apabila perusahaan tersebut sudah terdaftar di Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia. Kegiatan usaha perusahaan yang berhubungan dengan

³¹ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan PT. Putera Master Sarana Penyebrangan (persero), Yohanes, di Gedung ASDP Cabang Merak, jumat 09 Mei 2008, pukul 09.00

angkutan jasa laut juga jelas menjadi persyaratan dalam membentuk perusahaan pelayaran. Ruang lingkup operasional perusahaan juga menjadi indikator perusahaan pelayaran masuk kategori nasional yaitu meliputi wilayah Indonesia, awak perusahaan merupakan warga Indonesia, dan kapal berbendera Indonesia.

Hal ini seperti pendapat dari informan:³²

”Tolak ukur perusahaan dikatakan merupakan perusahaan pelayaran Nasional jika operasional pelayarannya meliputi wilayah Indonesia. Selain itu, perusahaan cukup memenuhi persyaratan secara legalitas yakni perusahaan tersebut sudah terdaftar sebagai badan hukum dan secara administratif sudah terdaftar dalam Departemen Perhubungan Laut.”

Berdasarkan informasi diatas dapat diketahui bahwa dasar perusahaan pelayaran merupakan perusahaan pelayaran nasional apabila memenuhi kriteria secara hukum dan administratif. legalitas perusahaan pelayaran merupakan faktor penting yang menyatakan badan hukum yang terdaftar dalam Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Operasional kegiatanpun menjadi syarat mutlak yang harus diperhitungkan yang menyangkut nasionalisme perusahaan meliputi wilayah Indonesia.

Bagi Departemen Perhubungan Laut yang menjadi tolak ukur perusahaan pelayaran merupakan perusahaan pelayaran niaga nasional yakni hanya berdasarkan kepemilikan Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP). Kepemilikan SIUPP itu berarti perusahaan tersebut secara otomatis terdaftar di Departemen Perhubungan Laut sehingga harus memenuhi ketentuan yang berlaku.

³² Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan PT.Putera Master Penyebrangan Merak (persero), Yohanes, di Gedung ASDP Cabang Merak, Jumat 09 Mei 2008, pukul 09.00

Hal ini juga ditegaskan oleh salah seorang informan sebagai berikut:³³

“SIUPP dikantongi oleh perusahaan pelayaran melalui Departemen Perhubungan Laut. Perusahaan harus mendaftarkan diri dan melengkapi persyaratan sesuai dengan ketentuan ke Departemen Perhubungan Laut yang kemudian diberikan SIUPP sebagai bukti bahwa perusahaan pelayaran tersebut merupakan perusahaan pelayaran nasional.”

Dengan SIUPP inilah perusahaan-perusahaan digolongkan berdasarkan ruang lingkup usahanya dan tujuan perusahaan pelayaran. Keberhasilan kepemilikan SIUPP juga tergantung dengan prosedur dan mekanisme yang ada di Departemen Perhubungan Laut. Syarat diajukan kepada perusahaan pelayaran sangatlah mudah yakni hanya melampirkan Surat keterangan perusahaan tersebut merupakan Badan usaha yang telah disahkan secara hukum dan memiliki surat ijin usaha dari departemen perdagangan.

Tujuan dari memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) juga untuk memudahkan perusahaan penyebrangan dalam mengoperasikan kapal. Hal ini seperti ditegaskan Informan.³⁴

“Salah satu manfaat memiliki SIUPP bagi perusahaan penyebrangan yaitu memudahkan dalam mengoperasikan kapal-kapal sehingga apabila ada pemeriksaan ataupun kepentingan lain yang berhubungan langsung terhadap operasional secara administratif dapat ditangani dengan baik.”

Berdasarkan praktek dilapangan perbedaan mendasar dalam kriteria perusahaan pelayaran nasional tidak tercantum secara detail baik itu dalam KMK No.370/KMK.03/2003 dan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang

³³ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan PT.Putera Master Penyebrangan Merak (persero), Yohanes, di Gedung ASDP Cabang Merak, Jumat 09 Mei 2008, pukul 09.00

³⁴ ³⁴ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan PT.Putera Master Penyebrangan Merak (persero), Yohanes, di Gedung ASDP Cabang Merak, Jumat 09 Mei 2008, pukul 09.00

Pelayaran sehingga tidak jelas batasan-batasan yang termasuk perusahaan pelayaran niaga nasional. Ketidakjelasan definisi pelayaran ini membuat persepsi yang berbeda antara kalangan perusahaan pelayaran dengan pemerintah. Hal ini senada dengan pernyataan Informan sebagai berikut:³⁵

“Kami sedang menunggu jawaban surat dari Dirjen Pajak tentang pertanyaan mengapa perusahaan kami tidak mendapatkan fasilitas PPN ditanggung oleh pemerintah padahal secara definitif operasional perusahaan kami meliputi wilayah Indonesia.”

Berdasarkan pernyataan tersebut maka dapat diketahui bahwa ada ketidakjelasan pengertian perusahaan pelayaran nasional sehingga menimbulkan berbagai penafsiran yang berbeda. Penafsiran tersebut yakni perusahaan yang memiliki SIUPP merupakan perusahaan pelayaran nasional yang usahanya dalam melayani kepentingan publik seperti pengangkutan barang-barang maupun orang secara umum. Bagi perusahaan yang tujuan perusahaannya bukan untuk sarana pengangkutan umum maka tidak diberikan SIUPP sehingga berdampak tidak mendapatkan fasilitas PPN ditanggung oleh pemerintah. Berdasarkan inilah menyebabkan terjadi perbedaan perlakuan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dengan perusahaan non niaga nasional. Hal ini juga diinformasikan oleh salah seorang informan sebagai berikut.³⁶

“ Menurut Saya, Kebijakan pemerintah mengenai pemberian fasilitas pembebasan PPN sangatlah dirasakan tidak adil karena perusahaan dibebani oleh syarat yang harus dipenuhi sehingga apabila tidak terpenuhi hal tersebut maka perusahaan tidak dapat menggunakan

³⁵ Kutipan wawancara dengan Pws.Ut. Perpajakan Direktorat Hilir PT Pertamina (persero), Awaluddin Fitri, di Gedung M KP Pertamina, Rabu 11 Juni 2008, pukul 17.00

³⁶ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan Perkapalan PT Pertamina (persero), Erwien, di Gedung PKK Yos Sudarso, Selasa 06 Mei 2008, pukul 10.30

fasilitas tersebut. Perbedaan perlakuan ini menyebabkan perusahaan satu dengan perusahaan lain persaingannya menjadi tidak seimbang karena ada pihak yang dirugikan akibat pembebanan syarat penggunaan fasilitas tersebut.”

Dari pernyataan diatas maka tercermin bahwa kebijakan pemerintah masih belum sepenuhnya bersifat adil karena sesuai dengan prinsip *equity* (keadilan) mengatakan bahwa pajak wajib adil dan merata. Keadilan salah satu prinsip yang sering menjadi pertimbangan penting dalam memilih *policy option* yang ada dalam membangun sistem perpajakan. Suatu sistem perpajakan dapat berhasil apabila masyarakatnya merasa yakin pajak-pajak yang dipungut pemerintah telah dikenakan secara adil dan setiap orang membayar sesuai dengan bagiannya. Menurut teori dikatakan bahwa suatu pemungutan dikatakan memenuhi keadilan horizontal apabila wajib pajak berada dalam “kondisi” yang sama diperlakukan sama (*equal treatment for the equals*), maka dengan kondisi yang berbeda antara perusahaan pelayaran niaga nasional dengan perusahaan pelayaran non niaga nasional menghasilkan *dispute* mengenai prinsip *equity* dalam kebijakan fasilitas PPN ditanggung oleh pemerintah ini. Menurut pendapat dari informan.³⁷

“ jika dilihat dari sisi keadilan peraturan ini sudah memenuhi kriteria keadilan karena yang berhak mendapatkan fasilitas hanya perusahaan yang terdaftar dan merupakan perusahaan nasional.”

Berdasarkan keterangan diatas diketahui bahwa pemerintah berupaya mendesain fasilitas pembebasan PPN hanya diberikan bagi perusahaan pelayaran yang memenuhi ketentuan peraturan pemerintah yakni harus terdaftar dalam

³⁷ Kutipan wawancara dengan Fiskus, Budiarjo, di KPP Pratama Cilegon, Kamis 12 Mei 2008, pukul 08.00

instansi pemerintahan. Pemerintah hanya melihat sisi keadilan secara subjektif tanpa melihat kondisi perusahaan pelayaran secara menyeluruh.

Pembebasan PPN (*exemption*) merupakan suatu bentuk fasilitas PPN yang diterapkan di Indonesia dengan negara-negara lain. Selain memiliki SIUPP perusahaan pelayaran juga diwajibkan wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak. Perusahaan pelayaran melaporkan SIUPP yang dimilikinya kepada Direktur Jenderal Pajak agar dapat memperoleh SKB PPN. Hal ini Sesuai dengan keputusan Dirjen Pajak no. KEP -48/PJ/2001 tanggal 16 Januari 2001, untuk bisa mendapatkan fasilitas pembebasan dari pengenaan PPN, Wajib Pajak harus memiliki SKB dari pengenaan PPN yang dikeluarkan oleh Dirjen Pajak c.q. Kepala Pelayanan Pajak tempat Wajib pajak terdaftar Berikut ini informasi dari informan.³⁸

“SKB akan diterbitkan oleh Pihak DirJen Pajak apabila perusahaan melaporkan kepemilikan SIUPP nya sehingga mereka dapat memperoleh fasilitas pembebasan PPN.”

Surat Ketetapan Bebas PPN yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Pajak menuntut adanya kewajiban bagi Wajib Pajak untuk menjalankan prosedur membuat faktur pajak yang dibubuhi cap ” PPN Dibebaskan “ dan bila Wajib Pajak melakukan impor maka importir menyerahkan SKB PPN kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai atas penyerahan Barang Kena Pajak itu yang kemudian Wajib Pajak mengeluarkan Faktur Pajak yang dibubuhkan cap”PPN Dibebaskan“.

³⁸ Kutipan wawancara dengan Fiskus, Budiarjo, di KPP Pratama Cilegon, Kamis 12 Mei 2008, pukul 08.00

Prosedur pembubuhan cap “PPN dibebaskan ini sangatlah terlalu prosedural bahkan seringkali wajib pajak mengalami hambatan dalam melakukan proses ini terutama apabila ingin melakukan impor kapal. Perusahaan pelayaran harus memenuhi berbagai persyaratan administrasi seperti : Fotokopi kartu NPWP, Fotokopi Surat Pengukuhan PKP, Surat Kuasa bila permohonan atau pengurusan SKB PPN diwakilkan kepada orang lain, Invoice, Bill Of Lading, dokumen kontrak pembelian yang bersangkutan atau dokumen yang dapat dipersamakan, Dokumen pembayaran berupa Letter of Credit (L/C) atau bukti transfer atau bukti lainnya yang berkaitan dengan pembayaran tersebut dan penjelasan tertulis secara rinci mengenai kegunaan barang yang diimpor. Semua permohonan ini harus diajukan sebelum impor atau penyerahan barang modal dilakukan. Banyaknya persyaratan yang diserahkan oleh perusahaan membuat birokrasi menjadi rumit. Hal ini seperti diungkapkan oleh informan.³⁹

“Proses pembebasan PPN sedikit mengalami hambatan karena kita selaku importir harus mengajukan permohonan ke Bea cukai lalu bea cukai akan memeriksa kelengkapan surat impor dengan bermacam-macam administrasi sehingga pada saat pembubuhan cap itu seakan-akan diperlambat. Permohonanpun haruslah ada sebelum impor dilakukan sehingga birokrasi yang ada menjadi rumit.”

Kegiatan prosedur yang rumit membuat tujuan fasilitas pembebasan PPN menjadi sedikit tidak tepat sasaran. Padahal tujuan diberikan fasilitas pembebasan PPN adalah konsumen tidak menanggung beban PPN atas barang dan jasa tertentu. Kebijakan ini didesain untuk membantu pengusaha pelayaran dalam mengembangkan usahanya sehingga dengan PPN dibebaskan pemerintah maka

³⁹ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan PT. Putera Master Penyebrangan Merak (persero), Yohanes, di Gedung ASDP Cabang Merak, Jumat 09 Mei 2008, pukul 09.00

dapat memacu pertumbuhan industri pelayaran nasional. Kebijakan ini adalah tolak awal atas peran serta pemerintah dalam rangka menumbuhkan industri pelayaran nasional yang sudah sekian lama terpuruk.

Kebijakan perpajakan merupakan suatu cara atau alat pemerintah di bidang perpajakan yang memiliki suatu sasaran tertentu atau untuk mencapai suatu tujuan tertentu di bidang sosial dan ekonomi. Kebijakan perpajakan ini dilakukan pemerintah merupakan bagian yang tidak dapat dilepaskan dari kebijakan ekonomi atau kebijakan pendapatan negara (*fiscal policy*). Salah satu kebijakan ini berupa fasilitas pembebasan PPN yang diberikan kepada perusahaan pelayaran niaga nasional. Mengenai kebijakan fasilitas PPN informan memberikan pendapatnya.⁴⁰

“ Fasilitas PPN didesain untuk menunjang pertumbuhan sektor industri laut ditengah keterpurukan industri pelayaran beberapa tahun yang lalu. Diharapkan dengan kebijakan ini ada semacam stimulan yang bisa menggairahkan dunia usaha pelayaran. Selain itu, secara umum agar berdampak luas terhadap pertumbuhan ekonomi nasional.”

Berdasarkan pernyataan itu maka dapat diketahui bahwa pemerintah memberikan fasilitas PPN agar berdampak secara langsung terhadap perusahaan pelayaran sehingga industri pelayaran dimasa yang akan datang dapat tumbuh dan berkembang. Hal ini sesuai dengan tujuan dan maksud pemberian fasilitas PPN yakni untuk membantu berhasilnya sektor-sektor kegiatan ekonomi yang berprioritas tinggi dalam skala nasional, mendorong perkembangan dunia usaha, meningkatkan daya saing, dan memperlancar pembangunan nasional.

⁴⁰ Kutipan wawancara dengan Fiskus, Budiarjo, di KPP Pratama Cilegon, Kamis 12 Mei 2008, pukul 08.00

Bagi perusahaan pelayaran niaga nasional dengan adanya fasilitas ini membantu meringankan beban perusahaan dalam rangka pendanaan pengadaan kapal laut sehingga biaya operasional menjadi lebih sedikit. Pengenaan PPN terhadap pengadaan kapal tidaklah sedikit jumlahnya sehingga fasilitas pembebasan PPN yang diberikan oleh pemerintah dapat memberikan ruang gerak bagi perusahaan niaga nasional untuk bersaing dengan perusahaan lainnya. Hal ini seperti dijelaskan informan berikut ini.⁴¹

”Pembiayaan baik itu sewa maupun beli kapal laut sangatlah besar jumlahnya sehingga bila PPN dibayarkan bersamaan dengan harga sewa maupun beli kapal laut maka akan memberatkan perusahaan pelayaran.”

Berdasarkan Pernyataan tersebut dapatlah diketahui bahwa fasilitas pembebasan PPN memang sangatlah diperlukan perusahaan pelayaran agar pembiayaan dalam pengadaan menjadi tidak berat. Operasional perusahaan dan beban keuangan perusahaan pelayaran menjadi ringan.

Penghitungan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut berdasarkan harga jual untuk pengadaan kapal baru dan kapal bekas, sedangkan untuk pengadaan kapal melalui *charter* berdasarkan harga sewanya. Hal ini sesuai informasi dari informan.⁴²

“Untuk dasar penghitungan PPN pengadaan kapal laut dibagi 2 yaitu :
1. Pembelian kapal baru & bekas berdasarkan Harga perolehan atau nilai impor.
2.Sewa kapal/Charter berdasarkan harga sewa kapal sesuai dengan perjanjian waktu yang disepakati.”

⁴¹ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan PT.Putera Master Penyebrangan Merak (persero), Yohanes, di Gedung ASDP Cabang Merak, Jumat 09 Mei 2008, pukul 09.00

⁴² Kutipan wawancara dengan Pws.Ut. Perpajakan Direktorat Hilir PT Pertamina (persero), Awaluddin Fitri, di Gedung M KP Pertamina, Rabu 11 Juni 2008, pukul 17.00

Berikut ini merupakan tabel harga sewa/charter kapal dari tahun 2005 s/d 2007, yaitu :

Tabel 4.1
Harga Sewa /Charter Kapal

Tahun	VLCC	Handysize	Aframax	Total	Asumsi Kurs 1 \$	Total
2005	\$6,980,833	\$ 5,903,083	\$ 4,116,000	\$ 16,999,917	Rp 9,835	Rp 167,194,180,417
2006	\$7,029,333	\$ 6,728,000	\$ 3,744,333	\$ 17,501,667	Rp 9,020	Rp 157,865,033,333
2007	\$6,556,000	\$ 4,380,000	\$ 3,714,000	\$ 14,650,000	Rp 9,419	Rp 137,988,350,000
Total						Rp 463,047,563,750

Sumber : Clarkson Shipping Company

Berikut Perhitungan pengenaan PPN dalam transaksi sewa kapal adalah sebagai berikut, yaitu :

$$\text{PPN yang terutang} = \text{Tarif PPN} \times \text{Dasar Pengenaan Pajak}^{43}$$

$$\text{PPN yang terutang 2005} = 10 \% \times \text{Rp } 167,194,180,417$$

$$= \text{Rp } 16,719,418,042$$

$$\text{PPN yang terutang 2006} = 10 \% \times \text{Rp } 157,865,033,333$$

$$= \text{Rp } 15,786,503,333$$

$$\text{PPN yang terutang 2007} = 10 \% \times \text{Rp } 137,988,350,000$$

$$= \text{Rp } 13,798,835,000$$

Berdasarkan data tersebut tahun 2005 PPN yang terutang Rp. 16,719,418,042, tahun 2006 PPN yang terutang sebesar Rp 15,786,503,333, dan tahun 2007 PPN yang terutang Rp. 13,798,835,000 dapat terlihat bahwa dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2007 total jumlah pembayaran PPN sebesar Rp 46,304,756,375. Adanya penurunan jumlah PPN dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2007 yakni 17,48% atau sebesar. Rp 2. 920.583.042. Sebagai gambaran Berikut ini merupakan *Flow chart Charter* dalam suatu perusahaan pelayaran.

⁴³ Ibid.

Berdasarkan keterangan atas sewa kapal laut (*charter*) maka dalam satu tahun rata-rata mencharter \pm 130 kapal. Hal ini disebabkan fluktuatifnya kebutuhan operasional perusahaan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh informan.⁴⁴

“Untuk jumlah kapal yang kita sewa adalah fluktuatif setiap bulan, tergantung dari kebutuhan tonase. Akan tetapi sebagai gambaran jumlah kapal charter (time charter) yang ada saat ini berkisar antara 130-an kapal.”

Berdasarkan pernyataan tersebut maka faktor yang sering menjadi pertimbangan perusahaan dalam menyewa yakni adanya kebutuhan tonase. Tonase merupakan berat barang yang akan dibawa oleh kapal dari tempat satu dengan tempat lain. Letak wilayah dan geografis juga menjadi faktor yang patut diperhitungkan dalam menyewa kapal karena kondisi letak dan geografis yang sulit maka makin tinggi biaya sewa/*charter* kapal laut. Tak hanya jenis kapal yang digunakan dalam mencharter kapal laut juga patut dipertimbangkan akan tetapi biaya *demorage* dan *Own Use* kapal yang akan mempengaruhi nilai sewa/*charter* kapal.

Salah satu pilihan perusahaan pelayaran dalam pengadaan kapal laut yakni melalui pembelian kapal baru/bekas. Pengadaan kapal melalui pembelian melalui beberapa proses pelelangan yang dilakukan oleh perusahaan kepada perusahaan galangan kapal baik itu yang berasal dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Proses ini mengalami beberapa tahapan. Beberapa pertimbangan dilakukan

⁴⁴ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan Perkapalan PT Pertamina (persero), Erwien, di Gedung PKK Yos Sudarso, Selasa 06 Mei 2008, pukul 10.30

perusahaan sebelum menentukan pilihan dalam membeli kapal baru/bekas yakni harga kapal, kualitas kapal, dan waktu yang dalam membuat kapal yang dilakukan perusahaan kapal. Dengan terbatasnya kemampuan galangan kapal laut di Indonesia membuat perusahaan pelayaran lebih dominan memilih membeli kapal laut dari luar negeri. Berikut ini Informasi dari informan.⁴⁵

” Lelang kita buka dalam pembelian kapal namun dalam pembelian kapal baru pilihannya bukan hanya harganya yang murah akan tetapi kualitas kapal yang baik dan waktu pembuatan kapal juga menjadi pertimbangan sehingga operasional kapal dapat segera dilaksanakan.”

Berikut ini daftar harga pembelian kapal baru dari tahun 2005 s/d 2007, yaitu :

Tabel 4.2
Harga Pembelian Kapal Baru

Tahun	VLCC	Handysize	Aframax	Total	Asumsi Kurs 1 \$	Total
2005	\$174,520,833	\$ 118,061,667	\$ 61,740,000	\$ 354,322,500	Rp 9,835	Rp 3,484,761,787,500
2006	\$140,586,667	\$ 134,560,000	\$ 56,165,000	\$ 331,311,667	Rp 9,020	Rp 2,988,431,233,333
2007	\$131,120,000	\$ 87,600,000	\$ 55,710,000	\$ 274,430,000	Rp 9,419	Rp 2,584,856,170,000
Total						Rp 9,058,049,190,833

Sumber : Clarkson Shipping Company

Berikut ini merupakan perhitungan PPN dalam pembelian kapal baru, yaitu :

$$\begin{aligned} \text{PPN yang terutang 2005} &= 10 \% \times \text{Rp } 3,484,761,787,500 \\ &= \text{Rp } 348,476,178,750 \end{aligned}$$

⁴⁵ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan Perkapalan PT Pertamina (persero), Erwien, di Gedung PKK Yos Sudarso, Selasa 06 Mei 2008, pukul 10.30

PPN yang terutang 2006 = 10 % X Rp Rp 2,988,431,233,333

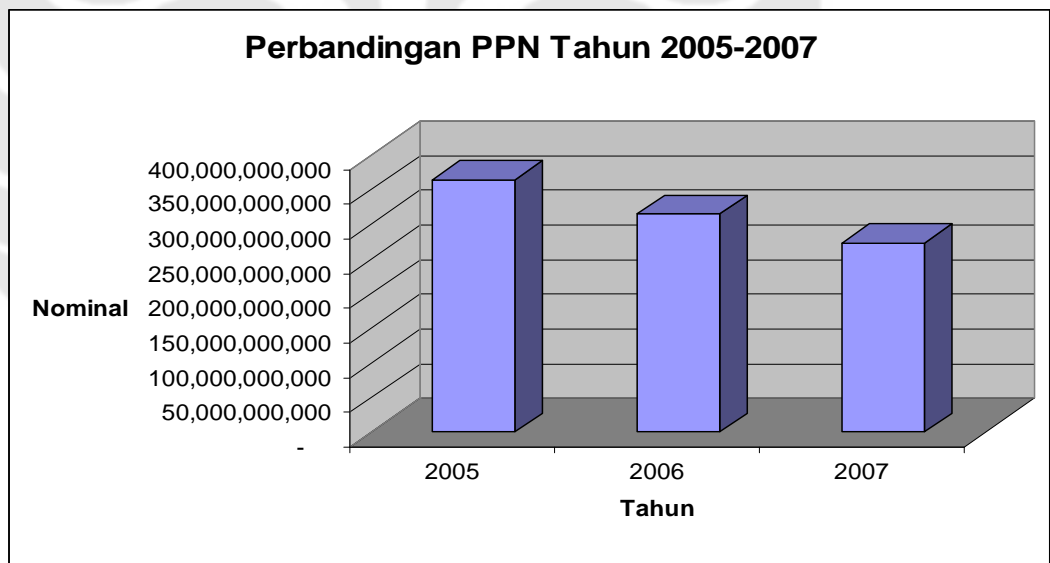
= Rp 298,843,123,333

PPN yang terutang 2007 = 10 % X Rp Rp 2,584,856,170,000

= Rp 258,485,617,000

Berdasarkan perhitungan PPN yang terutang untuk pembelian kapal baru pada tahun 2005 sebesar Rp. 348.476.178.750, tahun 2006 sebesar Rp. 298.843.123.333, dan tahun 2007 Rp. 258.485.617.000. Perhitungan dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2007 jumlah PPN sangatlah turun drastis yakni sebesar 25,82%. Berikut ini diagram Perbandingan PPN tahun 2005 s/d 2007

Tabel 4.3



Sumber : diolah dari temuan penelitian

Total PPN terutang pada Tahun 2007 suatu perusahaan pelayaran mengeluarkan sejumlah uang sebesar Rp 272,284,452,000/tahun atau senilai

dengan Rp 22,690,371,000/bulan untuk seluruh transaksi pengadaan kapal. Hal itu sesuai dengan Informasi dari informan sebagai berikut :⁴⁶

“Jumlah +/- Rp 25 M perbulan PPN untuk kegiatan kapal termasuk adanya pembelian kapal dan charter kapal. Nominal tersebut cukup lumayan sehingga kalau bisa dicover maka likuiditas perusahaan semakin baik.”

Berdasarkan data tersebut maka Jumlah PPN terutang yang wajib dibayar ke kas Negara merupakan hasil perhitungan mengurangi PPN yang dibayar kepada PKP lain sehingga dinamakan Pajak Masukan (*input tax*) dengan PPN yang dipungut dari pembeli atau penerima jasa atau yang disebut Pajak Keluaran (*output tax*). Pola ini dinamakan metode pengurangan tidak langsung (*indirect subtraction method*). Pajak dikurangkan dengan pajak untuk memperoleh jumlah pajak yang akan dibayar ke kas Negara dinamakan *tax credit* (metode Pengkreditan/*credit method*).

Hampir sekitar 85% komposisi perusahaan pelayaran dalam pengadaan kapal laut melalui sewa/*charter*. Besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk membeli kapal baru dan terbatasnya modal menjadi salah satu faktor penyebabnya sedikitnya jumlah kapal baru yang ada. Berbagai fasilitas ditawarkan oleh perusahaan jasa persewaan kapal dengan harga bersaing. Selain itu, *charter* kapal untuk jangka pendek sangatlah membantu operasional perusahaan karena kapal ada sesuai dengan kebutuhan. Seperti dijelaskan informan sebagai berikut :⁴⁷

⁴⁶ Kutipan wawancara dengan Pws.Ut. Perpajakan Direktorat Hilir PT Pertamina (persero), Awaluddin Fitri, di Gedung M KP Pertamina, Rabu 11 Juni 2008, pukul 17.00

⁴⁷ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan Perkapalan PT Pertamina (persero), Erwien, di Gedung PKK Yos Sudarso, Selasa 06 Mei 2008, pukul 10.30

“...Kembali ke penjelasan Pengadaan Kapal, untuk pengadaan kapal pada prinsipnya ada 2 macam basis penyewaan:

- 1. time charter = berbasis waktu sewa, misal 1 tahun, 6 bulan dsb.*
 - 2. voyage charter = berbasis titik loading-discharge, artinya kita menyewa untuk jarak tertentu mis, Tj. Priok - Surabaya, dan sebagainya.*
- Berdasarkan basis inilah charter menjadi primadona perusahaan kapal karena sesuai dengan kebutuhan operasional perusahaan”*

Melihat dari pernyataan informan maka dapat diketahui bahwa dalam sewa kapal (*charter*) basis penyewaan tergantung kebutuhan operasional dan manfaat ingin diambil oleh perusahaan sehingga pergerakan sewa kapal menjadi fluktuatif.

4.2 Implikasi Kebijakan Fasilitas PPN bagi Perusahaan Pelayaran Non Niaga Nasional

Pemberlakuan KMK No.370/KMK.03/2003 mengenai Tata cara pemberian fasilitas Pajak Pertambahan Nilai ditanggung oleh pemerintah atas impor kapal, penyerahan kapal, penyerahan jasa persewaan kapal, penyerahan jasa keagenan kapal, penyerahan jasa/perawatan/reparsi kapal, dan penyerahan jasa kepelabuhan memberikan berbagai efek bagi perusahaan pelayaran, yaitu :

- a. Kondisi arus dana perusahaan dalam periode berjalan akan berpengaruh terhadap keluarnya sejumlah uang untuk pembayaran PPN. Keuangan merupakan faktor krusial yang terkena dampak adanya kebijakan perpajakan karena secara langsung adanya pembebanan PPN pada transaksi pengadaan kapal ikut menentukan keluar-masuknya uang perusahaan. Hal ini akan jauh berbeda dengan likuiditas perusahaan pelayaran nasional yang mendapatkan fasilitas pembebasan PPN. Perusahaan pelayaran nasional akan menjadi lebih baik sehingga perusahaan dapat tumbuh dan berkembang sehingga dapat bersaing dengan perusahaan

pelayaran asing. Berdasarkan Penghitungan PPN diatas maka dapat diketahui bahwa asas *equity* antara Perusahaan pelayaran nasional yang mendapatkan fasilitas PPN dengan Perusahaan yang belum mendapatkan fasilitas PPN sangatlah berbeda dan dirasakan tidak adil karena satu sisi perusahaan pelayaran harus mengeluarkan uang untuk membayar PPN sebesar Rp 22,690,371,000/bulan. Jumlah yang tidak sedikit yang mempengaruhi kondisi arus dana perusahaan pada periode berjalan. Kondisi ini tentu sangatlah tidak menguntungkan bagi perusahaan karena dalam persaingan kekuatan dana sehingga dapat bersaing dengan perusahaan pelayaran lain. Kondisi arus dana juga akan mencerminkan kondisi operasional perusahaan yang sedang berjalan. Realisasi biaya yang terjadi juga merupakan tolak ukur dari keberhasilan dari anggaran yang dibuat pada periode sebelumnya. Berikut ini salah satu proyeksi perusahaan pelayaran yang terpengaruh akibat pengenaan PPN pengadaan kapal.

Tabel 4.4

Laporan Penerimaan / Pengeluaran

PT X

Tahun 2007

	November	Desember			
	Realisasi	Minggu 1	Minggu 2	Minggu 3	Minggu 4
Saldo Awal	73,263,865,368	7,441,407,651,101	9,416,206,473,249	11,780,412,484,684	14,070,737,058,261
	-				
Penerimaan					
1. Penjualan BBM	6,837,159,147,417	820,459,097,690	2,187,890,927,173	2,119,519,335,699	2,119,519,335,699
2. Penjualan NBBM	1,086,218,393,500	130,346,207,220	347,589,885,920	336,727,701,985	336,727,701,985
3. Penjualan Lain-lain	-				
4. Lain-lain (Other Income)	6,852,687,720	1,850,225,684	2,192,860,070	2,124,333,193	1,987,279,439
Jumlah Penerimaan	7,930,230,228,637	2,141,162,161,732	2,537,673,673,164	2,458,371,370,877	2,299,766,766,305

		-	-	-	-
1. Pembelian MM Intake Kilang		-	-	-	-
2. Pembelian Gas Intake Kilang (Domestik)		-	-	-	-
3. Biaya operasi :		-	-	-	-
Sundries	11,577,945,456	3,126,045,273	3,704,942,546	3,589,163,091	3,357,604,182
Material	15,266,359,656	4,121,917,107	4,885,235,090	4,732,571,493	4,427,244,300
Kontrak	19,900,794,312	5,373,214,464	6,368,254,180	6,169,246,237	5,771,230,350
Upah	78,736,114,080	21,258,750,802	25,195,556,506	24,408,195,365	22,833,473,083
Perkapalan	226,903,710,000	254,132,155,200	-	-	-
4. Resale Commodities	-				
5. Pajak	-				
PPN	42,690,371,000	45,413,215,520			

PBB-KB	-				
PLN dll	-				
PPh Pasal 21	166,576,663,368	44,975,699,109	53,304,532,278	51,638,765,644	48,307,232,377
PPh lain-lain (22,23)	434,485,032	117,310,959	139,035,210	134,690,360	126,000,659
7. Lain-lain	-				
Jumlah Pengeluaran	562,086,442,904	166,363,339,584	173,467,661,729	168,046,797,300	157,205,068,442
Penerimaan lain-lain	-				
1. Dropping dari K. Pusat	-	-	-	-	-
2. Lain-lain Prepayment	-				
Jumlah Penerimaan lain-lain	-	-	-	-	-
Arus Kas Bersih	7,368,143,785,733	1,974,798,822,148	2,364,206,011,435	2,290,324,573,577	2,142,561,697,863
Saldo Akhir	7,441,407,651,101	9,416,206,473,249	11,780,412,484,684	14,070,737,058,261	16,213,298,756,123

Sumber : diolah dari temuan penelitian

Jika Dilihat dari tabel 4.4 maka dapat diketahui, Jumlah PPN yang dibayarkan oleh perusahaan sebesar Rp. 272,284,452,000/tahun sangatlah signifikan jika dibandingkan dengan pengeluaran yang digunakan untuk operasional perusahaan biaya kontrak, sundries, dan material perusahaan. Jika melihat operasional perusahaan dilihat dari biaya sundries per bulan perusahaan pada periode November sebesar Rp.11,577,945,456 maka PPN yang dibayarkan sebesar Rp. 42,690,371,000,- atau senilai hampir 2 (dua) kali lipat. PPN yang dikeluarkan dalam pembiayaan kapal rata-rata per bulan lebih besar sekitar 20% dari realisasi biaya material yang hanya sebesar 19,900,794,312 dan kontrak perusahaan yakni sebesar Rp. 15,266,359,656. Komposisi dari Kontrak dan material sangat berkaitan langsung dengan berjalannya operasional perusahaan. Biaya ini adalah biaya utama dalam menjalankan roda kebijakan perusahaan. Nominal uang dalam transaksi ini sangatlah berpengaruh besar terhadap perkembangan operasional perusahaan. Uang yang dikeluarkan untuk pembayaran PPN akan lebih bermanfaat untuk pembiayaan operasional perusahaan sehingga perusahaan dapat membuat kebijakan yang lebih cepat dalam menghadapi hambatan dalam pengadaan dana dan lebih tepat apabila ingin mengembangkan investasi dalam perusahaan pelayaran.

Walaupun saat ini kondisi industri pelayaran Indonesia sangat tumbuh secara signifikan yakni sekitar 65,3 % dalam hal pangsa pasar. Perusahaan pelayaran nasional hanya dapat mengangkut 148 ,7 juta ton dari total muatan 227,9 juta ton dan kapal asing hanya sebesar 79,2 juta ton atau 34,7 %. Kondisi inilah sangat berbeda pada tahun 2004 dimana kapal nasional hanya dapat

mengangkut 101,3 juta ton atau 54% dari total muatan 187,6 juta ton, sedangkan kapal asing sebesar 86,3 juta ton atau hanya 46 %. Inilah salah satu efek yang dihasilkan akibat kebijakan fasilitas pembebasan PPN terhadap transaksi pengadaan kapal. Hal ini senada dengan informasi dari informan sebagai berikut:⁴⁸

“Likuiditas perusahaan akan lebih baik operasional perusahaan tidak perlu dibebani dengan pengeluaran tambahan karena kita membayar PPN untuk kegiatan perkapalan yang nominalnya sangatlah signifikan”

Likuiditas perusahaan merupakan faktor penting bagi operasional perusahaan sehingga perusahaan tersebut dapat bertahan dengan kondisi persaingan yang sangat ketat. Likuiditas tidak lepas dari *cash flow* perusahaan yang harus dikeluarkan. Jumlah yang dikeluarkan untuk pembayaran PPN Rp 22,690,371,000 akan berpengaruh dengan keuangan perusahaan yang setiap bulannya harus menyisihkan sejumlah itu. Walaupun PPN dapat dikreditkan akan tetapi itu membutuhkan waktu sehingga apabila perusahaan membutuhkan dana secara cepat maka hal tersebut tidak dapat dilaksanakan. Perkembangan perusahaan juga akan terhambat karena langkah-langkah kebijakan yang harus diambil juga harus mempertimbangkan jumlah uang yang harus dibayarkan untuk PPN.

b. Pengenaan PPN pada pengadaan kapal laut sedikitnya akan menambah resiko beban pada kredit pajak. Hal ini akan berbeda dengan adanya fasilitas pembebasan PPN terhadap transaksi pengadaan kapal laut memberikan tidak ada

⁴⁸ Kutipan wawancara dengan Pws.Ut. Perpajakan Direktorat Hilir PT Pertamina (persero), Awaluddin Fitri, di Gedung M KP Pertamina, Rabu 11 Juni 2008, pukul 17.00

resiko beban biaya akibat PPN tidak dapat dikreditkan karena faktor pajak standar cacat, kadaluarsa, dan hilang. Meminimalisir resiko ataupun kesalahan yang disebabkan oleh manusia juga merupakan salah satu implikasi dengan adanya pemberlakuan fasilitas pembebasan PPN. Hal ini seperti dijelaskan informan berikut ini:⁴⁹

“ Kesalahan manusia sering kali menjadi penyebab dalam PPN tidak dapat dikreditkan sehingga dengan adanya kebijakan fasilitas pembebasan PPN maka kesalahan-kesalahan tersebut akan dapat diminimalisir.”

c. Operasional berkaitan dengan pungutan, setoran, laporan PPN lebih ringan sehingga lebih memudahkan pekerjaan administrasi perusahaan. Kompleksitas pekerjaan yang membuat operasional pajak menjadi bertambah banyak. Banyaknya transaksi yang terjadi dalam perusahaan menyebabkan pekerjaan juga bertambah banyak. Kebijakan pembebasan fasilitas PPN memberikan efektifitas dan efisiensi operasional perusahaan. Operasional mengenai pungutan, setoran, dan laporan PPN menjadi lebih mudah karena lebih sedikit sehingga dapat menangani pengenaan PPN pada transaksi yang lain.

⁴⁹ Kutipan wawancara dengan Kepala Keuangan PT.Putera Master Penyebrangan Merak (persero), Yohanes, di Gedung ASDP Cabang Merak, Jumat 09 Mei 2008, pukul 09.00

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Ketidakjelasan definisi perusahaan pelayaran nasional yang dituangkan dalam KMK No.370/KMK.03/2003 menjadi dasar perbedaan perlakuan pengenaan PPN antara perusahaan pelayaran niaga nasional dengan perusahaan non niaga nasional. Penjabaran defenisi itulah yang mendasari suatu perusahaan boleh memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) yang dikeluarkan oleh Departemen perhubungan laut. Berdasarkan kriteria kepemilikan SIUPP ini perusahaan menjadi terdaftar dan berhak mendapatkan fasilitas pembebasan PPN atas transaksi pengadaan kapal laut.
2. Implikasi adanya perbedaan perlakuan pengenaan PPN bagi perusahaan pelayaran nasional dalah likuiditas perusahaan dalam jangka pendek menjadi agak terganggu sehingga sulit untuk tumbuh dan berkembang dengan akibat pelemahan daya saing dengan perusahaan pelayaran asing. Kondisi arus dana pada periode berjalan akan terpengaruh dengan adanya pembayaran PPN pada bulan tersebut. Perusahaan tidak hanya fokus terhadap biaya-biaya yang berhubungan langsung dengan operasional perusahaan tetapi juga harus memperhitungkan adanya pembebanan tambahan pajak ini. Hal ini terjadi karena perusahaan harus menyisihkan uang untuk pembayaran PPN untuk pengadaan kapal laut.

B. Saran

1. Untuk menjadikan fasilitas pembebasan PPN atas pengadaan kapal laut (vessel) dan industri pelayaran tepat sasaran, sebaiknya pemerintah membuat defenisi “perusahaan pelayaran” lebih fokus terhadap karakteristik dari perusahaan pelayaran, yakni dengan mensyaratkan beberapa kriteria kritikal seperti : perusahaan harus berbentuk badan hukum yang telah terdaftar di Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, memiliki struktur organisasi perusahaan sesuai dengan operasional pelayaran, kegiatan operasional pelayarannya meliputi wilayah Indonesia, dan secara administratif telah terdaftar di Direktorat Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan.
2. Agar dalam birokrasi dan persyaratan pengajuan SKB PPN terutama untuk impor lebih disederhanakan yakni dengan menerapkan azas de-minimuus dalam penyediaan dokumen yang sekurang-kurangnya meliputi: Surat Keterangan terdaftar di Direktorat Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan dan Kelengkapan dokumen barang yang diimpor seperti: invoice, PIB, manifest, perijinan dari instansi terkait, dan dokumen pendukung ekspor kerja sehingga pelayanan terhadap permohonan tersebut dapat dengan cepat selesai dilaksanakan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU :

- A.Tait, Alan. *Value Added Tax: International Practice and Problems*, (Washington DC: International Monetary Fund,1998), hlm. 4.
- Bungin (Ed.), Burhan. *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer : Pokok-pokok penting tentang wawancara*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, September 2001
- Creswell, John W., *Qualitative & Quantitative Approaches*, Alih bahasa : Angkatan III & IV KIK-UI, Jakarta : KIK Press, (2002), hal. 1
- Due, John F. and Ann F. Friedlaender: *Government Finance*, 7th edition, diterjemahkan oleh Drs. Ellen Gunawan, MA dan Drs.Rudy Sitompul, MA:Keuangan Negara Perekonomian Sektor Publik, Penerbit Erlangga, Jakarta 1984, hlm.332
- Gillis, Malcolm, Carl S. Soup dan Gerardo P.Sicat, *VAT in Developing Countries*, (Washington DC: The World Bank 1990),hlm.7
- Gunadi, *Panduan Komprehensif PPN 2002*, Multi Utama Publishing, Jakarta, 2002, hal.2.
- Mansury, *The Indonesia Income Tax, A Case Study in tax Reform of a Developing Country*, Singapura:Asian-Pacific Tax and Investment Research Center, 1992.pp.34
- Musgrave, *Public Finance in Theory and Practice*. New York: Mc Graw Company. 1989.
- Muhadjir, Noeng. *Metode Penelitian Kualitatif*, Yogyakarta:Rake Sarasin, 1990,hal.2.
- Nurmantu, Safri. *Pengantar Perpajakan*, Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2000 hal.82.
- Nightale, kath..*Taxation : Theory and Practice*.London: Pearson Education Limited. 2000 hal.535.
- Patilima, Hamid. *Penelitian Kualitatif*, Bandung:Alfabeta, 2005, hal.2.
- Plasschaert, Sylvain R.F. *Schedular, Global & Dualistic Pattern of Income Taxation*. (IFBD, 1988), hal. 105.
- Rosdiana dan Rasin Tarigan, *Perpajakan: Teori dan Aplikasii*. Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2005. hal 218..
- Suyono, *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta, 2001,hal.1.
- Shoup, Carl S. *VAT in Developing Countries*, Washington DC: The Worl Bank, 1990, hal.213

Uppal,"Taxation In Indonesia, " Gajah Mada University Press, 2000,hal.36.

Seligman, *The Income Tax*, Jakarta:Press ,1911.

Smith, Throop and James B Webber, and Carol M Cerf, What You Should Know About The VAT, Illinois : Down Jones-Irwin Inc.,1973, hal.3

Sukardi, Untung. *Pajak Pertambahan Nilai*. Edisi revisi 2005. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 2005. hal 3.

_____.Sebuah Analisis Konstruktif Perubahan UU PPN 1984 dgn UU No.18 Tahun 2000, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2001, hal.123.

Terra, Ben. Sales Taxation, Deventer-oston :Kluwer Law and Taxation Publisher, 1988, hal 5-19.

Uppal,"Taxation In Indonesia, "Gajah Mada University Press, 2000, hal.36.

William, David '*Value Added Tax*', *Tax Law Design and Drafting*, (Washington DC:IMF,1996), hlm.164

Zee, Howell H."*Taxation and Equity*" dalam *Tax Policy Handbook*, Edited By Partasarathi Shome (IMF, 1995), hal. 30.

Peraturan Perundang-undangan

Republik Indonesia, Undang-undang No.21 tahun 1992 tanggal 17 Desember 2003 tentang pelayaran, pasal 1 angka 1.

Lainnya :

"Mekanisme Pemungutan Pajak,"<http://id.wikipedia.org/wiki/Pajak>, 30 Maret 2008

"Hipotesis Kerja"<http://id.wikipedia.org/wiki/Hipotesis>, 31 Maret 2008

"Statistik Perhubungan Transportasi Tahun 2004,"www.dephub.go.id,Dirjen Perhubungan Laut, 18 maret 2006

"Perkembangan Pelayaran Nasional,"[http://www.detik.com/pelayaran indonesia](http://www.detik.com/pelayaran_indonesia), 5 Maret 2008

Pedoman Wawancara Pegawai Perusahaan Pelayaran

Nama : Awalludin Fitria
Usia : 37 tahun
Lama Bekerja : 12 tahun
Posisi Jabatan : Pws.UT.Perpajakan Keuangan Hilir PT.Pertamina (Persero)

1. Apakah Perusahaan ini termasuk Perusahaan Pelayaran Nasional?
PT Pertamina (Persero) merupakan perusahaan Pelayaran nasional karena berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan 370/KMK.03/2003 yang disebutkan sebagai Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah badan hukum Indonesia atau badan usaha Indonesia yang menyelenggarakan usaha jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia atau kapal asing atas dasar sewa untuk jangka waktu atau perjalanan tertentu ataupun berdasarkan perjanjian dan telah memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) dari Departemen Perhubungan. Namun sampai sekarang kami belum mendapatkan SIUP. Kami sedang menunggu jawaban surat dari Dirjen Pajak tentang pertanyaan mengapa perusahaan kami tidak mendapatkan fasilitas PPN ditanggung oleh pemerintah padahal secara definitif operasional perusahaan kami meliputi wilayah Indonesia.
2. Bagaimanakah gambaran mengenai ruang lingkup perusahaan pelayaran ini?
Dibawah Naungan Pertamina ada Anak perusahaan perkapalan yang menangani segala urusan mengenai pelayaran yang meliputi seluruh kegiatan operasionalnya
3. Berapa banyak perusahaan ini memiliki kapal laut?
Kapal milik terdiri dari 37 kapal milik dan ± 251 kapal charter.
4. Bagaimanakah cara pengadaan kapal laut di perusahaan pelayaran ini?
Pengadaan kapal terdiri dari 2 cara, yaitu ::
 1. *Pengadaan Kapal Charter*
 2. *Pengadaan kapal baru dan second*
5. Berapakah jumlah kapal yang digunakan dalam pengadaan kapal terutama kapal charter dalam perusahaan pelayaran?
Untuk jumlah kapal yang kita sewa adalah fluktuatif setiap bulan tergantung operasional perusahaan.
6. Bagaimanakah proses pengadaan sewa kapal/charter dalam perusahaan ini?
Charter terdiri dari :
 1. *time charter = berbasis waktu sewa, misal 1 tahun, 6 bulan dsb.*
 2. *voyage charter = berbasis titik loading-discharge, artinya kita menyewa untuk jarak tertentu*

7. Apakah perusahaan ini memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
PT Pertamina (Persero) tidak memiliki SIUPP karena yang memiliki SIUPP PT.Perkapalan sebagai anak perusahaan.
8. Jelaskan keuntungan memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Untuk mendapatkan fasilitas pembebasan PPN dari Kantor Pajak
9. Jelaskan perlakuan perpajakan terhadap pengadaan kapal di perusahaan ini?
 - a. *Pertamina menyewa kapal dari pemilik kapal di LN tanpa BUT, PPN Jasa LN 10% dan PPh Pasal 26 sebesar 20% atau tarif sesuai tax treaty*
 - b. *Pertamina menyewa kapal dari pemilik kapal di LN dengan ada BUT di Indonesia, PPN 10% (asumsi Pertamina bukan sebagai perusahaan pelayaran sesuai KMK-370) PPh Pasal 15 2,64% jika digunakan di jalur domestik dan 1,32% jika di jalur internasional. PPh Pasal 23 4,5% jika bareboat charter.*
 - c. *Pertamina menyewa kapal dari pemilik kapal DN PPN 10% (asumsi Pertamina bukan sebagai perusahaan pelayaran sesuai KMK-370) PPh Pasal 15 sebesar 1,2% atau PPh Pasal 23 sebesar 4,5%, syarat sama dgn no. 2 di atas.*
10. Bagaimanakah perhitungan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut di perusahaan ini?
Untuk dasar penghitungan PPN pengadaan kapal laut dibagi 2 yaitu :
 1. *Pembelian kapal baru & bekas berdasarkan Harga perolehan atau nilai impor.*
 2. *Sewa kapal/Charter berdasarkan harga sewa kapal sesuai dengan perjanjian waktu yang disepakati.*
11. Berapakah PPN yang dikeluarkan oleh perusahaan ini dalam pengadaan kapal laut?
Jumlah +/- Rp 25 M perbulan PPN untuk kegiatan kapal termasuk adanya pembelian kapal dan charter kapal. Nominal tersebut cukup lumayan sehingga kalau bisa dicover maka likuiditas perusahaan semakin baik.
12. Apakah fasilitas perpajakan yang didapat dalam penggunaan Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Dengan Memiliki SIUPP maka seharusnya otomatis perusahaan mendapatkan pembebasan PPN akan tetapi Perusahaan ini belum mendapatkan fasilitas PPN. Hal ini disebabkan adanya perbedaan penafsiran antara pemerintah dengan perusahaan. Kami sedang menunggu jawaban surat dari Dirjen Pajak tentang pertanyaan mengapa perusahaan kami tidak mendapatkan fasilitas PPN ditanggung oleh pemerintah padahal secara definitif operasional perusahaan kami meliputi wilayah Indonesia
13. Apakah hambatan perusahaan ini dalam menjalankan kewajiban PPN terutama dalam pengadaan kapal laut?

- a. Likuiditas lebih baik karena kita tidak membayar PPN untuk kegiatan perkapalan +/- 40 M Perbulan
 - b. Tidak ada resiko beban biaya akibat PPN tidak dapat dikreditkan karena FPS cacat, kadaluarsa, hilang.
 - c. Operasional berkaitan dengan pungutan, setoran, laporan PPN lebih ringan
14. Menurut Anda, perbedaan pengenaan PPN bagi perusahaan niaga nasional dan perusahaan non niaga nasional dalam pengadaan kapal laut?
Kepemilikan SIUPP merupakan dasar perbedaan perusahaan untuk mendapatkan Fasilitas pembebasan PPN.
15. Menurut Anda, apakah Azas Equality (keadilan) telah tepat diterapkan dalam perpajakan pengadaan kapal laut?
Kurang adil, karena masih ada perusahaan pelayaran yang belum merasakan fasilitas pembebasan PPN..
16. Menurut Anda, Apakah telah terjadi dispute dalam aplikasi penerapan perpajakan pengadaan kapal terhadap unsur keadilan?
Ya, kita bisa melihat penjabaran dari peraturan yang ada. Kenapa perusahaan ini tidak mendapatkan fasilitas PPN padahal operasional perusahaan meliputi wilayah Indonesia
17. Sejauhmanakah pengaruh implikasi pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut bagi keuangan dan manajerial operasional perusahaan?
 - a. Likuiditas lebih baik karena kita tidak membayar PPN untuk kegiatan perkapalan +/- 25 M Perbulan
 - b. Tidak ada resiko beban biaya akibat PPN tidak dapat dikreditkan karena FPS cacat, kadaluarsa, hilang.
 - c. Operasional berkaitan dengan pungutan, setoran, laporan PPN lebih ringan
18. Apakah fasilitas perpajakan yang diberikan oleh pemerintah memacu pertumbuhan perusahaan pelayaran nasional?
Sangat berpengaruh karena menyangkut fiancial perusahaan yang tidak sedikit.
19. Menurut Anda, bagaimanakah sebaiknya pemerintah dalam rangka mendesain pajak pengadaan kapal laut?
Penjabaran setiap definisi sangatlah penting sehingga tidak menimbulkan penafsiran yang berbeda.

Pedoman Wawancara Pegawai Perusahaan Pelayaran

Nama : Erwien
Usia : 40 tahun
Lama Bekerja : 15 tahun
Posisi Jabatan : Kepala Keuangan PPK PT.Pertamina (Persero)

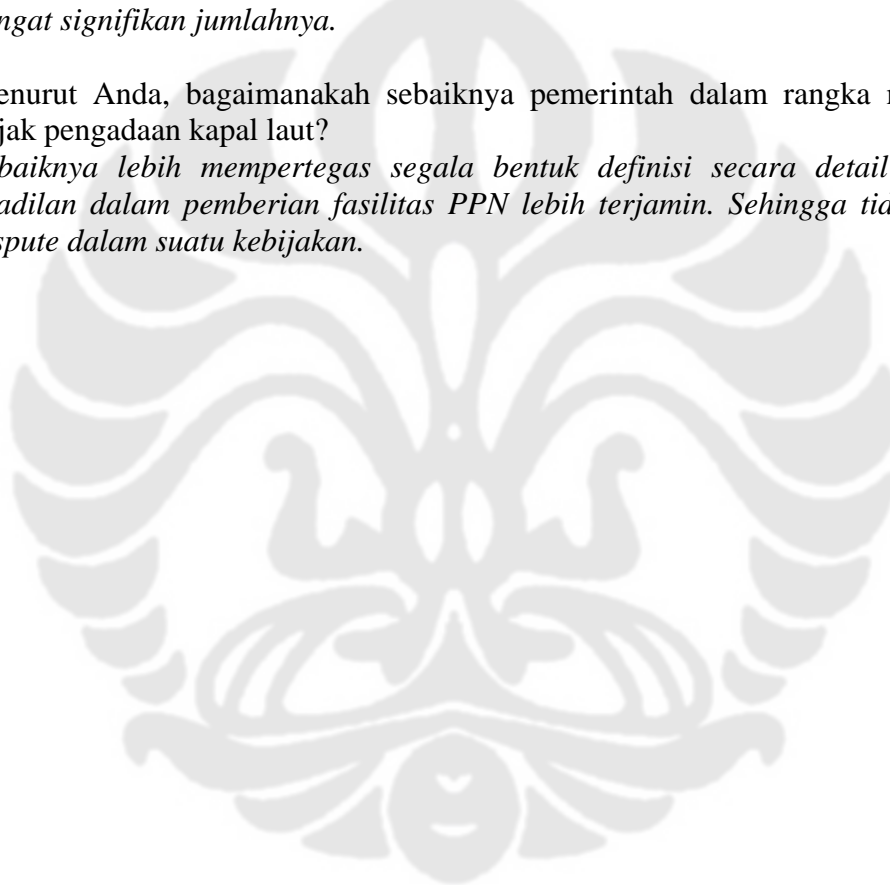
1. Apakah Perusahaan ini termasuk Perusahaan Pelayaran Nasional?
Secara Definitif PT Pertamina (Persero) merupakan perusahaan Pelayaran nasional karena berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan 370/KMK.03/2003 yang disebutkan sebagai Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah badan hukum Indonesia atau badan usaha Indonesia yang menyelenggarakan usaha jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia atau kapal asing atas dasar sewa untuk jangka waktu atau perjalanan tertentu ataupun berdasarkan perjanjian dan telah memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) dari Departemen Perhubungan
2. Bagaimanakah gambaran mengenai ruang lingkup perusahaan pelayaran ini?
Dibawah Naungan Pertamina ada Anak perusahaan perkapalan yang menangani segala urusan mengenai pelayaran yang meliputi seluruh kegiatan operasionalnya
3. Berapa banyak perusahaan ini memiliki kapal laut?
Komposisi Kapal milik terdiri dari 37 kapal milik dan \pm 251 kapal charter. Jumlah ini sangatlah fluktuatif tergantung dengan kebutuhan operasional.
4. Bagaimanakah cara pengadaan kapal laut di perusahaan pelayaran ini?
di Perkapalan fungsi untuk pengadaan kapal dibedakan menjadi 2:
 1. *Pengadaan Kapal Charter (sewa kapal berbasis time charter/voyage charter)*
 2. *Koordinator Pengadaan Kapal (untuk pengadaan kapal baru dan second)*
5. Berapakah jumlah kapal yang digunakan dalam pengadaan kapal terutama kapal charter dalam perusahaan pelayaran?
Untuk jumlah kapal yang kita sewa adalah fluktuatif setiap bulan, tergantung dari kebutuhan tonase. Akan tetapi sebagai gambaran jumlah kapal charter (time charter) yang ada saat ini berkisar antara 130-an kapal
6. Bagaimanakah proses pengadaan sewa kapal/charter dalam perusahaan ini?
Dalam perusahaan ini kapal charter merupakan alternatif yang baik dalam penyediaan kapal laut. Charter merupakan pendukung untuk menjamin pemenuhan kapal. Kembali ke penjelasan Pengadaan Kapal, untuk pengadaan kapal pada prinsipnya ada 2 macam basis penyewaan:
 1. *time charter = berbasis waktu sewa, misal 1 tahun, 6 bulan dsb.*
 2. *voyage charter = berbasis titik loading-discharge, artinya kita menyewa untuk jarak tertentu mis, Tj. Priok - Surabaya, dan sebagainya.*

Berdasarkan basis inilah charter menjadi primadona perusahaan kapal karena sesuai dengan kebutuhan operasional perusahaan

7. Bagaimanakah proses pengadaan kapal laut yang melalui pembelian kapal baru?
Lelang kita buka dalam pembelian kapal namun dalam pembelian kapal baru pilihannya bukan hanya harganya yang murah akan tetapi kualitas kapal yang baik dan waktu pembuatan kapal juga menjadi pertimbangan sehingga operasional kapal dapat segera dilaksanakan.
8. Apakah perusahaan ini memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
SIUPP yang dimiliki Pertamina menggunakan NPWP Perkapalan 01.001.664.01.051-002 sementara PT Pertamina (Persero) NPWP-nya 01001.664.01.051-000. Dalam mekanisme PPN Pertamina NPWP yang digunakan adalah NPWP Pertamina
9. Apakah alasan perusahaan ini memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Untuk mendapatkan fasilitas pembebasan PPN dari Kantor Pajak
10. Bagaimanakah cara memperoleh Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Wajib Pajak harus memiliki SKB dari pengenaan PPN yang dikeluarkan oleh Dirjen Pajak c.q. Kepala Pelayanan Pajak tempat Wajib pajak terdaftar
11. Apakah ada hambatan dalam memperoleh Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Hambatan dalam membuat SIUPP hanya prosedur dalam pengajuan SIUPP yang membutuhkan waktu yang tidak cepat
12. Jelaskan keuntungan memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Untuk mendapatkan fasilitas pembebasan PPN dari Kantor Pajak
13. Jelaskan perlakuan perpajakan terhadap pengadaan kapal di perusahaan ini?
 - a. *Pertamina menyewa kapal dari pemilik kapal di LN tanpa BUT, PPN Jasa LN 10% dan PPh Pasal 26 sebesar 20% atau tarif sesuai tax treaty*
 - b. *Pertamina menyewa kapal dari pemilik kapal di LN dengan ada BUT di Indonesia, PPN 10% (asumsi Pertamina bukan sebagai perusahaan pelayaran sesuai KMK-370) PPh Pasal 15 2,64% jika digunakan di jalur domestik dan 1,32% jika di jalur internasional. PPh Pasal 23 4,5% jika bareboat charter.*
 - c. *Pertamina menyewa kapal dari pemilik kapal DN PPN 10% (asumsi Pertamina bukan sebagai perusahaan pelayaran sesuai KMK-370) PPh Pasal 15 sebesar 1,2% atau PPh Pasal 23 sebesar 4,5%, syarat sama dgn no. 2 di atas.*

14. Bagaimanakah perhitungan pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut di perusahaan ini?
PPN dihitung sebesar 10 % dikalikan dengan harga jual ataupun harga sewa/charter kapal sesuai dengan kesepakatan.
15. Apakah fasilitas perpajakan yang didapat dalam penggunaan Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Dengan perusahaan memiliki SIUPP maka itu otomatis menjadi perusahaan pelayaran nasional yang bila mempunyai SKB PPN maka mendapatkan fasilitas pembebasan PPN.
16. Apakah hambatan perusahaan ini dalam menjalankan kewajiban PPN terutama dalam pengadaan kapal laut?
Perusahaan dalam menjalankan kewajibannya terkendala akibat adanya resiko beban biaya akibat PPN tidak dapat dikreditkan karena faktur pajak standar cacat, kadaluarsa, dan hilang,
17. Menurut Anda, perbedaan pengenaan PPN bagi perusahaan niaga nasional dan perusahaan non niaga nasional dalam pengadaan kapal laut?
Adanya perbedaan pengenaan PPN dikarenakan kepemilikan SIUPP. Kepemilikan ini berakibat pemberian fasilitas pembebasan PPN bagi perusahaan pelayaran niaga nasional sedangkan perusahaan non niaga nasional tidak diberikan fasilitas tersebut.
18. Menurut Anda, apakah Azas Equality (keadilan) telah tepat diterapkan dalam perpajakan pengadaan kapal laut?
Menurut Saya, Kebijakan pemerintah mengenai pemberian fasilitas pembebasan PPN sangatlah dirasakan tidak adil karena perusahaan dibebani oleh syarat yang harus dipenuhi sehingga apabila tidak terpenuhi hal tersebut maka perusahaan tidak dapat menggunakan fasilitas tersebut. Perbedaan perlakuan ini menyebabkan perusahaan satu dengan perusahaan lain persaingannya menjadi tidak seimbang karena ada pihak yang dirugikan akibat pembebanan syarat penggunaan fasilitas tersebut.
19. Jelaskan unsur equality (keadilan) dalam penerapan perpajakan dalam pengadaan kapal laut?
Keadilan itu berarti kewajiban antara perusahaan pelayaran yang satu dengan perusahaan pelayaran lain harus diperlakukan sama pada saat pengenaan pajaknya.
20. Menurut Anda, Apakah telah terjadi dispute dalam aplikasi penerapan perpajakan pengadaan kapal terhadap unsur keadilan?
Mungkin ini bisa tercermin dengan definisi perusahaan pelayaran nasional yang rancu sehingga perusahaan yang walaupun beroperasi di wilayah Indonesia masih belum dikategorikan perusahaan pelayaran nasional.

21. Sejauhmanakah pengaruh implikasi pengenaan PPN dalam pengadaan kapal laut bagi keuangan dan manajerial operasional perusahaan?
pengaruh dengan keuangan perusahaan yang setiap bulannya harus menyisihkan sejumlah PPN yang dibayarkan
22. Apakah fasilitas perpajakan yang diberikan oleh pemerintah memacu pertumbuhan perusahaan pelayaran nasional?
Perkembangan perusahaan pelayaran akan lebih mendapat angin segar bila mendapatkan fasilitas PPN dari pemerintah
23. Seberapa besar pengaruh fasilitas perpajakan bagi perusahaan pelayaran?
Pengaruhnya sangat besar karena menyangkut operasional perusahaan yang sangat signifikan jumlahnya.
24. Menurut Anda, bagaimanakah sebaiknya pemerintah dalam rangka mendesain pajak pengadaan kapal laut?
Sebaiknya lebih mempertegas segala bentuk definisi secara detail sehingga keadilan dalam pemberian fasilitas PPN lebih terjamin. Sehingga tidak terjadi dispute dalam suatu kebijakan.



Pedoman Wawancara Pegawai Perusahaan Pelayaran

Nama : Yohanes
Usia : 47 tahun
Lama Bekerja : 25 tahun
Posisi Jabatan : Kepala Keuangan PT.Putera Master Penyebrangan

1. Menurut Anda, Apakah Kriteria dalam Perusahaan Pelayaran Nasional?
Tolak ukur perusahaan dikatakan merupakan perusahaan pelayaran Nasional jika operasional pelayarannya meliputi wilayah Indonesia. Perusahaan harus memenuhi persyaratan secara administratif yakni harus terdaftar dalam Departemen Perhubungan Laut.
2. Jelaskan apakah perusahaan ini termasuk kriteria perusahaan pelayaran nasional?
Secara administratif perusahaan ini sudah terdaftar sebagai perusahaan Pelayaran Nasional hal ini tercermin dikeluarkan SIUPP(Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran)
3. Bagaimanakah gambaran mengenai ruang lingkup perusahaan pelayaran ini?
Perusahaan ini merupakan perusahaan jasa pelayaran penumpang antar pulau (sarana penyebrangan pulau) yang Meliputi wilayah merak, bakauhuni, ketapang, gilimanuk, lembar padang baing,kayangan potono NTB transportasi nasional
4. Berapa banyak perusahaan ini memiliki kapal laut?
Komposisi Kapal milik terdiri dari 17 kapal milik yakni : KMP Nusa Dharma, KMP Nusa Jaya, KMP Nusa Mulia, KMP Nusa Bahagia, KMP Nusa Setia, KMP Nusa Agung, KMP Nusa Bunga. dan lain-lain.
5. Jelaskan cara pengadaan kapal laut di perusahaan pelayaran ini?
Kepemilikan kapal dalam perusahaan berupa pengadaan kapal hanya dilakukan pembelian kapal baru/bekas.Proses ini sudah berlangsung sejak lama dan tidak mengalami perubahan secara bertahun-tahun.
6. Mengapa pengadaan sewa kapal/charter tidak dilakukan dalam perusahaan ini?
Jumlah kapal yang dimiliki perusahaan sudah cukup kuotanya unuk operasional sehingga tidak perlu mengadakan kapal laut berupa sewa/charter.
7. Jelaskan proses pengadaan kapal laut yang melalui pembelian kapal baru?
Pembelian kapal melalui open tender yang dilakukan oleh perusahaan dengan mengumumkan kriteria kapal yang akan dibeli kepada perusahaan galangan kapal.Kemudian Perusahaan galangan akan mengirimkan harga tender yang akan dievaluasi oleh pihak manajemen untuk dipilih perusahaan mana yang akan memenangkan tendernya.

8. Jelaskan kepemilikan Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) yang dimiliki oleh perusahaan?
Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) yang dikeluarkan Departemen Perhubungan Laut telah dimiliki oleh perusahaan sejak 16 Mei 2002. dengan No. SIUPP yang dimiliki yakni B XXV-1703/AL 58. SIUPP dikantongi oleh perusahaan pelayaran melalui Departemen Perhubungan Laut. Perusahaan harus mendaftarkan diri dan melengkapi persyaratan sesuai dengan ketentuan ke Departemen Perhubungan Laut yang kemudian diberikan SIUPP sebagai bukti bahwa perusahaan pelayaran tersebut merupakan perusahaan pelayaran nasional.
9. Jelaskan alasan perusahaan ini memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Untuk memenuhi persyaratan administratif yang dilakukan perusahaan dalam menjalankan kegiatan pelayaran. Selain itu dengan kepemilikan SIUPP memudahkan dalam operasi kapal-kapal karena setiap aktivitas pergerakan kapal laut harus melampirkan SIUPP sebagai tanda bahwa kapal tersebut sudah tercatat dalam Departemen Perhubungan Laut .
10. Menurut anda Bagaimanakah Kebijakan fasilitas PPN dalam KMK No. 370/KMK.03/2003?
Jika dilihat dari aturannya, KMK No. 370/KMK.03/2003 adalah tonggak dasar bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dalam hal yang berhubungan dengan PPN pengadaan kapal. Aturan ini mencakup definisi perusahaan dan batasan-batasan yang menyangkut pelayaran nasional. Dari uraian aturan ini definisi perusahaan merupakan hal krusial bagi perusahaan karena merupakan pintu gerbang perusahaan pelayaran dalam menerima fasilitas PPN.
11. Bagaimanakah cara memperoleh Surat Ketetapan Bebas PPN?
Mendaftarkan diri ke kantor pajak yang kemudian melampirkan SIUPP yang diterima dari Departemen Perhubungan laut. nanti tinggal menunggu surat jawaban dari Departemen Per
12. Apakah ada hambatan dalam memperoleh Proses Pelaksanaan fasilitas pembebasan PPN?
Proses pembebasan PPN sedikit mengalami hambatan karena kita selaku importir harus mengajukan permohonan ke Bea cukai disini bea cukai akan memeriksa kelengkapan surat impor dengan bermacam-macam administrasi sehingga pada saat pembubuhan cap itu seakan-akan diperlambat
13. Jelaskan keuntungan memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP)?
Salah satu manfaat memiliki SIUPP bagi perusahaan penyebrangan yaitu memudahkan dalam mengoperasikan kapal-kapal sehingga apabila ada pemeriksaan ataupun kepentingan lain yang berhubungan langsung terhadap operasional secara administratif dapat ditangani dengan baik

14. Menurut Anda, perbedaan pengenaan PPN bagi perusahaan niaga nasional dan perusahaan non niaga nasional dalam pengadaan kapal laut?
Adanya perbedaan pengenaan PPN dikarenakan kepemilikan SIUPP.
15. Menurut Anda, apakah Azas Equality (keadilan) telah tepat diterapkan dalam perpajakan pengadaan kapal laut?
Sudah mengikuti aturan yang telah berlaku. semua perusahaan pelayaran memiliki hak yang sama dalam mendapatkan hak serta menjalankan kewajiban PPN nya.
16. Menurut Anda, Apakah telah terjadi dispute dalam aplikasi penerapan perpajakan pengadaan kapal terhadap unsur keadilan?
Mungkin saja apabila masih ada perusahaan pelayaran yang belum menikmati fasilitas pembebasan PPN..
17. Apakah fasilitas perpajakan yang diberikan oleh pemerintah memacu pertumbuhan perusahaan pelayaran nasional?
Ya akan membantu perusahaan dalam mengembangkan usahanya. Perusahaan Pembiayaan baik itu sewa maupun beli kapal laut sangatlah besar jumlahnya sehingga bila PPN dibayarkan bersamaan dengan harga sewa maupun beli kapal laut maka akan memberatkan perusahaan pelayaran
18. Seberapa besar pengaruh fasilitas perpajakan bagi perusahaan pelayaran?
Sangatlah membantu perusahaan pelayaran dalam mengembangkan usahanya.
19. Menurut Anda, bagaimanakah sebaiknya pemerintah dalam rangka mendesain pajak pengadaan kapal laut?
Lebih apresiatif dalam membuat kebijakan sehingga tidak ada yang dirugikan antar perusahaan pelayaran.

KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
NO. 370/KMK.03/2003 TANGGA. 21-08-2003
TENTANG
PELAKSANAAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI YANG
DIBEBAHKAN ATAS IMPOR DAN/ATAU PENYERAHAN
BARANG KENA PAJAK TERTENTU DAN/ATAU
PENYERAHAN JASA KENA PAJAK TERTENTU

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

bahwa dalam rangka pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan Dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai, perlu menetapkan Keputusan Menteri Keuangan Tentang Pelaksanaan Pajak Pertambahan Nilai Yang Dibebaskan Atas Impor Dan Atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu Dan Atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu;

Mengingat :

1. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3264) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3986);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 143 Tahun 2000 tentang Pelaksanaan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3264) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2002 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4199);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu Yang Dibebaskan Dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 262, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4064) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 79, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4302);
4. Keputusan Presiden Nomor 228/M Tahun 2001;
5. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 353/KMK.03/2001 tentang Batasan Buku-buku Pelajaran Umum, Kitab Suci, dan Buku-buku Pelajaran Agama Yang Atas Impor Dan Atau Penyerahannya Dibebaskan dari Penganan Pajak Pertambahan Nilai;

6. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 524/KMK.03/2001 tentang Batasan Rumah Sederhana, Rumah Sangat Sederhana, Rumah Susun Sederhana, Pondok Boro, Asrama Mahasiswa, dan Pelajar Serta Perumahan Lainnya Yang Atas Penyerahannya Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 248/KMK.03/2002;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan :

KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN TENTANG PELAKSANAAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI YANG DIBEBAHKAN ATAS IMPOR DAN ATAU PENYERAHAN BARANG KENA PAJAK TERTENTU DAN ATAU PENYERAHAN JASA KENA PAJAK TERTENTU.

Pasal 1

Dalam Keputusan Menteri Keuangan ini yang dimaksud dengan:

1. Barang Kena Pajak Tertentu adalah:

- a. Senjata, amunisi, alat angkutan di air, alat angkutan di bawah air, alat angkutan di udara, alat angkutan di darat, kendaraan lapis baja, kendaraan patroli, dan kendaraan angkutan khusus lainnya, serta suku cadangnya;
- b. Komponen atau bahan yang belum dibuat di dalam negeri yang digunakan dalam pembuatan senjata dan amunisi untuk keperluan Departemen Pertahanan atau Tentara Nasional Indonesia (TNI) atau Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI);
- c. Vaksin Polio dalam rangka pelaksanaan Program Pekan Imunisasi Nasional (PIN);
- d. Buku-buku pelajaran umum, kitab suci dan buku-buku pelajaran agama;
- e. Kapal laut, kapal angkutan sungai, kapal angkutan danau dan kapal angkutan penyeberangan, kapal pandu, kapal tunda, kapal penangkap ikan, kapal tongkang, dan suku cadang serta alat keselamatan pelayaran atau keselamatan manusia.
- f. Pesawat udara dan suku cadang serta alat keselamatan penerbangan atau alat keselamatan manusia, peralatan untuk perbaikan atau pemeliharaan;
- g. Kereta api dan suku cadang serta peralatan untuk perbaikan atau pemeliharaan serta prasarana;
- h. Komponen atau bahan yang digunakan untuk pembuatan kereta api, suku cadang, peralatan untuk perbaikan atau pemeliharaan, serta prasarana yang akan digunakan oleh PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia;
- i. Peralatan berikut suku cadangnya yang digunakan oleh Departemen Pertahanan atau TNI untuk penyediaan data batas dan photo udara wilayah Negara Republik Indonesia yang dilakukan untuk mendukung pertahanan Nasional; dan

j. Rumah sederhana, rumah sangat sederhana, rumah susun sederhana, pondok boro, asrama mahasiswa dan pelajar serta perumahan lainnya, yang batasannya ditetapkan oleh Menteri Keuangan setelah mendengar pertimbangan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah.

2. Jasa Kena Pajak Tertentu adalah:

a. Jasa yang diterima oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional, Perusahaan penangkapan ikan nasional, Perusahaan Penyelenggara Jasa Kepelabuhan Nasional, atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan Nasional, yang meliputi:

- 1) Jasa persewaan kapal;
- 2) Jasa kepelabuhan meliputi jasa tunda, jasa pandu, jasa tambat, dan jasa labuh; dan
- 3) Jasa perawatan atau reparasi (docking) kapal.

b. Jasa yang diterima oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional yang meliputi:

- 1) Jasa persewaan pesawat udara;
- 2) Jasa perawatan atau reparasi pesawat udara.

c. Jasa perawatan atau reparasi kereta api yang diterima oleh PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia;

d. Jasa yang diserahkan oleh Kontraktor untuk pemborongan bangunan sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf j dan pembangunan tempat yang semata-mata untuk keperluan ibadah;

e. Jasa persewaan rumah susun sederhana, rumah sederhana, dan rumah sangat sederhana; dan

f. Jasa yang diterima oleh Departemen Pertahanan atau TNI yang dimanfaatkan dalam rangka penyediaan data batas photo udara wilayah Negara Republik Indonesia untuk mendukung pertahanan nasional.

3. Alat angkutan di air dan alat angkutan di bawah air sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf a termasuk di dalamnya adalah kapal perang.

4. Alat angkutan di udara sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf a termasuk di dalamnya adalah pesawat tempur.

5. Alat angkutan di darat sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf a termasuk di dalamnya adalah kendaraan angkutan pasukan TNI atau POLRI.

6. Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah badan hukum Indonesia atau badan usaha Indonesia yang menyelenggarakan usaha jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia atau kapal asing atas dasar sewa untuk jangka waktu atau perjalanan tertentu ataupun berdasarkan perjanjian dan telah memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP) dari Departemen Perhubungan.

7. Perusahaan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan Nasional adalah badan hukum Indonesia atau badan usaha Indonesia yang menyelenggarakan usaha jasa pelayaran angkutan sungai, danau dan penyeberangan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan telah memiliki izin usaha dari Departemen Perhubungan.

8. Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional adalah badan hukum Indonesia yang menyelenggarakan usaha angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran dan telah memiliki izin usaha dari Departemen Perhubungan.
9. Pihak lain yang ditunjuk atau pihak yang ditunjuk adalah badan hukum Indonesia atau badan usaha Indonesia yang memenuhi syarat secara legal maupun formal untuk melakukan pengadaan Barang Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini.

Pasal 2

- (1) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf a yang dilakukan oleh Departemen Pertahanan atau TNI atau POLRI atau Pihak lain yang ditunjuk oleh Departemen Pertahanan atau TNI atau POLRI dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf a kepada Departemen Pertahanan atau TNI atau POLRI dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (3) Departemen Pertahanan atau TNI atau POLRI yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.
- (4) Pihak lain yang ditunjuk oleh Departemen Pertahanan atau TNI atau POLRI yang melakukan impor Barang Kena Pajak tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 3

- (1) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf b yang dilakukan oleh PT (PERSERO) PINDAD dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf b kepada PT (PERSERO) PINDAD dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (3) PT (PERSERO) PINDAD yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 4

- (1) Atas impor atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf c dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Orang atau badan yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 5

- (1) Atas impor atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf d dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Orang atau badan yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak diwajibkan mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.
- (3) Dikecualikan dari ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah orang atau badan yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yang masih memerlukan pengesahan sebagai buku pelajaran umum atau buku pelajaran agama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 3 ayat (3) Keputusan Menteri Keuangan Nomor 353/KMK.03/2001 tentang Batasan Buku-buku Pelajaran Umum, Kitab Suci Dan Buku-buku Pelajaran Agama Yang Atas Impor Dan Atau Penyerahannya Dibebaskan Dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.

Pasal 6

- (1) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf e yang dilakukan dan digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Penangkapan Ikan Nasional atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Kepelabuhan Nasional, atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional, sesuai dengan kegiatan usahanya, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf e kepada dan digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Penangkapan Ikan Nasional atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Kepelabuhan Nasional, atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional, sesuai dengan kegiatan usahanya, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (3) Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional atau Perusahaan Penangkapan Ikan Nasional atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Kepelabuhan Nasional, atau Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional, yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.
- (4) Suku cadang serta alat keselamatan pelayaran atau keselamatan manusia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf e adalah sebagaimana ditetapkan dalam Daftar Lampiran I Keputusan Menteri Keuangan ini.

Pasal 7

- (1) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf f yang dilakukan dan digunakan Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional dan Barang Kena Pajak tertentu berupa suku cadang serta peralatan untuk perbaikan atau pemeliharaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf f yang dilakukan oleh pihak yang ditunjuk oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional yang digunakan dalam rangka pemberian jasa

perawatan atau reparasi pesawat udara kepada Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.

- (2) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf f kepada dan digunakan Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional dan Barang Kena Pajak tertentu berupa suku cadang serta peralatan untuk perbaikan atau pemeliharaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf f kepada pihak yang ditunjuk oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional yang digunakan dalam rangka pemberian jasa perawatan atau reparasi pesawat udara kepada Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (3) Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional dan pihak yang ditunjuk oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional, yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.
- (4) Suku cadang dan peralatan untuk perbaikan atau pemeliharaan sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf f adalah sebagaimana ditetapkan dalam Daftar Lampiran II Keputusan Menteri Keuangan ini.

Pasal 8

- (1) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf g oleh PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf g kepada PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (3) PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia, yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.
- (4) Suku cadang dan peralatan untuk perbaikan atau pemeliharaan serta prasarana sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf g adalah sebagaimana ditetapkan dalam Daftar Lampiran III Keputusan Menteri Keuangan ini.

Pasal 9

- (1) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf h oleh pihak yang ditunjuk oleh PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf h kepada pihak yang ditunjuk oleh PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (3) Pihak yang ditunjuk oleh PT (PERSERO) Kereta Api Indonesia, yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat

(2), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 10

- (1) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf i yang dilakukan oleh Departemen Pertahanan atau TNI atau pihak yang ditunjuk oleh Departemen Pertahanan atau TNI, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf i kepada Departemen Pertahanan atau TNI, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (3) Departemen Pertahanan atau TNI, yang melakukan impor atau menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Pajak.
- (4) Pihak yang ditunjuk oleh Departemen Pertahanan atau TNI yang melakukan impor Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 11

- (1) Atas penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf j dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Orang atau badan yang menerima penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), tidak diwajibkan mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 12

- (1) Atas penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 2, dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Orang atau badan yang melakukan atau yang menerima penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak diwajibkan mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 13

- (1) Permohonan untuk memperoleh Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai diajukan kepada Direktur Jenderal Pajak.
- (2) Atas permohonan Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai, Direktur Jenderal Pajak memberikan keputusan dalam jangka waktu 5 (lima) hari kerja setelah surat permohonan diterima dengan lengkap.

Pasal 14

- (1) Departemen Pertahanan atau TNI atau POLRI atau orang atau badan yang mengimpor Barang Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini, melakukan sendiri perhitungan Pajak Pertambahan Nilai yang seharusnya terutang dan mencantumkan jumlah Pajak Pertambahan Nilai tersebut dalam Pemberitahuan Impor Barang.
- (2) Atas impor Barang Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini, tidak diperlukan Surat Setoran Pajak.
- (3) Departemen Pertahanan atau TNI atau POLRI atau orang atau badan yang mengimpor Barang Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini harus menyerahkan Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai beserta Pemberitahuan Impor Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai.
- (4) Direktur Jenderal Bea dan Cukai setelah menerima dokumen sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), membubuhkan cap "PPN DIBEBASKAN SESUAI PP NOMOR 146 TAHUN 2000 SEBAGAIMANA TELAH DIUBAH DENGAN PP NOMOR 38 TAHUN 2003" serta mencantumkan Nomor dan Tanggal Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai pada setiap lembar Pemberitahuan Impor Barang pada saat penyelesaian dokumen impor.

Pasal 15

- (1) Pengusaha yang menyerahkan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Jasa Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini, wajib melaporkan usahanya kepada Direktur Jenderal Pajak untuk dikukuhkan menjadi Pengusaha Kena Pajak sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku.
- (2) Pengusaha Kena Pajak yang melakukan penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Jasa Kena Pajak tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini, wajib menerbitkan Faktur Pajak dan membubuhkan cap "PPN DIBEBASKAN SESUAI PP NOMOR 146 TAHUN 2000 SEBAGAIMANA TELAH DIUBAH DENGAN PP NOMOR 38 TAHUN 2003".
- (3) Pembubuhan cap pada Faktur Pajak sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dilakukan setelah menerima Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai kecuali untuk penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu yang tidak diwajibkan mempunyai Surat Keterangan Bebas Pajak Pertambahan Nilai dan penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini.

Pasal 16

- (1) Pajak Pertambahan Nilai yang terutang pada saat impor atau pada saat perolehan Barang Kena Pajak Tertentu harus disetor ke kas negara apabila dalam jangka waktu 5 (lima) tahun sejak impor dan atau perolehan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 huruf e, huruf f, huruf g dan huruf h ternyata digunakan tidak sesuai dengan tujuan semula atau dipindahtangankan kepada pihak lain, baik sebagian atau seluruhnya.

- (2) Pajak Pertambahan Nilai yang terutang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus disetorkan ke kas negara dalam jangka waktu 1 (satu) bulan sejak Barang Kena Pajak tersebut dijual, dipindahtangankan atau digunakan tidak sesuai dengan tujuan semula.
- (3) Kepada Pengusaha Kena Pajak yang tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), Direktur Jenderal Pajak dapat menerbitkan Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar sebesar Pajak Pertambahan Nilai yang terutang ditambah sanksi administrasi berupa bunga 2% (dua persen) sebulan untuk selama-lamanya 24 (dua puluh empat) bulan, dihitung mulai saat habisnya jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) sampai dengan diterbitkannya Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar.
- (4) Pajak Pertambahan Nilai yang disetor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (3) tidak dapat dikreditkan.

Pasal 17

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 berlaku juga bagi:

- a. Barang Kena Pajak berupa barang modal, kapal, pesawat terbang dan kereta api, yang atas impor atau perolehannya memperoleh fasilitas Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 1986 tentang Pajak Pertambahan Nilai Yang Terutang Atas Impor Dan Penyerahan Barang Kena Pajak Dan Jasa Kena Pajak Tertentu Yang Ditanggung Oleh Pemerintah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 204 Tahun 1998, yang diberikan sampai dengan tanggal 31 Desember 2000.
- b. Barang Kena Pajak Tertentu berupa kapal, pesawat terbang dan kereta api yang atas impor atau perolehannya memperoleh fasilitas pembebasan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan Dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai, yang diberikan sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan tanggal 14 Juli 2003.

Pasal 18

- (1) Pajak Masukan atas impor dan atau atas perolehan Barang Kena Pajak dan atau Jasa Kena Pajak yang digunakan untuk menghasilkan Barang Kena Pajak Tertentu dan atas Jasa Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini, tidak dapat dikreditkan.
- (2) Pajak Masukan yang tercantum dalam Pemberitahuan Impor Barang atau dalam Faktur Pajak yang Pajak Pertambahannya dibebaskan sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini, tidak dapat dikreditkan oleh Pengusaha Kena Pajak yang melakukan impor atau yang menerima penyerahan.

Pasal 19

- (1) Pajak Pertambahan Nilai yang telah dipungut atas impor atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu atau penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang dilakukan pada atau setelah tanggal 14

Juli 2003 sampai dengan sebelum Keputusan Menteri Keuangan ini ditetapkan, harus disetorkan ke Kas Negara sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- (2) Terhadap Pajak Pertambahan Nilai yang telah dipungut atas impor atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dimintakan pengembalian oleh importir atau pihak yang menerima penyerahan sepanjang:
 - a. Barang Kena Pajak Tertentu yang diimpor atau diterima merupakan Barang Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003, selain Barang Kena Pajak Tertentu yang sebelumnya telah ditetapkan untuk dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000;
 - b. Sudah mengajukan permohonan pembebasan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebelum impor atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam huruf a; serta
 - c. Pajak Pertambahan Nilai tersebut belum dikreditkan atau dibiayakan.
- (3) Terhadap Pajak Pertambahan Nilai yang telah dipungut atas penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dimintakan pengembalian oleh pihak yang menerima penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu, sepanjang:
 - a. Jasa Kena Pajak Tertentu yang diterima merupakan Jasa Kena Pajak Tertentu yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003, selain Jasa Kena Pajak Tertentu yang sebelumnya telah ditetapkan untuk dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000; dan
 - b. Pajak Pertambahan Nilai tersebut belum dikreditkan atau dibiayakan.

Pasal 20

Ketentuan yang diperlukan dalam rangka pelaksanaan Keputusan Menteri Keuangan ini diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 21

Pada saat Keputusan Menteri Keuangan ini berlaku, Keputusan Menteri Keuangan Nomor 10/KMK.04/2001 tentang Pemberian Dan Penatausahaan Pajak Pertambahan Nilai Dibebaskan Atas Impor Dan Atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu Dan Atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 63/KMK.03/2002 dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 22

Keputusan Menteri Keuangan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dan mempunyai daya laku surut terhitung sejak tanggal 14 Juli 2003.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengumuman Keputusan Menteri Keuangan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di : Jakarta
pada tanggal : 21 Agustus 2003

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,
ttd
BOEDIONO





Daftar Riwayat Hidup

A. Identitas diri

Nama lengkap : Agung Firmansyah
Jenis kelamin : Laki-Laki
Tempat Tanggal Lahir : Cirebon, 22 Juli 1983
Agama : Islam
kewarganegaraan : Indonesia
Alamat : Jl.Depkes II Rt: 05 Rw:07 No:38, Jatibening,
Bekasi
HP : 0818755022

B. Pendidikan formil

SD : SDN Cibening Raya, Bekasi (1989–1995)
SLTP : SLTPN 252, Jakarta (1995-1998)
SMU : SMUN 12, Jakarta (1998-2001)
D-3 : Politeknik Negeri Jakarta (2001-2004)