



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ANALISIS KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN  
ATAS BARANG MEWAH ATAS IMPOR PESAWAT LATIH  
UNTUK SEKOLAH PILOT**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi

**YESSI RAHMAYENI  
0806464614**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL  
DEPOK  
JUNI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Yessi Rahmayeni**

**NPM : 0806464614**

**Tanda Tangan :** 

**Tanggal : 25 Juni 2012**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Yessi Rahmayeni  
NPM : 0806464614  
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal  
Judul Skripsi : Analisis Kebijakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah  
Atas Impor Pesawat Latih Untuk Sekolah Pilot

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

### DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Milla Sepliana Setyowati, S.Sos., M.Ak. (  )

Sekretaris Sidang : Maria R.U.D Tambunan, S.I.A. (  )

Penguji Ahli : Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E. (  )

Pembimbing : Dra. Titi Muswati Putranti, M.Si. (  )

Ditetapkan di : Depok  
Tanggal : 22 Juni 2012

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT, karena atas berkat rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang mengangkat judul “**Analisis Kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah Atas Impor Pesawat Latih untuk Sekolah Pilot**”. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi dalam bidang Ilmu Administrasi Fiskal. Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan, bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak, sejak masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu penulis menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang tulus kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Lhaksmono, selaku Dekan FISIP UI.
2. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksu M.Si., selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Dra. Inayati, M.Si., selaku Ketua Program Sarjana Ilmu Administrasi Fiskal, Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
4. Milla Sepliana Setyowati, S.Sos., M.Ak., selaku ketua sidang skripsi yang telah memberikan masukan untuk lebih sempurnanya skripsi ini.
5. Maria R.U.D Tambunan, S.I.A., selaku sekretaris sidang skripsi yang telah memberikan masukan untuk lebih sempurnanya skripsi ini.
6. Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E., selaku penguji ahli sidang skripsi sekaligus narasumber, yang telah memberikan masukan untuk lebih sempurnanya skripsi ini.
7. Dra. Titi Muswati Putranti, M.Si., selaku pembimbing skripsi yang telah memberikan bimbingan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Dra. Rini Gufraeni, M. Si., selaku selaku pembimbing akademis.
9. Prof. Dr. Gunadi, M.Sc.,Ak., yang telah memberikan masukan kepada penulis dalam sidang *outline* sekaligus sebagai narasumber untuk lebih sempurnanya skripsi ini.

10. Para dosen Ilmu Administrasi yang telah memberikan ilmu-ilmu yang bermanfaat selama penulis menjalani masa kuliah di FISIP UI.
11. Bapak Ardiyanto Basuki, S.E., M.Com., selaku Kepala Seksi Peraturan PPN Industri II Direktorat Jenderal Pajak yang telah bersedia untuk memberikan informasi terkait penelitian ini.
12. Bapak Purwito Hadi, selaku Kepala Sub Bidang PPN dan PPnBM Badan Kebijakan Fiskal yang telah bersedia untuk memberikan informasi terkait penelitian ini.
13. Bapak Denny Kurniansyah, SSIT, selaku *Airworthiness Inspector*, Subdit Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara Kementerian Perhubungan yang telah bersedia untuk memberikan informasi terkait penelitian ini.
14. Bapak Rheza Ridwan, selaku Ketua Asosiasi Pendidikan Penerbangan Indonesia (APPI) dan Pengajar pada Alfa *Flying School* yang telah bersedia untuk memberikan informasi terkait penelitian ini.
15. Bapak Suparno Muanam, selaku Kepala Sekolah Deraya *Flying School* yang telah bersedia untuk memberikan informasi terkait penelitian ini.
16. Papa (Drs. Muslim), mama (Zulhaida), kakak (Auliya Hidayati), adik (Imelda Septrina) dan keluarga besar yang tidak terhingga memberikan kasih sayang dan perhatian serta dukungan baik moril maupun materiil hingga penulis sampai pada penyusunan skripsi ini.
17. Teman-teman seperjuangan Ilmu Administrasi Fiskal FISIP UI khususnya angkatan 2008, yang telah berjuang dan berbagi dalam suka maupun duka sepanjang masa perkuliahan serta memberikan motivasi dan semangat dalam penulisan skripsi ini.
18. Teman teman *classic* UI Feni Kurniati, Kartika Sari, Muthmainnah, Rakhmad Hidayat, Diang Bestari, Hardi Dwi Oktiani, Suci Nofita Sari, Syelvira Yonansha, yang selalu bergiliran untuk traktir ulang tahun dan meluangkan waktu untuk saling berbagi canda tawa.
19. Annisyah Nabila, Wenny Wandasari, dan Rahmelya Oktari teman satu kosan yang saling berbagi cerita, memberikan masukan-masukan dan

membuat penulis merasa memiliki keluarga baru dikosan saat penulis merindukan kampung halaman.

20. Teman-teman yang sering membantu selama masa perkuliahan Rahma Bayu, Winda Mauhidlotul, Septi Wulandari, dan teman sepergalauan, Istiarti Primadini, Apriyani Parida, dan Riana Deswanti ketika penulis merasa tidak lagi memiliki harapan untuk mengerjakan skripsi pada semester ini tetapi selalu mendapat dukungan dan semangat.
21. Etza Andriko yang selalu memberikan perhatian dan dengan kesabaran memberikan semangat serta motivasi kepada penulis.
22. Nina Muzaenah, teman satu jurusan tetapi yang penulis kenal pada saat brevet yang seringkali memberikan semangat untuk segera menyelesaikan penulisan skripsi ini, serta Indra Hardianto yang seringkali membantu di saat penulis mendapatkan masalah dengan laptop penulis.
23. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu namun telah meberikan kontribusi pada penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari harapan dan kesempurnaan karena masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis memohon maaf dan dengan senang hati menerima saran dan kritik dari pihak manapun yang bersifat membangun guna memberikan masukan berharga bagi penulis dengan diiringi doa dan ucapan terima kasih.

Depok, Juni 2012

Penulis

## HALAMAN PERSEMBAHAN

*Kupercaya ketetapanmu Ya Robbi...*

*Tiada setetes embun yang menetes kecuali dengan izin-Mu, begitu pula hamba-Mu ini. Begitu berat beban yang harusku pikul demi rampungnya cita-cita ini. Cobaan demi cobaan silih berganti mewarnai detik demi detik kehidupan. Meski lelah, sedih dan kecewa selalu mengikuti langkah kakiku. Namun aku sadar dibalik itu semua Engkau akan memberikan manisnya keberhasilan diakhir perjuanganku. Semua tidak akan tercapai kecuali dengan Ridho dan kehendak-Mu. Dengan menyebut nama-Mu, terimalah sujud syukurku atas segala hikmah dalam perjalanan ini.*

*Ya Allah, kusadari apa yang ku perbuat hari ini, belum mampu membayar setetes air mata pengorbanan keluargaku, karenanya ya Allah... hamba memohon jadikan butiran keringat mereka sebagai "mutiara" yang kemilau saat dimana orang-orang dalam kegelapan. Jadikanlah kelelahan mereka sebagai kebahagiaan saat dimana orang-orang kepayahan. Jadikanlah butiran air mata mereka sebagai penyejuk dikala orang-orang dahaga.*

*Hari ini..... setetes kebahagiaan telah kunikmati sekeping cinta telah kugapai. Namun..... perjalanan panjang ini belum berakhir. Semoga rahmat dan karunia ini merupakan langkah pembuka untuk mencapai jalan panjang dalam meraih cita-cita.*

*Dengan segala kerendahan hati*

*Atas Ridho Allah SWT kupersembahkan setitik keberhasilan dan Buah goresan fikiran ini dihadapan yang tercinta*

*Papaku Drs. Muslim, Mamaku Zuhaida serta kakakku Auliyah Hidayati dan adikku Imelda Seprina*

*N last Thanks to Etza Andriko who makes me complete. Makasi atas bantuan, kesabaran, sayang dan motivasinya serta hari-hari yang indah yang telah dilukiskan*

*Semoga kan tetap abadi...*

*Yessi Rahmayeni*

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yessi Rahmayeni  
NPM : 0806464614  
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal  
Departemen : Ilmu Administrasi  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jenis Karya : Skripsi

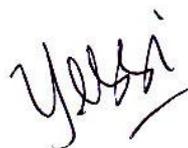
demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**“ANALISIS KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG  
MEWAH ATAS IMPOR PESAWAT LATIH UNTUK SEKOLAH PILOT”**

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/ pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada Tanggal : 25 Juni 2012  
Yang menyatakan



Yessi Rahmayeni

## ABSTRAK

Nama : Yessi Rahmayeni  
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal  
Judul : Analisis Kebijakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Atas  
Impor Pesawat Latih Untuk Sekolah Pilot

Penelitian ini membahas mengenai Analisis Kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dasar pemikiran pengenaan PPnBM atas impor pesawat latih sekaligus menganalisis implikasi pengenaan PPnBM atas impor pesawat latih tersebut. Di samping itu, penelitian ini bertujuan untuk memberikan alternatif berupa rekomendasi kebijakan PPnBM atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot. Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dan literatur yang berasal dari artikel, buku, peraturan dan sumber lain. Hasil penelitian menyimpulkan dasar pemikiran dikenakan PPnBM atas pesawat latih adalah menyangkut prinsip keadilan dan pertimbangan pemerintah bahwa atas sekolah penerbangan yang dibawah pemerintah tidak mendapatkan fasilitas pmbebasan PPnBM apalagi untuk sekolah pilot yang *notabenenya* adalah milik swasta. Selain itu faktor *profit oriented* sekolah pilot, fungsi *budgetair* pajak, dan kurangnya informasi yang dimiliki oleh pemerintah, serta kekhawatiran penyalahgunaan pesawat latih. Sedangkan dampak pengenaan PPnBM atas pesawat latih tersebut adalah tingginya beban biaya untuk mengadakan pesawat latih, menghambat pendirian sekolah pilot dan perubahan orientasi sekolah pilot tersebut. Pada akhirnya, rekomendasi penelitian ini adalah pembebasan PPnBM atas pesawat latih.

Kata kunci:  
PPnBM, pesawat latih, pembebasan pajak

## *ABSTRACT*

Name : Yessi Rahmayeni  
Study Program : Fiscal Administration  
Title : Analysis of Luxury Tax Policy on Aircraft for Pilot School

This research study discusses about Analysis of Luxury Tax Policy on Aircraft for Pilot School. The purpose of this study is to determine the rationale for the imposition of import luxury tax on aircraft as well as analyzing the implications of the imposition of luxury tax on such aircraft. In addition, this study aims to provide an alternative form of policy recommendations for luxury tax on aircraft for pilot school. The approach of this study used a qualitative approach with a descriptive design. The data was collected through in-depth interviews and the literature that comes from articles, books, legislation and other sources. The result of this study concluded the rationale for the imposition of luxury tax on aircraft is related to the principle of fairness and consideration that the government-owned flying school does not get the luxury tax exemption facilities, moreover for pilot schools that in fact privately owned. Beside that, the profit oriented factors of pilot schools, tax budgetair function, and lack of information held by government, as well as concerns about the abuse of aircraft. While the impact of the imposition of luxury tax on aircraft are the high costs to hold an aircraft, inhibit the establishment of pilot schools and change the orientation of the pilot schools. Finally, recommendation of this research study is tax exemption on luxury tax on aircraft for pilot school..

Key words:

Sales tax on luxury goods, aircraft, tax exemption

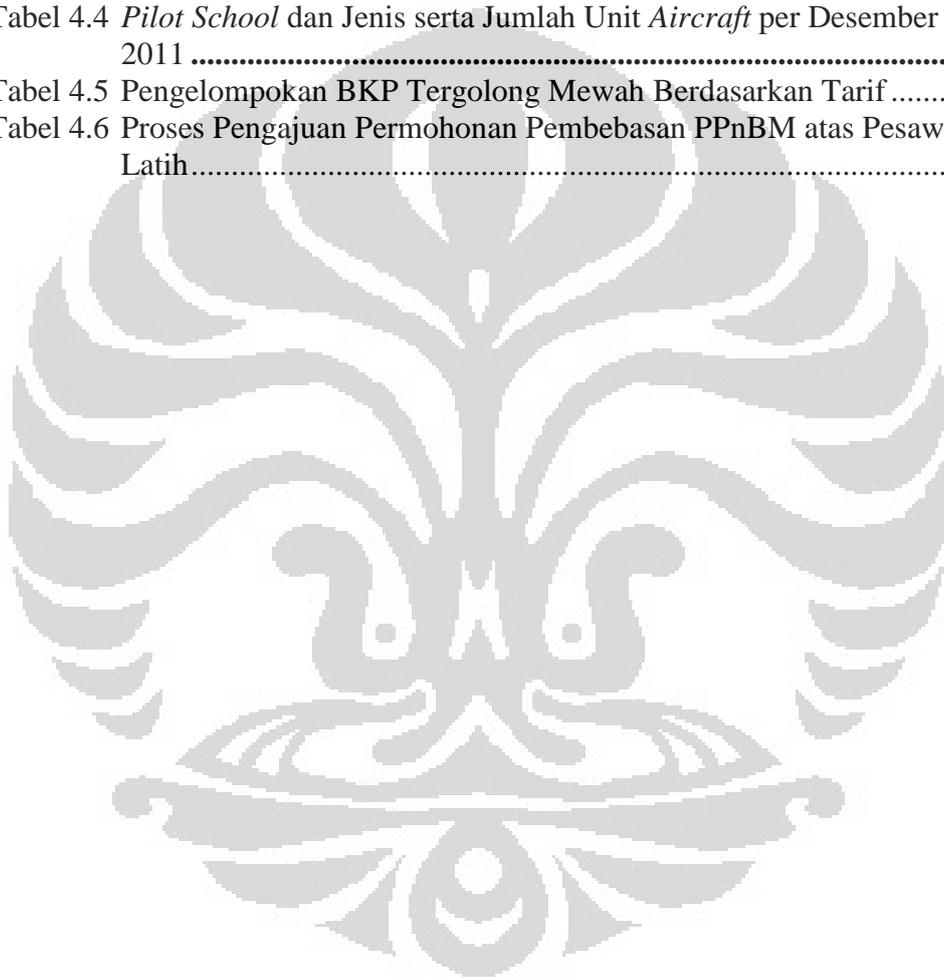
## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL .....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	vii
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS .....	viii
ABSTRAK .....	ix
<i>ABSTRACT</i> .....	x
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN .....	xv
<b>BAB 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Permasalahan .....	1
1.2 Pokok Permasalahan .....	7
1.3 Tujuan Penelitian .....	7
1.4 Signifikansi Penelitian .....	7
1.5 Sistematika Penulisan .....	8
<b>BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN .....</b>	<b>10</b>
2.1 Tinjauan Pustaka .....	10
2.2 Kerangka Teori .....	18
2.2.1 Kebijakan Publik .....	18
2.2.2 Kebijakan Fiskal dan Kebijakan Pajak .....	22
2.2.3 Insentif Pajak .....	24
2.2.4 Pajak Penjualan ( <i>Sales Tax</i> ) .....	26
2.2.4.1 Latar Belakang Pengenaan Pajak Penjualan ( <i>Sales Tax</i> ) .....	26
2.2.4.2 <i>Legal Character Sales Tax</i> .....	28
2.2.4.3 Sistem Pemungutan Pajak Penjualan .....	29
2.3 Kerangka Pemikiran .....	31
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN .....</b>	<b>33</b>
3.1 Pendekatan Penelitian .....	33
3.2 Jenis Penelitian .....	34
3.3 Teknik Analisis Data .....	36
3.4 Informan .....	37
3.5 <i>Site</i> Penelitian .....	39
3.6 Keterbatasan Penelitian .....	39
3.7 Batasan Penelitian .....	39

<b>BAB 4 GAMBARAN UMUM JENIS-JENIS PENDIDIKAN DAN KEBIJAKAN PENGENAAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS PESAWAT LATIH .....</b>	<b>41</b>
4.1 Jenis-Jenis Pendidikan.....	41
4.1.1 Sekolah Pilot .....	44
4.3 Pengenaan PPnBM atas Pesawat Udara .....	47
4.3.1 PPnBM atas Pesawat Latih .....	53
<b>BAB 5 ANALISIS KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS IMPOR PESAWAT LATIH UNTUK SEKOLAH PILOT.....</b>	<b>58</b>
5.1 Latar Belakang Pengenaan PPnBM atas Pesawat Latih.....	58
5.2 Implikasi Pengenaan PPnBM atas Pesawat Latih .....	73
5.3 Alternatif Kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Pesawat Latih.....	77
<b>BAB 6 SIMPULAN DAN REKOMENDASI.....</b>	<b>90</b>
6.1 Simpulan.....	90
6.2 Rekomendasi .....	91
<b>DAFTAR REFERENSI .....</b>	<b>93</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 List of <i>Approved Pilot School</i> CASR PART 141 .....	4
Tabel 2.1 Tinjauan Antar Penelitian .....	14
Tabel 4.1 Kriteria Pendidikan yang Program-programnya Bersifat Nonformal dan Informal .....	42
Tabel 4.2 Kriteria Pendidikan Berdasarkan Golongannya .....	42
Tabel 4.3 Perbandingan Karakteristik Pendidikan Sekolah dengan Luar Sekolah .....	43
Tabel 4.4 <i>Pilot School</i> dan Jenis serta Jumlah Unit <i>Aircraft</i> per Desember 2011 .....	47
Tabel 4.5 Pengelompokan BKP Tergolong Mewah Berdasarkan Tarif .....	52
Tabel 4.6 Proses Pengajuan Permohonan Pembebasan PPnBM atas Pesawat Latih .....	55



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Pengelompokan Jenis Pendidikan .....	2
Gambar 2.1 Kedekatan Prosedur Analisis Kebijakan Dengan Tipe-tipe Pembuatan Kebijakan .....	20
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran .....	32
Gambar 4.1 <i>Single Stage</i> dalam PPnBM.....	48



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Surat Direktur Jenderal Pajak S-1194/PJ.51/2001 tentang Pengenaan PPnBM untuk Angkutan Umum (Taksi), sebagai contoh aturan mengenai pengembalian restitusi PPnBM atas Impor Pesawat Latih
- Lampiran 2. Hasil Wawancara dengan Informan



# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

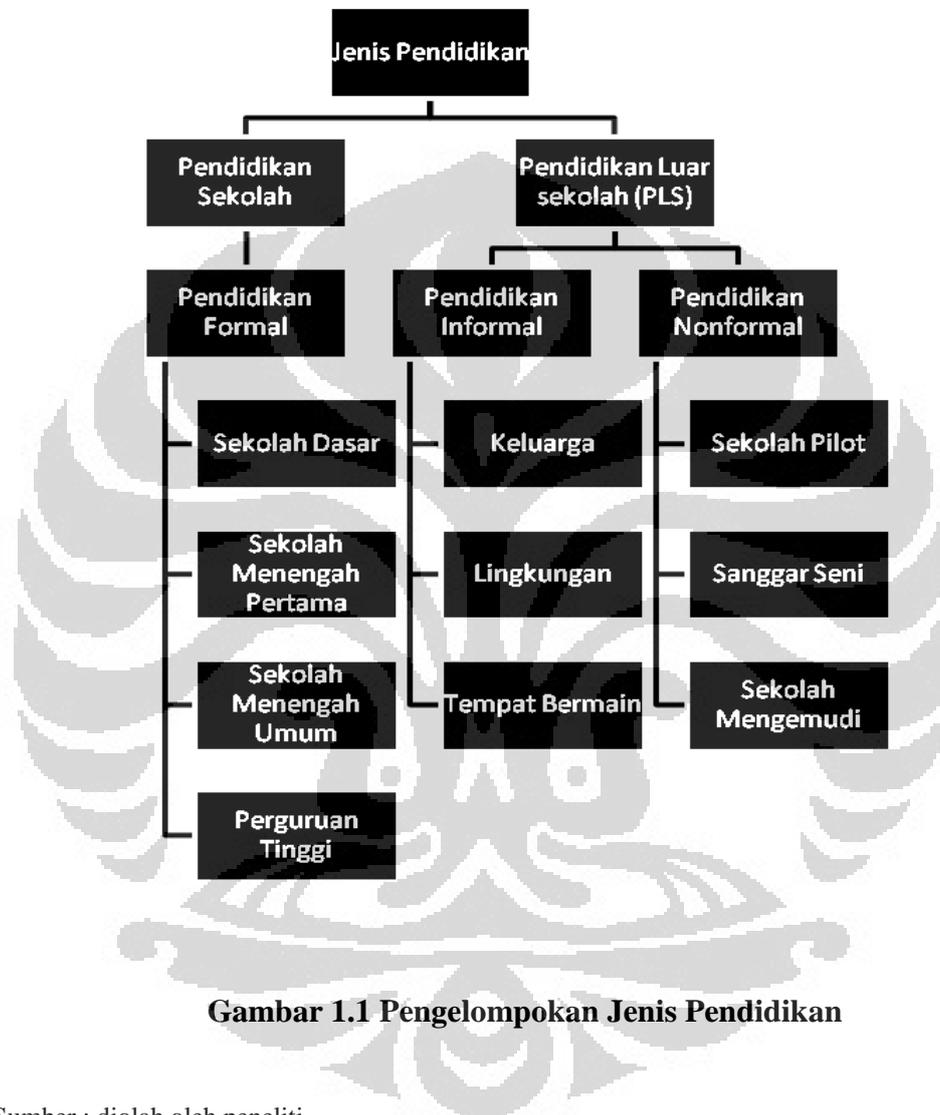
### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Pendidikan merupakan salah satu modal yang wajib dimiliki seseorang untuk hidup di zaman yang serba sulit ini (wartawarga.gunadarma.ac.id., 2009). Pendidikan dianggap sebagai modal pegangan hidup karena pendidikan, pengetahuan, wawasan dan kemampuanlah yang akan membawa seseorang kepada kesuksesan. Berkaitan dengan pengertian pendidikan, pendidikan dapat dikelompokkan menjadi tiga jenis, yakni pendidikan formal, pendidikan informal, dan pendidikan nonformal (pls.unes.ac.id., 2011). Mengenyam pendidikan pada institusi pendidikan formal yang diakui oleh lembaga pendidikan negara adalah sesuatu yang wajib dilakukan di Indonesia. Akan tetapi tidak dapat dipungkiri juga bahwa di Negara Indonesia masih banyak masalah-masalah yang menyangkut dunia pendidikan.

Indonesia saat ini adalah negara yang belum menggenapi dirinya dengan pendidikan yang layak. Banyak faktor suatu negara belum bisa menjalankan amanat rakyat agar menyediakan pendidikan yang baik. Pendidikan adalah otak dan jiwa dari sebuah negara yang akan memunculkan sumber daya manusia berkualitas (imadiklus.com., 2012). Akan tetapi, sistem pendidikan formal tidak bisa menangani semua aneka ragam kebutuhan pendidikan yang semakin hari semakin berbeda dan bermacam-macam. Perubahan zaman menjadikan kebutuhan pendidikan di luar jalur formal semakin dibutuhkan tetapi bukan untuk mengganti pendidikan di jalur formal.

Sekolah pilot merupakan salah satu contoh pendidikan di luar jalur formal, lebih tepatnya adalah sejenis pendidikan nonformal. Pendidikan nonformal merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pendidikan luar sekolah. Fungsi yang dimiliki oleh sekolah pilot ini adalah pendidikan luar sekolah yang berfungsi sebagai pelengkap, bahwa pendidikan luar sekolah dilaksanakan untuk melengkapi keterampilan atau pengetahuan yang belum atau tidak bisa peserta didik dapatkan di sekolah formal. Keahlian dan keterampilan yang diperoleh

peserta didik di sekolah pilot tidak dapat diperoleh pada pendidikan formal, yakni keahlian dan keterampilan dalam menerbangkan pesawat udara. Gambar 1.1 merupakan gambaran dari pengelompokan jenis pendidikan:



**Gambar 1.1 Pengelompokan Jenis Pendidikan**

Sumber : diolah oleh peneliti

Sekolah pilot merupakan bagian dari sekolah penerbangan. Sekolah penerbangan memiliki pengertian yang lebih umum, yakni sekolah yang tidak hanya menghasilkan *output* berupa pilot-pilot yang ahli dalam menerbangkan pesawat udara akan tetapi juga menghasilkan *output* berupa teknisi, orang tower dan lain sebagainya. Sekolah penerbangan itu sendiri jalur pendidikannya dikategorikan sebagai pendidikan formal setingkat Perguruan Tinggi dengan

program Diploma 3 (D3). Sedangkan Sekolah pilot merupakan pendidikan nonformal dimana masa pendidikannya dapat ditempuh dalam waktu lebih kurang dua tahun.

Sekalipun pendidikan yang ditempuh sekolah pilot hanya sebagai pelengkap akan tetapi sekolah tersebut menghasilkan *output* berupa pilot-pilot yang handal. Setelah menjalani pendidikan pada sekolah pilot dan dinyatakan lulus maka seseorang dapat menerbangkan pesawat udara dari jenis manapun termasuk pesawat udara komersial. Dengan demikian, *output* dari sekolah pilot merupakan input bagi perusahaan penerbangan.

Perusahaan penerbangan merupakan bentuk bisnis jasa yang dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen. Komponen utama perusahaan penerbangan adalah maskapai penerbangan atau *airlines*. Maskapai penerbangan adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Maskapai tersebut menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa transportasi (maskapai.wordpress.com., 2009).

Angkutan udara memiliki peranan penting dalam memperkuat kehidupan politik, pengembangan ekonomi, sosial budaya, dan keamanan serta pertahanan. Di Indonesia sendiri, perkembangan industri angkutan udara nasional sangat dipengaruhi oleh kondisi geografis wilayah yang ada sebagai negara kepulauan. Oleh karena itu adalah suatu bagian dari subsistem transportasi udara bahwa kebijakan umum angkutan udara diarahkan untuk mewujudkan terselenggaranya angkutan udara yang selamat, aman, cepat, efisien, teratur, nyaman dan mampu berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya.

Perkembangan angkutan udara nasional tidak terpisahkan dengan semakin banyaknya kebutuhan akan pesawat udara. Oleh karena itu permintaan atas pesawat udara semakin meningkat dari waktu ke waktu. Dengan banyaknya permintaan pesawat maka kebutuhan pilot untuk menerbangkan pesawat juga seharusnya mendukung. Namun sedikitnya jumlah pilot yang dihasilkan tidak sebanding dengan penambahan jumlah pesawat tersebut.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, sekolah pilot merupakan sekolah yang khusus membekali seseorang untuk mampu menjadi pilot. Sampai

dengan akhir tahun 2011, sekolah penerbangan dan sekolah pilot yang terdaftar di Kementerian Perhubungan (Kemenhub) ada 13, namun yang penulis dapatkan berdasarkan data yang diberikan beserta keabsahan pendiriannya dapat dilihat pada tabel 1.1

**Tabel 1.1 List of Approved Pilot School CASR PART 141**

No	Name Pilot School	Cert. No.	Date Of Issue	Remark
1	Indonesia Civil aviation Institute/ STPI	141-001	27 April 2004	Active
2	Deraya Flying School	141-002	30 July 2005	Active
3	Aero Flyer Institute (Batavia Air)	141-003	28 Nopember 2006	Active
4	Alfa Flying School	141-004	28 Pebruary 2007	Active
5	Bali International Flight Academy (BIFA)	141-005	January 2009	Active
6	PT Merpati Pilot School (MPS)	141-006	August 2009	Active
7	PT Nusa Flying School (Aviastar Mandiri)	141-007	25 May 2009	Active
8	PT Wings Flying School (Lion Air)	141-008	27 May 2010	Active
9	PT Nation Aviation Management (Sriwijaya Air)	141-009	May 2010	Active

\*Renewel certification every 1 (one) year

Sumber : lampiran surat permohonan pembebasan PPnBM dari APPI kepada Kementerian Perhubungan tanggal 6 April 2011

Dalam menjalani pendidikan pada sekolah pilot, hal yang tidak dapat dipisahkan dari sekolah tersebut adalah kebutuhan untuk memiliki pesawat latih. Pesawat latih digunakan dalam sistem pembelajaran untuk mengetahui sejauh mana siswa tersebut mampu menangkap pengetahuan untuk terbang kemudian mempraktekkannya langsung dengan menerbangkan pesawat tersebut. Suatu hal yang tidak mungkin apabila seseorang lulus dari sekolah pilot tanpa pernah mencoba menerbangkan pesawat.

Kebutuhan pesawat merupakan alat utama untuk menunjang berlangsungnya sistem pembelajaran siswa. Kementerian perhubungan melalui Peraturan Menteri Perhubungan KM 44 tahun 2001 sebagaimana telah diubah terakhir dengan KM 57 tahun 2010 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 141 tentang Persyaratan Sertifikasi dan Operasi untuk Sekolah Penerbangan telah mengatur kriteria pesawat yang dapat digunakan oleh sekolah pilot tersebut. Dengan demikian agar sekolah pilot dapat berjalan, sekolah tersebut harus memiliki pesawat latih untuk menunjang pendidikan tersebut.

Pengadaan pesawat yang dilakukan oleh sekolah pilot adalah berasal dari impor. Kendala yang dihadapi sekolah pilot tersebut adalah pada saat melakukan impor pesawat latih dikenakan PPnBM sebesar 50 persen. Hal ini diatur dalam PMK 620/PMK.03/2004 yang telah mengalami perubahan menjadi PMK 62/PMK.011/2010 tentang Jenis Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Pasal 5 lampiran 5 PMK tersebut menyatakan bahwa Kelompok BKP yang Tergolong Mewah selain Kendaraan Bermotor yang dikenakan PPnBM dengan tarif sebesar 50 persen, adalah:

- kelompok permadani yang terbuat dari bulu hewan halus;
- kelompok pesawat udara selain yang telah dikenakan PPnBM 40 persen, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga;
- kelompok peralatan dan perlengkapan olah raga selain yang telah dikenakan PPnBM 10 persen dan 30 persen;
- kelompok senjata api dan senjata api lainnya, kecuali untuk keperluan negara.

Pada poin 2 pasal 5 lampiran 5 tersebut diketahui bahwa selain pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga maka dikenakan PPnBM 50 persen. Berarti pesawat latih yang digunakan oleh sekolah pilot termasuk ke dalam kelompok barang yang dikenakan PPnBM 50 persen.

Selain PPnBM sebesar 50 persen, terhadap pesawat latih tersebut juga dikenakan PPN dan Pajak atas Impor lainnya. PPnBM merupakan pajak tambahan yang dipungut atas konsumsi suatu barang (mewah) disamping PPN (ciptajasa.com., 2010). Hal ini juga berdasarkan pasal 5 UU No. 8 Tahun 1983

sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah bahwa prinsip pengenaan PPnBM merupakan pungutan sampingan selain PPN, sehingga apabila suatu barang dikenakan PPnBM maka tentu saja atas barang tersebut sebelumnya sudah dikenakan PPN.

Pengenaan Pajak lainnya adalah Pajak atas Impor yang terdiri atas Bea Masuk, Cukai, dan PPh 22. Beban pajak yang harus dibayar bukan jumlah yang sedikit dan memberatkan sekolah pilot tersebut. Hal ini sesuai pernyataan Suparno Muanam bahwa “....*terus terang ini dilematis, karna ini untuk mendidik tapi kok malah kena, ini cukup berat dan gak hanya PPnBM 50 persen tapi itu 67,5 persen kena pajaknya....*” (Hasil wawancara dengan suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012). Selain itu, Chairman National Aviation Management (NAM) *Flying School* Sunaryo mengaku bingung dengan kewajiban membayar pajak untuk mendatangkan pesawat latih karena tujuannya adalah untuk pendidikan dan mencetak pilot-pilot muda untuk industri penerbangan. Disamping itu Kepala Badan Pendidikan dan Pelatihan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Dedi Darmawan juga mengeluhkan tingginya PPnBM yang dikenakan Kementerian Keuangan atas impor pesawat latih. Pembebasan PPnBM untuk pesawat latih dinilai penting karena sekarang adalah saat yang tepat untuk membeli pesawat latih. Mengingat dalam beberapa tahun ke depan industri penerbangan Indonesia akan terus berkembang. Seiring dengan semakin tingginya jumlah penumpang domestik dan internasional dari Indonesia, banyak maskapai yang terus menambah jumlah pesawatnya sehingga kebutuhan akan pilot semakin banyak (ortax.org., 2010).

Berdasarkan permasalahan tersebut, perlu hendaknya bagi pemerintah untuk mengkaji ulang serta mempertimbangkan kebijakan yang tepat khususnya di bidang perpajakan. Permasalahan tersebut membuat penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas pesawat latih untuk sekolah pilot yang pada akhirnya dapat memberikan rekomendasi (masukan) bagi pemerintah.

## 1.2 Pokok Permasalahan

Pesawat latih merupakan alat utama untuk menunjang pendidikan pada sekolah pilot. Kepentingan pendidikan merupakan hal utama yang seharusnya mendapat perhatian dari pemerintah. Melalui PMK No. 620/PMK.03/2004 yang telah beberapa kali mengalami perubahan atau penyempurnaan menjadi PMK No. 62/PMK.011/2010 tentang Jenis BKP yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM, pemerintah menyatakan bahwa atas impor pesawat latih dikenakan PPnBM 50 persen. Hal tersebut tampak bahwa tidak adanya pengecualian bagi pesawat latih untuk tidak dikenakan PPnBM seperti halnya pesawat udara untuk keperluan negara dan angkutan udara niaga.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut maka pokok permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana latar belakang kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot?
2. Bagaimana implikasi kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot?
3. Bagaimana alternatif kebijakan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan di atas, secara umum, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui latar belakang kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot
2. Menganalisis implikasi kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot
3. Menganalisis alternatif kebijakan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot

## 1.4 Signifikansi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat baik secara akademis maupun secara praktis.

### **1. Signifikansi Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat melengkapi penelitian-penelitian yang sejenis sebelumnya, terutama yang terkait dengan kebijakan PPnBM atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot. Selain itu juga penelitian ini dapat digunakan sebagai literatur yang dapat memperkaya kajian ilmu pengetahuan di bidang pajak sekaligus dapat menjadi acuan dalam penelitian-penelitian berikutnya yang sejenis.

### **2. Signifikansi Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah, khususnya untuk merumuskan kebijakan PPnBM atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot.

## **1.5 Sistematika Penulisan**

Secara garis besar skripsi ini terdiri dari enam bab. Sistematika penulisan ini dapat diuraikan sebagai berikut:

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Bab ini membahas latar belakang masalah, pokok permasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini beserta tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

### **BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN**

Bab ini membahas mengenai tinjauan pustaka yang menjadi acuan penelitian dan teori-teori yang berkaitan dengan pokok permasalahan penelitian. Kemudian akan dijabarkan kerangka pemikiran yang merupakan kaitan antara konteks penelitian dengan teori yang digunakan

### **BAB 3 METODE PENELITIAN**

Bab ini membahas mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian yaitu pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, narasumber/informan, proses penelitian, teknik analisis data, *site* penelitian, keterbatasan penelitian, dan pembatasan penelitian.

#### **BAB 4 GAMBARAN UMUM JENIS-JENIS PENDIDIKAN DAN KEBIJAKAN PENGENAAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS PESAWAT LATIH UNTUK SEKOLAH PILOT**

Gambaran umum objek penelitian yang digunakan adalah gambaran umum mengenai jenis pendidikan berdasarkan pengertiannya, penggolongan pendidikan, sekolah pilot, jenis-jenis pesawat udara serta pengenaan PPnBM atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot.

#### **BAB 5 ANALISIS KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS PESAWAT LATIH UNTUK SEKOLAH PILOT**

Bab ini berisi analisis mengenai dasar pemikiran pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot, analisis dampak pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot, dan rekomendasi kebijakan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot

#### **BAB 6 SIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bab ini memaparkan simpulan dari keseluruhan rangkaian penelitian beserta rekomendasi yang relevan dengan hasil penelitian.

## **BAB 2**

### **KERANGKA PEMIKIRAN**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Dalam melakukan penelitian yang berjudul **Analisis Kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Pesawat Latih untuk Sekolah Pilot**, penulis melakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian terkait yang pernah dilakukan sebelumnya. Penulis mengambil tiga penelitian yang relevan dengan kebijakan PPnBM. Tinjauan pustaka ini diharapkan dapat memberikan suatu perspektif umum yang berguna dalam penelitian yang akan dilakukan.

Penelitian pertama adalah penelitian yang dilakukan oleh Hermawan Kurnianto, mahasiswa Program Sarjana Reguler Ilmu Administrasi Fiskal, dengan judul skripsi **Tinjauan atas Kebijakan Penghapusan dan Penurunan Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) dan Implikasinya terhadap Penjualan Televisi** (Kurnianto, 2004). Penelitian dilakukan pada tahun 2004. Dalam penelitian tersebut, Hermawan Kurnianto mengkaji implikasi stimulus fiskal berupa kebijakan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM terhadap penjualan barang elektronika; mengetahui hal-hal yang melatarbelakangi dikeluarkannya kebijakan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM yang banyak ditujukan pada barang elektronika, menganalisis implikasi kebijakan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM terhadap penjualan barang elektronika berupa televisi. Adapun jenis penelitiannya adalah deskriptif analitis. Teknik pengumpulan data adalah dengan studi lapangan melalui wawancara dengan narasumber dan studi literatur.

Hasil dari penelitian ini mengungkapkan bahwa stimulus fiskal berupa penghapusan dan penurunan tarif PPnBM pada satu sisi ditujukan kepada konsumen atau masyarakat dimana dalam kebijakan ini dilakukan perubahan dan penyesuaian terhadap pengklasifikasian barang-barang yang tergolong mewah (dalam hal ini barang elektronika). Dengan menghapuskan atau menurunkan tarif PPnBM pada sejumlah barang elektronika tertentu maka akan mengurangi kesenjangan dalam pembebanan pajak, karena sejumlah barang elektronika

tersebut sudah banyak dikonsumsi oleh masyarakat secara luas dan tidak lagi merupakan barang yang dianggap mewah dan eksklusif yang hanya dikonsumsi oleh sebagian orang; kebijakan ini juga ditujukan kepada industri elektronika nasional agar industri elektronika nasional dapat lebih maju dan berkembang.

Penghapusan dan penurunan tarif PPnBM tersebut memberikan stimulus untuk meningkatkan volume penjualan, dengan diberlakukannya kebijakan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM yang diikuti dengan penurunan harga jual barang elektronika (dalam hal ini televisi) maka menimbulkan implikasi positif dimana terjadi peningkatan permintaan atau konsumsi terhadap televisi yang tercermin dari adanya peningkatan nilai penjualan televisi, kebijakan ini di satu sisi dapat berdampak pada menurunnya penerimaan negara dari pajak (dalam hal ini PPnBM) namun di sisi lain, seiring dengan meningkatnya konsumsi atau penjualan maka hal ini akan berdampak positif dengan adanya peningkatan potensi penerimaan negara dari pajak-pajak lainnya, seperti PPN, PPh Badan, dan PPh 21.

Penelitian kedua dilakukan oleh Pratiwi Setyaningrum, mahasiswa Program Studi Sarjana Ilmu Administrasi Fiskal, dengan judul skripsi **Kajian Penghapusan dan Penurunan Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah Produk Elektronik Konsumsi** (Setyaningrum, 2008). Penelitian ini dilakukan pada tahun 2008. Penelitian ini membahas tentang usulan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM produk elektronik konsumsi; mengetahui dan menganalisis dasar pemikiran adanya usulan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM atas produk elektronik konsumsi, mengetahui serta menganalisis penghapusan dan penurunan tarif PPnBM atas produk elektronik konsumsi ini ditinjau dari fungsi *budgetair* dan *regulerend* pajak. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dan literatur yang berasal dari artikel, buku, peraturan, dan sumber lain yang relevan.

Hasil penelitian ini menyatakan bahwa dasar pemikiran usulan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM atas produk elektronik konsumsi ini adalah penyesuaian produk elektronik konsumsi sebagai barang mewah dengan karakteristik antara lain adalah harganya yang mahal, memiliki Elastisitas

Permintaan yang elastis dan memiliki Elastisitas Permintaan terhadap pendapatan lebih dari 1. Kemudian, ditinjau dari fungsi *budgetair* pajak, dapat menimbulkan *potential loss* PPnBM. Namun, dalam jangka panjang *potential loss* PPnBM tersebut dapat tertutupi melalui adanya peningkatan PPN dan PPh Badan. Sedangkan ditinjau dari fungsi *regulerend* pajak, bertujuan untuk memberikan insentif pajak bagi industri elektronik nasional agar mampu merangsang investasi. Berkaitan dengan fungsi *regulerend* PPnBM, tidak sejalan dengan maksud dan tujuan pengenaan PPnBM bila pemerintah tidak selektif dalam mengkategorikan produk elektronik konsumsi sebagai barang mewah karena hanya semata-mata bertujuan untuk melindungi produk elektronik konsumsi buatan lokal.

Penelitian ketiga adalah penelitian yang dilakukan oleh Eka Diani, mahasiswa Program Studi Ekstensi Ilmu Administrasi Fiskal, dengan judul skripsi **Analisis Penghapusan Tarif PPnBM Produk Elektronik dan Implikasi Penjualan terhadap TV dan Mesin Cuci** (Diani, 2009). Penelitian dilakukan pada tahun 2009. Dalam penelitiannya, Eka Diani mencoba memperdalam pemahaman mengenai pelaksanaan kebijakan dihapuskannya PPnBM untuk tiga sub-produk elektronik; menganalisis latar belakang dihapuskannya PPnBM untuk ketiga sub-produk elektronik tersebut dengan diterbitkannya PMK No. 137/PMK.011/2008 tentang Perubahan Kedua atas PMK No. 620/PMK.03/2004 tentang Jenis BKP Tergolong Mewah selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM, menganalisis implikasi kebijakan penghapusan tarif PPnBM terhadap penjualan TV untuk ukuran 21inci-29inci dan Mesin Cuci dengan ukuran 6kg-10kg atas diterbitkannya PMK No. 137/PMK.-11/2008.

Adapun pendekatan penelitian tersebut adalah pendekatan gabungan kualitatif dan kuantitatif. Jenis penelitiannya adalah deskriptif. Teknik Pengumpulan data adalah dengan studi kepustakaan, penelitian lapangan, dan wawancara mendalam dengan menggunakan pedoman wawancara yang sangat terstruktur sehingga peneliti melakukan wawancara hanya berdasarkan pedoman wawancara yang dibuat.

Hasil penelitian mengungkapkan bahwa latar belakang dihapuskannya tarif PPnBM atas tiga sub-produk elektronik ini adalah untuk meningkatkan daya saing industri elektronika nasional, akibat besarnya tingkat penyelundupan barang

elektronik impor ilegal, yang menyebabkan menurunnya volume penjualan. Selain itu diberikannya insentif pajak berupa penghapusan tarif PPnBM untuk tiga produk elektronik konsumsi juga ternyata terbukti dapat meningkatkan volume penjualan bagi produk elektronika yang PPnBM nya dihapuskan, terutama untuk kedua produk elektronika TV dan mesin cuci yang terus mengalami peningkatan dibandingkan sebelumnya.

Penelitian ini berbeda dengan dengan ketiga penelitian yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya dimana penelitian yang dilakukan oleh penulis lebih berfokus pada analisis kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas pesawat latih untuk sekolah pilot. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui dasar pemikiran kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih beserta menganalisis dampak kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot. Selain itu, penulis juga menganalisis alternatif berupa rekomendasi kebijakan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot. Pendekatan penelitian yang dilakukan adalah pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif, serta dengan teknik pengumpulan data berupa studi literatur dan wawancara mendalam. Perbandingan tinjauan pustaka yang telah disebutkan di atas dapat dirangkum dalam tabel 2.1:

Tabel 2.1 Tinjauan Antar Penelitian

Peneliti	Hermawan Kurnianto	Pratiwi Setyaningrum	Eka Diani	Yessi Rahmayeni
<b>Judul Penelitian</b>	Tinjauan atas Kebijakan Penghapusan dan Penurunan Tarif PPnBM dan Implikasinya Terhadap Penjualan Televisi	Kajian Penghapusan dan Penurunan Tarif PPnBM Produk Elektronik Konsumsi	Analisis Penghapusan Tarif PPnBM Produk Elektronik dan Implikasi Penjualan Terhadap TV dan Mesin Cuci	Analisis Kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Impor Pesawat Latih untuk Sekolah Pilot
<b>Tahun</b>	2004	2008	2009	2012
<b>Tujuan Penelitian</b>	Mengetahui latar belakang dikeluarkannya kebijakan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM yang banyak ditujukan pada barang elektronika.  Menganalisis implikasi kebijakan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM terhadap penjualan barang elektronika berupa televisi	Mengetahui dan menganalisis dasar pemikiran adanya usulan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM atas produk elektronik konsumsi  Mengetahui serta menganalisis penghapusan dan penurunan tarif PPnBM atas produk elektronik konsumsi ini ditinjau dari fungsi <i>budgetair</i> dan <i>regulerend</i> pajak	Menganalisis latar belakang dihapuskannya tarif PPnBM untuk ketiga sub-produk elektronik  Menganalisis implikasi penjualan TV dan mesin cuci, akibat dari dihapuskannya tarif PPnBM untuk kedua produk elektronik tersebut.	Mengetahui dasar pemikiran kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot  Menganalisis implikasi kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot  Menganalisis alternatif kebijakan PPnBM atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot
<b>Metode Penelitian</b>	Pendekatan Penelitian : Kualitatif	Pendekatan Penelitian : Kualitatif	Pendekatan Penelitian : Kualitatif dan Kuantitatif	Pendekatan Penelitian : Kualitatif

	<p>Jenis Penelitian:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• berdasarkan tujuan penelitian: deskriptif analitis</li> <li>• berdasarkan teknik pengumpulan data: studi kepustakaan dan studi lapangan.</li> </ul>	<p>Jenis Penelitian:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• berdasarkan tujuan penelitian: deskriptif</li> <li>• berdasarkan manfaat penelitian: penelitian murni</li> <li>• berdasarkan dimensi waktu: <i>cross sectional</i></li> <li>• berdasarkan teknik pengumpulan data: studi kepustakaan dan studi lapangan.</li> </ul>	<p>Jenis Penelitian:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• berdasarkan tujuan penelitian: deskriptif</li> <li>• berdasarkan manfaat penelitian: penelitian murni</li> <li>• berdasarkan dimensi waktu: <i>cross sectional</i></li> <li>• berdasarkan teknik pengumpulan data: studi kepustakaan dan studi lapangan.</li> </ul>	<p>Jenis Penelitian:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• berdasarkan tujuan penelitian: deskriptif</li> <li>• berdasarkan manfaat penelitian: penelitian murni</li> <li>• berdasarkan dimensi waktu: <i>cross sectional</i></li> <li>• berdasarkan teknik pengumpulan data: studi kepustakaan dan studi lapangan.</li> </ul>
<b>Hasil Penelitian</b>	<p>Penurunan tarif PPnBM pada sejumlah barang elektronika tertentu akan mengurangi kesenjangan dalam pembebanan pajak, kebijakan ini juga ditujukan kepada industri elektronika nasional agar industri elektronika nasional dapat lebih maju dan berkembang. Penghapusan dan penurunan tarif PPnBM</p>	<p>Dasar pemikiran usulan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM atas produk elektronik konsumsi ini adalah penyesuaian produk elektronik konsumsi sebagai barang mewah. Ditinjau dari fungsi <i>budgetair</i> pajak, dapat menimbulkan <i>potential loss</i> PPnBM. Namun, dalam jangka panjang <i>potential loss</i> PPnBM tersebut dapat</p>	<p>Latar belakang dihapusannya tarif PPnBM atas tiga sub-produk elektronik tersebut adalah untuk mengurangi tingginya tingkat penyelundupan produk elektronik ilegal ke dalam negeri dalam rangka meningkatkan daya saing untuk industri elektronika nasional dan untuk menyesuaikan produk elektronik yang sudah tidak</p>	<p>Dasar pemikiran dikenakannya PPnBM atas pesawat latih adalah menyangkut prinsip keadilan dan pertimbangan pemerintah bahwa atas sekolah penerbangan yang dibawah pemerintah tidak mendapatkan fasilitas pembebasan PPnBM apalagi untuk sekolah pilot yang <i>notabenenya</i> adalah milik swasta. Selain itu</p>

	<p>dapat meningkatkan permintaan atau konsumsi terhadap televisi yang tercermin dari adanya peningkatan nilai penjualan televisi, kebijakan ini dapat berdampak pada menurunnya penerimaan negara dari pajak PPnBM namun juga positif dengan adanya peningkatan potensi penerimaan negara dari pajak-pajak lainnya, seperti PPN, PPh Badan, dan PPh 21.</p>	<p>tertutupi melalui adanya peningkatan PPN dan PPh Badan. Sedangkan ditinjau dari fungsi <i>regulerend</i> pajak, bertujuan untuk memberikan insentif pajak bagi industri elektronik, nasional agar mampu merangsang investasi.</p>	<p>layak lagi dikatakan sebagai barang mewah. Dengan adanya penghapusan tarif PPnBM akan mengakibatkan dampak positif, yaitu adanya peningkatan penjualan untuk kedua produk elektronika TV dan mesin cuci dikarenakan harganya yang lebih murah dibandingkan sebelumnya.</p>	<p>faktor <i>profit oriented</i> sekolah pilot, fungsi <i>budgetair</i> pajak, dan kurangnya informasi yang dimiliki oleh pemerintah, serta kekhawatiran penyalahgunaan pesawat latih. Sedangkan dampak pengenaan PPnBM atas pesawat latih tersebut adalah tingginya beban biaya untuk mengadakan pesawat latih, menghambat pendirian sekolah pilot dan perubahan orientasi sekolah pilot tersebut. Pada akhirnya, rekomendasi penelitian ini adalah pembebasan PPnBM atas pesawat latih.</p>
<b>Kelebihan Penelitian</b>	<p>Penelitian ini memberikan penjelasan atas suatu kebijakan dimana kebijakan tersebut memiliki kekurangan yang dimana kekurangan tersebut dapat ditutupi dengan dampak positif lain yang</p>	<p>Penelitian ini memberikan penjelasan bahwa kebijakan penghapusan dan penurunan tarif PPnBM atas produk elektronik konsumsi merupakan suatu bentuk penyesuaian dengan perkembangan zaman.</p>	<p>Penelitian ini memberikan penjelasan bahwa peningkatan daya saing dapat dipengaruhi oleh kebijakan dihapuskannya tarif PPnBM</p>	<p>Selain memberikan rekomendasi kebijakan, penelitian ini juga memberikan masukan bagi pemerintah bagaimana cara melakukan pengawasan atas kebijakan yang akan diambil nantinya. Sebelum</p>

	ditimbulkannya.	Analisis kebijakan yang dilakukan oleh penelitian ini didasarkan pula atas fungsi <i>budgetair</i> dan <i>regulerend</i> pajak dimana pada setiap fungsinya peneliti memberikan sisi positif dan negatif atas kebijakan yang bersangkutan.		memberikan rekomendasi, penelitian ini mengulas dari aspek pemerintah maupun pihak diluar pemerintah.
--	-----------------	--	--	---

Sumber: Diolah oleh Peneliti



## 2.2 Kerangka Teori

### 2.2.1 Kebijakan Publik

Dalam menjalankan fungsinya, pemerintah membutuhkan instrumen untuk mengimplementasikan fungsinya tersebut. Instrumen yang dimaksud adalah kebijakan. Lasswell dan Kaplan dalam Islamy menyatakan bahwa “*policy as a projected program of goals, values, and practices*” (Islamy, 2007, h.15). Berdasarkan pendapat Lasswell dan Kaplan, kebijakan dapat dirumuskan sebagai suatu program pencapaian tujuan-tujuan, nilai-nilai dan praktek-praktek yang terarah. Senada dengan pendapat Lasswell dan Kaplan, Frederick dalam Thoha mengatakan bahwa “*It is essential for the policy concept that there be a goal, objective or purpose*” (Thoha, 2005, h.61). Dalam suatu kebijakan adalah suatu yang mendasar jika dalam konsep kebijakan terdapat suatu tujuan, sasaran atau keinginan.

Anderson dalam Theodoulou dan Kofinis menyatakan bahwa “*public policy is a relatively stable, purposive course of action followed by an actor or set of actors in dealing with a problem or matter of concern*” (Theodoulou&Kofinis, 2004, h.23). Anderson berpendapat bahwa kebijakan publik adalah program yang memiliki tujuan yang relatif stabil yang diikuti oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku dalam rangka menangani masalah atau isu tertentu.

Kegiatan dalam merumuskan kebijakan tidak serta merta dapat memecahkan masalah, bahkan adakalanya kebijakan tersebut menciptakan masalah baru. Oleh karena itu diperlukan suatu analisis kebijakan. Quade dalam Riant Nugrono berpendapat bahwa asal muasal analisis kebijakan disebabkan banyaknya kebijakan yang tidak memuaskan (Nugroho, 2003, h.83).

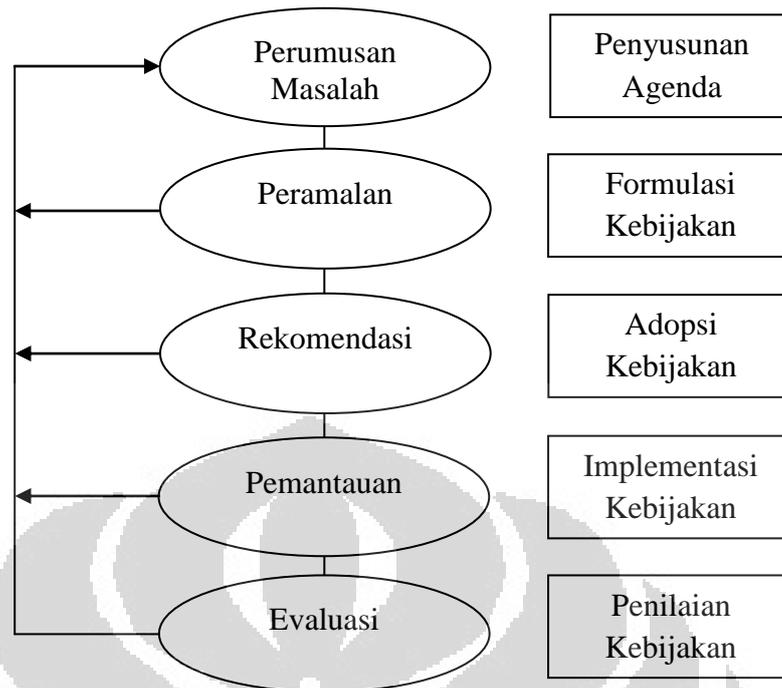
Patton dan Savicky dalam Riant Nugroho menyatakan bahwa analisis kebijakan adalah tindakan yang diperlukan untuk dibuatnya sebuah kebijakan, baik kebijakan yang baru sama sekali, atau kebijakan yang baru sebagai konsekuensi dari kebijakan yang ada (Nugroho, 2003, h.84). Dengan demikian, analisis kebijakan berperan untuk memastikan bahwa kebijakan yang hendak diambil benar-benar dilandaskan atas manfaat optimal yang akan diterima oleh publik, dan bukan asal menguntungkan pengambil kebijakan.

Analisis kebijakan merupakan kegiatan pokok dalam perumusan kebijakan karena ia memberikan pijakan awal kenapa sebuah kebijakan harus dibuat. Dunn dalam Riant Nugroho mendefinisikan analisis kebijakan sebagai disiplin ilmu sosial terapan yang menerapkan berbagai metode penyelidikan, dalam konteks argumentasi dan debat publik, untuk menciptakan secara kritis menaksir, dan mengkomunikasikan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan. Analisis kebijakan adalah sebuah bentuk kajian terapan untuk memperoleh pemahaman yang mendalam dari isu-isu sosial untuk dapat dikedepankan sebuah solusi yang lebih baik. Analisis kebijakan adalah proses intelektual yang mengawasi perumusan kebijakan yang biasanya bersifat politis (Nugroho, 2003, h.86).

Dunn mengatakan bahwa proses pembuatan kebijakan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung yang diatur menurut urutan waktu yaitu: (Dunn, 2003, h.26-28)

- a. Penyusunan agenda: para pejabat yang akan dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda publik.
- b. Formulasi kebijakan: para pejabat yang dipilih merumuskan alternatif kebijakan untuk mengatasi masalah.
- c. Adopsi kebijakan: merupakan alternatif yang diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus diantara pimpinan lembaga atau keputusan peradilan.
- d. Implementasi kebijakan: kebijakan yang telah diambil untuk dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumber daya finansial dan manusia.
- e. Penilaian kebijakan: unit-unit pemeriksa dan akuntansi dalam pemerintah menentukan apakah badan-badan eksekutif, legislatif, dan peradilan memenuhi persyaratan Undang-Undang dalam pembuatan kebijakan dan pencapaian tujuan.

Kedekatan antara prosedur analisis kebijakan dengan tipe-tipe pembuatan kebijakan diperlihatkan pada gambar 2.1



**Gambar 2.1 Kedekatan Prosedur Analisis Kebijakan Dengan Tipe-tipe Pembuatan Kebijakan**

Sumber: William N. Dunn, *Public Policy Analysis: An Introduction Second Edition*, 2003

Berdasarkan gambar 2.1, terlihat bahwa proses pembuatan kebijakan memiliki kedekatan yang jelas dengan analisis kebijakan itu sendiri. Dunn mengatakan bahwa analisis kebijakan dilakukan untuk menghasilkan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan, yang dilakukan dalam tahap proses pembuatan kebijakan yaitu:

a. Perumusan masalah

Perumusan masalah dapat memasok pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang mempersoalkan asumsi-asumsi yang mendasari definisi masalah dan memasuki proses pembuatan kebijakan melalui penyusunan agenda. Perumusan masalah dapat membantu menemukan asumsi-asumsi tersembunyi, mengdiagnosis penyebabnya, memetakan tujuan yang memungkinkan, memadukan pandangan yang bertentangan, dan merancang peluang-peluang kebijakan baru.

b. Peramalan

Peramalan dapat menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang masalah yang akan terjadi di masa mendatang sebagai akibat dari diambilnya alternative, termasuk tidak melakukan sesuatu. Ini dilakukan dalam tahap formulasi kebijakan. Peramalan dapat menguji masa depan, mengestimasi akibat dari kebijakan yang ada atau yang diusulkan, dan mengenali kendala-kendala yang mungkin terjadi dalam pencapaian tujuan.

c. Rekomendasi

Rekomendasi membuahakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang manfaat atau biaya dari berbagai alternatif yang akibatnya dimasa mendatang telah diestimasi melalui peramalan. Ini membantu pengambil kebijakan pada tahap adopsi kebijakan. Rekomendasi membantu mengestimasi tingkat resiko dan ketidakpastian, mengenali eksternalitas dan akibat ganda, menentukan kriteria dalam pembuatan pilihan, dan menentukan pertanggungjawaban administratif bagi implementasi kebijakan.

d. Pemantauan

Pemantauan menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang akibat dari kebijakan yang diambil sebelumnya. Ini membantu pengambil kebijakan pada tahap implementasi kebijakan. Pemantauan membantu menilai tingkat kepatuhan, menemukan akibat-akibat yang tidak diinginkan dari kebijakan dan program, mengidentifikasi hambatan dan rintangan implementasi, dan menemukan letak pihak-pihak yang bertanggung jawab pada setiap tahap kebijakan.

e. Evaluasi

Evaluasi membuahakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang ketidaksesuaian antara kinerja kebijakan yang diharapkan dengan yang benar-benar dihasilkan. Ini membantu pengambilan kebijakan pada tahap penilaian kebijakan. Evaluasi menghasilkan seberapa jauh masalah telah terselesaikan, menyumbang pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari kebijakan, dan membantu dalam penyesuaian dan perumusan kembali masalah (Dunn, 2003, h.26-28).

Analisis dampak (implikasi) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari evaluasi kebijakan. Dye berpendapat bahwa

*“The impact of a policy is all its effects on real-world condition, including*

1. *Impact on the target situation or group*
2. *Impact on situation or groups other than the target (spillover effects)*
3. *Impact on future as well as immediate condition*
4. *Direct cost, in terms of resources devote to the program*
5. *Indirect costs, including loss of opportunities to do other things”*. (Dye, 2011, h.324)

Dye juga mengatakan bahwa *“policy impact is not the same as policy output”* (Dye, 2011, h.324), Dalam melakukan penilaian atas implikasi kebijakan, tidak hanya sebatas mengukur aktivitas pemerintah namun harus mengidentifikasi perubahan dalam masyarakat yang berkaitan dengan langkah-langkah kegiatan pemerintah tersebut. Implikasi kebijakan meliputi efek *symbolic* dan *tangible* (Dye, 2011, h.326). Implikasi *symbolic* berkaitan dengan persepsi dan sikap individu terhadap tindakan pemerintah.

### **2.2.2 Kebijakan Fiskal dan Kebijakan Pajak**

Menurut Mansury, kebijakan fiskal adalah kebijakan untuk mempengaruhi jumlah total pengeluaran masyarakat, pertumbuhan ekonomi dan jumlah seluruh produksi masyarakat, banyaknya kesempatan kerja dan pengangguran, tingkat harga umum dan inflasi (Mansury, 1999, h.1). Maksudnya kebijakan fiskal juga harus dirancang guna memantapkan pertumbuhan pendapatan dari waktu ke waktu, memperluas kesempatan kerja serta meningkatkan keadilan pendapatan dan kekayaan. Berkaitan dengan hal tersebut Sicut dan Arndt, menyatakan bahwa kebijakan fiskal aktif dirancang untuk membantu meredakan goncangan liar siklus usaha (*business cycle*) agar perekonomian menjadi stabil (Sicut&Arndt, 1997, h.506).

Kebijakan fiskal sering dipandang dari segi penentuan pengeluaran pemerintah dan perpajakan tanpa memperhatikan keadaan permintaan agregat pihak swasta. Hal ini sesuai dengan pendapat Arestis and Sawyer yaitu: *“Fiscal policy is often viewed in terms of the determination of government expenditure*

*and taxation as undertaken without specific regard to the state of private aggregate demand.*” (Arestis&Sawyer, 2004, h.135)

Menurut Djojosubroto dalam Subiyantoro dan Riphath, kebijakan fiskal merupakan kebijakan yang mengatur tentang penerimaan dan pengeluaran pemerintah. Pada dasarnya yang dimaksud dengan penerimaan negara adalah pajak-pajak dan berbagai pungutan yang dipungut pemerintah dari perekonomian dalam negeri yang menyebabkan kontraksi dalam perekonomian. Di lain sisi, yang dimaksud pengeluaran negara adalah semua pengeluaran untuk operasi pemerintah dan pembiayaan berbagai proyek di sektor negara atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) (Subiyantoro&Riphath, 2004, h.21).

Kebijakan fiskal menggunakan pemungutan pajak dan pengeluaran belanja negara sebagai instrumennya. Pajak-pajak di tangan pemerintah digunakan untuk meningkatkan ekonomi masyarakat, yang akan tercermin dalam tingkat kesejahteraan masyarakat. Dengan lebih sejahtera dan lebih makmurnya masyarakat, maka lebih tinggi pula tingkat ekonominya. Sehubungan dengan hal tersebut, Samuelson menyatakan bahwa: *“Fiscal Policy means the process of shaping taxation and public expenditure in order (1) to help dampen the swings of the business cycle, (2) to contribute toward the maintenance of a growing, high-employment economy free from excessive inflation or depletion”*. (Samuelson&Nordhaus, 1986, h.227)

Kebijakan perpajakan adalah Kebijakan fiskal dalam arti sempit. Kebijakan perpajakan (*tax policy*) merupakan salah satu unsur penting dan menentukan apakah perpajakan di satu negara cukup kondusif bagi masyarakat terutama iklim yang sehat bagi dunia usaha dan dapat berjalan baik, maka kebijakan perpajakan haruslah konsisten dan berkesinambungan dengan tetap memperhatikan prinsip-prinsip perpajakan yang baik dan *good governance*.

Umumnya suatu kebijakan pajak dibuat untuk mencapai tujuan pemerintah dengan memperhatikan kesesuaiannya dengan sektor-sektor terkait. Tujuannya agar jangan sampai ada sektor-sektor yang dirugikan atau dikorbankan kepentingannya akibat pelaksanaan kebijakan tersebut. Hal ini berarti sebelum kebijakan pajak diberlakukan perlu disesuaikan dahulu dengan kondisi perekonomian pada umumnya. Shome menyatakan: *“In market economics, the*

*role of tax and fiscal policies follow from the view of the role of government in organizing economic*". (Shome, 1995, h.275)

Keefektifan suatu kebijakan pajak, menurut Thuronyi tergantung pada kata-kata yang penuh arti, dapat dimengerti, masuk akal, dan tersusun dengan baik (*'The effectiveness of a tax law is enhanced if its words are meaningful, intelligible, well thought out, and well organized'*). Selain itu, menurutnya sebuah kebijakan pajak yang baik akan memenuhi empat kriteria, yaitu:

- a. *Understandability, refers to making the law easier to read and follow;*
- b. *Organization, refers to both the internal organization of the law and its coordination with other tax laws;*
- c. *Effectiveness, relates to the law's ability to enable the desired policy to be implemented;*
- d. *Integration, refers to the consistency of the law with the legal system and drafting style of the country". (Thuronyi, 1996, h. 72)*

### 2.2.3 Insentif Pajak

Insentif pajak merupakan suatu bentuk kebijakan pajak. Menurut Zee et.al. dalam Easson, insentif pajak dapat dibedakan sebagai berikut:

*"a tax incentives can be defined either in statutory or effective terms. In statutory terms, it would be a special tax provision granted to qualified investment projects (however determined) that represents a "statutorily favorable deviation" from a corresponding provision applicable to investment projects in general (i.e. projects that receive no special tax provision). An implication of this definition is that any tax provision that is applicable to all investment project does not constitute a tax incentive... In effective terms, a tax incentive would be a special tax provision granted to qualified investment projects that has the effect of "lowering the effective tax burden" – measured in some way – on those projects, relative to the effective tax burden that would be borne by investors in the absence of the special tax provision."* (Easson, 2004, h.2-3)

Insentif pajak dapat didefinisikan baik dari segi legalnya maupun sudut pandang keefektifannya. Dari sudut pandang keefektifannya, insentif pajak akan menjadi perlakuan pajak yang secara khusus atas proyek yang memiliki efek atas

pengurangan beban pajak. Adapun definisi insentif pajak menurut UNCTAD adalah: “*Tax incentives can be defined as any incentives that reduce the tax burden of enterprises in order to induce them to invest in particular projects or sectors.*” (UNCTAD, 2000, h.12)

Dari definisi di atas dapat dikatakan bahwa insentif pajak diberikan untuk mengurangi beban pajak pelaku usaha dalam rangka mendorong investasi di sektor lain. Insentif pajak diberikan untuk mengurangi biaya-biaya dan risiko proyek sehingga penerapannya hanya terbatas pada proyek tertentu. Pemberian insentif pajak tidak selamanya memberikan dampak positif terhadap tujuan yang diharapkan. Insentif pajak yang diberikan pada proyek tertentu dengan tujuan tertentu dapat mengganggu netralitas pajak itu sendiri. Dengan demikian pemberiannya harus dilakukan secara efektif dan mempertimbangkan beberapa faktor. Salah satunya adalah efektivitas pemberian insentif pajak.

Menurut Spitz sebagaimana dikutip oleh Suandy (2011, h.18), umumnya terdapat empat macam bentuk insentif pajak yaitu:

1. Pengecualian dari pengenaan pajak (*tax exemption*)

Insentif pajak dalam bentuk pengecualian dari pengenaan pajak merupakan bentuk insentif yang paling banyak digunakan. Jenis insentif ini memberikan hak kepada Wajib Pajak agar tidak dikenakan pajak dalam jangka waktu tertentu yang ditentukan oleh pemerintah. Namun diperlukan kehati-hatian dalam merencanakan penanaman investasinya. Hal yang perlu diperhatikan adalah sampai berapa lama pembebasan pajak ini diberikan dan sampai berapa lama investasi dapat memberikan hasil. Dan yang paling penting lagi apakah ada jaminan keamanan atas aset wajib pajak terhadap penyitaan atau pengambilalihan oleh negara. Contoh dari jenis insentif ini adalah *tax holiday* atau *tax exemption*.

2. Pengurangan dasar pengenaan pajak (*deduction from the taxable base*).

Jenis insentif ini biasanya diberikan dalam bentuk berbagai macam biaya yang dapat dikurangkan dari pendapatan kena pajak (*taxable income*). Paling umum adalah dalam bentuk penyusutan dipercepat yang disebut *initial allowance*, sejumlah tertentu biaya yang bisa langsung

dikurangkan yang disebut *investment allowance*, dan sejumlah pengurangan berkala yang dapat dikurangkan sampai aktiva tersebut rusak disebut *annual allowance*.

### 3. Pengurangan tarif pajak (*reduction in the rate taxes*)

Jenis insentif ini biasanya diberikan untuk jenis perusahaan tertentu atau untuk kegiatan bisnis tertentu.

### 4. Penangguhan pajak (*tax deferment*)

Jenis insentif yang terakhir menurut Spitz adalah penangguhan pajak. Jenis insentif ini biasanya diberikan untuk kasus-kasus tertentu saja, dimana pembayaran pajak dapat menunda pembayaran pajak hingga suatu tahun tertentu.

Berkaitan dengan pengurangan/pemotongan tarif pajak (*tax cut*), kebijakan ini seringkali dijadikan sebagai alternatif yang cukup signifikan untuk memulihkan atau mendorong perekonomian suatu negara. Hal ini disebabkan pada dasarnya *tax cut* merupakan tindakan pemerintah untuk mengurangi beban pajak. Mansury berpendapat (Mansury, 2000, h.28), dengan pengenaan pajak atas konsumsi yang terlalu tinggi akan menyebabkan pengurangan konsumsi yang berarti, sehingga mengurangi kesejahteraan masyarakat dan mengurangi dorongan untuk memproduksi dan investasi. Jika pajak atas konsumsi yang dikurangi, maka konsumsi akan naik dan meningkatkan "*economic incentives*" bagi usahawan yang akan mendorong investasi.

## 2.2.4 Pajak Penjualan (*Sales Tax*)

### 2.2.4.1 Latar Belakang Pengenaan Pajak Penjualan (*Sales Tax*)

Pajak Penjualan (*sales tax*) dapat dideskripsikan sebagai pajak tidak langsung atas konsumsi yang bersifat umum (*general indirect tax on consumption*) (Terra, 1998, h.7). Menurut artian ekonomis, pajak tidak langsung adalah pajak yang beban pajak dapat dilimpahkan atau digeserkan (*shifted*) kepada orang lain (Suparmoko, 1999, h.144). Mekanisme pajak tidak langsung yang berupa pelimpahan atau penggeseran beban pajak ini dapat dilakukan 2 cara, yaitu ke depan dengan mengarah kepada konsumen (*forward shifting*) atau ke

belakang dengan mengarah kepada faktor-faktor produksi dari produsen (*backward shifting*), seperti yang dikemukakan oleh Newman:

*“Shifting may be either forward or backward. The reference here is to the direction of movement from point of impact. If shifting is toward the consumer, it is said to be forward; If toward the factors of production or their owners, it is said to be backward. Forward shifting means that price is lowered below what it would otherwise be. Suppose for example, that a tax is levied on a manufacturer of a consumer good; the tax may be shifted forward toward the consumer in a higher price of the good in question, or it may be shifted backward in (say) lower wages. It is, of course possible that in a given case a tax may be shifted partly forward and partly backward”.* (Newman, 1968, h.261)

Salah satu bentuk Pajak Penjualan adalah Pajak Pertambahan Nilai (PPN). PPN dengan tarif tunggalnya tidak melakukan perbedaan dalam hal tingkat kemampuan konsumennya, hal ini disebabkan karena PPN sesuai dengan legal karakternya merupakan pajak objektif (Sukardji, 2005, h.3). Akibatnya, kewajiban pajak ditentukan oleh adanya objek pajak sedangkan kondisi subjektif pajak tidak ikut menentukan. Dalam hal ini konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang tinggi mendapatkan perlakuan yang sama dengan konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang rendah. Dengan demikian maka PPN memiliki dampak regresif, yaitu semakin tinggi kemampuan konsumen semakin ringan beban pajak yang timbul, semakin rendah kemampuan konsumen semakin berat beban pajak yang dipikul. Hal tersebut sebagaimana dikemukakan oleh Tait berikut ini:

*“The common case against the VAT is that it is regressive, reducing the real consumption of low-income households by a greater percentage than for high-income households. This general accusation depends on many particular assumptions about the taxes replaced, the exemption and zero rating, and any special compensatory features. However, the general view is that VAT is a broad-based tax levied on essentials and as such must be regressive”.* (Tait, 1988, h.214)

Oleh karena itu, untuk mengurangi dampak regresif PPN yaitu pertama, dengan melakukan pembebasan pajak atau penurunan tarif. Selanjutnya yang kedua, dengan menerapkan tarif pajak yang tinggi. Tarif pajak yang tinggi ini

diterapkan untuk barang-barang yang tergolong mewah (*luxury goods*) yang kemudian di Indonesia dikenal dengan nama PPnBM. Berkaitan dengan hal itu, Terra mengemukakan pandangannya dalam mengatasi dampak regresif PPN tersebut, yaitu:

*”In general, two measures are applied to influence the regressivity: one is the introduction of exemptions and/or reduced (or even zero) rates; the second is the introduction of higher (or luxury) rates. Both techniques are commonly applied, although many objections can be raised, since differentiations in rates and exemptions unduly complicate the technique of levying VAT”.*  
(Terra, 1988, h.42)

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa adanya pengenaan PPnBM dilatarbelakangi oleh dampak regresif yang ditimbulkan dari pengenaan PPN.

#### **2.2.4.2 Legal Character Sales Tax**

Pajak Penjualan dimaksudkan untuk memajaki keseluruhan pengeluaran perseorangan, sehingga tidak membedakan pengenaannya antara barang dan jasa, sepanjang keduanya sama-sama mencerminkan pengeluaran konsumtif. *Legal character* atau ciri yang melekat pada Pajak Penjualan dapat dideskripsikan sebagai pajak tidak langsung yang bersifat umum (*general indirect tax in consumption*) (Rosdiana *et. al.*, 2011, h.44). Berikut *legal character* pajak penjualan sebagaimana ditulis oleh Haula Rosdiana:

##### *a. General*

Pajak penjualan merupakan pajak atas konsumsi yang bersifat umum. Artinya pajak penjualan dikenakan terhadap semua barang. Pajak penjualan ditujukan pada semua *privat expenditure*. Akibatnya tidak boleh ada perbedaan atau diskriminasi dalam pengenaannya antara barang dan jasa, karena keduanya merupakan pengeluaran. Dapat disimpulkan bahwa yang menjadi objek pajak penjualan adalah barang dan jasa.

##### *b. Indirect*

Pajak penjualan merupakan pajak tidak langsung sehingga beban pajaknya dapat dialihkan, baik dalam bentuk *forward shifting* maupun *backward shifting*. Akibatnya beban pajak penjualan tidak sepenuhnya

ditanggung oleh konsumen, akan tetapi penjual juga dapat menanggung beban pajak penjuala, misalnya dengan cara mengurangi keuntungan

c. *On Consumption*

Pajak penjualan merupakan pajak atas konsumsi, tanpa membedakan apakah konsumsi tersebut digunakan/ habis sekaligus ataupun digunakan/ habis secara bertahap. Oleh karena pajak penjualan merupakan pajak atas konsumsi maka pengertian konsumsi dapat juga meliputi barang tidak berwujud.

### 2.2.4.3 Sistem Pemungutan Pajak Penjualan

Pajak Penjualan merupakan pajak yang dikenakan terhadap semua konsumsi barang dan jasa. Dalam hal ini ada 2 (dua) sistem pemungutan yang dapat diterapkan, yaitu *single-stage levies* dan *multiple-stage levies* (Terra, 1988, h.21).

a. *Single-Stage Levies*

Pajak Penjualan yang pengenaannya hanya pada salah satu mata rantai jalur produksi atau distribusi. Pajak ini terbagi menjadi 3 (tingkat) yaitu:

1. *A single stage levy at the manufacturer's level (manufacturer's tax)*

Pajak Penjualan yang pengenaannya dilakukan hanya pada tingkat pabrikan. Dalam hal ini yaitu produsen pada jalur produksi atau pada produk terakhir. Kelebihannya adalah jumlah Wajib Pajak sedikit dan fiskus lebih mudah untuk melakukan pengawasan dan pembinaan serta biaya pemungutannya relatif murah.

Sementara itu kelemahan-kelemahannya, antara lain karena suatu produksi biasa terkait erat dengan produksi lainnya sehingga akan terjadi akumulasi pajak penjualan yang menimbulkan *cascade effect* (Rosdiana, 2003, h.4). Contohnya dalam kasus Pajak Penjualan atas roti yang menggunakan sistem ini, akan terjadi pajak berganda karena sebelumnya Pajak Penjualan juga dikenakan atas pabrik gula, pabrik mentega, pabrik coklat, pabrik kismis, pabrik terigu dan pabrik-pabrik lainnya yang terkait dengan pembuatan roti.

2. *A single stage levy at the wholesale's level (a wholesale's tax)*

Pajak Penjualan yang dikenakan pada tingkat pedagang besar (*wholesale*). Pedagang besar ini dapat berupa pedagang grosiran, penyalur maupun importir. Kelebihan sistem ini adalah distorsi terhadap persaingan antara pedagang besar dengan pedagang eceran lebih kecil jika dibandingkan dengan *manufacturer's tax*.

3. *A single stage levy at the retail's level (a retail's tax)*

*A retail's tax* tidak hanya mengenakan pajak atas penyerahan barang yang dilakukan oleh pedagang eceran, melainkan juga mencakup penyerahan yang dilakukan oleh setiap pengusaha yang menyerahkan barang langsung kepada konsumen. Oleh karena itu, kemungkinan besar sistem ini juga dapat menjangkau pabrikan atau pedagang besar.

b. *Multiple-Stage Levies (Multi-Stage Tax)*

*Multi-Stage Tax* adalah Pajak Penjualan yang pengenaannya dilakukan pada beberapa mata rantai jalur produksi dan jalur distribusi. *Multi-Stage Tax* ini terbagi ke dalam 2 (dua) jenis yaitu:

1. *An all-stage tax*

Pajak Penjualan dikenakan pada semua tingkat produksi dan distribusi.

2. *A dual-stage tax*

Pajak Penjualan dapat dikenakan pada tingkat pabrikan dan pedagang besar, atau pedagang besar dengan pedagang eceran, atau dapat juga pabrikan dengan pedagang eceran.

Metode penghitungan Pajak Penjualan berdasarkan *Multiple-Stage Levies* terbagi menjadi 2 (dua) cara, yaitu:

a. *Cumulative Cascade System*

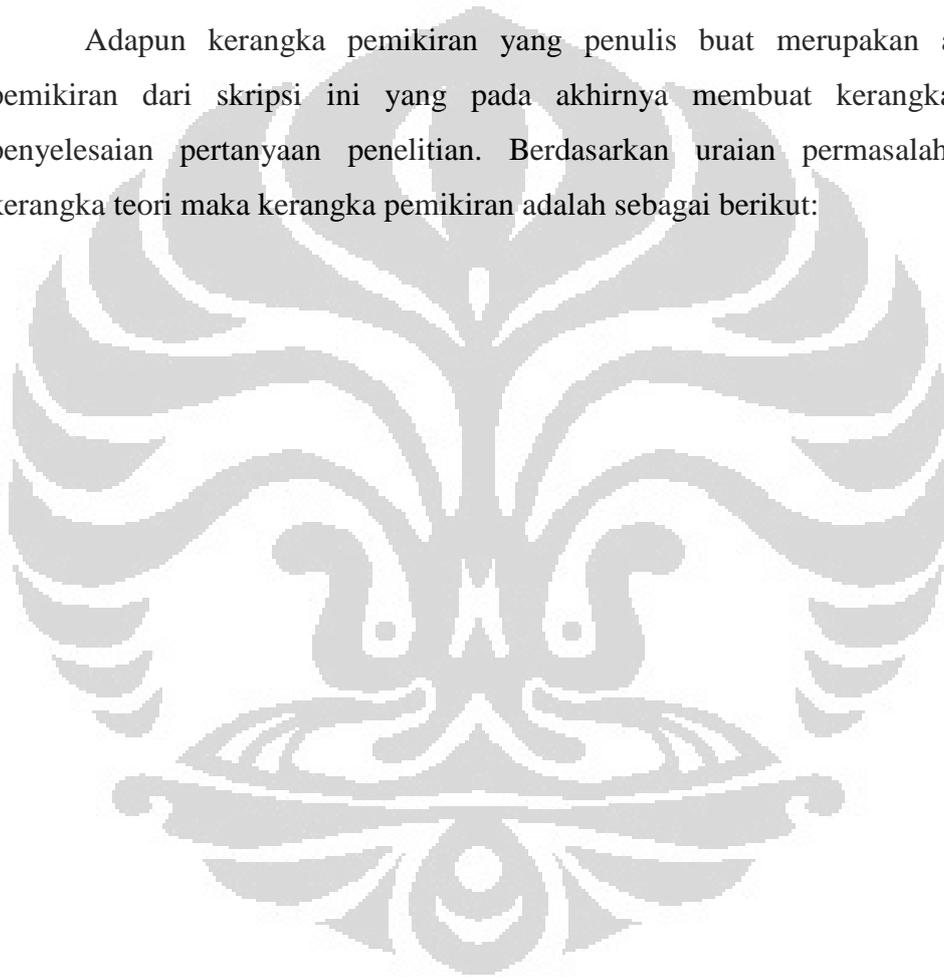
Pajak dipungut pada tingkat peredaran barang dan pada jalur produksi dan distribusi tanpa adanya kredit pajak terhadap pajak yang telah dibayar pada jalur sebelumnya. Hal ini menyebabkan beban pajak menjadi berlipat ganda (kumulatif) melebihi tarif yang sebenarnya berlaku untuk peredaran barang tersebut.

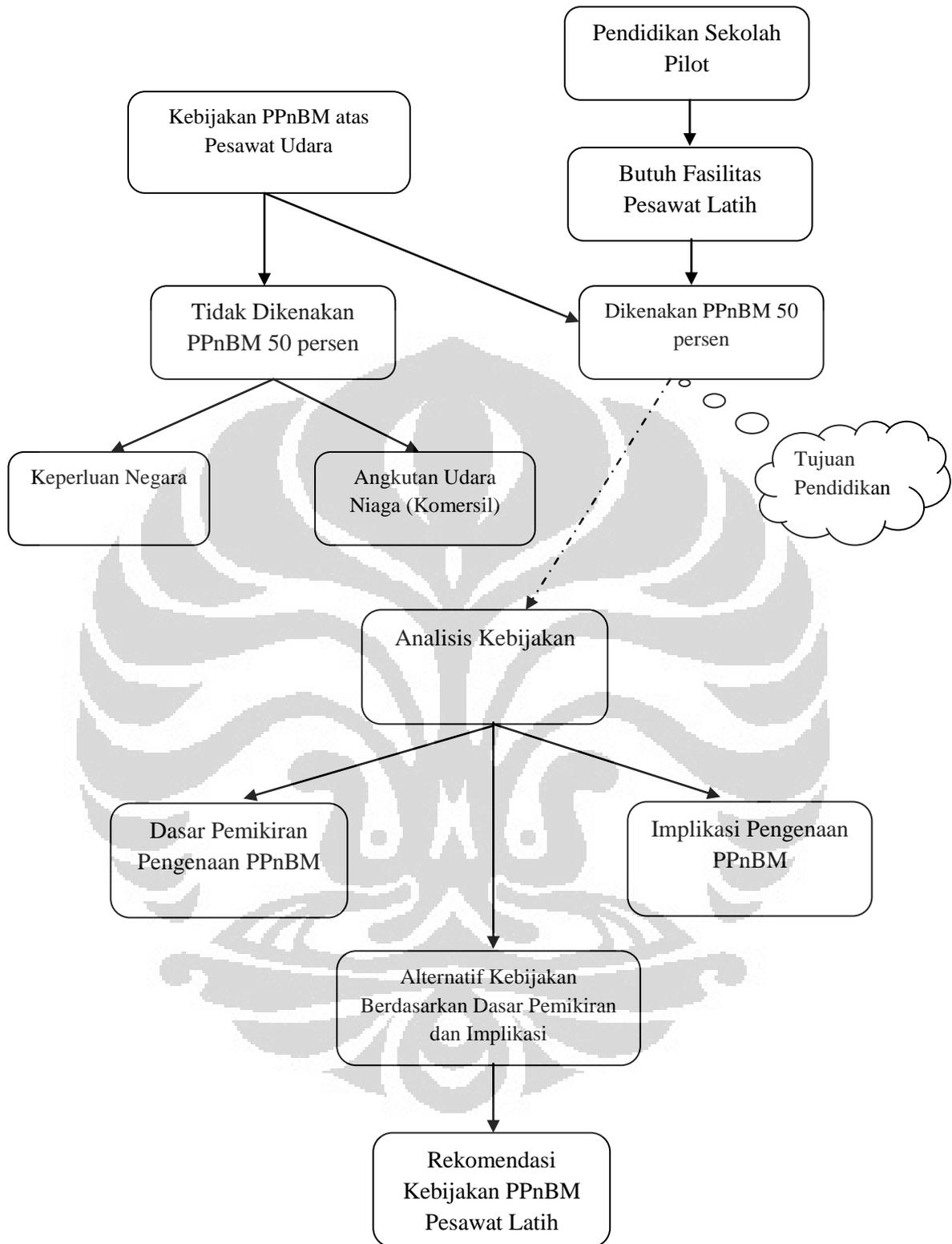
*b. Non Cumulative Systems (Value Added Tax)*

Pajak nilai tambah yang muncul karena dipakainya faktor produksi pada setiap jalur peredaran suatu barang atau jasa. Dalam hal ini termasuk semua biaya untuk mendapatkan laba, bunga, sewa, dan upah kerja. Pertambahan nilai ini umumnya merupakan selisih antara harga penjualan dengan pembelian.

### **2.3 Kerangka Pemikiran**

Adapun kerangka pemikiran yang penulis buat merupakan alur-alur pemikiran dari skripsi ini yang pada akhirnya membuat kerangka untuk penyelesaian pertanyaan penelitian. Berdasarkan uraian permasalahan dan kerangka teori maka kerangka pemikiran adalah sebagai berikut:





**Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran**

Sumber: diolah oleh peneliti

## **BAB 3**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian merupakan pemandu alur bagi penulis yang menunjukkan bagaimana penelitian dilakukan. Para peneliti dapat memiliki berjenis-jenis metode dalam melaksanakan penelitiannya (Sevila *et. al.*, 1993, h.41). Namun, pada dasarnya semua metode penelitian mengikuti prosedur yang lazim, semuanya dirumuskan dengan baik, apakah itu penelitian dasar, penelitian terapan, atau penelitian pengembangan (Sevila *et. al.*, 1993, h.41). Metode penelitian yang dipilih berhubungan erat dengan prosedur, alat serta desain penelitian yang digunakan (Nazir, 2003, h.44). Oleh karena itu, baik desain, prosedur, dan alat penelitian harus sesuai dengan metode penelitian yang digunakan.

#### **3.1 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek 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. Menurut Creswell, penelitian kualitatif adalah: *“Process of understanding a social or human problem, based on building a complex, holistic picture, formed with words, reporting detailed views of informants and conducted in a natural setting.”* (Creswell, 1994, h.1-2)

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif karena penulis ingin memusatkan pada konteks yang dapat menggambarkan dan membentuk pemahaman dari fenomena yang sedang diteliti. Adapun fenomena permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah Kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Impor Pesawat Latih untuk Sekolah Pilot. Berdasarkan PMK No. 620/PMK.03/2004 yang telah beberapa kali mengalami perubahan atau penyempurnaan menjadi PMK No. 62/PMK.011/2010 tentang Jenis BKP yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM,

pemerintah menyatakan bahwa atas impor pesawat udara dikenakan PPnBM 50 persen termasuk atas pesawat latih. Hal tersebut tampak bahwa pengecualian hanya diberikan kepada pesawat udara untuk keperluan negara dan angkutan udara niaga. Penelitian ini membahas mengenai dasar pemikiran kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih beserta dampak kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot. Selain itu, penulis juga menganalisis mengenai alternatif kebijakan PPnBM atas pesawat latih tersebut. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pola non-linier (*cylical*) yang memungkinkan penulis untuk mengulang langkah-langkah penelitian hingga tercapai hasil optimal (*logic in practice*).

### 3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian dapat diklasifikasikan berdasarkan tujuan, manfaat, dimensi waktu, dan teknik pengumpulan data dari penelitian yang dilakukan. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan keempat klasifikasi tersebut adalah sebagai berikut:

#### a. Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuan, penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Penulis menggambarkan mengenai dasar pemikiran kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot. Selain itu penulis juga menganalisis implikasi kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah sekolah pilot dan pada akhirnya menganalisis bagaimana alternatif kebijakan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot.

Berkaitan dengan hal tersebut, Nawawi mengatakan bahwa ciri pokok dari penelitian deskriptif adalah pertama, memusatkan perhatian pada masalah yang ada pada saat penelitian dilakukan atau masalah-masalah yang bersifat aktual, dan kedua menggambarkan fakta-fakta mengenai masalah yang diselidiki sebagaimana adanya dengan interpretasi rasional yang cukup (Nawawi, 2003, h.45).

Fakta yang ada di lapangan memberikan kejelasan bahwa dari berbagai pihak terutama pihak asosiasi dan sekolah pilot sangat keberatan atas kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih tersebut padahal untuk tujuan

pendidikan. Oleh karena itu, penulis memberikan penjelasan atas gambaran sesuai fakta-fakta aktual yang terjadi/ ada di lapangan.

b. Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaat penelitian, penelitian ini termasuk penelitian murni. Penelitian murni merupakan penelitian yang manfaatnya dirasakan untuk waktu yang lama. Lamanya manfaat ini lebih karena penelitian ini biasanya dilakukan karena kebutuhan penulis sendiri. Penelitian ini juga mencakup penelitian-penelitian yang dilakukan dalam kerangka akademis (Prasetyo&Jannah, 2005, h.38). Tujuan penelitian murni menurut Patton yaitu:

*“The purpose of basic research is knowledge for the sake of knowledge. Researchers engaged in basic research want to understand how the world operates. They are interested in investigating a phenomenon to get at the nature of reality with regard to that phenomenon. The basic researcher’s purpose is to understand and explain.”* (Patton, 2002, h.215)

Neuman mendefinisikan penelitian murni sebagai penelitian yang memperluas pengetahuan dasar yang menguji penjelasan teoritis. Penelitian ini memberikan landasan bagi pengetahuan dan pemahaman yang digeneralisasikan pada berbagai kebijakan, masalah atau studi. Hal ini seperti yang dikemukakan oleh Neuman bahwa *“Basic research is research designed to advance fundamental knowledge about how the world works and build/ test theoretical explanations. The scientific community is its primary audience.”* (Neuman, 2006, h.24)

c. Berdasarkan Dimensi Waktu

Jika dilihat dari dimensi waktu, penelitian ini tergolong dalam penelitian *cross sectional*. Menurut Prasetyo dan Jannah, penelitian *cross sectional* adalah penelitian dilakukan dalam satu waktu yang tertentu. Penelitian ini hanya digunakan dalam waktu yang tertentu, dan tidak akan dilakukan penelitian lain di waktu yang berbeda untuk diperbandingkan (Prasetyo&Jannah, 2005, h.45). Untuk jenis penelitian tersebut, Neuman mengatakan bahwa: *“In cross sectional research, researchers observe at one point in time. Cross sectional research is usually the simplest and least costly*

*alternative*” (Neuman, 2006, h.37). Penelitian ini dilakukan pada bulan April 2012 sampai dengan Juni 2012.

d. Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data bertujuan untuk mengumpulkan data atau informasi yang dapat menjelaskan permasalahan suatu penelitian secara objektif. Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data, yaitu:

1. Studi Lapangan (*Field Research*)

Data dan informasi penelitian diperoleh melalui penelitian lapangan (*field research*). Menurut Neuman, *field research* adalah: “*qualitative research in which the researcher directly observes and records notes on people in natural setting for an extended period of time*” (Neuman, 2006, h.46). Studi ini dilakukan dengan melakukan wawancara mendalam (*in depth interview*) dengan menggunakan pedoman wawancara. Penulis menggunakan pertanyaan terbuka dan melakukan *one by one interview* dengan *audio tape*. Peneliti tidak membatasi pilihan jawaban informan, sehingga informan dalam penelitian ini dapat menjawab secara bebas dan lengkap sesuai pendapatnya. Wawancara mendalam ini dilakukan kepada pihak-pihak yang kompeten di bidang perpajakan atau memahami permasalahan penelitian serta kenyataan yang terjadi di lapangan.

2. Studi Kepustakaan (*Library Research*)

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan. Studi ini dilakukan dengan membaca dan mengumpulkan data dan informasi dari Undang-Undang Perpajakan, peraturan-peraturan perpajakan, buku-buku, paper atau makalah, jurnal, majalah, surat kabar, bahan seminar, penelusuran di internet untuk mendapatkan data-data yang relevan dengan permasalahan penelitian.

### 3.3 Teknik Analisis Data

Berdasarkan teknik analisis data, penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif. Menurut Creswell, ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam melakukan analisis data kualitatif, yaitu:

1. *Suggest in the plan that the data analysis will be conducted as an activity simultaneously with data collection, data interpretation, and narrative reporting writing.*
2. *Indicate how the process of qualitative analysis will be based on data “reduction” and “interpretation”*
3. *Mention a plan for representing the information in matrices*
4. *Identify the coding procedure to be used to reduce the information to themes or categories”. (Creswell, 1994, h.153-154)*

Proses analisis data kualitatif dalam penelitian ini dilakukan dengan menelaah data dari hasil wawancara dengan informan penelitian, catatan lapangan, dan dokumentasi terkait. Sebelumnya penulis membuat catatan penelitian dalam bentuk transkrip data yang disertai dengan pembentukan koding dan kategorisasi data. Dalam analisis data, penulis melakukan tahapan reduksi data sehingga penulis tidak menggambarkan semua temuan yang didapat dari lapangan, melainkan hanya data penting dan relevan untuk membantu memecahkan masalah penelitian. Peneliti juga melakukan triangulasi yaitu proses *check* dan *recheck* antara satu sumber dengan sumber data lainnya (Irawan, 2006, h.76). Setiap data yang ditelaah tersebut harus diketahui maksud serta maknanya, kemudian dihubungkan dengan masalah penelitian. Data yang terkumpul disajikan dalam bentuk kutipan-kutipan langsung atau penjelasan dari hasil wawancara dengan informan penelitian.

### **3.4 Informan**

Dalam menentukan informan yang akan diwawancarai, penulis mengacu kepada empat kriteria informan yang baik yang dikemukakan Neuman, yaitu:

1. *The informant who is totally familiar with the culture and is in a position to witness significant events makes a good informant;*
2. *The individual is currently involved in the field;*
3. *The person can spend time with the researcher;*
4. *Non analytic individuals make better informants”. (Neuman, 2006, h.411)*

Penulis melakukan wawancara mendalam dengan beberapa informan yang terkait langsung dengan penelitian, antara lain:

1. Direktorat Jenderal Pajak

Direktorat Jenderal Pajak merupakan direktorat yang berada di bawah naungan Kementerian Keuangan yang bertugas dalam merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perpajakan. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara Bapak Ardiyanto Basuki S.E., M.Com., yang menjabat sebagai Kepala Seksi Peraturan PPN Industri II.

2. Badan Kebijakan Fiskal

Badan Kebijakan Fiskal merupakan direktorat yang berada di bawah naungan Kementerian Keuangan yang bertugas melaksanakan analisis di bidang kebijakan fiskal. Wawancara peneliti lakukan dengan Bapak Purwitohadi, yang menjabat sebagai Kepala Sub Bidang PPN dan PPnBM.

3. Kementerian Perhubungan

Wawancara di Direktorat Jenderal Perhubungan dilakukan pada Subdit Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Wawancara dilakukan dengan Bapak Denny Kurniansyah, SSIT, yang memang menangani pemberian fasilitas dari Kementerian Perhubungan atas persetujuan pembebasan PPnBM atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot yang diajukan kepada Kementerian Keuangan.

4. Asosiasi Pendidikan Penerbangan Indonesia (APPI)

APPI merupakan suatu perkumpulan yang didirikan bertujuan untuk mempersatukan seluruh penyelenggara *Flying School* supaya memiliki dasar dan landasan yang benar. Selain itu, sekaligus untuk memenuhi kebutuhan pilot termasuk segala pendukungnya. Wawancara dilakukan dengan kepala APPI Bapak Rheza Ridwan yang menjabat sebagai ketua APPI sekaligus sebagai staf pengajar pada Alfa *Flying School*.

5. *Deraya Flying School*

*Deraya Flying School* merupakan salah satu sekolah penerbangan (*pilot school*). Wawancara dilakukan dengan Bapak suparno Muanam selaku Kepala Sekolah *Deraya Flying School*.

6. Akademisi

Wawancara dilakukan kepada pihak akademisi selaku pihak independen yang menguasai konsep kebijakan fiskal dan PPnBM. Penulis melakukan wawancara dengan Prof. Gunadi dan Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E.

### 3.5 Site Penelitian

*Site* penelitian yang digunakan antara lain:

1. Lingkungan Kementerian Keuangan
  - a. Direktorat Peraturan PPN Industri II, Direktorat Jenderal Pajak.
  - b. Sub Bidang PPN dan PPnBM, Badan Kebijakan Fiskal.
2. Lingkungan Kementerian Perhubungan
  - a. Subdit Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara
3. Lingkungan Halim Perdanakusuma *Airport*
  - a. Asosiasi Pendidikan Penerbangan Indonesia (APPI)
  - b. ALFA *Flying School*
  - c. Deraya *Flying School*

### 3.6 Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan yang penulis temukan dalam penelitian ini yaitu:

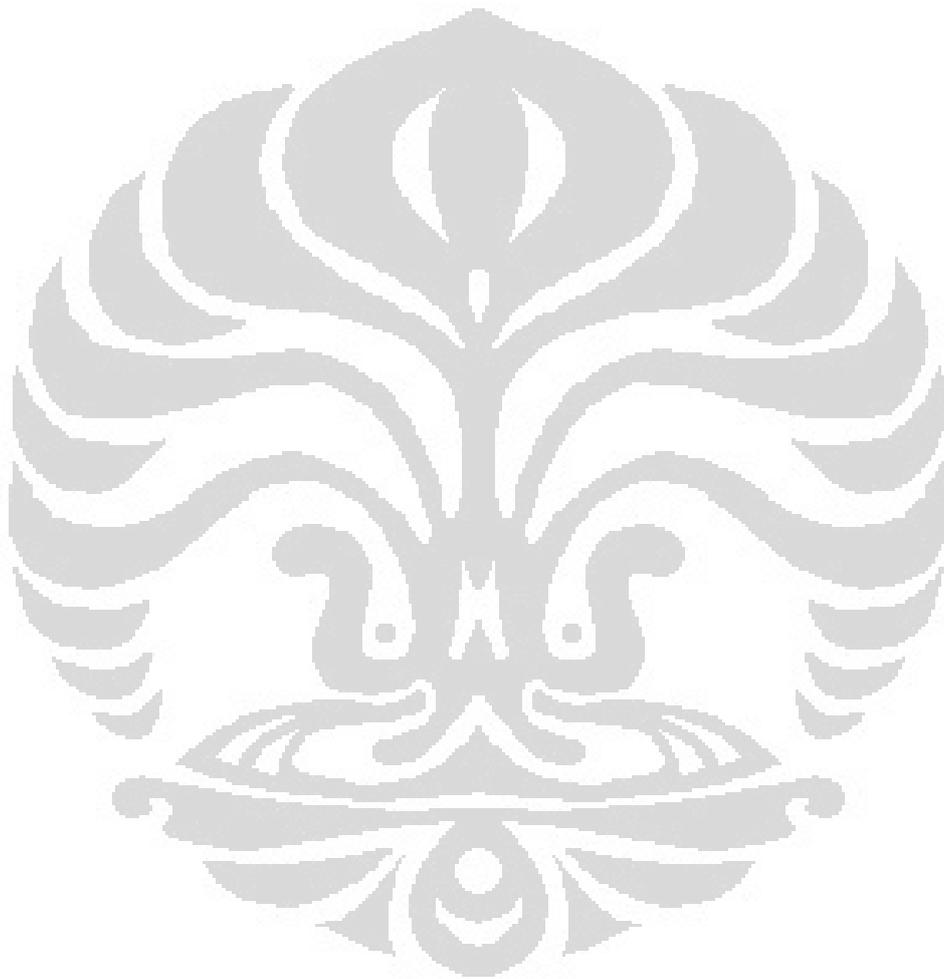
1. Dalam penelitian ini penulis tidak memperoleh data mengenai penerimaan PPnBM dari impor pesawat udara karena dari pihak Direktorat Jenderal Pajak tidak merinci penerimaan yang berasal dari itu. Oleh karena itu penulis tidak dapat memetakan berapa besar pengorbanan negara untuk nantinya dapat membebaskan PPnBM atas pesawat latih.
2. Dalam pembahasan, penulis tidak melakukan perbandingan dengan negara lain karena keterbatasan waktu dan data yang diperoleh.

### 3.7 Batasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, penulis membatasi fokus pembahasan, yaitu:

1. Pada pembahasan implikasi kebijakan, penulis membatasi hanya bagian kecil dari evaluasi kebijakan berupa implikasi tersebut dan tidak sampai pada evaluasi kebijakan secara umum.

2. Pada pembahasan alternatif kebijakan PPnBM atas impor pesawat latih untuk sekolah pilot, penulis membatasi sampai hanya pada dikenakan atau tidak PPnBMnya serta alternatif berupa pembebasan. Penulis tidak melakukan pembahasan sampai pada penetapan tarif dan dikeluarkannya SKB.



## BAB 4

# GAMBARAN UMUM JENIS-JENIS PENDIDIKAN DAN PENGENAAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS PESAWAT LATIH

### 4.1 Jenis-Jenis Pendidikan

Berkaitan dengan pengertian pendidikan, terdapat jenis pendidikan formal, pendidikan informal, dan pendidikan nonformal. Coombs (1973) dalam situs resmi PLS UNNES (Pendidikan Luar Sekolah Universitas Negeri Semarang) menjelaskan ketiga jenis pendidikan tersebut:

- a. Pendidikan formal adalah kegiatan yang sistematis, bertingkat/berjenjang, dimulai dari sekolah dasar sampai dengan perguruan tinggi dan yang setaraf dengannya; termasuk kedalamnya ialah kegiatan studi yang berorientasi akademis dan umum, program spesialisasi, dan latihan professional, yang dilaksanakan dalam waktu yang terus-menerus
- b. Pendidikan informal adalah proses yang berlangsung sepanjang usia sehingga setiap orang memperoleh nilai, sikap, keterampilan, dan pengetahuan yang bersumber dari pengalaman hidup sehari-hari, pengaruh lingkungan termasuk di dalamnya adalah pengaruh kehidupan keluarga, hubungan dengan tetangga, lingkungan pekerjaan dan permainan, pasar, perpustakaan, dan media massa.
- c. Pendidikan nonformal ialah setiap kegiatan terorganisasi dan sistematis, di luar sistem persekolahan yang dilakukan secara mandiri atau merupakan bagian penting dari kegiatan yang lebih luas, yang sengaja dilakukan untuk melayani peserta didik tertentu di dalam mencapai tujuan belajarnya.

Ketiga pengertian di atas dapat digunakan untuk membedakan program pendidikan yang termasuk ke dalam setiap jalur pendidikan tersebut. Berdasarkan pengertian tersebut, kriteria pendidikan yang program-programnya bersifat nonformal dan informal dapat diperjelas dengan tabel 4.1

**Tabel 4.1 Kriteria Pendidikan yang Program-programnya Bersifat Nonformal dan Informal**

<b>Pendidikan Nonformal</b>	<b>Pendidikan Informal</b>
Memiliki tujuan dan kegiatan yang terorganisasi	Tidak diarahkan untuk melayani kebutuhan belajar yang terorganisasi
Diselenggarakan di lingkungan masyarakat dan lembaga-lembaga untuk melayani kebutuhan belajar khusus para peserta didik	Kegiatan pendidikan ini lebih umum, berjalan dengan sendirinya, berlangsung terutama dalam lingkungan keluarga, serta melalui media massa, tempat bermain, dan lain sebagainya

Sumber : telah diolah kembali

Apabila kegiatan yang termasuk pendidikan yang program-programnya bersifat informal diarahkan untuk mencapai tujuan belajar tertentu maka kegiatan tersebut dikategorikan baik ke dalam pendidikan yang program-programnya bersifat nonformal maupun pendidikan yang program-programnya bersifat formal. Axiin (1974) dalam situs resmi PLS UNNES juga membuat penggolongan program-program kegiatan yang termasuk ke dalam pendidikan formal, nonformal, dan informal dengan menggunakan kriteria *adanya* atau *tidak adanya kesengajaan* dari kedua pihak yang berkomunikasi, yaitu pihak *pendidik* dan dari pihak *peserta didik*. Pandangan pendidikan yang dikemukakan Axiin tertuang dalam tabel 4.2

**Tabel 4.2 Kriteria Pendidikan Berdasarkan Golongannya**

<b>Pendidik/ Peserta Didik</b>	<b>Bersengaja</b>	<b>Tidak Bersengaja</b>
<b>Bersengaja</b>	Pendidikan sekolah atau pendidikan luar sekolah	Kegiatan belajar diarahkan diri sendiri ( <i>self-directed learning</i> )
<b>Tidak Bersengaja</b>	Pendidikan informal	Belajar secara kebetulan ( <i>incidental learning</i> )

Sumber : <http://pls.unnes.ac.id/2011/pengertian-tiga-jenis-pendidikan/>

Tabel 4.2 menjelaskan bahwa dengan adanya kesengajaan dari kedua pihak dalam proses pembelajaran merupakan ciri utama pendidikan sekolah dan

pendidikan luar sekolah. Pendidikan luar sekolah dan pendidikan sekolah mempunyai ciri umum yang sama, yaitu adanya kegiatan yang disengaja dan terorganisasi. Keduanya merupakan subsistem dari pendidikan nasional. Dengan membandingkan karakteristik pendidikan sekolah terhadap karakteristik pendidikan luar sekolah, Ryan (1972:11) dalam situs resmi PLS UNNES mengilustrasikannya sebagai berikut:

**Tabel 4.3 Perbandingan Karakteristik Pendidikan Sekolah dengan Pendidikan Luar Sekolah**

<b>Pendidikan Sekolah</b>	<b>Pendidikan Luar Sekolah</b>
Memiliki program berurutan untuk setiap jenis dan jenjang pendidikan	Memiliki program yang tidak selalu ketat dalam penyelenggaraan programnya
Diterapkan secara seragam di semua tempat yang memiliki kondisi yang sama (memiliki tingkat keseragaman yang ketat)	Lebih bervariasi dan lebih luwes

Sumber : telah diolah kembali

Secara sederhana, pendidikan luar sekolah merupakan pendidikan yang dibuat atau dirancang untuk peserta didik yang dilaksanakan di luar jalur pendidikan formal. Apabila dalam pendidikan formal (sekolah formal) aturan dan kurikulum terkesan kaku, maka dalam pendidikan luar sekolah dapat lebih fleksibel disesuaikan dengan kebutuhan peserta didik. (imadiklus.com, 2012)

Pendidikan luar sekolah memungkinkan terjadinya perkembangan peserta didik di bidang sosial, keagamaan, keterampilan, budaya, dan keahlian. Sesuai dengan namanya, metode yang digunakan dalam pendidikan luar sekolah berbeda dengan metode yang digunakan dalam sekolah formal. Pendidikan luar sekolah bukanlah hal baru dalam kehidupan dan peradaban manusia. Pendidikan luar sekolah sudah ada dan menyatu di dalam kehidupan masyarakat jauh sebelum muncul apa yang dinamakan sekolah.

Berdasarkan fungsinya, pendidikan luar sekolah dibagi menjadi tiga: (imadiklus.com, 2012)

1. Pendidikan luar sekolah sebagai institusi pengganti; bahwa pendidikan luar sekolah berfungsi untuk menggantikan pendidikan formal yang tidak sempat diikuti oleh warga karena beberapa hal seperti keterbatasan dana, wilayah yang tidak terjangkau atau terpelosok, dan kesibukan warga yang tidak memungkinkan mereka hadir dalam tatap muka di kelas setiap hari. Contoh: kejar paket A, B, dan C.
2. Pendidikan luar sekolah sebagai tambahan; bahwa pendidikan luar sekolah berfungsi untuk menambah pengetahuan dan keterampilan peserta didik yang belum sempat atau tidak bisa didapatkan di sekolah. Contoh: Pesantren, training, les privat, dan sebagainya.
3. Pendidikan luar sekolah sebagai pelengkap; bahwa pendidikan luar sekolah dilaksanakan untuk melengkapi keterampilan atau pengetahuan yang belum atau tidak bisa peserta didik dapatkan di sekolah formal. Contoh: kursus menari, kursus menjahit, dan sebagainya.

#### 4.1.1 Sekolah Pilot

Sekolah pilot berbeda dengan sekolah penerbangan. Namun demikian keduanya sama-sama bergerak di bidang pendidikan. Perbedaan tersebut dinyatakan oleh Denny Kurniansyah bahwa *“Pilot School yang beroperasi sampe Maret 2011 ada 12, beda dengan sekolah Penerbangan, kalo sekolah Penerbangan ada unsur-unsurnya, ada pilot, ada teknisinya, ada orang towernya gitu loh”* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012). Dengan demikian *output* sekolah pilot hanya pilot saja sedangkan sekolah penerbangan memiliki *output* yang lebih umum namun tetap terkait dengan penerbangan.

Berbeda dengan sekolah penerbangan yang merupakan suatu bentuk pendidikan formal. Sekolah penerbangan hanya satu-satunya di Indonesia yaitu Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI). Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Denny Kurniansyah

*“Sekolah Pilot ga sampe 2 tahun makanya di Kementerian Pendidikan tercatatnya kursus-kursus misalnya, sedangkan yang namanya kategori ilmu pengetahuan, dia itu lembaganya yang sah, contohnya kayak misalnya sekolahnya*

*ada kampus, kalo STPI itu kan jelas tuh ada kampusnya namanya juga sekolah, misalnya ada tingkat pendidikannya misalnya D3, S1, S2..”*. (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012)

Sekolah pilot merupakan suatu bentuk pendidikan luar sekolah yang berbentuk nonformal, kategorinya adalah kursus. Denny Kurniansyah menyatakan bahwa *“Menurut Depdikbud Kementerian Pendidikan, itupun saya kata orang asosiasinya yang menghadap ke Kementerian Pendidikan, jadi dia belum kategori sekolah, tapi katagorinya kursus, kayak kita kursus mobil gitu loh”* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012). Dengan demikian sekolah pilot keuali STPI tidak memiliki *degree* sebagaimana penjelasan Denny Kurniansyah bahwa *“Semuanya, kecuali STPI kalo STPI jelas karena dia sudah proses kepengurusan, karena dia punya D4 juga dan D3 jadi statusnya sekolah tinggi setara dengan Universitas”*. (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012)

Di luar sekolah penerbnagn, sekolah pilot membekali siswanya memiliki keterampilan atau pengetahuan yang belum atau tidak dapat diperoleh peserta didik pada sekolah formal. Sekolah pilot mendidik peserta didiknya untuk mampu menjadi pilot yang handal dan mampu menerbangkan pesawat udara. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan suatu pelatihan yang baik dan terus menerus agar peserta didik memiliki keahlian setelah lulus dari sekolah pilot tersebut. Tidak dapat dipungkiri bahwa dalam menjalankan proses pelatihan tersebut diperlukan fasilitas yang memadai. Fasilitas tersebut berupa:

- Personel (instruktur terbang dan darat berlisensi atau pemilik lisensi penerbang komersil, instruktur kepala yang kompeten, asisten instruktur kepala dan instruktur pengecek dengan kualifikasi tertentu)
- Pesawat Latih (dengan kapasitas dua kemudi)
- *Runaway* (Bandara), berupa hak penggunaan berkelanjutan atas setiap Bandar udara
- Simulator penerbangan dengan kualifikasi tertentu
- Alat pelatihan terbang dengan kualifikasi tertentu

- Alat bantu pelatihan dan peralatan (bantuan *audiovisual*, proyektor, *tape recorder*, *mockup*, grafik, dan komponen lainnya) dengan kualifikasi tertentu
- Tempat *briefing* penerbang (menunggu waktu terbang)
- Fasilitas pelatihan darat

Semua fasilitas tersebut harus sesuai dengan ketentuan Kementerian Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan KM 44 tahun 2001 sebagaimana telah diubah terakhir dengan KM 57 tahun 2010 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 141 tentang Persyaratan Sertifikasi dan Operasi untuk sekolah Penerbangan.

Pada dasarnya semua fasilitas tersebut di atas merupakan fasilitas yang sangat mendukung dan menunjang kegiatan pembelajaran. Oleh karena skripsi ini membahas mengenai PPnBM atas pesawat latih maka data yang penulis dapatkan adalah yang berhubungan dengan pesawat latih beserta sekolah pilot tersebut. Tabel 4.4 merupakan daftar sekolah pilot (dengan satu sekolah penerbangan) beserta jumlah pesawat latih yang dimilikinya sampai dengan akhir 2011.

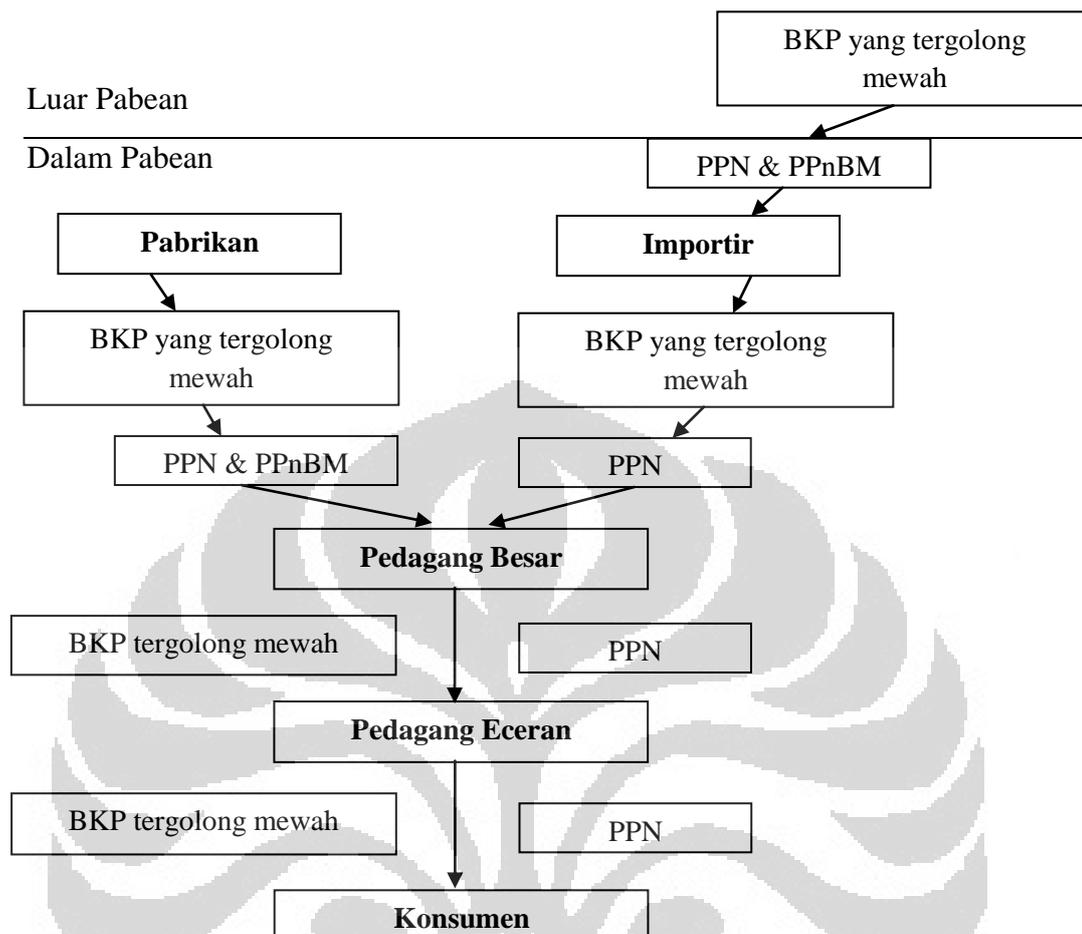
**Tabel 4.4 Pilot School dan Jenis serta Jumlah Unit Aircraft per Desember 2011**

No	Pilot School	Aircraft Type	Jumlah Unit
1	Aero Flyer Institute	CESSNA	10
2	Alfa Flying School	CESSNA	7
3	Bali Widya Dirgantara	CESSNA	15
4	Bandung International Aviation	CESSNA	2
5	Deraya Flying School	CESSNA	9
6	Lombok Institute Of Flight Technology	LIBERTY	3
7	Merpati Pilot School	CESSNA	2
8	Musi Aviation Training	CESSNA	2
9	Nation Aviation Management	PA	4
		PA-WARRIOR III	2
10	Nusa Flying International	CESSNA	7
11	Proflight Indonesia	CESSNA	3
12	Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI)	B58 SERIES	2
		BARON B58 SERIES	1
		BELL	2
		C23 SUNDOWNER	11
		PA-CHEROKEE	6
		TB-10	15
13	Wings Flying School	CESSNA	2

Sumber : telah diolah kembali

### 4.3 Pengenalan PPnBM atas Pesawat Udara

Sesuai karakteristiknya seperti yang telah disinggung pada bab 2, dimana PPnBM hanya dikenakan 1 (satu) kali yakni pada waktu penyerahan pabrikan atau pada waktu impor, dengan demikian prinsip pemungutannya adalah *single stage*. Gambar 4.1 menggambarkan ilustrasi *single stage* PPnBM:



**Gambar 4.1 Single Stage dalam PPnBM**

Sumber : Haula Rosdiana, *Pajak Pertambahan Nilai Teori dan Aplikasi*

Dengan prinsip pemungutan yang hanya dilakukan 1 (satu) kali, maka PPnBM tidak dapat dikreditkan, namun dapat ditambahkan ke dalam harga BKP yang bersangkutan atau dibebankan sebagai biaya sepanjang memenuhi ketentuan Pasal 6 ayat (1) huruf a UU No. 7 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 36 tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan. Sedangkan terhadap Pengusaha Kena Pajak (PKP) yang telah membayar PPnBM pada saat perolehan BKP yang tergolong mewah, sepanjang PPnBM tersebut belum dibebankan sebagai biaya, PKP tersebut berhak untuk meminta kembali PPnBM yang telah

dibayarnya apabila PKP tersebut bermaksud mengekspor BKP yang tergolong mewah tersebut.

PPnBM merupakan pungutan sampingan selain PPN yakni khusus untuk barang yang tergolong mewah. PPnBM dikenakan terhadap:

- a. Penyerahan Barang Kena Pajak (BKP) yang tergolong mewah yang dilakukan oleh pengusaha yang menghasilkan barang tersebut di dalam Daerah Pabean dalam kegiatan nusaha atau pekerjaannya; dan
- b. Impor BKP yang tergolong mewah.

Pengenaan PPnBM atas impor BKP yang tergolong mewah tidak memperhatikan siapa yang mengimpor BKP tersebut serta tidak memperhatikan apakah impor tersebut dilakukan secara terus menerus atau hanya sekali saja. Selain itu, pengenaan PPnBM terhadap suatu penyerahan BKP yang tergolong mewah tidak memperhatikan apakah suatu bagian dari BKP tersebut telah dikenai atau tidak dikenai PPnBM pada transaksi sebelumnya.

Pada awal keberlakuannya, pemerintah tidak membuat definisi BKP yang tergolong mewah dalam UU No. 8 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM. Namun demikian untuk menentukan suatu barang merupakan BKP tergolong mewah, dapat dilihat dalam penjelasan pasal 5 UU tersebut. Berdasarkan penjelasan pasal 5, yang dimaksud dengan BKP yang tergolong mewah adalah:

1. Barang yang bukan merupakan kebutuhan pokok;
2. Barang yang dikonsumsi oleh masyarakat tertentu;
3. Barang yang pada umumnya dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi; dan/ atau
4. Barang yang dikonsumsi untuk menunjukkan status.

Pertimbangan dikenakannya PPnBM disamping PPN didasarkan pada 4 pertimbangan, yaitu:

- (1) Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dan konsumen yang berpenghasilan tinggi. Oleh karena PPN berdampak regresif, yaitu semakin tinggi kemampuan konsumen, semakin ringan beban pajak yang dipikul maka untuk mengurangi regresivitas ini, terhadap konsumen yang

mengonsumsi BKP yang tergolong mewah dikenakan beban pajak tambahan yaitu PPnBM;

- (2) Perlu adanya pengendalian pola konsumsi atas BKP yang tergolong mewah. Dalam hal ini konsumsi BKP tergolong mewah bersifat kontraproduktif sehingga untuk mengurangi pola konsumsi tinggi yang tidak produktif dalam masyarakat maka dikenakan PPnBM;
- (3) Perlu adanya perlindungan terhadap produsen kecil atau tradisional. Produsen kecil dan tradisional menghadapi saingan berat dari komoditi impor. Dengan motivasi ini, penenaan PPnBM dimaksudkan untuk melindungi produsen kecil dan tradisional atau untuk tujuan proteksi; dan
- (4) Perlu untuk mengamankan penerimaan negara. Hal ini sesuai dengan tuntutan peningkatan penerimaan negara dari tahun ke tahun.

PPnBM memiliki karakteristik yang agak berbeda dengan PPN, antara lain:

- a) PPnBM merupakan pungutan tambahan disamping PPN
- b) PPnBM dikenakan hanya 1 (satu) kali yakni pada waktu penyerahan BKP yang tergolong mewah oleh pengusaha yang menghasilkan atau pada waktu impor BKP yang tergolong mewah.
- c) PPnBM yang telah dibayar tidak dapat dikreditkan dengan PPnBM yang terutang maupun dengan PPN
- d) Apabila BKP tergolong mewah diekspor atau dikonsumsi di luar Daerah Pabean maka PPnBM yang telah dibayar atas perolehan BKP yang tergolong mewah yang diekspor tersebut dapat diminta kembali

Pengelompokan barang-barang yang dikenai PPnBM terutama didasarkan pada tingkat kemampuan golongan masyarakat yang mempergunakan barang tersebut, di samping didasarkan pada nilai gunanya bagi masyarakat pada umumnya. Sehubungan dengan hal itu, tarif yang tinggi dikenakan terhadap barang yang hanya dikonsumsi oleh masyarakat yang berpenghasilan tinggi. Dalam hal terdapat barang yang dikonsumsi oleh masyarakat banyak perlu dikenai PPnBM, tarif yang dipergunakan adalah tarif yang rendah.

Mengenai tarif PPnBM ditetapkan paling rendah 10 persen dan paling tinggi 200 persen. Hal ini diatur dalam Pasal 8 ayat (1) UU No. 8 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM. Ketentuan mengenai kelompok BKP yang tergolong mewah yang dikenakan PPnBM diatur dengan Peraturan Pemerintah 12 tahun 2006 tentang perubahan ketujuh atas pp 145 tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Ter tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Sebagai peraturan pelaksana dari Peraturan Pemerintah, jenis BKP yang tergolong mewah yang dikenakan PPnBM diatur dengan Keputusan Menteri Keuangan (KMK) atau Peraturan Menteri Keuangan (PMK). Seiring dengan beberapa kali perubahan Peraturan Pemerintah tentang kelompok BKP yang tergolong mewah yang dikenakan PPnBM, KMK/ PMK ini pun mengalami beberapa kali perubahan. Perubahan yang terjadi pada peraturan pengelompokan barang mewah dan tarif dalam pelaksanaan pemungutan PPnBM menunjukkan adanya upaya yang maksimal dari pihak otoritas pajak untuk menetapkan kelompok barang mewah yang akan dikenakan PPnBM dalam tarif tertentu agar tujuan dari pengenaan PPnBM tersebut dapat dicapai secara optimal.

Jenis BKP yang tergolong mewah yang diatur dengan atau berdasarkan PMK terbagi ke dalam 2 (dua) kelompok besar, yaitu:

1. Kelompok Kendaraan Bermotor
2. Kelompok selain Kendaraan Bermotor

Objek pembahasan skripsi ini termasuk ke dalam BKP yang tergolong mewah kelompok selain kendaraan bermotor. Oleh karena itu, dalam gambaran umum ini hanya akan menyebutkan jenis BKP tergolong mewah selain kendaraan bermotor. Jenis BKP tergolong mewah selain kendaraan bermotor ditetapkan melalui PMK No. 620/PMK.03/2004 yang telah beberapa kali mengalami perubahan atau penyempurnaan menjadi PMK No. 62/PMK.011/2010 tentang Jenis BKP yang Ter tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM. Intisari pengelompokan BKP tergolong mewah diberikan pada tabel 4.4

Tabel 4.5 Pengelompokan BKP Tergolong Mewah Berdasarkan Tarif

Tarif (%)	Jenis BKP
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelompok alat rumah tangga, pesawat pendingin, pesawat pemanas, dan pesawat penerima siaran televisi</li> <li>• Kelompok peralatan dan perlengkapan olahraga</li> <li>• Kelompok mesin pengatur suhu udara</li> <li>• Kelompok alat perekam atau reproduksi gambar, pesawat penerima siaran radio</li> <li>• Kelompok alat fotografi, alat sinematografi, dan perlengkapannya</li> </ul>
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelompok alat rumah tangga, pesawat pendingin, pesawat pemanas, selain yang telah dikenakan PPnBM 10%</li> <li>• Kelompok hunian mewah seperti rumah mewah, apartemen, kondominium, <i>town house</i>, dan sejenisnya</li> <li>• Kelompok pesawat penerima siaran televisi dan antena serta reflektor antena, selain yang telah dikenakan PPnBM 10%</li> <li>• Kelompok mesin pengatur suhu udara, mesin pencuci piring, mesin pengering, pesawat elektromagnetik, dan instrumen musik selain yang telah dikenakan PPnBM 10%</li> <li>• Kelompok wangi-wangian</li> </ul>
30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelompok kapal atau kendaraan lainnya, sampan dan kano, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan umum</li> <li>• Kelompok peralatan dan perlengkapan olahraga selain yang telah dikenakan PPnBM 10%</li> </ul>
40	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelompok minuman yang mengandung alcohol</li> <li>• Kelompok barang yang terbuat dari kulit atau kulit tiruan</li> <li>• Kelompok permadani yang terbuat dari sutera atau wool</li> <li>• Kelompok barang kaca dari kristal timbal dari jenis yang digunakan untuk meja, dapur, rias, kantor, dekorasi dalam ruangan atau keperluan semacam itu</li> <li>• Kelompok barang-barang yang sebagian atau seluruhnya terbuat dari logam mulia atau dari logam yang dilapisi logam mulia atau campuran daripadanya</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelompok kapal atau kendaraan lainnya, sampan dan kano, selain yang telah dikenakan PPnBM 30%, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan umum</li> <li>• Kelompok balon udara dan balon udara yang dapat dikemudikan, pesawat udara lainnya tanpa penggerak</li> <li>• Kelompok peluru senjata api dan senjata api lainnya, kecuali untuk keperluan negara</li> <li>• Kelompok jenis alas kaki</li> <li>• Kelompok barang-barang perabot rumah tangga dan kantor</li> <li>• Kelompok barang-barang yang terbuat dari porselin, tanah lempung cina atau keramik</li> <li>• Kelompok barang-barang yang sebagian atau seluruhnya terbuat dari batu selain batu jalan atau batu tepi jalan</li> </ul>
50	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelompok permadani yang terbuat dari bulu hewan halus</li> <li>• Kelompok pesawat udara selain yang telah dikenakan PPnBM 40%, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga</li> <li>• Kelompok peralatan dan perlengkapan olahraga selain yang telah dikenakan PPnBM 10% dan 30%</li> </ul>
75	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelompok minuman yang mengandung alkohol selain yang telah dikenakan PPnBM 40%</li> <li>• Kelompok barang-barang yang sebagian atau seluruhnya terbuat dari batu mulia dan/atau mutiara atau campuran daripadanya</li> <li>• Kelompok kapal pesiar mewah, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan umum</li> </ul>

Sumber : Peraturan Menteri Keuangan 620/PMK.03/2004 tentang Jenis Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah

#### 4.3.1 PPnBM atas Pesawat Latih

PPnBM dikenakan atas setiap pengadaan pesawat latih. PMK 620/PMK.03/2004 yang telah beberapa kali mengalami perubahan atau penyempurnaan menjadi PMK 62/PMK.011/2010 tentang Jenis BKP yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM

menyatakan bahwa kelompok pesawat udara selain yang telah dikenakan PPnBM 40 persen dikenakan PPnBM 50 persen. Pengecualian yang terdapat dalam aturan tersebut adalah untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga, sehingga pesawat latih dikenakan PPnBM sebesar 50 persen.

Dikenakannya PPnBM sebesar 50 persen atas pesawat latih menimbulkan pertanyaan dari berbagai pihak. Pihak-pihak tersebut adalah mereka yang berkepentingan dan peduli dengan keberadaan sekolah pilot di Indonesia. Kepedulian berbagai pihak tersebut kemudian dituangkan ke dalam berbagai penolakan dan permohonan agar PPnBM pesawat latih dapat dikecualikan seperti halnya pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Suparno Muanam

*“Sebenarnya semuanya sangat keberatan karna apabila kita amati bahwa sebetulnya ini untuk pendidikan, di satu sisi yang untuk komersil dibebaskan tetapi di satu sisi dimana untuk mencerdaskan kehidupan bangsa malah dikenakan pajak, jadi ini agak dilematis. Jadi semua yang mengelola sekolah sebetulnya keberatan dan kita sekarang lagi berjuang bagaimana itu bisa dihapus...”*. (Hasil wawancara dengan Suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012)

Dalam hal pengajuan permohonan pembebasan pengenaan PPN dan PPnBM untuk pengadaan pesawat latih pendidikan pilot, Direktorat Jenderal (Ditjen) Perhubungan Udara pernah menindaklanjuti permohonan untuk hal tersebut kepada Kementerian Keuangan melalui Kementerian Perhubungan. Tabel 4.6 merupakan proses pengajuan permohonan pembebasan PPnBM atas pesawat latih untuk kepentingan sekolah pilot

**Tabel 4.6 Proses Pengajuan Permohonan Pembebasan PPnBM atas Pesawat Latih**

<b>No</b>	<b>Tanggal</b>	<b>Nomor Surat</b>	<b>Perihal</b>	<b>Keterangan</b>
1	10 Mei 2010	246/AFS/V/DIR-UT/2010	Permohonan Rekomendasi Pembebasan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM)	Dari : PT <i>Alfa Flying School</i> Kepada : Ditjen Hubud
2	27 Mei 2010	784/DAU/DIR/V/2010	Permohonan Rekomendasi Pembebasan PPN dan PPnBM Pengadaan Pesawat Latih untuk Pendidikan Pilot	Dari : Ditjen Hubud Kepada : PT <i>Alfa Flying School</i>
3	1 Juli 2010	347/AFS/VII/2010	Penyampaian data dukung terkait pembebasan pengenaan PPN dan PPnBM atas pengadaan pesawat latih	Dari : PT <i>Alfa Flying School</i> Kepada : Ditjen Hubud
4	16 Agustus 2010	AU/6226/DAU-1472/VIII/2010	Permohonan Rekomendasi Pembebasan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) Pengadaan Pesawat Latih untuk Pendidikan Pilot	Dari : Ditjen Hubud Kepada : Menteri Perhubungan
5	18 Oktober 2010	KU.202/179/8 Phb 2010	Rekomendasi Permohonan	Dari : Menteri

			Pembebasan Bea Masuk dan Pajak dalam rangka impor	Perhubungan Kepada : Menteri Keuangan
--	--	--	---	---------------------------------------

Sumber: lampiran surat permohonan pembebasan PPnBM dari APPI kepada Kementerian Perhubungan tanggal 6 April 2011

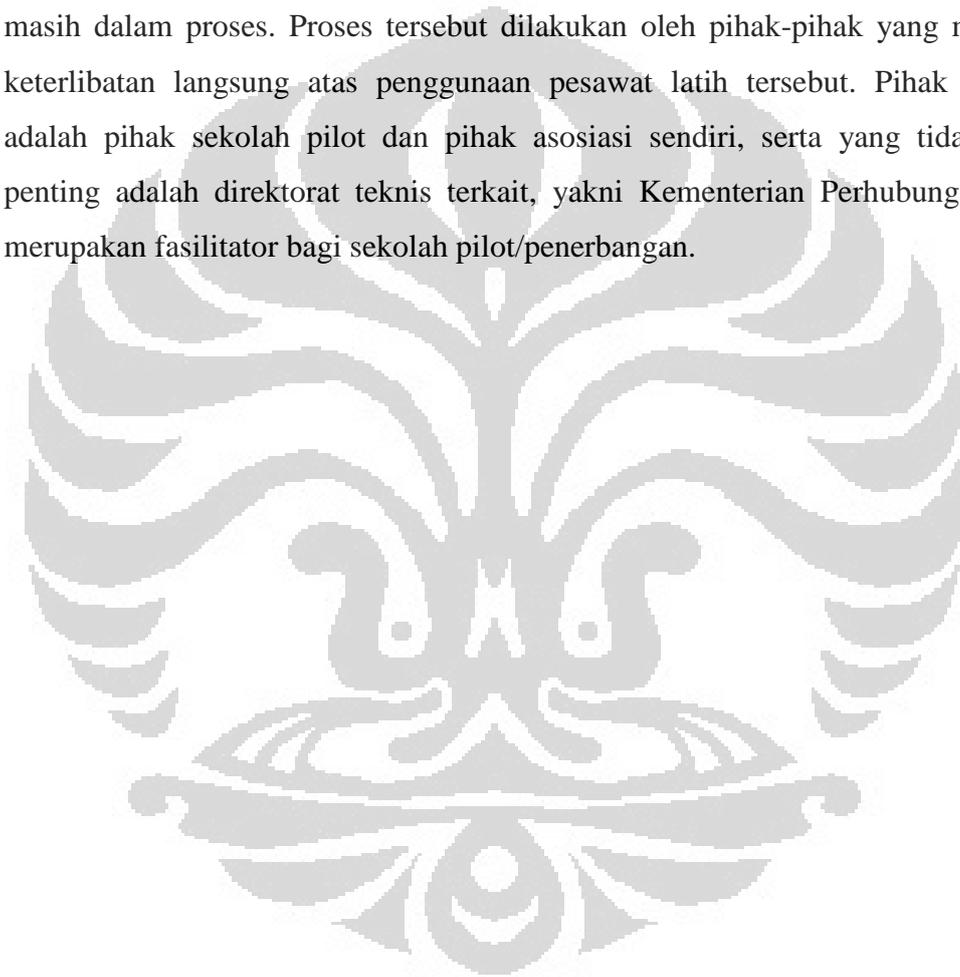
Kementerian Perhubungan merupakan kementerian teknis yang membawahi pendirian sekolah pilot di Indonesia. Dari Kementerian Perhubungan, memberikan rekomendasi agar atas pesawat latih diberikan pembebasan PPnBM, namun demikian kedudukan Kementerian Perhubungan hanya sebagai fasilitator (menjembatani) permintaan APPI atau sekolah pilot sedangkan keputusan akhirnya berada pada Kementerian Keuangan. Hal ini sebagaimana diungkapkan Denny Kurniansyah

*“Ya kalo menurut saya kita sebenarnya ngedukung mbak, karena mau gimana lagi kita mau nyetak pilot, sedangkan calon pilotnya sendiri bingung mau sekolah dimana ini udah disiapin tempat otomatis mbak biaya untuk sekolah pilot jadi mahal karena dia memperhitungkan mengadakan pesawat kan harganya jadi tinggi, biaya loh, bukan harga jual pesawat loh, jadi pada intinya dari kita sebenarnya dari kita dukung mbak.. yaa kita bantu, kita rekomendasiin ini, sebatas misalnya sebagai menjembatani aja urusan keputusan semuanya di Keuangan karena dia yang punya uang, dari yang saya dengar terakhir mentok sih sampe sekarang belum ada solusi karena Mentri Keuangnya belum mengeluarkan Peraturan Mentri Keuangan tentang pembebasan ini, tapi sebenarnya bagus mbak, andai misalnya dia itu sudah nol barang mewahnya dan pajak impor lainnya itu sudah nol, pada intinya cuma bayar pesawatnya saja otomatis kan biaya operasi di Indonesia jadi lebih murah dong dan otomatis juga untuk calon pilotnya juga biayanya lebih murah, gitu loh...”.* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012)

Sampai dengan saat penulisan skripsi ini masih belum ada tanda-tanda bahwa atas pesawat latih dapat dikecualikan pengenaan PPnBMnya seperti halnya dengan pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga. Namun demikian dari pihak asosiasi maupun sekolah pilot sendiri masih berusaha memperjuangkannya. Hal ini seperti diungkapkan oleh Rheza Ridwan

*“Nah ini yang sekarang sedang kita perjuangkan. Padahal ini kan untuk kepentingan dunia penerbangan juga, di satu sisi airlines atau pemerintah bilang bahwa kita kekurangan tenaga penerbang. Base on itu kita yang peduli dengan dunia penerbangan, in the name of pendidikan, atau ini sah-sah saja ya kita melihat itu sebagai sebuah kesempatan. Tapi once kita disana tentunya kita harus komit untuk mendidik pilot kita dengan baik, gak hanya cari uang tapi kita juga mendidikinya dengan baik”.* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 24 Mei 2012)

Perjuangan untuk memperoleh pembebasan PPnBM atas pesawat latih masih dalam proses. Proses tersebut dilakukan oleh pihak-pihak yang memiliki keterlibatan langsung atas penggunaan pesawat latih tersebut. Pihak tersebut adalah pihak sekolah pilot dan pihak asosiasi sendiri, serta yang tidak kalah penting adalah direktorat teknis terkait, yakni Kementerian Perhubungan yang merupakan fasilitator bagi sekolah pilot/penerbangan.



## BAB 5

### ANALISIS KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS IMPOR PESAWAT LATIH UNTUK SEKOLAH PILOT

#### 5.1 Latar Belakang Pengenaan PPnBM atas Pesawat Latih

Pajak Penjualan (*sales tax*) dapat dideskripsikan sebagai pajak tidak langsung atas konsumsi yang bersifat umum (*general indirect tax on consumption*) (Terra, 1998, h.7). PPN merupakan salah satu bentuk Pajak Penjualan. PPN memiliki sifat regresif dimana semakin tinggi kemampuan konsumen semakin ringan beban pajak yang timbul, semakin rendah kemampuan konsumen semakin berat beban pajak yang dipikul. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Gunadi

*“Yaa kembali pada fungsi dari barang itu, difungsikan untuk apa gitu. Kalooo fungsinya dia lebih kepada.... PPnBM ini kan sebenarnya dikenakan dalam rangka untuk eee mengurangi regresifitas ee biaya-biaya terhadap penghasilan. Jadi kaloooo.... PPN itu kan dikenakan atas eee semua orang tanpa melihat penghasilannya dengan tarif yang sama gitu kan, jadi kalo bagi mereka yang penghasilannya rendah itu beban PPNnya tu kan jadi tinggi kan tapi kalo bagi yang penghasilannya tinggi itu beban PPNnya jadi rendah....”* (Hasil wawancara dengan Prof. Gunadi, M.Sc.,Ak., tanggal 24 Mei 2012)

PPN dengan tarif tunggalnya tidak melakukan pembedaan dalam hal tingkat kemampuan konsumennya, hal ini disebabkan karena PPN sesuai dengan legal karakternya merupakan pajak objektif (Sukardji, 2005, h.3). Akibatnya, kewajiban pajak ditentukan oleh adanya objek pajak sedangkan kondisi subjektif pajak tidak ikut menentukan. Dalam hal ini konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang tinggi mendapatkan perlakuan yang sama dengan konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang rendah.

Untuk mengurangi dampak regresif PPN maka atas BKP tertentu yang memenuhi kriteria barang mewah akan dikenakan PPnBM. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Gunadi

*“nah itu diimbangi dengan PPnBM tadi, makanya PPnBM itu di kenakan,,itu untuk mengimbangi,,,PPnBM itu kan sebenarnya yang mengeluarkan kan orang-orang yang penghasilannya tinggi-tinggi itu kan? Sehingga dengan demikian maka ee proporsi antara pengeluaran PPN ditambah dengan PPnBM itu kalo dibandingkan dengan penghasilan itu menjadi relatif merata gitu...”*(Hasil wawancara dengan Prof. Gunadi, M.Sc.,Ak., tanggal 24 Mei 2012)

Dengan demikian, untuk mengurangi dampak regresif PPN, dapat dilakukan dengan menerapkan tarif pajak yang tinggi. Tarif pajak yang tinggi ini diterapkan untuk barang-barang yang tergolong mewah (*luxury goods*) yang kemudian di Indonesia dikenal dengan nama PPnBM. Berdasarkan Penjelasan Pasal 5 UU No. 8 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM, pertimbangan dikenakannya PPnBM adalah:

1. Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dan konsumen yang berpenghasilan tinggi;
2. Perlu adanya pengendalian pola konsumsi oleh masyarakat tertentu;
3. Perlu adanya perlindungan terhadap produsen kecil atau tradisional; dan
4. Perlu untuk mengamankan penerimaan negara.

Selaras dengan pertimbangan tersebut, Ardiyanto Basuki mengemukakan bahwa

*“...Yaa salah satunya pertama adalah untuk melindungi produk dalam negeri, gitu karna kita mengenakan PPnBM kan tidak kita beda-bedakan ya apakah itu barang impor maupun barang...ee jadi untuk barang-barang tertentu yang apa namanya yang masih eee apa namanya pada apa nilai atau kriteria tertentu itu gak dikenakan PPnBM. Tapi kalo barang itu masuk barang itu impor kita liat yaa kriterianya itu kita kenain PPN dan PPnBM. Seperti itu...”* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Pengenaan PPnBM atas impor BKP tergolong mewah tidak memperhatikan siapa yang mengimpor BKP tersebut selama Barang tersebut masuk ke Indonesia maka atas barang tersebut dapat dikenakan baik itu PPN maupun PPnBM. Untuk dasar pengelompokan barang-barang yang dikenakan

PPnBM sendiri terutama didasarkan pada tingkat golongan masyarakat yang mempergunakan barang tersebut disamping juga atas nilai guna yang diperoleh bagi masyarakat secara umum.

Dalam memberikan pengertian barang tergolong mewah, pemerintah tidak memberikan penjelasan secara jelas. Dari pemerintah sendiri, bagaimana barang mewah itu tidak dapat diketahui secara pasti. Hal ini disebabkan perkembangan zaman sehingga dari waktu ke waktu kadar kemewahan barang itu semakin berkurang. Hal ini berdasakan penjelasan Purwitohadi bahwa:

*“Kembali mbak, ini juga eee sebenarnya sama dengan masalah strategis atau tidak ya, BKP strategis atau tidak itu juga emm kriterianya secara pasti kita juga tidak ee, begitu juga dengan barang mewah ini. Karena barang mewah ini eee apa ya, dari waktu ke waktu kan kadar kemewahan barang mewah itu berkurang”.* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012)

Berdasarkan UU No. 8 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM, pemerintah diberi wewenang oleh UU untuk mengenakan PPnBM atas barang yang tergolong mewah. Namun, dalam pelaksanaannya pemerintah tidak serta merta mengenakan PPnBM atas barang yang tergolong mewah. Apabila *cost* dari pengenaan PPnBM terhadap suatu barang yang tergolong mewah lebih besar dari *benefit* (penerimaan pajak) yang didapat maka pemerintah tidak akan mengenakan PPnBM atas barang mewah tersebut. Purwitohadi berpendapat bahwa

*“Kalo idealnya itu PPnBM itu untuk barang yang benar-benar mewah gitu ya, dan sekarang bayangkan aja, berlian malah gak mewah lagi, blablabla diamond itu gak mewah lagi, bukan barang mewah lagi sekarang, yang dulu kena 75 persen, karna apa? Karna alasan mudah diselundupkan, jadi percuma kita pasang rate tinggi tapi barang itu mudah dikantongi dari luar negeri beli berlian itu dikantongi tidak kedetect gitu ya, bilang aja itu bawaan dari sini gitu kan dan sebagainya. Nah, hal-hal seperti itu yang kita ini kan, mewah sih mewah tapi gampang diselundupkan ya jadi gak cocok juga. Di Amerika, yacht kan mewah, sebetulnya mewah tapi ternyata dengan dikenakannya PPnBM menurunkan demand yang sangat luar biasa, jadi collapse perusahaannya, jadi gak pas juga. Makanya eee tidak ada satu negarapun yang bisa*

*memastikan 100 persen bahwa ini penentuan mewah enggak ini udah pasti ini benerlah gak bisa gitu. Jadi memang eee bisa jadi yang kita anggap mewah dan memang sebenarnya mewah tapi kemudian gak ada efek negatif ke ekonomi, itu juga agak sulit ya untuk blablabla".* (Hasil wawancara dengan Purwito Hadi, tanggal 6 Juni 2012)

Oleh karena itu, diperlukan suatu kajian oleh pemerintah dalam memperhitungkan dampaknya terhadap perekonomian. Ini disebabkan bahwa apabila mengenakan pajak pada objek yang tidak tepat atau mengenakan pajak pada objek tertentu dengan tarif yang tidak tepat maka justru akan berdampak negatif terhadap penerimaan negara dan/ atau perekonomian negara secara luas.

Di Indonesia, mengenai kriteria BKP tergolong mewah diberikan kriteria-kriterianya dalam pasal 5 UU No. 8 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM, yaitu:

1. Barang yang bukan merupakan kebutuhan pokok;
2. Barang yang dikonsumsi oleh masyarakat tertentu;
3. Barang yang pada umumnya dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi; dan/ atau
4. Barang yang dikonsumsi untuk menunjukkan status.

Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Ardiyanto Basuki bahwa

*"nah disitu ada bahwa barang tersebut adalah bukan merupakan barang konsumsi masyarakat umum pada umumnya, yang kedua itu hanya dikonsumsi oleh masyarakat golongan tertentu, gitu yaa,, kemudian penggunaannya itu juga oleh masyarakat pada golongan tertentu, nah itu adalah kriteria-kriterianya yang ditentukan dalam undang-undang".* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

UU tersebut di atas menyebutkan mengenai pengenaan PPnBM atas suatu BKP tergolong mewah. Sedangkan Pengkelompokan serta jenis BKP tergolong mewah, diatur pemerintah melalui Peraturan Pemerintah (PP) dan Peraturan Menteri Keuangan (KMK). Dengan demikian dikenakan BKP atas PPnBM didasarkan pada prinsip PPnBM yang tertuang dalam UU Perpajakan di Indonesia.

Melalui PMK 620/PMK.03/2004 yang telah mengalami perubahan menjadi PMK 62/PMK.011/2010 tentang Jenis BKP yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM, pemerintah menetapkan bahwa atas pesawat latih untuk sekolah pilot dikenakan PPnBM. Dalam aturan tersebut pemerintah secara umum menetapkan bahwa atas pesawat udara dikenakan PPnBM sebesar 50 persen selain yang telah dikenakan PPnBM 40 persen, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga. Pengecualian tersebut hanya diberikan kepada pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga sehingga atas pesawat latih dikenakan PPnBM sebesar 50 persen.

Pesawat latih merupakan fasilitas yang tidak terpisahkan dari sekolah pilot seperti halnya dengan fasilitas lain untuk sekolah biasa. Pada sekolah biasa, fasilitas untuk menunjang keberlangsungan proses pembelajaran tidak mendapatkan pengecualian PPnBM bagi *item*<sup>1</sup> yang memang dikenakan PPnBM. Purwito Hadi mengatakan bahwa: *“Jadi misalnya computer yang dipakai untuk pendidikan, pesawat yang dipakai untuk pendidikan, proyektor untuk pendidikan, memang ee kita tidak memperlakukan secara khusus...”* (Hasil wawancara dengan Purwito Hadi, tanggal 6 Juni 2012). Oleh karena itu pesawat latih untuk sekolah pilot juga dipersamakan perlakuannya sehingga atas perolehannya dikenakan PPnBM sebesar 50 persen sesuai aturan tarifnya. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Ardiyanto Basuki:

*“Eee untuk sekolah ini tidak termasuk untuk keperluan negara tadi. Saya udah katakan tadi yaa kalo keperluan negara itu...nah pesawat udara tidak termasuk disitu (pesawat latih), sama halnya dengan sekolah biasa. Sekolah biasa kan mungkin argumentasinya “Pak, pesawat udara itu kan untuk sekolah penerbangan kan?”, “Peralatan utamanya kan?”. Kadang kalo kita lihat lagi, kalo kita persamakan, sekolah biasa katakanlah umum yaa, itu pada saat mereka membeli peralatannya baik itu whiteboard, kemudian pembelian rangkaian CD proyektor, komputer, itu semua kena PPN, termasuk kalo barang tersebut ada PPnBMnya, itu juga dikenakan. Beli mobil antar jemput sekolah itu juga kena PPnBM makanya kita tidak membedakan atas sekolah penerbangan atau itu sekolah umum yaa, sepanjang barang-barang tersebut memang*

---

<sup>1</sup> *Item* disini bermakna fasilitas pada sekolah biasa/umum.

*dikenakan PPnBM maka kita treatmentnya adalah sama, kita tidak membedakan*". (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Berdasarkan pengelompokan jenis pendidikan berdasarkan pengertiannya, sekolah pilot merupakan jenis pendidikan nonformal. Sekolah pilot bukan merupakan sekolah yang dimana dana yang dikeluarkan untuk memperoleh fasilitas tersebut bukan berasal dari dana pemerintah. Apabila dibandingkan dengan pengeluaran pemerintah, ketika pemerintah melakukan pembelian suatu barang yang atas barang tersebut merupakan objek PPnBM maka pemerintah tetap membayarnya sekalipun dana tersebut berasal dari APBN. Dengan demikian, pesawat latih layak untuk dikenakan PPnBM karena pertimbangannya adalah bahwa atas pengeluaran pemerintah yang berasal dari APBN dikenakan apalagi yang dananya bukan berasal dari APBN, sebagaimana diungkapkan oleh Ardiyanto Basuki

*"Seperti yang saya bilang tadi bahwa kita tidak membedakan untuk sekolah biasapun kebutuhan pokoknya apa? Kapur eh tapi kapur sekarang udah gak ada yaa kalo pake kapur kali yah, kalo spidol, kemudian komputer semuanya kena PPN, gitu apalagi kalo misalnya sekolah tersebut bukan sekolah pemerintah. Kalo pemerintah kalo mereka membeli sesuatu dengan apa? Dananya dari mana? APBN kan? Nah APBN itu pada saat ditentukan atau anggaran itu ditetapkan itu biasanya sudah memperhitungkan pajak-pajaknya, ada PPN maupun PPnBMnya juga"* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012).

Ardiyanto Basuki menambahkan lagi bahwa apabila pemerintah memang bermaksud mendorong pendidikan penerbangan maka orientasi pertama adalah diberikan kepada sekolah milik pemerintah. Arestis dan Sawyer berpendapat bahwa kebijakan fiskal sering dipandang dari segi penentuan pengeluaran pemerintah dan perpajakan tanpa memperhatikan keadaan permintaan agregat pihak swasta (Arestis&Sawyer, 2004, h.135). Hal ini disebabkan bahwa swasta kebanyakan *profit oriented*, "*kepentingan usaha pasti profit oriented dan tentunya kita sah-sah saja untuk memajakinya*" (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012). Purwitohadi juga mengatakan bahwa: "*karena memang kalo kita lihat seperti sekolah pilot gitu ya, meskipun itu untuk pendidikan, kita juga gak yakin benar kalo itu tidak nyari profit, katakanlah gitu*

ya” (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012). Dengan demikian sekolah pilot yang merupakan lembaga pendidikan swasta dianggap pemerintah sebagai usaha *profit oriented* sehingga pemerintah tidak memberikan pengecualian kepada pesawat latih untuk kepentingan sekolah pilot. Sesuai dengan pernyataan Ardiyanto Basuki

*“apalagi kembali ke yang tadi untuk sekolah pemerintah itu sebenarnya sudah masuk ke dalam anggaran, jadi gak ada masalah sih, Curug yaa, kalo kita bicara masalah, kita mau mendorong ini nih, mendorong ee dunia penerbangan tadi yaa tentunya kan kita mendorong yang pemerintah dong, yang pemerintah saja tidak kita berikan fasilitas, apalagi swasta yang tadi harus diingat bahwa profit oriented tadi”* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Pertimbangan lainnya dikenakannya PPnBM atas Impor pesawat latih adalah penerimaan negara. Pada dasarnya yang dimaksud dengan penerimaan negara adalah pajak-pajak dan berbagai pungutan yang dipungut pemerintah dari perekonomian dalam negeri yang menyebabkan kontraksi dalam perekonomian (Subiyantoro&Riphat, 2004, h.21). Pajak merupakan salah satu sumber pendanaan bagi pemerintah dalam menjalankan fungsi dan kebijakannya, apalagi besarnya tarif pajak yang dikenakan atas pesawat latih tersebut tergolong besar. Purwitohadi mengatakan bahwa *“Sementara kan kalo kita bicara penerimaan itu lossnya agak lumayan kalo pesawat itu milyar mungkin ya”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012). Hal ini sesuai dengan fungsi *budgetair* yang dimiliki oleh pajak sesuai dengan pendapat Nurmantu (Nurmantu, 2005, h.30). Rosdiana juga mengatakan bahwa fungsi pajak yang paling utama adalah untuk mengisi kas negara (*to raise government's revenue*). Karena itu suatu pemungutan pajak yang baik sudah seharusnya memenuhi asas *revenue productivity* (Rosdiana, 2003, h.18). Ardiyanto Basuki menyatakan bahwa

*“kebijakan tersebut harus mempertimbangkan banyak hal, yang pertama penerimaan, kedua azas keadilan, kalo misalnya perusahaan penerbangan (maksudnya adalah sekolah penerbangan) dibebasin maka yang lain juga akan minta di bebaskan. Kalo itu itu terjadi, kita harus melihat ke yang pertama tadi, ke penerimaan tadi. Kan penerimaan negara ini banyak aspeknya.....Memang di dunia usaha mungkin akan mengatakan*

*bahwa pajak ini menghambat investasi, pajak ini akan menyulitkan kita, padahal kalo kita melihat dari aspek lainnya, itu tadi, begitu satu kita berikan fasilitas otomatis nanti yang lain akan meminta perlakuan yang sama. Apa akibatnya? Kembali ke yang tadi, tentunya penerimaan akan terabaikan sementara target penerimaan dari pajak semakin tahun semakin tinggi, itu adalah pertimbangannya”. (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)*

Terkait dengan perlindungan terhadap penerimaan negara, Purwitohadi mengatakan bahwa

*“nah kita memang dalam posisi belum yakin benar kalo itu tanpa kita kasih fasilitas itu gak jalan, kita belum sampai tahap meyakini seperti itu. Kalo kita sudah yakin kalo tanpa fasilitas gak mungkin jalan, oke kita berikan. Tapi selama ini sepertinya masih....bukan kita menunggu sampai gak jalan ini ya Sekolah Penerbangan, tapi kita lihat masih bisa dihandlelah”. (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012)*

PPnBM atas pesawat latih masih dianggap sebagai suatu hal yang wajar oleh pemerintah. Pemerintah belum memiliki gambaran mengenai perlunya pemberian fasilitas kepada sekolah pilot tersebut agar dapat terus beroperasi. Sementara ketika berbicara mengenai penerimaan pajak, pemerintah memiliki kepentingan yang lebih umum tidak hanya kepentingan satu pihak saja sebagaimana pendapat Ardiyanto Basuki bahwa *“Jadi pajak itu aspeknya memang luas, kalo dilihat sebagai satu harder atau suatu hambatan, kata saya sih enggak....”* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012). Dana yang dihimpun dari pajak digunakan pemerintah untuk membiayai semua pengeluaran negara yang bertujuan untuk kepentingan semua pihak. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Ardiyanto Basuki

*“Yaa itu sering terjadi, tidak hanya Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Pertanian, itu yang selalu dalam posisi, biasanya mempertanyakan kebijakan perpajakan. Itu memang seperti itu karna memang mereka punya misi sendiri-sendir, mereka masing-masing punya wilayah yang diurus. Tapi kalo pajak, yang diurus kan lebih luas, artinya yang kita biyai dari pajak itu kan aspek lebih luas sebenarnya, gitu”* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012).

Pemerintah memiliki keinginan yang besar dalam memajukan pendidikan. Hal tersebut terbukti dengan adanya dana BOS, pemberian buku-buku untuk menunjang proses pembelajaran dan lain sebagainya. Itu adalah untuk sekolah umum. Untuk sekolah pilot sendiri pada dasarnya pemerintah juga bersedia memberikan fasilitas, sebagaimana yang diungkapkan oleh Purwitohadi bahwa: *“kalo selama itu untuk pendidikan ya tidak ada salahnya...”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012), namun pemerintah belum mendapat gambaran yang jelas sejauh mana fasilitas tersebut dibutuhkan bagi sekolah pilot. Purwitohadi menjelaskan lagi bahwa:

*“data-data terus terang, data-data yang bisa mendukung gitu istilahnya yang diperlukan gak ada karna dari Kementerian Keuangan memang punya kewenangan untuk mengatur kran insentif katakanlah ya tapi Kementerian Keuangan juga misalnya bukan superman yang tau segalanya, artinya kondisi sektor A sektor B itu kita mungkin tau tapi gak dalem gitu. Nah mungkin nanti kalo misalnya kita diberikan gambaran yang utuh gitu ya, gambaran utuh dalam artian segala aspek usahanya itu bisa jadi pertimbangan nantinya, apakah memang layak diberikan atau tidak karena memang untuk menentukan layak enggak itu ya harus ada sesuatu yang baku, jadi ya memang kita harus dapat gambar yang jelas, intinya begitu”.* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012)

Dalam memberikan fasilitas, pemerintah tidak serta merta memberikan itu. Dibutuhkan suatu kajian dan melalui kesepakatan dari sektor-sektor tertentu dan dari antar pemerintah sendiri. Pengenaan PPnBM atas sekolah pilot ini masih belum merupakan suatu masalah yang besar menurut pemerintah. Dibanding memberikan fasilitas, pemerintah memiliki kekhawatiran sendiri. Pemerintah khawatir ketika PPnBM pesawat latih sudah diberikan fasilitas nantinya pesawat dipergunakan oleh pihak lain. Dalam hal ini pemerintah memiliki dua kali *loss* yaitu pertama *loss* penerimaan, kedua, tujuan diberikannya fasilitas tersebut tidak tercapai. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Purwitohadi bahwa

*“katakanlah eee kita berikan fasilitas untuk sekolah tapi baru beberapa lama bisa dipindahtangankan dan sebagainya. Khawatir hal-hal seperti itulah yang mungkin kita lihat. Berbeda untuk komersial, kalo komersial itu ya pesawatnya gede-gede dan*

*kalopun itu dipindahtangankan itu untuk sama-sama untuk dalam rangka ketersediaan armada udara tadi. Nah kalo yang katakanlah sekolah penerbangan tadi pesawatnya kan gak ini ya....ada kemungkinan dipindahtangankan dan sebagainya”.* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012)

Kekhawatiran lainnya adalah yang menyangkut asas keadilan sebagaimana diungkapkan Ardiyanto Basuki

*“.....sama halnya dengan sekolah mengemudi....kalo misalnya perusahaan penerbangan (maksudnya adalah sekolah penerbangan) dibebasin maka yang lain juga akan minta di bebaskan....begitu satu kita berikan fasilitas otomatis nanti yang lain akan meminta perlakuan yang sama”.* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Purwitohadi juga menambahkan bahwa ketika suatu pendidikan sudah diberikan fasilitas untuk menunjang pendidikan tersebut, masih terdapat *item* lainnya yang mungkin saja dimintakan fasilitas juga. Sebagaimana kutipan hasil wawancara berikut

*“katakanlah misalnya piano untuk sekolah musik, sebenarnya kalo kita melihat ya, kalo selama itu untuk pendidikan ya tidak ada salahnya... tapi ya gitu kalo kita memberikan misalknya pendidikan ya, pendidikan itu butuh apa sih? Gitu ya, oh sekolah itu butuh pesawat, sekolah musik butuh piano, sekolah apa perlu apa...Kalo kita memberikan sesuatu yang,,eee untuk piano katakanlah untuk pendidikan, nah item lagi banyak gitu ya. Nah gitu tadi, takutnya kita nanti susah menolaknya, ya kan? Kita sudah berikan berarti kita sudah membuka jalan untuk yang lain masuk lewat itu”.* (Hasil wawancara dengan Purwitohasi, tanggal 6 Juni 2012)

Pada akhirnya Ardiyanto basuki menyatakan bahwa *“Kalo misalnya itu untuk golongan tertentu dan mengharap keadilan seperti tadi itu yaa mohon maaf itu bukan keadilan”* (Hasil wawancara dengan ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012). Dengan demikian, pemerintah masih perlu memiliki pertimbangan yang matang untuk melepaskan PPnBM pesawat latih. Terdapat banyak faktor yang menjadi dasar pemikiran pemerintah atas pengenaan PPnBM atas pesawat latih tersebut.

Pada dasarnya, pertimbangan-pertimbangan yang diberikan oleh pemerintah seperti yang sudah dijelaskan di atas bukanlah merupakan hal yang dapat diterima secara prinsip/ teori PPnBM itu sendiri. Penulis menyatakan demikian karena seharusnya pengenaan PPnBM atas pesawat latih adalah dengan memperhatikan kriteria-kriteria barang mewah sebagaimana dinyatakan dalam UU No 8 tahun 1983 sebagaimana yang telah diubah terakhir dengan UU No 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM. Secara konsep/ prinsip dikenakannya PPnBM terhadap suatu BKP, pesawat latih tidak memenuhi kriteria tersebut. Keberadaan pesawat latih merupakan hal yang wajib. Dikatakan demikian karena apabila tidak ada pesawat latih maka proses belajar pada sekolah pilot tidak dapat berlangsung. Pesawat latih merupakan hal utama (pokok) atas keberadaan sekolah pilot untuk menunjang keterampilan siswa. Oleh karena itu pesawat latih seharusnya mendapatkan pengecualian dari pengenaan PPnBM.

Tepat atau tidaknya pesawat latih dikenakan PPnBM pada dasarnya mengacu kepada kriteria yang ditetapkan dalam UU No 8 tahun 1983 sebagaimana yang telah diubah terakhir dengan UU No 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM. Hal utama yang perlu diperhatikan adalah atas jenis barang yang sama seharusnya diberikan perlakuan yang sama. Dalam hal ini atas jenis barang yang sama, yakni pesawat udara diberikan perlakuan berbeda, yaitu terhadap pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga dengan pesawat latih yang menjadi subjek penelitian dalam skripsi ini. Selain itu, perbandingan dikenakannya PPnBM atas pesawat latih dengan dikenakannya PPnBM atas CD proyektor pada sekolah umum bukan sesuatu tepat karena tidak seharusnya atas barang yang berbeda diberikan pembenaran untuk dikenakannya PPnBM atas pesawat latih.

Pemberian perlakuan khusus kepada pesawat udara untuk angkutan udara niaga didasarkan atas SKB yang dikeluarkan oleh Menteri keuangan dengan peraturan pelaksana ada pada Peraturan Pemerintah 146 tahun 2000 yang telah mengalami perubahan dan penyempurnaan menjadi 38 tahun 2003 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai. Keperluan negara yang dimaksud disini adalah keperluan untuk protokoler

pemerintah, pesawat kepresidenan atau juga untuk TNI POLRI, pesawat TNI, TNI AU, pesawat tempur bahkan pesawat penumpangnya pun kalo itu dipergunakan oleh TNI AU (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012). Selain itu, dalam rangka untuk lebih menunjang pelaksanaan pembangunan nasional serta untuk lebih meningkatkan program pembangunan di bidang kesejahteraan rakyat, mencerdaskan masyarakat, kesehatan dan pertahanan keamanan maka perlu dilakukan pengaturan pemberian fasilitas berupa pembebasan PPN dalam suatu Peraturan Pemerintah. Hal ini diungkapkan oleh Denny Kurniasyah “...seperti yang saya bilang tadi mbak, kalo dia sudah ada SKB ya mungkin bebas tapi kalo dia belum ada SKB contoh kayak pesawat transport yang 121 sama yang 135 yang saya bilang tadi kan udah bebas dia sudah nol persen, karena apa? adanya SKB tadi...” (Hasil wawancara dengan Denny Kurniasyah, tanggal 3 Mei 2012).

Pemberian fasilitas yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah 146 tahun 2000 yang telah mengalami perubahan dan penyempurnaan menjadi 38 tahun 2003 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai tersebut hanya sebatas pada ketentuan yang ada dalam aturan tersebut, sebagaimana dikatakan oleh Ardiyanto Basuki bahwa

*“Nah, sepanjang memang barang tersebut adalah kode HS nya adalah itu dan masuk dalam list dalam KMK tersebut maka dia kena, kalo di luar itu dia tidak kena. Jadi kita tidak membedakan apakah itu olahraga, apakah itu untuk sekolah tadi, kecuali ya tadi untuk yang keperluan negara tadi”.* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Pemberian pengecualian atas pengenaan PPnBM terhadap pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga tersebut merupakan salah satu bentuk insentif pajak. Hal ini dinyatakan oleh Spitz sebagaimana dikutip oleh Suandy (2011, h.18), bahwa Insentif pajak dalam bentuk pengecualian dari pengenaan pajak merupakan bentuk insentif yang paling banyak digunakan. Contoh insentif ini adalah *tax exemption* (pembebasan pajak). Jenis insentif ini memberikan hak kepada Wajib Pajak agar tidak dikenakan pajak dalam jangka waktu tertentu yang ditentukan oleh pemerintah.

Pada dasarnya, insentif pajak diberikan untuk mengurangi beban pajak pelaku usaha dalam rangka mendorong investasi di sektor lain. Untuk pesawat udara angkutan komersial, dalam hal ini tepat untuk diberikan fasilitas pembebasan karena hal ini dapat mengurangi beban pajak pelaku usaha, selain itu sesuai dengan tujuannya bahwa untuk mendorong perkembangan dunia usaha dan meningkatkan daya saing yakni untuk mendorong pengembangan armada nasional di bidang angkutan udara. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Purwitohadi bahwa *“.....untuk yang komersial tadi disini di dalam 16B ini ada mendorong pertumbuhan armada nasional di bidang angkutan darat, air, dan udara, itulah poin 16B yang i, itulah salah satu hal yang melatarbelakanginya kenapa pesawat untuk angkutan komersial itu diberikan treatment khusus”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012). Hal ini juga senada dengan yang diungkapkan oleh Ardiyanto Basuki bahwa

*“Untuk yang kendaraan ee...pesawat angkutan udara niaga itu di....bebaskan, nah itu ada aturan lain namanya Peraturan Pemerintah No. 146. Peraturan Pemerintah No. 146 itu mengacu kepada undang-undang PPN dimana Pemerintah dapat memberikan fasilitas, yaa... Fasilitasnya apa? Fasilitasnya adaah kemudahan untuk mendukung transportasi di udara, di darat, maupun di laut, yaa gitu yaa...untuk pengusaha yang tiga tadi, yang niaga yaa bukan untuk umum tidak di... atau PPNnya dibebaskan, PPN dulu yaa,, PPN nya dibebaskan sehingga tentu saja PPNBMnya juga ikut dibebaskan, gitu....”* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Berdasarkan penjelasan pada poin sebelumnya, pesawat udara dapat dikategorikan sebagai barang mewah, sebagaimana diungkapkan oleh Ardiyanto Basuki bahwa: *“Pesawat udara itu ee tentunya kan masuk ke dalam kriteria tadi kan? bukan dikonsumsi masyarakat umum, hanya dikonsumsi oleh masyarakat tertentu, gitu yaa,,nah itu masuk, pesawat udara masuk ke dalam kriteria tersebut apapun jenisnya”* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012). Namun demikian melihat fungsi atau kegunaannya digunakan oleh siapa itulah yang menjadi masalah sebenarnya. Sukardji dalam Skripsi Pratiwi Styaningrum berpendapat bahwa barang mewah adalah barang yang bersifat eksklusif dan prestisius di masyarakat. Eksklusif berarti barang tersebut bersifat

terbatas atau tidak dapat dimiliki secara umum dan membuat kagum orang yang melihatnya. Sedangkan prestisius berarti seseorang yang mengkonsumsi barang tersebut akan membuat prestisenya meningkat, hal itulah yang dipahami masyarakat. Pesawat udara untuk keperluan negara dan angkutan udara niaga tidak termasuk dalam kriteria tersebut. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Dikdik Suwardi

*“Khusus untuk pesawat yang tidak kena itu kan diatur khusus ya, yang pesawat untuk keperluan negara sama satu lagi untuk keperluan angkutan niaga. Saya pikir pesawat untuk keperluan ini tidak memenuhi prinsip pengenaan PPnBM, intinya itu pesawat itu digunakan bukan untuk prestise, gitu aja. Untuk keperluan negara ada prestisenya gak? Gak ada kan? Untuk angkutan udara niaga juga gak ada. Jadi ini semata-mata hanya untuk keperluan mobilitas orang, jadi saya pikir itu memang layak untuk tidak dikenakan PPnBM”.* (Hasil wawancara dengan Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E., tanggal 6 Juni 2012)

Dengan demikian, atas pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga merupakan suatu kebutuhan. Kebutuhan tersebut adalah untuk tujuan pengangkutan baik orang maupun barang. Oleh karena itu, atas pesawat udara untuk kedua keperluan tersebut layak untuk tidak dikenakan PPnBM, dengan kata lain dibebaskan dari pengenaan PPnBM.

Sama halnya dengan kepentingan penggunaan pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan niaga, pesawat latih juga merupakan suatu kebutuhan sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya. Kepentingan untuk memiliki pesawat latih bagi sekolah pilot adalah untuk kepentingan pendidikan yakni peserta didik. Berbeda halnya apabila pesawat tersebut digunakan oleh seseorang yang untuk kepentingan prestisenya memiliki pesawat udara. Dimilikinya pesawat latih oleh sekolah pilot tidak akan memiliki dampak prestisius bagi sekolah pilot. Oleh karena itu atas pesawat latih seharusnya mendapat perlakuan yang sama dengan pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga.

Selain itu, faktor *profit oriented* yang dimaksud oleh pemerintah sebenarnya tidak memiliki pengaruh terhadap dikenakan atau tidaknya PPnBM atas pesawat latih. PPnBM atas suatu barang dipertimbangkan karena memiliki

kriteria seperti yang disebutkan dalam undang-undang perpajakan. Selama kriteria dalam undang-undang perpajakan tidak terpenuhi, maka atas BKP tersebut seharusnya tidak dikenakan PPnBM.

Sistem perpajakan yang ideal adalah adanya kaitan yang erat antara asas *equality, revenue productivity, dan ease of administration* (Rosdiana, 2003, h.18). Ketiga asas tersebut perlu mendapat pertimbangan dari pemerintah agar berjalan secara seimbang. Pada implementasinya, asas yang dominan diperhatikan oleh pemerintah adalah *revenue productivity*. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Mansury:

*....maka the Revenue-adequacy Principle adalah asas pajak dapat tercapai, bahkan sering dianggap oleh Pemerintah yang bersangkutan sebagai asas yang terpenting. Untuk apa emungut pajak kalau penerimaan yang dihasilkan tidak memadai. Untuk apa susah payah memikirkan agar pajak yang dipungut berkeadilan dan, pajak yang dipungut jangan menghambat kegiatan masyarakat di bidang perekonomian". (Mansury, 1996, h.13)*

Rosdiana juga menyatakan bahwa fungsi pajak yang paling utama adalah untuk mengisi kas negara (*to raise government's revenue*). Karena itu suatu pemungutan pajak yang baik sudah seharusnya memenuhi asas *revenue productivity* (Rosdiana, 2003, h.18). Namun demikian, meskipun pajak merupakan salah satu sumber pendanaan bagi pemerintah dalam menjalankan fungsi dan kebijakannya, pemerintah juga perlu memperhatikan kepentingan diluar itu, yaitu fungsi *Regulerend*. Rosdiana dan Tarigan menyebutkan bahwa pada kenyataannya pajak bukan hanya berfungsi untuk mengisi kas negara, pajak juga digunakan pemerintah sebagai instrumen untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu yang ditetapkan pemerintah. Selain itu, pajak juga dapat digunakan untuk mendorong atau melindungi industri dalam negeri dan menghambat atau mendistorsi suatu kegiatan perdagangan (Rosdiana&Tarigan, 2005, h.40).

Berkaitan dengan fungsi *regulerend* dari pajak, Gunadi menyatakan bahwa

*"Yaa ini untuk ee regulated ya, untuk mendorong mencerdaskan bangsa tadi, menghasilkan pilot-pilot yang terampil-terampil tadi. Penerimaan pesawatnya berapa? Yu bisa ngitungnya berapa? Ada berapa sekolah yaa paling-paling tidak dibandingkan dengan yang*

*komersial tadi... kalooo pengembangan armada nasional di bidang angkutan udara dia bisa kenapa enggak? Ini kan cuma kecil aja, ini yang lebih gede kan mendorong pada pengembangan armada nasional angkutan udara, yaa ini disini ada itu misalnya untuk mendorong itu yaa maka gak dikenain PPnBM". (Hasil wawancara dengan Prof. Gunadi, M.Sc.,Ak., tanggal 24 Mei 2012)*

Dengan memperhatikan sistem pajak yang ideal dan fungsi pajak itu sendiri dapat dikatakan bahwa dikenakannya PPnBM atas pesawat latih lebih ditujukan untuk kepentingan pemerintah. Memang disatu sisi ada pertimbangan *budgetair*, namun untuk mendorong atau mendukung industri penerbangan tidak ada salahnya pemerintah mempertimbangkan hal ini. Tujuan didirikannya sekolah pilot adalah untuk mendukung industri penerbangan dengan cara menghasilkan pilot untuk dapat menerbangkan pesawat. Namun, sekolah terkendala dengan pengadaan pesawat latih yang membutuhkan biaya yang tinggi. Hal ini seharusnya mendapat perhatian pemerintah karena untuk mendukung kepentingan yang lebih luas.

## **5.2 Implikasi Pengeanaan PPnBM atas Pesawat Latih**

Penjelasan mengenai latar belakang kebijakan PPnBM atas pesawat latih sudah dipaparkan pada bahasan sebelumnya. Hal yang tidak kalah penting untuk diperhitungkan adalah dampaknya, dapat berupa efek positif atau negatif bagi pihak-pihak yang terlibat di dalamnya atau yang memperoleh dampak atas kebijakan tersebut.

Berbicara mengenai yang terjadi di lapangan atas kebijakan tersebut, hal itu terkait implikasi kebijakan. Dye berpendapat bahwa

*"The impact of a policy is all its effects on real-world condition, including*

- 1. Impact on the target situation or group*
- 2. Impact on situation or groups other than the target (spillover effects)*
- 3. Impact on future as well as immediate condition*
- 4. Direct cost, in terms of resources devote to the program*
- 5. Indirect costs, including loss of opportunities to do other things". (Dye, 2011, h.324)*

Dye mengatakan bahwa *“policy impact is not the same as policy output”* (Dye, 2011, h.324), Dalam melakukan penilaian atas implikasi kebijakan, tidak hanya sebatas mengukur aktivitas pemerintah namun harus mengidentifikasi perubahan dalam masyarakat yang berkaitan dengan langkah-langkah kegiatan pemerintah tersebut

Berkaitan dengan kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih, pada saat kebijakan tersebut sudah ada ternyata memiliki dampak negatif bagi pihak tertentu, khususnya sekolah pilot. Dikenakannya PPnBM sebesar 50 persen atas pesawat latih memberatkan sekolah pilot. Hal ini disebabkan atas harga pesawat kemudian dibebani PPnBM dan pajak lainnya. Sebagaimana diungkapkan oleh Rheza Ridwan bahwa *“Pajak atas barang mewah itu lumayan besar, 62,5 persen totalnya. Misalkan saja harga pesawat itu US\$ 50,000, ditambah sekitar US\$ 20 atau 30,000, bukan kita gak mau bayar pajak, kita mau bayar pajak selama itu tidak terlalu besar”* (Hasil wawancara dengan Rheza Ridwan, tanggal 24 Mei 2012).

Pengenaan PPnBM atas pesawat latih menyebabkan beban biaya yang ditanggung oleh sekolah atas impor pesawat tersebut menjadi lebih tinggi. Tingginya beban biaya yang ditanggung tersebut dialihkan kepada peserta didiknya. Denny Kurniansyah mengatakan bahwa: *“...kita mau nyetak pilot, sedangkan calon pilotnya sendiri bingung mau sekolah dimana ini udah disiapin tempat otomatis mbak biaya untuk sekolah pilot jadi mahal karena dia memperhitungkan mengadakan pesawat kan harganya jadi tinggi...”* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012). Dengan dialihkannya beban biaya kepada peserta didik, menyebabkan biaya sekolah menjadi tinggi. Besarnya biaya yang harus ditanggung oleh peserta didik membuat peserta didik mencari opsi lain yaitu dengan sekolah ke luar negeri dimana biaya pendidikannya lebih murah dibandingkan Indonesia. Denny Kurniansyah menambahkan bahwa

*“...Di luar negeri, Sekolah Pilot di luar negeri lebih murah, biaya Sekolah Pilot...Di Indonesia sekolah pilot biayanya mahal, ya misalnya kalo di Indonesia biayanya US\$ 50,000, mungkin disana Cuma US\$ 30,000 gitu. Karna apa? Disana PPnBMnya di luar negeri udah bebas, jangankan PPnBM, Bea Masuknya aja udah*

*bebas*”. (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012)

Alasan didirikannya *Pilot School* pada dasarnya merupakan suatu keinginan untuk dapat mencetak pilot dalam negeri. Rheza Ridwan menyatakan bahwa: *”di satu sisi airlines atau pemerintah bilang bahwa kita kekurangan tenaga penerbang”* (Hasil wawancara dengan Rheza Ridwan, tanggal 24 Mei 2012). Sebagaimana diketahui bahwa sekolah pilot negeri yang ada di Indonesia hanya ada satu yaitu Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI). STPI bukan sekolah khusus pilot, namun merupakan sekolah penerbangan dimana *outputnya* nanti menghasilnya pilot, teknisi, orang towernya dan sebagainya. Terbatasnya jumlah siswa yang dapat diterima STPI berakibat munculnya berbagai sekolah pilot di Indonesia. Hal tersebut sebagaimana dinyatakan oleh Denny Kurniansyah

*“...Yaa sebenarnya gini kan kenapa sih pihak Pilot School ini complain? dia mau minta ini risennya apa? Risennya dia liat kenapa dia ingin mendirikan Sekolah Pilot karena merasa di Indonesia pilot ini kekurangan, sedangkan orang yang mau jadi pilot harus belajar ke luar negri atau belajar melalui STPI...”*. (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012)

Sekalipun ada keinginan yang besar dari beberapa orang untuk mendirikan sekolah pilot, mereka terkendala dengan dikenakan PPnBM atas impor pesawat latih tersebut. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Suparno Muanam

*“...Dampaknya adalah satu, menghambat berdirinya sekolah, padahal untuk menjual kepada anak-anak itu kita rasa itu berat apabila membebankan kepada anak-anak itu, ada yang harga US\$ 54,000, US\$ 55,000 (model paket selama menempuh pendidikan) dan itu untuk normal dan bagi murid yang agak lambat otomatis itu akan nambah lagi, untuk deraya jangka waktu normal lebih kurang 16 bulan. Dengan adanya pajak atau katakanlah PPnBM yang begitu besar tadi orang yang berniat mau mendirikan sekolah terbebani biaya yang besar....”*. (Hasil wawancara dengan Suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012)

Terkait dengan asas pemungutan pajak yakni asas netralitas, pajak tersebut seyogyanya harus bebas dari distorsi, baik distorsi terhadap konsumsi maupun distorsi terhadap produksi serta faktor-faktor ekonomi lainnya. Artinya pajak

seharusnya tidak mempengaruhi pilihan masyarakat untuk melakukan konsumsi dan juga tidak mempengaruhi pilihan produsen untuk menghasilkan barang dan jasa (Rosdiana, 2003, h.36). Pengenaan PPnBM yang tinggi atas pesawat latih menghilangkan minat konsumen untuk melakukan pengadaan pesawat latih.

Dengan adanya pengenaan PPnBM maka harga semakin mahal, sehingga *cost* yang ditanggung oleh konsumen juga semakin tinggi. Apabila *cost* semakin tinggi (harga mahal) maka pilihan konsumen untuk mengkonsumsi itu rendah. Akibatnya konsumen cenderung untuk tidak mengkonsumsi itu. Dalam hal ini, ongkos untuk pengadaan pesawat latih besar menjadi 1,5 kalinya sehingga untuk mendirikan sekolah penerbangan itu *highcost* dan pada akhirnya orang berfikir ulang untuk mendirikan sekolah pilot. Hal demikian itu merupakan faktor utama jumlah sekolah pilot di Indonesia masih sedikit.

Selain menghilangkan minat bagi pihak yang ingin mendirikan sekolah penerbangan, terdapat dilema lain yakni kebutuhan pilot yang menimbulkan *gap* antara yang dihasilkan dengan yang dibutuhkan. Seiring berkembangnya jumlah maskapai serta jumlah pesawatnya maka kebutuhan pilot di Indonesia semakin meningkat. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Suparno Muanam bahwa “...Yang diharapkan sekolah tumbuh banyak pada akhirnya untuk bisa memenuhi kebutuhan pilot gak terpenuhi karena jumlah pilot yang dibutuhkan itu 400-600 per tahun untuk seluruh maskapai” (Hasil wawancara dengan Suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012).

Pengenaan PPnBM atas pesawat latih dapat pula menyebabkan hal yang tidak diharapkan. Ketika suatu sekolah pilot sudah mendapatkan izin untuk mendirikan sekolah pilot, namun ketika orientasi sekolah tersebut bukan pendidikan dapat menimbulkan efek negatif bagi peserta didik itu sendiri. Sebagaimana yang sudah dijelaskan pada bagian latar belakang, bahwa pemerintah belum bisa mempertimbangkan pemberian fasilitas kepada sekolah pilot. Salah satu pertimbangannya adalah faktor *profit oriented*. Suparno Muanam berpendapat bahwa

*“pendidikan pilot adalah dikategorikan kepada angkutan udara non niaga, itu undang-undangnya Perhubungan, dan disitu kalo angkutan udara non niaga harusnya gak boleh komersil padahal kenyataannya adalah untuk komersil, mana ada pendidikan yang*

*gratis kan?”* (Hasil wawancara dengan Suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012)

Sekalipun tujuan awal didirikannya sekolah pilot adalah untuk mencetak pilot namun sedikit banyak terdapat faktor *profit oriented* di dalamnya. Rheza Ridwan mengatakan bahwa: *“in the name of pendidikan, atau ini sah-sah saja ya kita melihat itu sebagai sebuah kesempatan. Tapi once kita disana tentunya kita harus komit untuk mendidik pilot kita dengan baik, gak hanya cari uang tapi kita juga mendidiknya dengan baik”* (Hasil wawancara dengan Rheza Ridwan, tanggal 24 Mei 2012). Ketika pemberian fasilitas tidak kunjung datang sementara terdapat kewajiban untuk mempertahankan eksistensi sekolah tersebut, bukan tidak mungkin faktor *profit oriented* tersebut memang benar diutamakan tanpa sepengetahuan pemerintah. Sebagaimana diungkapkan oleh Suparno Muanam bahwa: *“Makanya pertimbangan mendirikan sekolah itu, kalo terlalu tinggi bayarnya akan laku atau tidak. Kalo sekolah itu bener, untungnya gak banyak, mereka bisa untung banyak kalo biayanya dikurangi”* (Hasil wawancara dengan Suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012). Dengan demikian apabila sekolah tersebut mengharapkan untung yang besar maka biaya-biaya yang seharusnya digunakan untuk mendukung proses pembelajaran tidak dikeluarkan dan tujuan utama didirikannya sekolah pilot tidak tercapai.

### **5.3 Alternatif Kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Pesawat Latih**

Selain pesawat udara untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga, pesawat latih juga memerlukan semacam insentif dari pemerintah berupa pembebasan PPnBM. Sebagaimana yang diketahui, pesawat latih tidak dapat dipisahkan penggunaannya dari sekolah pilot. Fungsi pesawat latih tersebut adalah sebagai alat penunjang pendidikan. Penggunaannya terbatas hanya oleh peserta didik. Dengan demikian, sah-sah saja apabila atas pesawat latih tidak dikenakan PPnBM seperti halnya dengan pesawat udara untuk angkutan udara komersil. Gunadi berpendapat bahwa

*“Kalo komersial gak kena ini apalagi untuk pendidikan gitu, pertimbangannya gitu. Pendidikan ini kan untuk ee sosial gitu kan,*

*tentunya sosial gak dikenakan komersial dikenakan, kan kebalik itu. Nah kalo dasarnya komersial gak dikenakan tentunya sosial lebih lagi-lagi gak dikenakan lagi”.* (Hasil wawancara dengan Prof. Gunadi, M.Sc.,Ak., tanggal 24 Mei 2012)

Selain pemberian fasilitas kepada pesawat udara untuk keperluan negara dan angkutan udara niaga, pesawat latih untuk sekolah pilot memiliki kriteria yang sama untuk ikut dimasukkan ke dalam pengecualian. Hal ini sebagaimana pendapat Dikdik Suwardi bahwa

*“Seharusnya pesawat latih masuk ke dalam pengecualian, kalo kita tadi melihat bahwa untuk keperluan negara sama angkutan udara itu semata-mata hanya untuk keperluan pengangkutan ya, dan kalo kita melihat pesawat untuk keperluan latih, itu kan semata-mata hanya untuk keperluan pendidikan jadi tidak ada unsur prestisenya lah, jadi seharusnya memang cakupan aturan ini masuk juga untuk keperluan pesawat latih, harusnya disamakan”.* (Hasil wawancara dengan Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E., tanggal 6 Juni 2012)

Pesawat latih tidak termasuk pengertian barang mewah yang diungkapkan oleh Sukardji. Sebagaimana fungsinya, pemakaian pesawat latih untuk sekolah pilot semata-mata hanya untuk keperluan pendidikan dan adalah alat utama untuk sekolah tersebut dalam menjalankan pendidikannya. Sementara penggunaannya digunakan oleh peserta didik. Hal ini senada dengan pendapat Dikdik Suwardi

*“pengelompokan pesawat terbang yang kena atau tidak kena PPnBM itu kembali kepada prinsip pengenaan PPnBM. Intinya itu adalah pertama, barang itu lebih menunjukkan prestise kalo dikonsumsi. Nah kalo kita lihat dari pengaturan yang sudah ada itu hanya mencakup pengecualiannya untuk angkutan niaga sama keperluan negara, seharusnya ada satu lagi yang tidak masuk yaitu untuk pendidikan penerbangan”.* (Hasil wawancara dengan Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E., tanggal 6 Juni 2012)

Fungsi pendidikan merupakan fungsi sosial dimana dalam hal ini merupakan sesuatu yang luput dari perhatian pemerintah dalam memberikan pengecualian PPnBM. Sebagaimana diungkapkan oleh Dikdik Suwardi bahwa:

*” mungkin kalo dibilang sengaja atau gak sengaja. Ketidaksengajaan ada yang luput dalam pengaturan pengenaan*

*PPnBM. Saya pikir itu bukan pelanggaran terhadap prinsip sebenarnya, tapi semacam kalo dibilang kelalaian enggak juga, luput aja dari pengenaan ini”* (Hasil wawancara dengan Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E.).

Kembali kepada dampak regresifitas yang dimiliki PPN. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa dikenakannya PPnBM merupakan salah satu upaya untuk mengurangi dampak regresifitas PPN sehingga dengan dikenakannya PPN dan PPnBM terhadap konsumen menimbulkan perbandingan yang merata antara biaya dengan penghasilan. Rheza Ridwan mengatakan bahwa *“kalo saya dibebankan kewajiban membayar pajak yang tinggi, yaa pasti keberatan. Sedangkan dalam biaya-biaya yang dikeluarkan harus bayar gaji juga, BBM tiba-tiba naik, perawatan pesawatnya”* (Hasil wawancara dengan Rheza Ridwan, tanggal 24 Mei 2012). Dengan demikian apabila terdapat ketidaksinkronan antara biaya dengan penghasilan maka pengenaan PPnBM atas pesawat latih seharusnya tidak ada. Selain itu, atas pesawat udara komersial yang dibebaskan PPnBM sedangkan atas pesawat latih dikenakan PPnBM maka menimbulkan masalah pada faktor netralitasnya. Masalah pada faktor netralitas menyebabkan perlakuan yang tidak sama (*anequal treatment*). Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh Gunadi

*“...Sebenarnya memang itu tu ya yang diitukan, tapi kalooo yang tadi komersialnya tadi tidak dikenakan kan jadi rusak tadi jadi ndak equal treatment gitu... Nah sekarang yang jadi masalah ialah eee adalah faktor netralitasnya... jadi kalo ada barang yang sama disini dikenakan PPnBM sedangkan disana gak dikenakan PPnBM itu kan jadi terganggu tadikan. Jadi mestinya kalo yang disana yang komersial tadi tidak dikenakan PPnBM tentunya kegiatan lain juga harusnya tidak dikenakan PPn..BM. Ya karna sudah...sudah rusak itu apa ukurannya untuk ooo mengurangi regresifitas PPN terhadap penerimaan pada penghasilan pajak-pajak tadi. Kalo mau ditegakkan menurut regresifitasnya dikurangi regresifitasnya maka juga PPnBM untuk pengadaan pesawat kepada komersial juga pasti dikenakan karna terjadi prinsip semula. Ini kalooo komersil tidak dikenakan kan eee dia masih regresif terhadap eee penghasilan dia tu kan? Kan tidak kena PPnBM kan, tapi kalo yang apa yang eee untuk pendidikan tadi itu kan jadi beban PPnBMnya kita persentasekan kan jadi lebih gede gitu, jadi adaaaaa ketidaksamaan anequal treatment gitu, jadi lebih merusak lagi tentang regresifitas tadi gitu. Jadi*

*tentunya harus eee ada suatu pertimbangan bahwa bagaimana untuk mengembalikan posisi atau fungsi semula dari PPnBM”.* (Hasil wawancara dengan Prof. Gunadi, M.Sc.,Ak., tanggal 24 Mei 2012)

Pada pembahasan mengenai latar belakang dikenakannya PPnBM atas pesawat latih, pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Pajak mengatakan bahwa pengenaan PPnBM tidak hanya terhadap sekolah pilot milik swasta namun juga terhadap sekolah penerbangan milik pemerintah (STPI). STPI dalam pengadaan pesawat latih juga dikenakan PPnBM. Dengan demikian dana untuk membayarkan PPnBM atas pengadaan pesawat latih berasal dari APBN dan ketika dikenakan PPnBM, dana tersebut kembali lagi kepada pemerintah. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Bapak Ardiyanto Basuki

*“Kalo pemerintah kalo mereka membeli sesuatu dengan apa? Dananya dari mana? APBN kan? Nah APBN itu pada saat ditentukan atau anggaran itu ditetapkan itu biasanya sudah memperhitungkan pajak-pajaknya, ada PPN maupun PPnBMnya juga. Yaa istilahnya mungkin sebetulnya masuk kantong kanan keluar kantong kiri, karna itu kan buat pemerintah juga, gitu... ”.* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Ketika pemerintah menentukan dan merumuskan pengertian barang yang dikenakan atas PPN, harus dilihat *legal character* yang *on consumption*. Konsekuensi karakteristik tersebut meliputi salah satunya adalah kebijakan perlakuan PPN atas pengeluaran pemerintah (Rosdiana *et.al*, 2011, h.111). *Legal Character* PPN memungkinkan semua barang dijadikan sebagai objek PPN tanpa memperhatikan untuk apa barang tersebut digunakan. Dalam merumuskan pengertian barang, harus diperhatikan bahwa barang yang dikenakan pajak tersebut harus merupakan *privat expenditure*. Oleh karena itu, *public expenditure* atau pengeluaran/belanja pemerintah dapat saja dikecualikan sebagai objek PPN. Pertimbangannya, selain pengecualian ini dimungkinkan secara konsep/teori, juga dengan alasan kemudahan administrasi. Memajaki pengeluaran/belanja pemerintah pada hakikatnya dapat dianalogikan “keluar dari kantong kanan, masuk ke kantong kiri” sehingga secara agregat, PPN yang diterima oleh pemerintah adalah nihil, begitu pula halnya dengan PPnBM. Dengan demikian, idealnya, apabila atas

pengenaan PPN dan PPnBM untuk keperluan pengeluaran/belanja pemerintah perlu diperhatikan konsep (*public expenditure*) serta dari sisi *ease of administration*.

Mempertimbangkan hal-hal tersebut diatas maka perlu bagi pemerintah untuk mengkaji kembali bagaimana kebijakan PPnBM atas pesawat latih yang mana fungsinya adalah sebagai fasilitas untuk pendidikan sekolah pilot. Pertimbangan dibutuhkannya suatu analisis (kajian) kebijakan karena kebijakan yang sudah ada memberikan dampak negatif bagi pihak sekolah pilot. Kebijakan yang sudah ada tersebut tertuang dalam PMK 620/PMK.03/2004 yang telah mengalami perubahan menjadi PMK 62/PMK.011/2010 tentang Jenis BKP yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM dimana atas pesawat latih dikenakan PPnBM sebesar 50 persen.

Oleh karena itu, dibutuhkan suatu analisis kebijakan sebagaimana dinyatakan oleh Patton dan Savicky dalam Riant Nugroho bahwa analisis kebijakan adalah tindakan yang diperlukan untuk dibuatnya sebuah kebijakan, baik kebijakan yang baru sama sekali, atau kebijakan yang baru sebagai konsekuensi dari kebijakan yang ada (Nugroho, 2003, h.84). Dengan demikian, analisis kebijakan berperan untuk memastikan bahwa kebijakan yang hendak diambil benar-benar dilandaskan atas manfaat optimal yang akan diterima oleh publik, dan bukan asal menguntungkan pengambil kebijakan. Anderson juga berpendapat bahwa kebijakan publik adalah program yang memiliki tujuan yang relatif stabil yang diikuti oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku dalam rangka menangani masalah atau isu tertentu” (Theodoulou&Kofinis, 2004, h.23). Oleh karena itu kebijakan yang nantinya diambil oleh pemerintah harus mampu membawahi semua aspirasi atau kepentingan, baik kelompok swasta maupun pemerintah sendiri yang pada akhirnya kebijakan tersebut dapat dirumuskan sebagai suatu program pencapaian tujuan-tujuan, nilai-nilai dan praktek-praktek yang terarah (Islamy, 2007, h.15).

Kegiatan dalam merumuskan kebijakan tidak serta merta dapat memecahkan masalah, bahkan adakalanya kebijakan tersebut menciptakan masalah baru. Oleh karena itu, dalam merumuskan atau membuat ulang kebijakan diperlukan masukan-masukan dari berbagai pihak. Pihak tersebut adalah mereka

yang berkepentingan atas kebijakan tersebut, yaitu sebagaimana diungkapkan oleh Ardiyanto Basuki bahwa

*“.....jadi yang pertama adalah tentunya kita...Direktorat Jenderal Pajak kan? (nada meyakinkan) Kita punya kepentingan, yang kedua tentunya adalah asosiasi-asosiasi terkait..... Jadi masukan-masukan dari masyarakat.....Terus kemudian masukan lagi dari Kementerian terkait.....Jadi mereka-mereka ini berkepentingan sebenarnya.....kita juga ada namanya Badan Kebijakan Fiskal, tetapi Badan Kebijakan Fiskal tidak bisa terlepas dari Direktorat Teknis terkaitnya, Bea Cukai, Pajak, Perbendaharaan, dan lain sebagainya. Jadi selalu apabila ada pembahasan kita selalu dilibatkan. Unit eselon satu di bawah Menteri Keuangan”.* (Hasil wawancara dengan Ardiyanto Basuki, tanggal 21 Mei 2012)

Untuk kebijakan mengenai pesawat latih masukan masukan yang dapat diperoleh adalah berasal dari pihak yang terlibat dalam penggunaan pesawat latih tersebut. Misalnya dari pihak sekolah penerbangan/ sekolah pilot, asosiasi, serta direktorat teknis yang langsung membawahi sekolah tersebut. Masukan-masukan yang demikian itu akan memberikan gambaran yang jauh lebih bagus untuk pemerintah, dalam hal ini Direktorat Jenderal Pajak dan Badan Kebijakan Fiskal serta Direktorat Bea dan Cukai dalam menetapkan apakah layak atau tidak sebenarnya atas pesawat latih tersebut dikenakan pajak, baik itu Bea Masuk, Cukai, PPh 22, PPN serta tentunya PPnBM. Denny Kurniansyah selaku staf subdit kelaikan dan pengoperasian pesawat udara mengatakan bahwa *“kita juga gak pernah diundang kesana Kementerian Keuangan dalam hal ini Dirjen Pajak atau Bea Cukai untuk membahas ini kita beluuum.....”* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012). Hal ini menandakan bahwa ada elemen yang kurang dalam merumuskan kebijakan tersebut. Seharusnya, Denny Kurniansyah menambahkan lagi bahwa *“seperti yang saya bilang tadi harus duduk bersama bagaimana solusinya”* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012).

Kebijakan yang diharapkan atas pesawat latih dari penelitian ini adalah adanya pembebasan PPnBM atas pesawat latih. Baik dari pihak Kementerian Perhubungan, Asosiasi Pendidikan Penerbangan Indonesia (APPI), dan *flying school* meminta pemerintah dalam hal ini Kementerian Keuangan untuk membebaskan PPnBM atas pesawat latih tersebut. Selain itu, dari konsep dan

prinsip pengenaan PPnBM sebagaimana dijelaskan dalam UU No. 8 tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM memang memenuhi bahwa atas pesawat latih dapat memperoleh pembebasan PPnBM.

Kriteria PPnBM melekat sekali pada undang-undang. Konsep PPnBM yang sebenarnya terdapat dalam UU No. 8 tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM. Dengan demikian, rekomendasi kebijakan itu dapat dilakukan dengan mengubah *list* PMK tanpa harus mengubah undang-undang. Secara administratif undang-undang perpajakan mendelegasikan aturannya ke dalam PP dan kemudian diturunkan lagi ke dalam PMK. Jiwa dari PMK itu sebenarnya adalah undang-undang karena PMK dibuat berdasarkan undang-undang. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Dikdik Suwardi

*“Kebijakannya yang diubah....saya pikir secara administratif itu lebih gampang merubah di daftar yang diatur oleh PMK. Jadi kriteria barang mewah itu sudah tepat, dan pesawat latih itu gak masuk ke dalam kriteria barang mewah. Jadi secara prinsip, undang-undang itu udah gak masalah. Mungkin yang perlu diubah adalah di list PMKnya saja”.* (Hasil wawancara dengan Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E., tanggal 6 Juni 2012)

Suparno muanam mengatakan bahwa *“karena sudah seperti itu bunyi undang-undangnya maka Menteri Keuangan mengenakan itu karena tidak komersil”* (Hasil wawancara dengan Suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012). Dengan demikian terdapat kesalahan dalam penetapan klasifikasi pesawat udara tergolong niaga dan non niaga hal itulah yang menyebabkan atas pesawat latih dikenakan PPnBM, sehingga agar mendapat pembebasan maka seharusnya undang undang penerbangan tentang klasifikasi niaga dan non niaga itulah yang diubah. Berbeda halnya dengan yang dinyatakan oleh Rheza Ridwan bahwa *“Once dia dikategorikan non niaga maka dikenakan pajak atas barang mewah. Kita juga gak mau dikategorikan niaga karena kita kan bukan niaga”* (Hasil wawancara dengan Rheza Ridwan, tanggal 24 Mei 2012). Dengan demikian, untuk mendapatkan pembebasan atas pesawat latih ini, tidak perlu mengubah UU Penerbangan, akan tetapi dapat dilakukan dengan mengubah *list* PMK yang

mengatur tentang kelompok jenis barang yang dikenakan PPnBM. Perubahan atas PMK ini dengan melibatkan pihak-pihak berkepentingan dan yang akan memiliki dampak atas kebijakan tersebut nantinya. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Rheza Ridwan bahwa *“harusnya PMKnya itu yang harus diubah. Yang mengeluarkan kan Kementerian Keuangan jadi kebijakannya itu yang mestinya diubah. Bersama-sama ada Kementerian Pendidikan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan”* (Hasil wawancara dengan Rheza Ridwan, tanggal 24 Mei 2012).

Dalam PMK 620/PMK.03/2004 yang telah mengalami perubahan menjadi PMK 62/PMK.011/2010 tentang Jenis BKP yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan PPnBM, memuat pengaturan mengenai kelompok jenis barang yang dikenakan tarif dari 10 persen sampai dengan 75 persen. Dalam menetapkan apakah misalnya jenis barang A dikenakan tarif 40 persen dan jenis barang B dikenakan tarif 50 persen, pada dasarnya lebih mudah mengatur yang tidak kena dibandingkan yang kena. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Dikdik suwardi bahwa *“Kalo ini sebenarnya kembali ke....saya sih melihatnya dari prinsip pengenaan PPnBM itu. Jadi lebih gampang kan mengatur yang tidak kena dibanding yang kena”* (Hasil wawancara dengan Dikdik suwardi, S.Sos., M.E., tanggal 6 Juni 2012). Dapat dikatakan demikian didasarkan pada pemikiran bahwa barang atas jenis barang B dikenakan tarif 50 persen, nah untuk memberikan perlindungan terhadap penerimaan negara dan memudahkan orang untuk mengklasifikasikan suatu barang ke dalam tarif tersebut maka dibuatlah pengecualian. Pengecualian tersebut meliputi barang yang lebih kecil dari kelompok jenis barang B sehingga diluar pengecualian itu dikenakan tarif 50 persen. Oleh karena itu, cara mudah memberikan pembebasan untuk pesawat latih adalah dengan memasukkan pesawat latih ke dalam pengecualian jenis barang yang dikenakan tarif 50 persen seperti halnya pesawat udara untuk keperluan negara dan angkutan udara niaga.

Terkait dengan mengubah *item* yang diatur dalam PMK tersebut di atas, seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa PMK merupakan turunan dari Peraturan Pemerintah. Peraturan Pemerintah yang mengatur tentang kelompok BKP tergolong mewah adalah Peraturan Pemerintah 12 tahun 2006 tentang

perubahan ketujuh atas pp 145 tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Dengan demikian, sebelum mengubah PMK khususnya yang didalamnya mengatur pengenaan PPnBM atas pesawat udara, diperlukan perbaikan atau perubahan terlebih dahulu dari Peraturan Pemerintah di atasnya sebagaimana diungkapkan oleh Purwito Hadi

*“Nah tapi memang ini ya, eee salah satu ini kan eee PMK, sebelum PMK kan ada PPnya ya, nah itu tadi kan eee ini kan juga namanya PP kan bukan suatu...bukan kitab suci yang gak bisa di....artinya eee kita masih melihat eee masih menghitung poin-poin apa sih di PP itu yang harus direvisi, harus diubah gitu”.* (Hasil wawancara dengan Purwito Hadi, tanggal 6 Juni 2012)

Oleh karena itu, Purwito Hadi menambahkan lagi bahwa *“makanya kalo kita mau mengusulkan eee pembebasan ini bener-bener sesuatu yang kita sampaikan ke Menteri Keuangan katakanlah, itu sesuatu yang sudah tidak bisa dijalani dengan alasan penerimaan atau apapun.....”* (Hasil wawancara dengan Purwito Hadi, tanggal 6 Juni 2012). Sementara itu, pesawat latih juga dapat dimasukkan ke dalam impor BKP tertentu yang bersifat strategis sebagaimana bunyi pasal 16B UU No. 8 tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No. 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM dengan peraturan pelaksanaannya adalah PP 31 tahun 2007 tentang perubahan keempat atas Peraturan Pemerintah 12 tahun 2001 tentang impor dan atau penyerahan Barang Kena Pajak tertentu yang bersifat strategis yang dibebaskan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai, sebagaimana pendapat Gunadi bahwa

*“barang strategis barangkali itu atau kalo anu yaa kebutuhan apa kebutuhan primer atau apa gitu istilahnya dan nanti persyaratannya bahwa eee kalo anu yaa semua barang-barang strategis itu kebutuhan-kebutuhan sesuai dengan apa jenis usahanya itu harus diberikan perlakuan yang sama gitu”.* (Hasil wawancara dengan Prof. Gunadi, M.Sc.,Ak., tanggal 24 Mei 2012)

Purwito Hadi berpendapat memasukkan pesawat latih ke dalam BKP strategis dapat dilakukan dengan memasukkannya ke dalam penjelasan pasal 16B ayat (1) huruf i yang berbunyi *“mendorong pengembangan armada nasional di*

*bidang angkutan darat, air, dan udara*”, sehingga cantolannya masuk kesana. Hal ini sebagaimana diungkapkannya bahwa *“kembali lagi bahwa pengaturan tentang PPnBM ini ada di PP dan kita harus melihat ke undang-undang eee kalo kemudian mau diperluas yang di pasal 16B tadi.....”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012). Namun demikian kendala disini adalah bahwa penentuan suatu barang bersifat strategis atau bukan merupakan keputusan menteri keuangan, sebagaimana diungkapkan oleh Purwitohadi bahwa *“.....ya eee itu highlevel yang memutuskan gitu, eee kalo dari bawah yang masak dibawah ini, ini kemungkinan besar mengacunya dari sini (undang-undang pasala 16B tentang PPN dan PPnBM).....”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012). Namun demikian walaupun dapat dimasukkan ke dalam pasal 16B tersebut, hal itu berarti memperluas maksud undang-undang sebagaimana pendapat Purwitohadi bahwa *“merujuknya ke sini (pasal 16B) untuk fasilitas ya, gitu. Tapi sebenarnya memang emm mendorong pengembangan armada nasional itu kalo kita mau memperluas ya itu tadi jadi harus berdebat kalo kita ingin memperluas”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012). Dengan demikian sekalipun di masukkan ke dalam BKP yang bersifat strategis harusnya dari *highlevel* yang memutuskan, sebagaimana ditambahkan Purwitohadi bahwa *“lebih enak kalo undang-undangnya sudah bilang bahwa untuk pendidikan itu eee diberikan.....”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012) agar tidak terjadi perdebatan yang tidak diinginkan antar pembuat kebijakan dan pelaksana kebijakan atau pihak-pihak yang terlibat.

Alasannya dimasukkan ke dalam barang strategis adalah sama halnya dengan pesawat udara komersil. Barang yang sejenis seharusnya diperlakukan sama, sebagaimana pendapat Purwitohadi bahwa *“.....tapi kemudian satu jenis barang di treat yang beda untuk penerbangan komersil begini, untuk sekolah enggak, nah itulah yang koridornya menurut saya ya disini itu mbak (pasal 16B).....”* (Hasil wawancara dengan Purwitohadi, tanggal 6 Juni 2012). Perlakuan yang sama ini sebagaimana bunyi penjelasan pasal 16B bahwa salah satu prinsip yang harus dipegang teguh di dalam UU Perpajakan adalah diberlakukan dan diterapkannya perlakuan yang sama terhadap semua wajib pajak atau terhadap

kasus-kasus dalam bidang perpajakan yang pada hakikatnya sama dengan berpegang teguh pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sebagaimana yang telah dijelaskan Purwito Hadi, Gunadi juga berpendapat sama bahwa

*“.....kan pesawat itu digunakan untuk ke proses pembelajaran kan maksudnya? Jadi yaa saya kira tujuannya bisa juga disana itu sih jadi barang strategis tapi diatur dengan apa PP yaa (sambil buka UU PPN No 8 tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No 42 tahun 2009.....terdiam beberapa saat).....dalam meningkatkan keterampilan para siswa itu kan juga diperlukan apa tersedianya alat untuk peningkatan keterampilan gitu kan jadi kalo gak ada pesawat gimana dia mau jadi pilot yang terampil gitu.....tapi di bidang pendidikan ini belum belum ini yang ada baruuu buku pelajaran agama gitu. Jadi pesawat belum jadi barang yang dibutuhkan disini dan mungkin harus dirubah undang-undangnya”.* (Hasil wawancara dengan Prof. Gunadi, M.Sc.,Ak., tanggal 24 Mei 2012)

Selain dengan mengubah PMK dan memasukkan ke dalam kriteria barang strategis, pesawat latih untuk keperluan pendidikan juga dapat memperoleh pembebasan PPNBM melalui PMK tersendiri. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Denny Kurniansyah bahwa *“harus ada PMK baru yang menaungi seperti untuk pembebasan eee Bea Masuk dan Pajak Impor pesawat.....”* (Hasil wawancara dengan Denny Kurniansyah, tanggal 3 Mei 2012). Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Suparno Muanam bahwa *“.....kita mengacu kepada ada universitas yang melakukan penelitian itu dari Diknas itu bebas untuk bahan-bahan penelitiannya, bebas bea masuk”* (Hasil wawancara dengan Suparno Muanam, tanggal 5 Juni 2012). Disamping itu, Rheza Ridwan menyatakan bahwa *“.....Kan fasilitas pendidikan sebetulnya bisa juga kan?.....”* (Hasil wawancara dengan Rheza Ridwan, tanggal 24 Mei 2012).

Contoh pengaturan dalam PMK tersendiri misalnya seperti KMK 143/KMK.05/1997 tentang Pembebasan Bea Masuk dan Cukai atas Impor Barang untuk Keperluan Penelitian dan Pengembangan. PMK tersebut memberikan fasilitas bahwa barang untuk keperluan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan yang digunakan untuk memajukan ilmu pengetahuan termasuk untuk penyelenggaraan penelitian dengan tujuan mempertinggi tingkat ilmu

pengetahuan diberikan pembebasan atas Bea Masuk dan Cukai. Selanjutnya terkait dengan KMK tersebut, terdapat PMK 27/PMK.011/2012 tentang Perubahan Kedua atas KMK 231/KMK.03/2001 tentang Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Impor Barang Kena Pajak yang dibebaskan dari Pungutan Bea Masuk. Pasal 2 ayat (2) PMK 27/PMK.011/2012 menyatakan bahwa atas impor sebagaimana BKP yang dibebaskan dari pungutan Bea Masuk, tidak dipungut PPN atau PPN dan PPnBM, salah satunya adalah dalam pasal 2 ayat (3) huruf e, yakni barang untuk keperluan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan. Dengan demikian pengaturan untuk pembebasan Bea Masuk pada awalnya ditetapkan dalam PMK sendiri namun kemudian menyusul atas PPN dan PPnBMnya ditetapkan dalam PMK terkait lainnya.

Apapun kebijakannya, sebenarnya selagi mendukung untuk perkembangan sekolah pilot dapat dilakukan. Hal ini karena keberadaan sekolah pilot sangat mendukung industri penerbangan sebagaimana yang telah dipaparkan pada penjelasan sebelumnya. Purwito Hadi berpendapat bahwa “.....*sebenarnya kalo ada pesawat gak ada pilot kan juga percuma kan gitu.....*” (Hasil wawancara dengan Purwito Hadi, tanggal 6 Juni 2012). Suplai pilot terhadap industri penerbangan sangat tergantung pada banyak atau tidaknya sekolah pilot, diluar pilot asing tentunya.

Sekalipun pemberian insentif berupa pembebasan PPnBM diperlukan bagi sekolah pilot, dari sisi pemerintah tetap harus diperhatikan kemungkinan-kemungkinan tidak sampainya fasilitas tersebut kepada pihak yang tidak berhak. Selain itu hal yang perlu diperhatikan adalah sampai berapa lama pembebasan pajak ini diberikan dan sampai berapa lama hal tersebut dapat memberikan hasil. Dan yang paling penting lagi apakah ada jaminan keamanan atas aset wajib pajak terhadap penyitaan atau pengambilalihan oleh negara.

Pada pembahasan sebelumnya yakni pada dasar pemikiran dikenakannya PPnBM atas pesawat latih adalah dikarenakan kehati-hatian pemerintah untuk mengorbankan penerimaan PPnBM. Kekhawatiran seperti ini dapat diminimalisir yakni seperti halnya impor kendaraan bermotor untuk angkutan umum dan taksi. PPnBM atas angkutan umum itu tidak langsung bebas dimana pada saat impor

dikenakan dulu PPnBMnya. Kemudian berdasarkan Surat Direktur Pajak No. S-2647/PJ.51/1996 tentang Pengenaan PPnBM untuk Angkutan Umum tertanggal 6 Mei 1995, dapat dimintakan kembali restitusi. Begitu pula dengan halnya taksi berdasarkan Surat Direktur Jenderal Pajak S-1194/PJ.51/2001 tentang Pengenaan PPnBM untuk Angkutan Umum (Taksi) tertanggal 28 September 2001. Dengan demikian, hal yang seperti demikian itu dapat diterapkan untuk pesawat latih. Walaupun secara prinsip tidak tepat atas pesawat latih dikenakan PPnBM, namun apabila untuk keperluan pengawasan diperlukan maka hal tersebut tidak ada salahnya.

Selain itu, untuk memperkuat pengaturan pemerintah maka atas pembebasan dan restitusi tersebut dapat dimintakan pertanggungjawaban oleh Direktorat Jenderal Pajak. Metode yang digunakan misalnya dalam jangka waktu lima tahun atau berapa lama tidak dapat dialihkan, apabila dialihkan maka PPnBM yang telah dibebaskan dan direstitusi tersebut harus dikembalikan kepada negara. Sebagai tambahan untuk menambah efek jera pemerintah dapat menambahkan sanksi atas wajib pajak yang tidak jujur tersebut. Dengan demikian pembebasan dapat diberikan sementara pemerintah tidak memperoleh kerugian.

## BAB 6

### SIMPULAN DAN REKOMENDASI

#### 6.1 Simpulan

Berdasarkan penjelasan pada bab-bab sebelumnya maka simpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Dasar pemikiran dikenakan PPnBM atas pesawat latih adalah: Untuk memberikan perlakuan yang sama kepada semua jenis pendidikan seperti halnya sekolah biasa/umum dan sekolah nonformal lainnya; Pertimbangan pemerintah bahwa atas sekolah penerbangan yang dibawah pemerintah tidak mendapatkan fasilitas apalagi untuk sekolah pilot yang *notabenenya* adalah milik swasta; Faktor *profit oriented* yang dimiliki oleh sekolah pilot, dengan demikian pemerintah merasa merhak memajakinya; Fungsi *budgetair* yang dimiliki oleh pajak dimana dalam hal ini persentase dikenakan PPnBM cukup besar yaitu 50 persen; Kurangnya informasi yang dimiliki oleh pemerintah atas sejauh mana fasilitas tersebut diperlukan sekolah dan mempengaruhi keberlangsungan sekolah tersebut; serta Kekhawatiran pemerintah atas penyalahgunaan pesawat latih tersebut, dalam hal ini pemerintah khawatir tujuan yang diinginkan tidak tercapai sementara pemerintah sudah mengorbankan penerimaan (dua kali *loss*).

Namun demikian, pada dasarnya pertimbangan-pertimbangan yang diberikan oleh pemerintah tersebut tidak sesuai dengan prinsip/ teori PPnBM itu sendiri. Seharusnya pertimbangan pengenaan PPnBM atas pesawat latih adalah dengan memperhatikan kriteria-kriteria barang mewah sebagaimana dinyatakan dalam UU No 8 tahun 1983 sebagaimana yang telah diubah terakhir dengan UU No 42 tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM. Secara konsep/ prinsip dikenakan PPnBM terhadap suatu BKP, pesawat latih tidak memenuhi kriteria tersebut.

2. Dampak pengenaan PPnBM atas pesawat latih tersebut adalah: Beban biaya yang ditanggung oleh sekolah atas pesawat latih menjadi lebih tinggi, sehingga untuk menanggung beban biaya yang cukup besar, itu dialihkan kepada peserta didiknya. Dengan demikian biaya pendidikan menjadi mahal; Mahalnya pengadaan pesawat latih membuat pendirian sekolah penerbangan itu *highcost* dan pada akhirnya orang berfikir ulang untuk mendirikan sekolah pilot; Perubahan orientasi sekolah pilot, terkait dengan *profit oriented*. Dalam hal ini sekolah pilot tidak mengutamakan lagi *output* pilot namun mengorbankan kepentingan peserta didik diatas kepentingan lain untuk mencari keuntungan yang banyak.

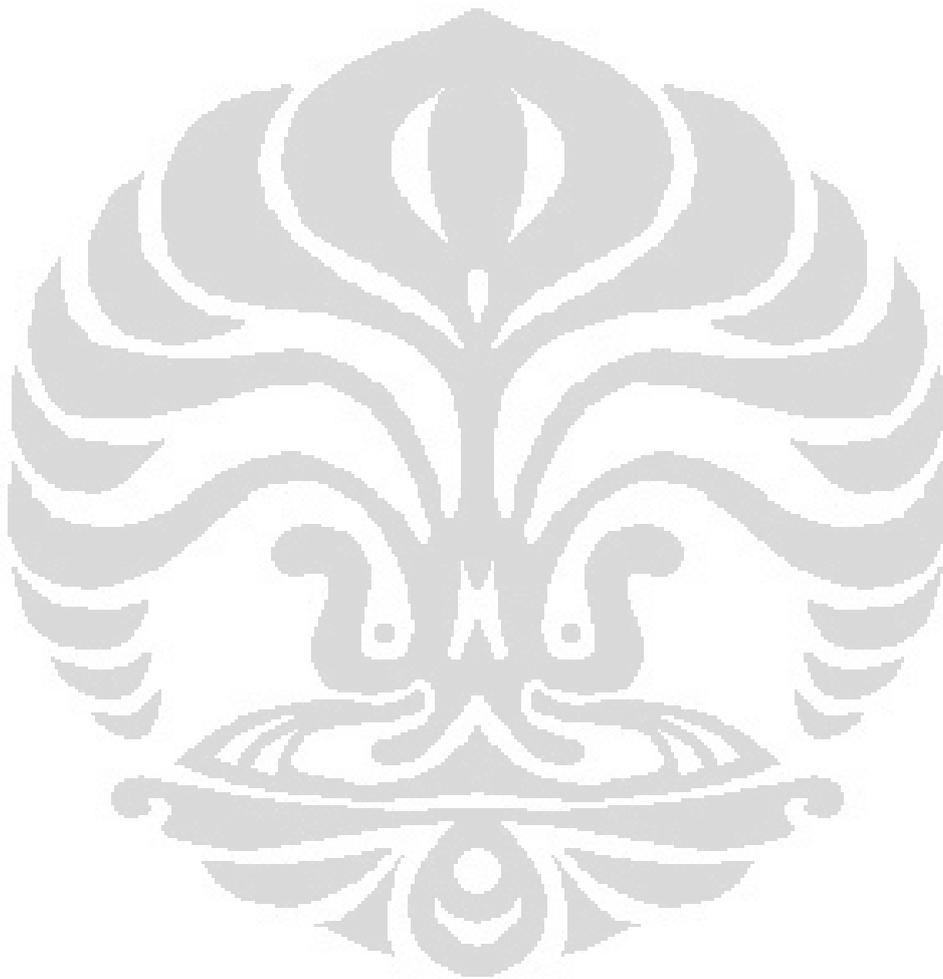
Sistem perpajakan yang ideal adalah adanya kaitan yang erat antara asas *equality*, *revenue productivity*, dan *ease of administration* (Rosdiana, 2003, h.18). Dengan memperhatikan sistem pajak yang ideal dan fungsi pajak itu sendiri dapat dikatakan bahwa dikenakan PPnBM atas pesawat latih lebih ditujukan untuk kepentingan pemerintah.

3. Alternatif kebijakan yang tepat adalah dengan melakukan pembebasan PPnBM atas pesawat latih untuk sekolah pilot. Namun demikian tetap diperlukan pengawasan dari Direktorat Jenderal Pajak agar pemberian fasilitas tersebut dapat ditujukan secara efektif.

## 6.2 Rekomendasi

1. Dalam merumuskan kebijakan mengenai kebijakan PPnBM atas pesawat latih, pemerintah dalam hal ini Kementerian Keuangan beserta unit eselon satu di bawahnya hendaknya memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang langsung terlibat di dalamnya yakni Kementerian Perhubungan, asosiasi, dan *flying school*. Dengan demikian, dampak-dampak yang tidak diharapkan dapat diminimalisir.
2. Terhadap kebijakan pengenaan PPnBM atas pesawat latih, rekomendasi penelitian yang tepat menurut penulis adalah Pembebasan PPnBM dengan menambahkan pengecualian terhadap pesawat latih seperti halnya pesawat udara untuk keperluan negara dan angkutan udara niaga. Alasannya adalah fungsi netralitas, yakni atas barang sejenis sebaiknya perlakuan pajaknya

adalah sama. Pembebasan ini adalah untuk mendukung kepentingan yang lebih luas, Pemerintah tidak akan hanya kehilangan sumber penerimaan dari PPnBM tersebut namun selain untuk sekolah pilot itu sendiri, juga dapat mendorong atau mendukung industri penerbangan akan suplai pilot. Dengan kata lain, pengorbanan tersebut untuk kepentingan yang lebih luas.



## DAFTAR REFERENSI

### BUKU

- Arestis, Philip dan Malcolm Sawyer. 2004. *Re-examining Monetary and Fiskal Policy for The 21<sup>st</sup> Century*. Cheltenham: Edward Elgatr Publishing Ltd.
- Creswell, John W. 1994. *Research Design:Qualitative and Quantitative Approach*. USA: SAGE Publication Inc.
- Dye, Thomas R. 2011. *Understanding Public Policy Thirteen Edition*. USA: Pearson Education.
- Dunn, William N. (2003). *Public Policy Analysis: An Introduction Second Edition* (Terjemahan), Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Irawan, Prasetya. 2006. *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Depok: Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
- Islamy, M. Irfan. 2007. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara* Ed. 2 cet. 14. Jakarta: Bumi Aksara.
- Mansury, R. 1996. *Pajak Penghasilan Lanjutan*. Jakarta: Ind-HILL Co.
- \_\_\_\_\_. 1999. *Kebijakan Fiskal*. Jakarta: YP4.
- \_\_\_\_\_. 2000. *Kebijakan Perpajakan*. Jakarta: YP4.
- Musgrave, Richard A. dan Peggy B. Musgrave. 1989. *Public Finance in Theory and Practice 5<sup>th</sup> ed*. USA: Mc Graw Hill Company.
- Nawawi, Hadari. 2003. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Nazir, Moh. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Neuman, W. Lawrence. 2006. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. New York: Mc Graw Hall Company.
- Newman, Herbert E. 1968. *An Introduction Into Public Finance*. New York: John Wiley and Sond Inc.
- Nugroho, Riant. 2003. *Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Nurmantu, Safri. 2005. *Pengantar Perpajakan Ed. 3*. Jakarta: Granit.
- Patton, Michael Q. 2002. *Quantitative Research and Evaluation Method*. California: Sage Publication Inc.

- Prasetyo, Bambang dan Lina M. Jannah. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Rosdiana, Haula. 2003. *Pengantar Perpajakan: Konsep, Teori, dan aplikasi Jilid 1*. Jakarta: Yayasan Pendidikan dan Pengkajian Perpajakan.
- \_\_\_\_\_ dan Rasin Tarigan. 2005. *Perpajakan: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT GrafindoPersada.
- \_\_\_\_\_ *et. al.* 2011. *Teori Pajak Pertambahan Nilai: Kebijakan dan Implementasinya di Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Samuelson, Paul A. dan William D. Nordhaus. 1986. *Ekonomi [Economics 12<sup>th</sup> ed.] Jilid 1*, diterjemahkan oleh A. Jaka Wasana M. Jakarta: Erlangga.
- Sevila, Consuelo G., J. A. Ochave, dkk. 1993. *Pengantar Metode Penelitian, diterjemahkan Alimuddin Tuwu*. Jakarta: UI Press.
- Shome, Parthasarathi. 1995. *Tax Policy Handbook*. Washington DC: Tax Policy Division Fiscal Affairs.
- Sicat, Gerardo P. dan H. W. Arndt. 1991. *Ilmu Ekonomi untuk Konteks Indonesia*. Jakarta: LP3S.
- Suandy, Erly. 2011. *Perencanaan Pajak*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Sukardji, Untung. 2005. *Pajak Pertambahan Nilai Edisi Revisi cet. 7*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Subiyantoro, Heru dan Singgih Riphath. 2004. *Kebijakan Fiskal: Pemikiran, Konsep, dan Implementasi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Suparmoko, M. 1999. *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek ed. 4*. Yogyakarta: BPFE.
- Tait, Alan A. 1988 *Value Added Tax: International Practice and Problems*. Washington DC: IMF.
- Terra, Ben. 1988. *Sales Taxation: The Case of Value Added Tax in The European Community*. Deventer-Boston: Kluwer Lawa and Taxation Publisher.
- Theodoulou, Stella Z dan Chris Kofinis. 2004. *The Art of The Game: Understanding American Public Policy Making*. Wdsworth: Thompson.
- Thoha, Miftah. 2005. *Dimensi-dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Thuronyi, Victor. 1996. *Tax Law Design and Drafting vol. 1*. Washington D.C.: IMF.

UNCTAD. 2000. *Tax Incentive and Foreign Direct Investment a Global Survey*. United Nations.

### **PERATURAN**

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 42 tahun 2009 tentang Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

Peraturan Pemerintah Nomor 12 tahun 2006 tentang perubahan ketujuh atas Peraturan Pemerintah Nomor 145 tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah

Peraturan Pemerintah Nomor 31 tahun 2007 tentang perubahan keempat atas Peraturan Pemerintah Nomor 12 tahun 2001 tentang impor dan atau penyerahan BKP tertentu yang bersifat strategis yang dibebaskan dari pengenaan PPN

Peraturan Menteri Keuangan No. 620/PMK.03/2004 yang telah beberapa kali mengalami perubahan atau penyempurnaan menjadi PMK No. 62/PMK.011/2010 tentang Jenis Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

Peraturan Menteri Perhubungan KM 44 tahun 2001 sebagaimana telah diubah terakhir dengan KM 57 tahun 2010 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 141 tentang Persyaratan Sertifikasi dan Operasi untuk Sekolah Penerbangan.

### **KARYA ILMIAH**

Diani, Eka. 2009. *Analisis Penghapusan Tarif PPnBM Produk Elektronik dan Implikasi Penjualan terhadap TV dan Mesin Cuci*. Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.

Kurnianto, Hermawan. (2004). *Tinjauan atas Kebijakan Penghapusan dan Penurunan Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) dan Implikasinya terhadap Penjualan Televisi*, Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.

Setyaningrum, Pratiwi. (2008). *Kajian Penghapusan dan Penurunan Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah Produk elektronik Konsumsi*. Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.

**WEBSITE**

<http://maskapai.wordpress.com>

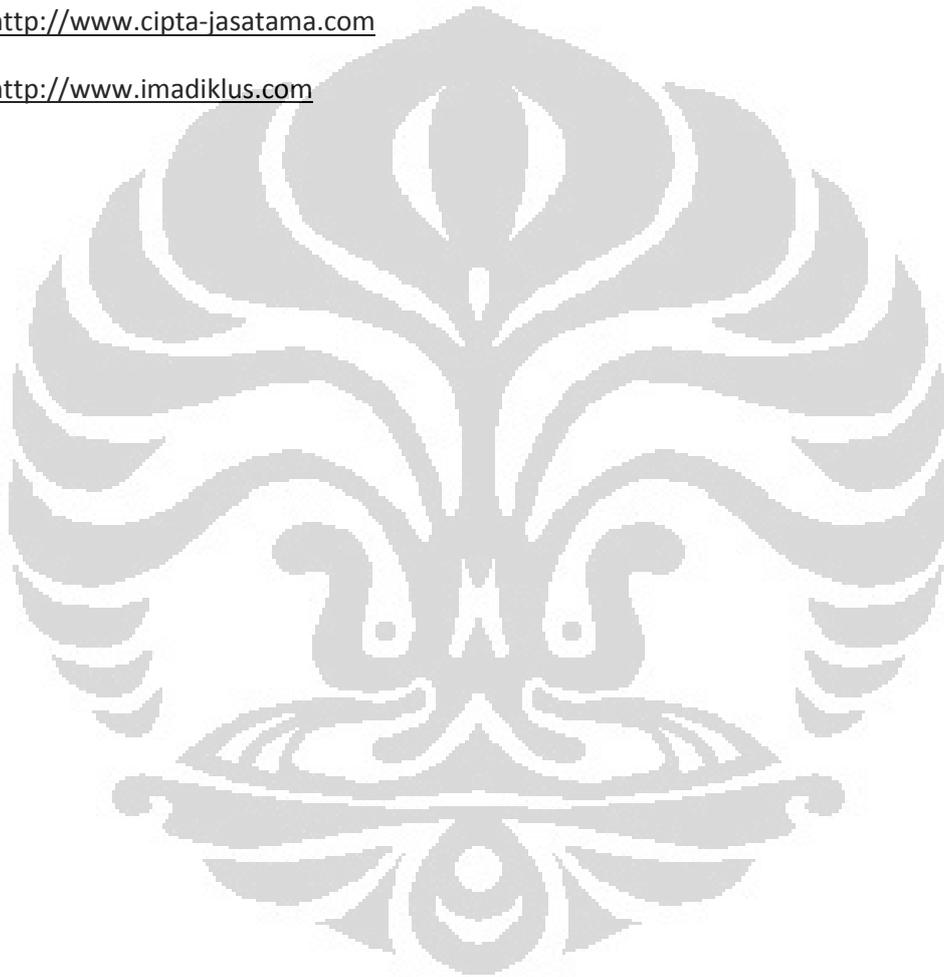
<http://ortax.org/ortax>

<http://pls.unnes.ac.id>

<http://wartawarga.gunadarma.ac.id>

<http://www.cipta-jasatama.com>

<http://www.imadiklus.com>



DEPARTEMEN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA  
DIREKTORAT JENDERAL PAJAK

---

28 September 2001

SURAT DIREKTUR JENDERAL PAJAK

NOMOR S - 1194/PJ.51/2001

TENTANG

PENGENAAN PPnBM UNTUK ANGKUTAN UMUM (TAKSI)

DIREKTUR JENDERAL PAJAK,

Sehubungan dengan surat Saudara nomor xxxxxx tanggal 28 Juli 2001 hal Restitusi PPn BM, dengan ini diberitahukan hal-hal sebagai berikut :

1. Dengan surat tersebut Saudara memohon petunjuk bagaimana cara pembebasan PPn BM untuk kendaraan bermotor yang akan digunakan untuk taksi sehubungan dengan rencana pembelian kendaraan yang akan digunakan sebagai kendaraan angkutan umum taksi oleh perusahaan taksi dengan harga minum PPn BM.
2. Sesuai Pasal 3 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang tergolong Mewah yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2001 jo. Pasal 6 ayat (1) Keputusan Menteri Keuangan Nomor 569/KMK.04/2000 tentang Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 460/KMK.03/2001 diatur antara lain bahwa atas impor atau penyerahan kendaraan bermotor di dalam Daerah Pabean yang digunakan untuk angkutan umum dibebaskan dari pengenaan PPn BM.
3. Sesuai Pasal 5 dan Pasal 7 Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor 586/PJ/2001 tanggal 29 Agustus 2001 tentang Pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Kendaraan Bermotor Dan Tatacara Pemberian Serta Penatausahaan Pembebasan Pajak Penjualan atas Barang Mewah Atas Impor Atau Penyerahan Kendaraan Bermotor, dijelaskan antara lain bahwa :
  - a. Pembeli kendaraan bermotor yang atas impor atau penyerahannya dibebaskan dari pengenaan PPn BM ternyata telah dipungut PPn BM, dapat mengajukan permohonan restitusi PPn BM yang telah dibayarnya kepada Kepala Kantor Pelayanan Pajak di tempat yang bersangkutan dikukuhkan.
  - b. Pihak yang menyerahkan kendaraan bermotor yang tergolong mewah kepada pembeli yang mempunyai Surat Keterangan Bebas (SKB) PPn

BM dapat mengajukan permohonan restitusi atas PPn BM yang telah dipungut sebelumnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

4. Sesuai lampiran 1 Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor Kep 586/PJ/2001 tanggal 29 Agustus 2001, diatur antara lain bahwa atas permohonan pembeli kendaraan yang akan digunakan untuk angkutan umum, Direktur Jenderal Pajak c.q. Kepala Kantor Pelayanan Pajak di tempat pemilik kendaraan berdomisili dapat menerbitkan Surat Keterangan Bebas Pajak Penjualan atas Barang Mewah, dengan dilengkapi dokumen-dokumen sebagai berikut :
  - a. Fotokopi kartu NPWP;
  - b. Perjanjian jual-beli kendaraan bermotor angkutan umum yang memuat keterangan-keterangan antara lain nama penjual, nama pembeli, jenis dan spesifikasi kendaraan yang dibeli;
  - c. Ijin Usaha dan Ijin Trayek yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang (untuk kendaraan angkutan umum selain taksi) atau Persetujuan (ijin) Prinsip yang dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah setempat (untuk taksi);
  - d. Surat pernyataan yang menyatakan bahwa kendaraan dimaksud tidak akan diubah penggunaannya dan apabila ternyata diubah, bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
5. Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut pada butir 2 sampai dengan 4 dan memperhatikan isi surat Saudara pada butir 1, dengan ini diberitahukan hal-hal sebagai berikut :
  - a. Atas penyerahan kendaraan bermotor yang digunakan untuk kendaraan angkutan umum (taksi) dapat dibebaskan dari pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah melalui mekanisme SKB PPn BM;
  - b. Untuk memperoleh Surat Keterangan Bebas PPn BM, pembeli kendaraan bermotor yang akan digunakan untuk angkutan umum mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Pajak c.q. Kepala Kantor Pelayanan Pajak di tempat pemilik kendaraan (pembeli) berdomisili, dengan dilengkapi dokumen-dokumen sebagaimana tersebut dalam butir 4;
  - c. Atas penyerahan kendaraan bermotor dari L Motor kepada pembeli yang mempunyai SKP PPn BM, L Motor tidak perlu membebaskan PPn BM yang telah dipungut sebelumnya kepada pembeli, akan tetapi L Motor dapat mengajukan permohonan restitusi atas PPn BM yang telah dipungut sebelumnya tersebut sesuai dengan ketentuan yang berlaku kepada Kepala Kantor Pelayanan Pajak di tempat L Motor dikukuhkan.

Demikian agar Saudara maklum.

a.n. Direktur Jenderal Pajak

Direktur Pajak Pertambahan Nilai Dan Pajak Tidak Langsung Lainnya

ttd.

I Made Gde Erata

NIP. 060044249

Tembusan:

1. Direktur Jenderal Pajak.
2. Direktur Peraturan Perpajakan.
3. Kepala Kantor Wilayah IX DJP Jawa Timur



**Instrumen Penelitian**

**HASIL WAWANCARA DENGAN INFORMAN**

Pewawancara : Yessi Rahmayeni (P)  
Informan : Prof. Dr. Gunadi, M.Sc.,Ak. (I)  
Jabatan : Guru Besar Ilmu Administrasi Fiskal  
Tempat : *Meeting Room MUC Building*  
Waktu : Kamis/ 24 Mei 2012

P : Pagi Pak, sayaaa Yessi Pak yang temanya tentang pengenaan PPnBM atas pesawat udara pada Sekolah Penerbangan

I : Hmmmm..... yang latih itu??

P : Iya....Nah kemarin kan eee waktu itu dalam PMK nya kan eee ada lampiran limanya menyatakan bahwa untuk kelompok pesawat udara kecuali untuk keperluan negara atau angkutan niaga (I sambil mengangguk-angguk) dikenakan PPnBM 50 persen. Nah, disini kenyataannya kan pesawat latih yang biasa digunakan oleh Sekolah Penerbangan dikenakan PPnBM 50 persen. Nah, menurut Bapak bagaimana kebijakan ini?

I : Yaa....karna dianggap bahwa pe...apa pesawat udara itu masuk barang mewah yang ada PPnBMnya tinggi ya...dan sekarang kembali ya..untuk *equal treatment*nya itu kalo untuk eee pemberian fasilitas atau pemberian atau ke eee yang gimana dia dikenakan PPnBM atau tidak? Yang mananya untuk eee

P : Kalo untuk (I: ee industri, misalnya PT dia membeli komputer dia dikenakan PPnBM gak? Misal dia beli mobil dikenakan PPnBM atau tidak?) Iya,

I : Yaa kalo dia kena PPnBM yaa tentu yang demikian itu juga dia itu harus secara prinsipnya dia juga harus dikenakan PPnBM, biar ada netralitas... ada eee general gitu *general treatment*nya cuma masalahnya sekarang mungkin kalo dia *cashflow*nya kesulitan kan baru ada pertimbangan lain kan gitu ya sehingga mungkin ya diperlukan suatu kebijakan lain

P : Trus kalo menurut Bapak ee apa yang melatarbelakangi perbedaan ini? Perbedaan adanya oo untuk pesawat keperluan negara sama niaga itu gak dikenain sedangkan untuk (I: apanya yang niaga ini) kalo yang buat niaga eh kalo niaga itu kaya komersial gitu pak (I: Kena?) ee enggak eh enggak enggak

- I : Itu yang jadi masalah itu, jadi kalo komersial harusnya tu kan namanya ee dia bisa ee *shifting* kepada konsumen-konsumen dia dengan apa *shifting* PPNnya lebih gede. Kalo komersial gak kena ini apalagi untuk pendidikan gitu, pertimbangannya gitu. Pendidikan ini kan untuk ee sosial gitu kan, tentunya sosial gak dikenakan komersial dikenakan, kan kebalik itu. Nah kalo dasarnya komersial gak dikenakan tentunya sosial lebih lagi-lagi gak dikenakan lagi.
- P : Trus menurut Bapak harusnya kebijakan yang bagus itu gimana Pak?
- I : Yaa kembali pada fungsi dari barang itu, difungsikan untuk apa gitu. Kalo fungsinya dia lebih kepada.... PPnBM ini kan sebenarnya dikenakan dalam rangka untuk eee mengurangi regresifitas ee biaya-biaya terhadap penghasilan. Jadi kalo... PPN itu kan dikenakan atas eee semua orang tanpa melihat penghasilannya dengan tarif yang sama gitu kan, jadi kalo bagi mereka yang penghasilannya rendah itu beban PPNnya tu kan jadi tinggi kan tapi kalo bagi yang penghasilannya tinggi itu beban PPNnya jadi rendah. Nah itu diimbangi dengan PPnBM tadi, makanya PPnBM itu di kenakan...itu untuk mengimbangi...PPnBM itu kan sebenarnya yang mengeluarkan kan orang-orang yang penghasilannya tinggi-tinggi itu kan? Sehingga dengan demikian maka ee proporsi antara pengeluaran PPN ditambah dengan PPnBM itu kalo dibandingkan dengan penghasilan itu menjadi relatif merata gitu. Nah sekarang yang jadi masalah ialah eee adalah faktor netralitasnya... jadi kalo ada barang yang sama disini dikenakan PPnBM sedangkan disana gak dikenakan PPnBM itu kan jadi terganggu tadikan. Jadi mestinya kalo yang disana yang komersial tadi tidak dikenakan PPnBM tentunya kegiatan lain juga harusnya tidak dikenakan PPn..BM. Ya karna sudah...sudah rusak itu apa ukurannya untuk ooo mengurangi regresifitas PPN terhadap penerimaan pada penghasilan pajak-pajak tadi. Kalo mau ditegakkan menurut regresifitasnya dikurangi regresifitasnya maka juga PPnBM untuk pengadaan pesawat kepada komersial juga pasti dikenakan karna terjadi prinsip semula. Ini kalo komersil tidak dikenakan kan eee dia masih regresif terhadap eee penghasilan dia tu kan? Kan tidak kena PPnBM kan, tapi kalo yang apa yang eee untuk pendidikan tadi itu kan jadi beban PPnBMnya kita persentasekan kan jadi lebih gede gitu, jadi adaaaa ketidaksamaan *anequal treatment* gitu, jadi lebih merusak lagi tentang regresifitas tadi gitu. Jadi tentunya harus eee ada suatu pertimbangan bahwa bagaimana untuk mengembalikan posisi atau fungsi semula dari PPnBM
- P : Berarti fungsi PPnBM untuk pesawat latih itu eee salah ya Pak?
- I : Sebeneryaaa memang itu tu ya yang diitukan, tapi kalo yang tadi komersialnya tadi tidak dikenakan kan jadi rusak tadi jadi ndak *equal treatment* gitu, jadi kalo mau dirusak yaa rusak semuanya gitu loh tidaak cuma yang remuk satu yang lainnya enggak remuk gitu. Ini kan rezimnya di kerja gitu kan, semuanya diIaikan gitu. Sebenarnya prinsip

yang baik itu pada eee pesawat latih tadi itu yaaa itu prinsip yang baik untuk mengurangi regresifitas diantara biaya-biaya dengan penghasilan

P : Trus kaloo menurut Bapak sendiri bisa gak sih pesawat latih itu ee dikategorikan sebagai barang kebutuhan pokok sehingga tidak perlu dikenakan PPnBM?

I : Yaaa nanti jadi salah orang ngerti ya, kebutuhan pokok sama, mungkin kebutuhan strategis barangkali ya. Kebutuhan pokok itu kaya makan minum segala macam, PPnBM itu kan gak dimakan gitu (tertawa: hahahaha) yaa barang strategis barangkali itu atau kalo anu yaa kebutuhan apa kebutuhan primer atau apa gitu istilahnya dan nanti persyaratannya bahwa eee kalo anu yaa semua barang-barang strategis itu kebutuhan-kebutuhan sesuai dengan apa jenis usahanya itu harus diberikan perlakuan yang sama gitu. Ini yang komersial juga ee mungkin sama dengan yang komersial tadi yaa

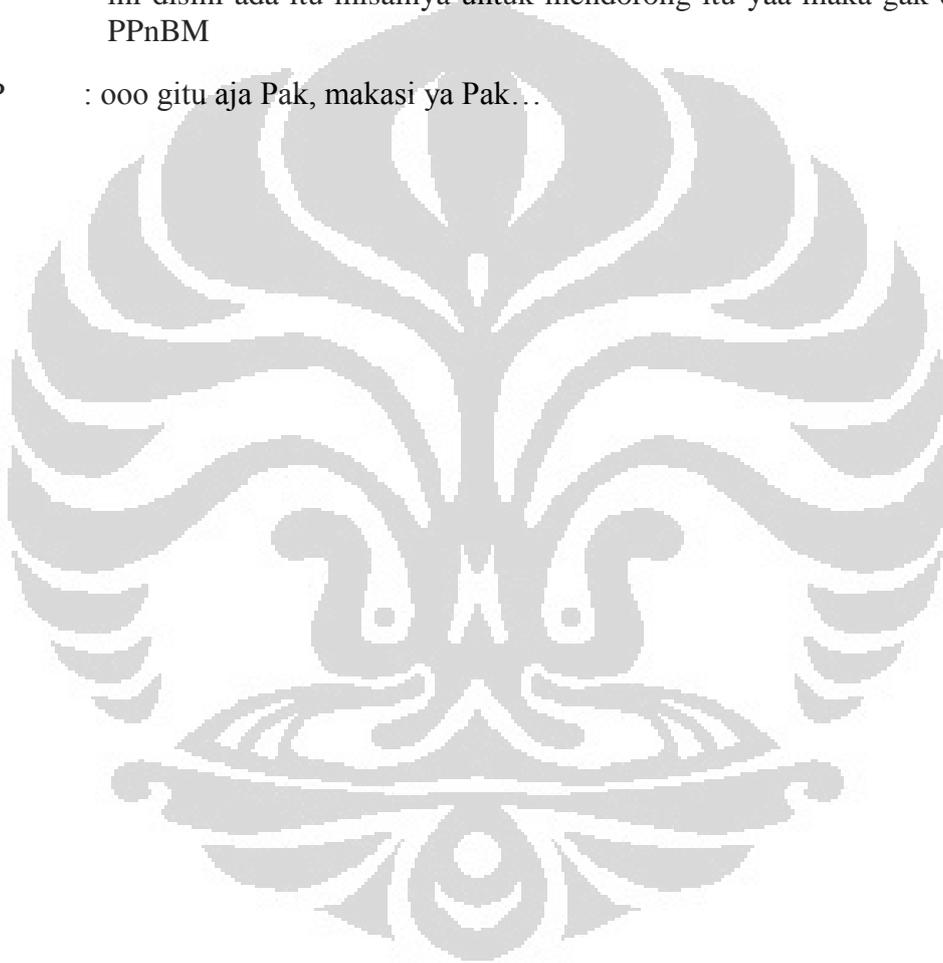
P : Trus tadi seperti yang Bapak bilang kan mungkin bisa di dikelompokin ke barang strategis. Nah kalo misalnya untuk barang strategis sendiri itu kriterianya oo kaya gimana yaa Pak?

I : Eeee barang strategis ada di liat aja pasal 16B gitu ya eee apa dia dia eee lupa dia dia kebutuhan untuk eee apa eee bahan baku yaa bahan baku tu ada kan barang yang untuk proses produksi. Akhir-akhir ini kan pesawat itu digunakan untuk ke proses pembelajaran kan maksudnya (P: yaa) Jadi yaa saya kira tujuannya bisa juga disana itu sih jadi barang strategis tapi diatur dengan apa PP yaa (sambil buka UU PPN No 8 tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU No 42 tahun 2009.....terdiam beberapa saat) ni misalnya bahan baku untuk kerajinan perak tapiiii dia dalam meningkatkan keterampilan para siswa itu kan juga diperlukan apa tersedianya alat untuk peningkatan keterampilan gitu kan jadi kalo gak ada pesawat gimana dia mau jadi pilot yang terampil gitu. Jadi dia bisa lewat pasal 16B jadikan aja barang strategis ini (terdiam....I sedang mengamati penjelasan pasal 16B) ooo gini kalooo yaa mungkin yu betul karna mendorong pertumbuhan armada nasional di bidang angkutan udara itu bisa itu, jadi mendorongnya itu jadi dia tidak dikenakan gitu... ho'oh tapi di bidang pendidikan ini belum belum ini yang ada baruuu (masih sambil mengamati penjelasan pasal 16B) buku pelajaran agama gitu. Jadi pesawat belum jadi barang yang dibutuhkan disini dan mungkin harus dirubah undang-undangnya. Eee (masih sambil mengamati penjelasan pasal 16B) ini kan juga bisa mendorong pembangunan nasional yaa, ini mendorong pembangunan dalam arti kata mencerdaskan kehidupan bangsa gitu dengan membantu tersedianya barang yang bersifat strategis gitu, pasal 16B eee huruf j jadi nantinya tidak dipungut PPnBM.

P : Trus kalo misalnya dari segi penerimaan negaranya itu gimana Pak?

I : Yaa yang namanya fasilitas yaa penerimaan negara dikorbankan gitu

- P : Kalo misalnya dibandingkan dengan fasilitas penerimaan negara dibandingkan dengan fasilitas ini kira-kira yang lebih dominannya nanti yang mana?
- I : Yaa ini untuk ee *regulated* ya, untuk mendorong mencerdaskan bangsa tadi, menghasilkan pilot-pilot yang terampil-terampil tadi. Penerimaan pesawatnya berapa? Yu bisa ngitungnya berapa? Ada berapa sekolah yaa paling-paling tidak dibandingkan dengan yang komersial tadi... kalo pengembangan armada nasional di bidang angkutan udara dia bisa kenapa enggak? Ini kan cuma kecil aja, ini yang lebih gede kan mendorong pada pengembangan armada nasional angkutan udara, yaa ini disini ada itu misalnya untuk mendorong itu yaa maka gak dikenain PPnBM
- P : ooo gitu aja Pak, makasi ya Pak...



## Instrumen Penelitian

### HASIL WAWANCARA DENGAN INFORMAN

Pewawancara : Yessi Rahmayeni (P)  
Informan : Dikdik Suwardi, S.Sos., M.E. (I)  
Jabatan : Dosen Ilmu Administrasi Fiskal  
Tempat : *Meeting Room* KPP Madya Jakarta Selatan  
Waktu : Rabu/ 06 Juni 2012

- P : Dalam PMKnya menyatakan bahwa untuk pesawat udara dikenakan PPnBM sebesar 50 persen, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga (komersial). Terus di beberapa artikel yang saya baca ternyata apabila sekolah penerbangan impor pesawat latih itu kena PPnBM 50 persen karena diluar untuk yang dua keperluan tadi. Menurut Mas Dikdik sendiri itu kebijakannya gimana?
- I : Oke, kalo menurut aturan saya pikir itu ada sesuatu yang luput dari aturan ini. Karena pengelompokan pesawat terbang yang kena atau tidak kena PPnBM itu kembali kepada prinsip pengenaan PPnBM. Intinya itu adalah pertama, barang itu lebih menunjukkan prestise kalo dikonsumsi. Nah kalo kita lihat dari pengaturan yang sudah ada itu hanya mencakup pengecualiannya untuk angkutan niaga sama keperluan negara, seharusnya ada satu lagi yang tidak masuk yaitu untuk pendidikan penerbangan. Jadi saya pikir yang ini belum tepat, seharusnya dia memasukkan lagi yang untuk pendidikan penerbangan.
- P : Terus Mas Dikdik sendiri setuju gak sama kebijakan yang ini?
- I : Khusus untuk yang ini, kalo diliat iya saya setuju, setuju dalam artian kalo pengecualiannya mengatur untuk dua ini, terlepas dari kurang tadi, kurang satu yaa diluar pendidikan, saya setuju.
- P : Maksudnya kalo atas perbedaan perlakuan ini?
- I : Maksudnya perbedaan dengan yang pesawat latih? Ooh termasuk dengan itu yaa? Kalo saya sih melihat prinsip pengenaan PPnBM sendiri kurang setuju dengan pengaturan ini yang tidak memasukkan pesawat untuk keperluan pelatihan itu masuk dalam pengecualian PPnBM, karena secara prinsip, pengenaan PPnBM itu sebenarnya pesawat untuk keperluan latih itu seharusnya dikecualikan dari pengenaan PPnBM.
- P : Terus kalo dari konsep pajaknya, dengan adanya perbedaan itu ada konsep pajak yang dirusak gak?

- I : Saya pikir, saya nggak melihatnya itu ke.....mungkin kalo dibilang sengaja atau gak sengaja. Ketidaksengajaan ada yang luput dalam pengaturan pengenaan PPnBM. Saya pikir itu bukan pelanggaran terhadap prinsip sebenarnya, tapi semacam kalo dibilang kelalaian enggak juga, luput aja dari pengenaan ini.
- P : Kalo misalnya, ini kan diurnya kayak gini, kalo misalnya menurut Mas Dikdik sendiri itu latar belakang kenapa sih diurnya kayak gini gitu?
- I : Kalo ini sebenarnya kembali ke....saya sih melihatnya dari prinsip pengenaan PPnBM itu. Jadi lebih gampang kan mengatur yang tidak kena dibanding yang kena. Khusus untuk pesawat yang tidak kena itu kan diatur khusus ya, yang pesawat untuk keperluan negara sama satu lagi untuk keperluan angkutan niaga. Saya pikir pesawat untuk keperluan ini tidak memenuhi prinsip pengenaan PPnBM, intinya itu pesawat itu digunakan bukan untuk prestise, gitu aja. Untuk keperluan negara ada prestisenya gak? Gak ada kan? Untuk angkutan udara niaga juga gak ada. Jadi ini semata-mata hanya untuk keperluan mobilitas orang, jadi saya pikir itu memang layak untuk tidak dikenakan PPnBM. Beda dengan pesawat misalkan untuk keperluan pribadi ya, saya sih melihatnya untuk keperluan prestise, tidak untuk keperluan yang lain.
- P : Jadi, karena ini bukan untuk menunjukkan prestise jadi tepat untuk dikecualikan dari pengenaan PPnBM. Terus kalo ini kan tidak dimasukkan pengaturan buat pesawat latihan, nah itu Mas Dikdik sendiri melihatnya gimana?
- I : Seharusnya pesawat latihan masuk ke dalam pengecualian, kalo kita tadi melihat bahwa untuk keperluan negara sama angkutan udara itu semata-mata hanya untuk keperluan pengangkutan ya, dan kalo kita melihat pesawat untuk keperluan latihan, itu kan semata-mata hanya untuk keperluan pendidikan jadi tidak ada unsur prestisenya lah, jadi seharusnya memang cakupan aturan ini masuk juga untuk keperluan pesawat latihan, harusnya disamakan.
- P : Trus kalo misalnya ini kan banyak pihak yang...dari sekolah penerbangan, asosiasi, perhubungan itu emang pengennya dibebasin. Nah itu kira-kira kalo emang mau dibebasin harusnya kebijakan ini yang diubah atau apanya?
- I : Kebijakannya yang diubah. Kriteria PPnBM melekat sekali pada undang-undang. Jadi itu konsep sebenarnya, yang melekat pada undang-undang. Kalo kita berbicara administratif, kalo ini kan undang-undang mendelegasikannya ke Peraturan Menteri Keuangan, sebenarnya ke Peraturan Pemerintah terus ada turunannya lagi PMK, saya pikir secara administratif itu lebih gampang merubah di daftar yang diatur oleh PMK. Kalo merubah kriterianya, itu merubah undang-undang, ini kalo memasukkan pesawat latihan itu hanya mengubah PMKnya saja. Jadi tidak perlu mengubah undang-undang sebenarnya. Jadi kriteria barang mewah itu sudah tepat, dan pesawat latihan itu gak masuk ke dalam kriteria barang

mewah. Jadi secara prinsip, undang-undang itu udah gak masalah. Mungkin yang perlu diubah adalah di *list* PMKnya saja.

- P : Berdasarkan penjelasan pasal 5 ayat (1) UU PPN, dalam pembahasan mengenai kriteria barang mewah ada kata “dan/ atau”, bagaimana menurut Mas Dikdik?
- I : Pengertian “dan/ atau” itu satu aja udah cukup untuk dikenakan. Jadi saya pikir pengertian “dan/ atau” itu memang jadi multi interpretasi karna prinsipnya bisa berlaku alternatif atau kumulatif. Tapi saya pikir itu tidak jadi masalah, yang penting dipahami dari prinsip umum yang ada di dalam pasal lima itu. Jadi syarat yang dalam pasal lima ini itu bisa satu atau juga bisa semuanya. Tapi bukan berarti misalkan kalo satu jadi gak kena, tapi dia sih melihatnya yang utama adalah yang satu itu. Sepanjang satu syarat terpenuhi maka dia harusnya dikenakan PPnBM.



## Instrumen Penelitian

### HASIL WAWANCARA DENGAN INFORMAN

Pewawancara : Yessi Rahmayeni (P)  
Informan : Ardiyanto Basuki, S.E., M.Com. (I)  
Jabatan : Kepala Seksi Peraturan PPN Industri II  
Tempat : Direktorat Peraturan Perpajakan I Direktorat Jenderal Pajak  
Waktu : Senin/ 21 Mei 2012

- P : Yang ngeluarin kalo kaya-kaya PMK gitu siapa sih Pak?
- I : PMK itu kan namanya saja sudah Peraturan Menteri Keuangan, jadi yang menandatangani adalah Menteri Keuangan jadi yang mengeluarkan adalah Menteri Keuangan, namun Peraturan Menteri Keuangan ataupun Keputusan Menteri Keuangan itu bisa berasal dari direktorat-direktorat teknis terkait. Kalo misalnya dia Keputusan Menteri Keuangan tentang KepIeanan tentunya itu adalah produk atau masukan dari Dirjen Bea dan Cukai. Kalo itu terkait dengan pajak ya tentunya dari itu masukan-masukannya atau konteknya adalah dari Dirjen Pajak
- P : Kalo misalnya untuk penentuan barang-barang yang tergolong mewah itu cara menentukan kriterianya gimana Pak?
- I : Ya, jadi kriteria-kriterianya itu diatur dalam undang-undang. Ada beberapa kriteria dalam pasal 5A dalam undang-undang PPN, nah disitu ada bahwa barang tersebut adalah bukan merupakan barang konsumsi masyarakat umum pada umumnya, yang kedua itu hanya dikonsumsi oleh masyarakat golongan tertentu, gitu yaa,, kemudian penggunaannya itu juga oleh masyarakat pada golongan tertentu, nah itu adalah kriteria-kriterianya yang ditentukan dalam undang-undang, nah sementara kelompok barangnya sendiri itu diputuskan melalui Peraturan Pemerintah. Jadi ada kelompok barang yang dikenakan PPnBM, ee sudah tau kan PPnBM ada beberapa tarif? Mulai dari yang terkecil 10 persen, kalo diundang-undang paling tinggi bisa ditetapkan 200 persen tapi sekarang ini yang sudah ada itu sampai 75 persen, dan itu ditetapkan oleh Presiden. Jenis barangnya itu ditetapkan melalui Keputusan Menteri Keuangan
- P : Yang ikut terlibat buat merumuskan Barang Kena Pajak yang tergolong mewah itu siapa aja Pak?
- I : Itu banyak sekali, jadi yang pertama adalah tentunya kita...Direktorat Jenderal Pajak kan? (nada meyakinkan) Kita punya kepentingan, yang kedua tentunya adalah asosiasi-asosiasi terkait, yaa kalo misalnya barang elektronik yaa asosiasi pengusaha elektronik, (sambil mikir) lupa saya

namanya,, Kalo kendaraan bermotor yaa asosiasi pekindo perusahaan industri kendaraan bermotor Indonesia, itu seperti itu. Jadi masukan-masukan dari masyarakat, dari eee yang terakhir juga ee ada bukan yang terakhir yaa maksudnya, ada juga masukan dari asosiasi industri permebelan yaa. Terus kemudian masukan lagi dari Kementerian terkait, dari Kementerian Perindustrian juga ada, dari Kementerian Perdagangan juga ada. Jadi mereka-mereka ini berkepentingan sebenarnya. Yaa salah satunya pertama adalah untuk melindungi produk dalam negeri, gitu karna kita mengenakan PPnBM kan tidak kita beda-bedakan ya apakah itu barang impor maupun barang...ee jadi untuk barang-barang tertentu yang apa namanya yang masih eee apa namanya pada apa nilai atau kriteria tertentu itu gak dikenakan PPnBM. Tapi kalo barang itu masuk barang itu impor kita liat yaa kriterianya itu kita kenain PPN dan PPnBM. Seperti itu

P : Disini judul saya itu kan tentang pesawat udara, kalo misalnya atas pengadaan pesawat udara ini baik itu impor maupun yang dalam negeri tergolong mewah atau ada yang gak tergolong mewah Pak?

I : Pesawat udara itu ee tentunya kan masuk ke dalam kriteria tadi kan? bukan dikonsumsi masyarakat umum, hanya dikonsumsi oleh masyarakat tertentu, gitu yaa,,nah itu masuk, pesawat udara masuk ke dalam kriteria tersebut apapun jenisnya. Nah pasti pertanyaannya kenapa kok untuk yang kendaraan ee...pesawat angkutan udara niaga itu di...bebaskan, nah itu ada aturan lain namanya Peraturan Pemerintah No. 146. Peraturan Pemerintah No. 146 itu mengacu kepada undang-undang PPN dimana pemerintah dapat memberikan fasilitas, yaa... Fasilitasnya apa? Fasilitasnya adalah kemudahan untuk mendukung transportasi di udara, di darat, maupun di laut, yaa gitu yaa...untuk pengusaha yang tiga tadi, yang niaga yaa bukan untuk umum tidak di... atau PPNnya dibebaskan, PPN dulu yaa... PPN nya dibebaskan sehingga tentu saja PPnBMnya juga ikut dibebaskan, gitu....

P : Kalo di PMKnya kan ee disini ada keperluan negara

I : Keperluan negara yang dimaksud disini adalah keperluan untuk protokoler pemerintah, pesawat kepresidenan atau juga untuk TNI POLRI, pesawat TNI, TNI AU, pesawat tempur tau pesawat penumpangnya pun kalo itu dipergunakan oleh TNI AU itu juga dibebaskan, yaa karna tadi itu masuk ke dalam fasilitas yang diberikan pemerintah melalui PP 146, gitu... Nah gitu kan pertanyaannya, kenapa kok yang sekolah malah tidak. Eee untuk sekolah ini tidak termasuk untuk keperluan negara tadi. Saya udah katakan tadi yaa kalo keperluan negara itu...nah pesawat udara tidak termasuk disitu (pesawat latihan), sama halnya dengan sekolah biasa. Sekolah biasa kan mungkin argumentasinya “Pak, pesawat udara itu kan untuk sekolah penerbangan kan?”, “Peralatan utamanya kan?”. Kadang kalo kita lihat lagi, kalo kita persamakan, sekolah biasa katakanlah umum yaa, itu pada saat mereka membeli peralatannya baik itu *whiteboard*, kemudian pembelian

rangkaian CD proyektor, komputer, itu semua kena PPN, termasuk kalo barang tersebut ada PPnBMnya, itu juga dikenakan. Beli mobil antar jemput sekolah itu juga kena PPnBM makanya kita tidak membedakan atas sekolah penerbangan atau itu sekolah umum yaa, sepanjang barang-barang tersebut memang dikenakan PPnBM maka kita *treatmentnya* adalah sama, kita tidak membedakan.

- P : Tapi kan itu....ini Pak, kaya kebutuhan pokoknya buat sekolah pilot itu.
- I : Seperti yang saya bilang tadi bahwa kita tidak membedakan untuk sekolah biasapun kebutuhan pokoknya apa? Kapur eh tapi kapur sekarang udah gak ada yaa kalo pake kapur kali yah, kalo spidol, kemudian komputer semuanya kena PPN, gitu apalagi kalo misalnya sekolah tersebut bukan sekolah pemerintah. Kalo pemerintah kalo mereka membeli sesuatu dengan apa? Dananya dari mana? APBN kan? Nah APBN itu pada saat ditentukan atau anggaran itu ditetapkan itu biasanya sudah memperhitungkan pajak-pajaknya, ada PPN maupun PPnBMnya juga. Yaa istilahnya mungkin sebetulnya masuk kantong kanan keluar kantong kiri, karna itu kan buat pemerintah juga, gitu... Nah, ada juga seperti ini, misalnya pesawat-pesawat untuk keperluan olahraga, yang dibawah FASI, itu juga tidak kita berikan fasilitas, tetap PPN maupun PPnBMnya kita kenakan. Sepanjang yang tidak terdapat di dalam *list* PMK tersebut, kita kenakan, tetapi kalo terdapat di dalam *list*, *list* tersebut kan mengacu kepada jenis barang tertentu ditandai dengan kode HS, HS itu adalah *Harmonized System*, itu kan berlaku seluruh dunia, jadi untuk HS itu semua barangnya sama. Nah, sepanjang memang barang tersebut adalah kode HS nya adalah itu dan masuk dalam *list* dalam KMK tersebut maka dia kena, kalo di luar itu dia tidak kena. Jadi kita tidak membedakan apakah itu olahraga, apakah itu untuk sekolah tadi, kecuali ya tadi untuk yang keperluan negara tadi
- P : Sekalipun untuk keuntungan dalam negeri pun tidak dibebasin Pak?
- I : Keuntungan dalam negeri, maksudnya gimana?
- P : Gini Pak, kan kemaren saya diJarin sama orang Departemen Perhubungan, katanya kalo misalnya PPnBM untuk pesawat udara dikenakan itu otomatis kan nambah bayar buat pesawat itu lebih besar 50 persen, nah terus itu dialihkan ke biaya sekolahnya, jadi siswa-siswanya lebih mahal bayar sekolahnya makanya siswa yang pengen masuk sekolah pilot pada keluar negeri gitu pak
- I : Bahwa sekolah pemerintah yang nonpemerintah, sekolah penerbangan yang pemerintah cuma satu ya di Curug, yang nonpemerintah kan itu *profit oriented*
- P : Taunya *profit oriented* darimana Pak?
- I : Ooo ya pasti dong, bagaimana seseorang mendirikan suatu bisnis kalo misalnya kalo dia tidak mendapatkan keuntungan, ya kan? Dia kan *profit*

*oriented*. Sekolah swasta pun, apa sekolah umum pun yang swasta, yang bukan negeri itu juga mencari keuntungan disitu. Itu faktor-faktor yang harus dipertimbangkan juga. Jadi tidak semata-mata bahwa ooh ini untuk keuntungan kita, untuk keuntungan kita boleh, gitu ya, tapi kan kita harus memperhatikan aspek-aspek lainnya, aspek-aspek ekonomi lain. Saya bisa katakan bahwa ee harusnya mereka juga ee, kalo alasannya adalah mereka sekolah jadi mahal, menurut saya tidak, orang akan jauh lebih mahal untuk sekolah di luar negeri daripada sekolah di dalam negeri. Yang kedua, pesawat itu ternyata mereka satu pesawat itu dipergunakan bersama, misalnya tiga sekolah penerbangan, itu dia bisa bekerja sama memasukkan mengimpor pesawat sekaligus, jadi itu tinggal mereka atur ketika menggunakannya. Jadi itu faktor-faktor yang menurut saya selain yang tadi ya bahwa kita tidak membedakan sekolah umum pun tidak ada fasilitas. Jadi prinsipnya seperti itu, kita tidak eee.... Begini, sama halnya dengan sekolah mengemudi, itu kan istilahnya juga adalah barang pokoknya sekolah mengemudi, kita juga tidak bebaskan dia PPnBMnya. Kalo dari pihak asosiasinya juga sudah mengajukan surat kepada kita melalui Kementerian Perhubungan, jawaban kita seperti yang sudah saya katakan tadi, kecuali yaa memang ada permintaan dari pemerintah, dalam hal ini Presiden atau Menteri Keuangan mengambil kebijakan bahwa...tetapi kan kebijakan tersebut harus mempertimbangkan banyak hal, yang pertama penerimaan, kedua azas keadilan, kalo misalnya perusahaan penerbangan (maksudnya adalah sekolah penerbangan) dibebaskan maka yang lain juga akan minta di bebaskan. Kalo itu itu terjadi, kita harus melihat ke yang pertama tadi, ke penerimaan tadi. Kan penerimaan negara ini banyak aspeknya. Ini saya agak melebar sedikit ya tapi untuk *background*, supaya ee.... Seolah-olah pajak ini kan dianggap selalu jadi beban, pajak ini selalu nyusahin, padahal tidak selalu begitu, ada aspek-aspek yang lain yang lebih substantif yaa daripada fasilitas-fasilitas tersebut. Memang di dunia usaha mungkin akan mengatakan bahwa pajak ini menghambat investasi, pajak ini akan menyulitkan kita, padahal kalo kita melihat dari aspek lainnya, itu tadi, begitu satu kita berikan fasilitas otomatis nanti yang lain akan meminta perlakuan yang sama. Apa akibatnya? Kembali ke yang tadi, tentunya penerimaan akan terlaikan sementara target penerimaan dari pajak semakin tahun semakin tinggi, itu adalah pertimbangannya. Tapi kalo pemerintah menggunakan pertimbangan yang berbeda, kita Direktorat Jenderal Pajak tidak ada masalah, hanya memang sudah diperhitungkan aspek-aspeknya

- P : Kalo misalnya kaya yang Bapak bilang tadi pasal 5 ayat (1) PPN tadi, kalo dibaca-baca lagi kan Barang Kena Pajak yang tergolong mewah itu kan ada empat, bukan merupakan barang kebutuhan pokok, dikonsumsi oleh masyarakat kalangan tertentu, dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi, dan dikonsumsi untuk menunjukkan status.
- I : Iya, ini atau lho ya, bukan kumulatif, kalo salah satu terpenuhi ini berarti masuk ke situ

- P : Tapi kan kalo yang buat sekolah penerbangan itu kebutuhan pokoknya sekolah pilot itu?
- I : Ini kebutuhan umum lho ya, ini harus saya jelaskan, barang yang bukan merupakan kebutuhan pokok. Barang kebutuhan pokok ini ada di dalam undang-undang di pasal 4, yang termasuk barang kebutuhan pokok itu apa? Beras, bahan makanan, itu yang disebut barang kebutuhan pokok, jadi bukan termasuk kalo....
- P : Kan kalo misalnya masing-masing pihak ada kebutuhannya sendiri, gitu Pak
- I : Ya, ini kan kita gak adil kalo mengatakan itu barang kebutuhan pokoknya si perusahaan penerbangan ya, bagi yang lain kebutuhan pokok bukan? Bukan, kita harus melihat itu
- P : Trus kalo misalnya menurut Bapak sendiri mungkin gak ini atas impor pesawat udara oleh Sekolah Penerbangan itu dibebasin?
- I : Sepanjang ketentuannya yaa, sesuai dengan ketentuan yang ada saat ini, tidak bisa dibebaskan, apalagi kembali ke yang tadi untuk sekolah pemerintah itu sebenarnya sudah masuk ke dalam anggaran, jadi gak ada masalah sih, Curug yaa, kalo kita bicara masalah, kita mau mendorong ini nih, mendorong ee dunia penerbangan tadi yaa tentunya kan kita mendorong yang pemerintah dong, yang pemerintah saja tidak kita berikan fasilitas, apalagi swasta yang tadi harus diingat bahwa *profit oriented* tadi
- P : Trus kalo menanggapi usulan dari Sekolah Penerbangan itu atau dari asosiasinya, DJPnya gimana Pak?
- I : Sudah... sudah kita jawab kepada Menteri Perhubungan pada saat itu bahwa memang yang tadi itu, kebetulan yang konsep kan saya, seperti yang saya jelaskan tadi itu
- P : Kalo perumusan kebijakannya sendiri itu.....
- I : Yaa, seperti yang saya bilang tadi dari sini, kita juga ada namanya Badan Kebijakan Fiskal, tetapi Badan Kebijakan Fiskal tidak bisa terlepas dari Direktorat Teknis terkaitnya, Bea Cukai, Pajak, Perbendaharaan, dan lain sebagainya. Jadi selalu apabila ada pembahasan kita selalu dilibatkan. Unit eselon satu di bawah Menteri Keuangan
- P : Menurut Bapak sendiri, ini gimana kebijakannya?
- I : Ya, seperti tadi bahwa kebijakan ini sudah, tentunya pada saat kita merumuskan kebijakan ini kan sudah mempertimbangkan banyak hal, dan ada beberapa aspek tadi yang harus diperhatikan, keadilan, penerimaan negara, dan lain sebagainya, nah saat perumusan kebijakan yang ada tadi, yang dituangkan dalam peraturan yang ada itu sudah

memenuhi semua,,, itu pendapat saya... Ya jadi keputusan ini kan sudah berjalan dan tentunya kita harus menjalankan.

P : Kalo dari Kementerian Perhubungan, mereka bilang mereka setuju atas pembebasan PPnBM untuk sekolah pilot itu Pak

I : Yaa itu sering terjadi, tidak hanya Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Pertanian, itu yang selalu dalam posisi, biasanya mempertanyakan kebijakan perpajakan. Itu memang seperti itu karna memang mereka punya misi sendiri-sendir, mereka masing-masing punya wilayah yang diurus. Tapi kalo pajak, yang diurus kan lebih luas, artinya yang kita biayai dari pajak itu kan aspek lebih luas sebenarnya, gitu

P : Trus kemaren mereka juga bilang kalo dari Kementerian Keuangan emang belum mau ngasih katanya, cuma Sekolah Penerbangan ini harus dapat pengakuan dari Kementerian Pendidikan gitu Pak, itu gimana?

I : Jadi memang untuk eee itu fasilitasnya ada lagi, fasilitas yang Bea Masuknya dibebaskan. Sebetulnya Bea Masuk ini termasuk fasilitas yang ada di Kepteanan dalam hal ini Bea Cukai, itu bisa masuk ke situ, tapi yaa Bea Cukai tentunya tidak serta merta memberikan, dan memang ada kaitannya, untuk beberapa jenis barang tertentu kalo Bea Masuknya dibebaskan, maka PPNnya juga bebas tapi itu tidak semua, tapi memang belum masuk ke situ. Karna memang disitu lembaga pendidikannya bukan termasuk yang itu. Kalo kita lihat ada Keputusan Menteri Keuangan yang tapi kalo kita lihat disitu ya itu kebanyakan yang sosial, lembaga pendidikannya yang sosial (lembaga pendidikan yang sifatnya sosial, untuk SLB dan sebagainya). Jadi tidak pas kalo misalnya dimasukkan ke situ, dia tidak masuk dalam kategori pendidikan tadi

P : Bisa gak ini dimasukin ke barang strategis Pak?

I : Barang strategis itu kriterianya lebih eee... ada di pasal 16B ya dalam undang-undang. Yang namanya kebijakan mungkin-mungkin saja, ingat Pemerintah dalam hal ini juga DPR. Kalo misalnya pemerintah mengusulkan ooo ini barang strategis, nah belum tentu DPR setuju, ini saya kasih gambaran aspek yang lebih luas. Yaa, beda, kalo barang strategis itu misalnya kayak barang modal ya ee perusahaan manufaktur yaa tapi itu juga aspeknya ada namanya mekanisme pengkreditan pajak masukan, kalo dia dibebaskan, pada saat itu dibebaskan nanti dia tidak dapat dikreditkan, tidak dapat dikreditkan aspeknya apa? Tidak dapat direstitusi. Jadi rentetannya panjang, tidak sebatas kita berpikiran bahwa ooo untuk Sekolah Penerbangan kan ini untuk mendorong dunia penerbangan. Jangan salah, kita sudah memberikan fasilitas cukup untuk dunia penerbangan nasional. Contohnya untuk perusahaan angkutan niaga sudah kita berikan, termasuk suku cadangnya. Kalo pilot itu tadi kalo kita mau bicara *fair*, sekolah pilot yang nasional pun yang milik pemerintahpun tidak kita berikan.

- P : Kalo dari sisi tarif, mungkin gak tarifnya diturunin?
- I : Yaaa mungkin-mungkin saja, saya berbicara kebijakan secara keseluruhan ya, bahwa bukan kebijakan DJP atau kebijakannya BKF atau kebijakan dari asosiasi, tapi kita bicara keijakan secara keseluruhan tadi dengan pertimbangan tadi. Kalo misalnya dia diturunin jadi 25 persen, pesawat 25 persen, tapi mobil sedan di atas 2000 cc itu 50 persen PPnBMnya, iri gak tu nanti mobil? Pesawat aja kok dikenain 25 persen tapi mobil 50 persen. (P : Tapi kan ada tujuan Pak). Kalo ada tujuan yaa kembali lagi tadi mobil misalnya untuk sekolah tidak kita berikan, kembali lagi ke tujuan sehingga kita mempertimbangkan aspek-aspek yang lebih....
- P : Kalo misalnya Sekolah Penerbangan berhasil dapat pengakuan dari Kementerian Pendidikan gimana Pak?
- I : Itu aspek yang lain lagi ya, silahkan kalo itu bisa dimasukkan kesitu, di kita gak ada masalah, tapi ya itu tadi kita harus liat dulu *fair* gak itu dimasukkan ke dalam.....sedangkan sekolah umum aja gak bisa masuk ke situ.
- P : Kalo misalnya dia terbukti gak *profit oriented* berdasarkan ketetapan Kementerian Pendidikan gimana pak?
- I : Gak ada itu, dia pasti *profit oriented*, boleh dicek.
- P : Kalo Sekolah Penerbangan yang milik maskapai-maskapai gitu?
- I : Yang itu lain, ada ijinnya gak boleh menyelenggarakan, setahu saya di dalam peraturan eee, dalam ketentuan Menteri Perhubungan itu gak boleh ada, Lion Air bikin sekolah gitu, belum pernah denger saya.
- P : Ada Pak, berdasarkan data yang saya peroleh dari Kementerian Perhubungan.
- I : Tapi secara umum yaa, mereka punya *advantage*, mereka di dalam negeri, orang akan lebih mudah ee lebih seneng belajar di dalam negeri kan dibanding di luar negeri plus *living cost* yang nantinya mereka keluarkan lagi yang lebih besar disana. Artinya itu bisa jadi *bargaining position* mereka. Banyak hal yang bisa mereka hemat disini sebetulnya. Coba teliti lebih jauh, sekolah perbangan disana *costnya* apa aja sih? Jangan-jangan mereka jauh lebih tinggi dibandingkan dengan kita. Jadi kita jangan sampai terkecoh gitu ya,, kepentingan usaha pasti *profit oriented* dan tentunya kita sah-sah saja untuk memajakinya. Jadi pajak itu aspeknya memang luas, kalo dilihat sebagai satu *harder* atau suatu hambatan, kata saya sih enggak. Kalo misalnya itu untuk golongan tertentu dan mengharap keadilan seperti tadi itu yaa mohon maaf itu bukan keadilan.

## Instrumen Penelitian

### HASIL WAWANCARA DENGAN INFORMAN

Pewawancara : Yessi Rahmayeni (P)  
Informan : Bapak Purwitohadi (I)  
Jabatan : Kepala Sub Bidang PPN dan PPnBM  
Tempat : *Meeting Room* lantai 6 Badan Kebijakan Fiskal  
Waktu : Rabu/ 06 Juni 2012

P : Gini lho Pak, dalam kebijakannya itu menyatakan bahwa pesawat udara digolongkan ke dalam barang mewah, emang rata-rata gitu ya Pak?

I : Iya betul....

P : Eee,, saya baca di artikel-artikel gitu ada permasalahan-permasalahan, nah itu salah satunya dari Sekolah Penerbangan (Sekolah Pilot) gitu Pak. Nah di PMKnya bilang kalo atas pesawat udara itu kena tarif 50 persen PPnBMnya kecuali untuk keperluan negara dan komersial. Nah jadi yang untuk Sekolah Penerbangan ini dikenain tarif 50 persen. Nah saya mau tanya Pak, ini sebenarnya kenapa sih kebijakannya bicaranya kaya gini gitu?

I : Oke..oke... jadi memang pesawat itu yang kita berikan *treatment* khusus hanya untuk keperluan negara dan angkutan komersil. Kalo negara mungkin memang seharusnya begitu ya, kalo yang komersil mungkin kita memang eee sedikit banyak harus kita lihat pasal 16B nya gitu ya. Pasal 16B ini bicaranya adalah PPN sebenarnya, jadi untuk yang komersial tadi disini di dalam 16B ini ada mendorong pertumbuhan armada nasional di bidang angkutan darat, air, dan udara, itulah poin 16B yang i, itulah salah satu hal yang melatarbelakanginya kenapa pesawat untuk angkutan komersial itu diberikan *treatment* khusus, untuk mendorong itu karna sebenarnya kalo seperti kapal laut, itu kan sebetulnya meskipun itu barang bergerak itu kan sebenarnya infrastruktur itu, artinya dia menghubungkan antara tempat yang satu dengan yang lain. Begitu pula dengan pesawat. Nah memang untuk eee pendidikan memang belum ada seperti *treatment* khusus ini kecuali untuk buku pelajaran dan sebagainya. Buku pelajaran memang kita sudah berikan di PP 146 ya, sudah kita kecualikan, tapi untuk eee pendidikan memang belum. Jadi misalnya computer yang dipakai untuk pendidikan, pesawat yang dipakai untuk pendidikan, proyektor untuk pendidikan, memang ee kita tidak memperlakukan secara khusus karena memang kalo kita lihat seperti Sekolah Pilot gitu ya, meskipun itu untuk pendidikan, kita juga gak yakin benar kalo itu tidak nyari *profit*, katakanlah gitu ya. Sementara kan kalo kita bicara penerimaan itu

lossnya agak lumayan kalo pesawat itu milyar mungkin ya, nah kita memang dalam posisi belum yakin benar kalo itu tanpa kita kasih fasilitas itu gak jalan, kita belum sampai tahap meyakini seperti itu. Kalo kita sudah yakin kalo tanpa fasilitas gak mungkin jalan, oke kita berikan. Tapi selama ini sepertinya masih...bukan kita menunggu sampai gak jalan ini ya Sekolah Penerbangan, tapi kita lihat masih bisa dihandlelah. Tanpa kita kehilangan penerimaan tapi itu masih bisa jalan. Sebenarnya prinsip fasilitas ini kalo misalnya tidak diberikan gak jalan, gitu ya, jadi alurnya seperti itu dan kalo untuk masalahnya seperti ini ya, kalo misalnya pendidikan itu agak sulit kalo kita mengecualikan apa ya (berfikir) eee khawatir ada bocor-bocor juga gitu kan, ka nada kemungkinan gitu jadi...katakanlah eee kita berikan fasilitas untuk sekolah tapi baru beberapa lama bisa dipindahtangankan dan sebagainya. Khawatir hal-hal seperti itulah yang mungkin kita lihat. Berbeda untuk komersial, kalo komersial itu ya pesawatnya gede-gede dan kalopun itu dipindahtangankan itu untuk sama-sama untuk dalam rangka ketersediaan armada udara tadi. Nah kalo yang katakanlah sekolah penerbangan tadi pesawatnya kan gak ini ya...ada kemungkinan dipindahtangankan dan sebagainya. Jadi menyertai kita untuk eee memajukan pendidikan tapi khawatir juga nantinya disalahgunakan. Tapi memang sebenarnya kalo untuk pendidikan harusnya layak-layak saja, layak-layak saja untuk diberikan. Nah tapi memang ini ya, eee salah satu ini kan eee PMK, sebelum PMK kan ada PPnya ya, nah itu tadi kan eee ini kan juga namanya PP kan bukan suatu...bukan kitl suci yang gak bisa di...artinya eee kita masih melihat eee masih menghitung poin-poin apa sih di PP itu yang harus direvisi, harus diubah gitu. Ya mungkin dari mbak Yessi punya gambaran yang lebih utuh misalnya tentang sekolah penerbangan ini kondisinya seperti apa, nah itu mungkin bisa jadi pertimbangan juga, apakah memang eee katakanlah sekolah penerbangan ini punya beban 100 dan ternyata dari yang 90 ini dari PPnBM kan katakanlah gitu nah itu mungkin memang sudah gak proporsional ya, jadi ya mungkin layak itu kalo PPnBMnya kita lepas.

- P : Jadi itu ada...eee mengamankan penerimaan negara juga ya Pak?
- I : Eee sedikit banyak iya, tapi ya memang sebenarnya itu tadi kalo eee memperhitungkan dulu efek dari pengenaan PPnBM ini sejauh mana, apakah sampai menghambat pengadaan, kemudian menghambat jumlah peserta didik yang seharusnya bisa melanjutkan pendidikan kesitu. Mungkin aspek-aspek lainnya, apakah penghambatnya hanya itu, artinya apakah begitu kita lepaskan PPnBMnya kemudian serta merta sekolah pilot itu berkembang dan sebagainya. Yaa perlu dikaji juga ini sebenarnya, katakanlah misalnya piano untuk sekolah musik, sebenarnya kalo kita melihat ya, kalo selama itu untuk pendidikan ya tidak ada salahnya... tapi ya gitu kalo kita memberikan misalknya pendidikan ya, pendidikan itu butuh apa sih? Gitu ya, oh sekolah itu butuh pesawat, sekolah musik butuh piano, sekolah apa perlu apa...Nah disekolah musik sendiri kan dia gak cuma butuh piano yaa, katakanlah dia butuh komputer, apapun, nah itu sebenarnya ya itu tadi, dampaknya meluas

juga. Kalo kita memberikan sesuatu yang,,eee untuk piano katakanlah untuk pendidikan, nah *item* lagi banyak gitu ya. Nah gitu tadi, takutnya kita nanti susah menolaknya, ya kan? Kita sudah berikan berarti kita sudah membuka jalan untuk yang lain masuk lewat itu. Hal-hal seperti itu sebenarnya memang tidak ada aturan yang ee.....jadi kebijakan itu memang banyak hal banyak faktor ya gitu tadi, prinsipnya bahwa eee kalo kita lihat, usut-usut sebenarnya masalah pajak ini sebenarnya kan hanya nomer sekian sebenarnya ya dari permasalahan seseorang mendirikan sesuatu yang baru. Tapi kalo memang ya itu tadi, data-data terus terang, data-data yang bisa mendukung gitu istilahnya yang diperlukan gak ada karna dari Kementerian Keuangan memang punya kewenangan untuk mengatur kran insentif katakanlah ya tapi Kementerian Keuangan juga misalnya bukan *superman* yang tau segalanya, artinya kondisi sektor A sektor B itu kita mungkin tau tapi gak dalem gitu. Nah mungkin nanti kalo misalnya kita diberikan gambaran yang utuh gitu ya, gambaran utuh dalam artian segala aspek usahanya itu bisa jadi pertimbangan nantinya, apakah memang layak diberikan atau tidak karena memang untu menentukan layak enggak itu ya harus ada sesuatu yang baku, jadi ya memang kita harus dapat gambar yang jelas, intinya begitu. Memang di PMK ini sekarang belum bisa mengakomodir, tapi sekali lagi itu kalo eee datanya mendukung, datanya mengarah pada eee kalo memang keadaannya seperti itu megghambatnya ya bukan sesuatu yang mustahil kalo suatu saat nanti kalo untuk pendidikan pun kita berikan ini ya, tapi sekali lagi ya memang kalo dari sini ya dari bawah ini dan keputusan nanti tetap di Menteri Keuangan. Yang meramu itu yang dibawah, BKF dan Direktorat Jenderal Pajak, kita memberikan semacam *advice* dan memang data-datanya belum kita dapatkan gambaran secara umum itu seperti apa. Memang selama ini eee sepertinya pernah ada surat dari sekolah.... Itu ke DJP juga dan sementara ini memang ditegaskan oleh DJP saat ini belum bisa diberikan karna memang ya itu, kita sendiri belum ee dari DJP maupun BKF belum punya gambaran bahwa permasalahan tidak berkembangnya sekolah penerbangan itu dari PPnBM, perannya seberapa itu kita belum menimbang, kita memang belum dapatkan itu. Khawatir kita lepaskan potensi pajak tapi kok gak berkembang juga itu kan salah satu yang jadi eee tapi kalo PPnBM kita lepas kemudian kita bisa mendapatkan keyakinan yang cukup kalo nanti berkembang itu sepertinya oke oke saja gitu, kalo tujuannya untuk mendorong kesana, kalo bener-bener itu efektif gitu, khawatirnya ya itu tadi kita mengukur keefektifan suatu kebijakan itu kan gak,, yang emang gak mudah karna kita memberi sesuatu dimana kita sendiri belum yakin.

- P : Kalo untuk komersial itu kan kategorinya niaga, terus di UU Penerbangan sendiri itu yang buat sekolah penerbangan itu non niaga. Nah, mungkin gak sih Pak pengklasifikasian kategori ini yang menyebabkan perbedaan perlakuan perpajakan ini?
- I : Ya sedikit banyak bisa, karena memang ee kalo kita mau ngatur dalam suatu PMK ya mau ngatur suatu perlakuan pajak, itu kalo di undang-

undang atau ketentuan lain sudah mengatur kita gak kan mengatur ulang, jadi kita tinggal menundukkan diri gitu lah ya istilahnya dengan jati diri yang sudah ada di ketentuan lain. Jadi kenapa, seperti yang saya sampaikan tadi, kenapa kita hanya membatasi niaga sementara ini karena itu tadi ya membantu ketersediaan armada nasional di bidang itu tadi ya. Jadi cantolan kita yang sudah kuat disini gitu, jadi karena ee disini (sambil mengamati pasal 16B) memang ada *item* juga meningkatkan pendidikan dan kecerdasan bangsa dengan membantu, nah ini tapi dibatasi disini untuk buku pelajaran, kitl suci, dan sebagainya. Nah memang itu tadi salah satu kendala kita juga eee PP itu kan di bawah undang-undang ya, jadi kalo dari undang-undangnya tidak ada amanah atau apa kita juga itu tadi jadi ada mau maju agak sulit juga gitu karna disini ada mendorong pendidikan tapi yang diberikan hanya yang tadi itu, dan itu juga di PPnya sudah ada ya untuk buku pelajaran dan sebagainya. Tapi untuk pesawat itu cantolannya di armada nasional disini, jadi yang dimaksud armada nasional ya yang komersial tadi itu, jadi memang sementara ini kita eee mencantolkannya disini karna di undang-undangnya dibidang ee kemudahan perpajakan diberikan terbatas untuk gitu ya... artinya ya sedapat mungkin kita ikuti koridor yang disini pemberian fasilitas dan sebagainya, seperti ini mendorong ekspor ya kita berikan suatu bentuk fasilitas dan sebagainya gitu ya, kemudian menampung kemungkinan kerjasama dengan negara lain di bidang perdagangan dan investasi, konvensi internasional nah ini juga misalnya avthur untuk penerbangan internasional kita berikan, mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui program, nah ini juga diberikan di...146 sudah kita berikan, FASI dan sebagainya dan seterusnya dan seterusnya kita memang merujuknya ke sini (pasal 16B) untuk fasilitas ya, gitu. Tapi sebenarnya memang emm mendorong pengembangan armada nasional itu kalo kita mau memperluas ya itu tadi jadi harus berdebat kalo kita ingin memperluas, sebenarnya kalo ada pesawat gak ada pilot kan juga percuma kan gitu tapi itu kan sesuatu yang kita coba perluas kan tapi kalo yang disini adalah armadanya, armadanya ya artinya pesawat untuk ngangkut orangnya gitu, itulah eee apa ya, ada koridor-koridor, ada batasan-batasan yang kita tidak bisa dengan mudah menglaikan, artinya eee saya sendiri tidak bisa memastikan apakah fasilitas untuk pesawat latih ini baru bisa diberikan setelah merubah undang-undang saya belum bisa memastikan tapi arahnya adalah yang tadi itu. Arahnya bahwa pemberian fasilitas kita melihat koridornya adalah ini dan masalah memperluas atau tidak itu sudah, gak bisa apa ya, eee artinya harus, ya itu semacam kesepakatan atau apa antar kementerian atau apa gitu ya kalo untuk memperluas itu, tapi itu yang tadi yang *Iooth* sih kalo disini sudah ada cantolannya, misalnya dengan meningkatkan pendidikan blllla koma kemudian disini ada lagi untuk penunjang dan sebagainya mungkin itu akan lebih luas, tapi ini kaitan dengan pendidikan yang diberikan hanya ini dan itu lah, apakah nantinya jadinya akan diberikan atau tidak itu sangat tergantung banyak hal. Tapi kalo kita ee hanya melihat disini (pasal 16B), sepertinya memang belum ini ya.

- P : Kalo misalnya yang untuk memajukan armada nasional itu bisa gak Pak, bisa gak sih ini itu nantinya dimasukkan ke dalam barang strategis ke pasal 16B itu?
- I : Eee, gak, pasal 16B itu tidak dipungut dan dibebaskan, yang strategis itu hanya salah satu dari yang dibebaskan ini kan ya, jadi salah satu fasilitas dibebaskan contohnya salah satunya pesawat itu untuk BKP strategis, kalo ekspor atau apa itu bisa tidak dipungut. Kalo disini memang BKP strategis ini kembali lagi memang disini ada ini ya, mendorong pembangunan nasional dengan membantu tersedianya barang yang bersifat strategis seperti bahan baku kerajinan perak. Nah, BKP strategis sendiri kriterianya kita gak...jelas, kita gak punya kriteria yang pasti untuk, apa sih eee poin-poin atau eee syarat untuk bisa masuk BKP strategis, itu belum ada secara tertulisnya belum ada dan selama ini memang kita meminta masukan dari sektor tadi, jadi kan kalo yang PP 2007 itu kan ada kehutanan, ada perikanan, ada pertanian, banyak lagi *itemnya*, itu memang usulan dari sektor ya eee mereka anggap itu strategis, nah itu ya. Tapi kalo pesawat itu kebanyakan impor ya? Impor apa produk dalam negeri ya setau mbak Yessi?
- P : Setau saya sih, dari Departemen Perhubungan katanya kalo komersial ada dari PT DI, Dirgantara, cuma kalo buat pesawat latih sendiri itu kita masih impor. Kebanyakan dari Amerika katanya
- I : Iya mbak, emm (berfikir) dia PPNnya pun juga belum bebas ya?
- P : Pajak atas impor pokoknya semuanya itu 67,5 persen Pak
- I : Ada PPN, Bea Masuk, (P: Cukai) ada Cukai?
- P : Ada Pak, ada Bea Masuk, Cukai, PPh 22, PPN, PPnBM. Kemaren di PIBnya ada Pak (Cukai) kecuali kalo buat Sekolah STPI yang di bawah pemerintah Cukai sama Bea Masuk gak kena, tapi kalo buat yang sekolah pilot swasta ini yang lima-limanya kena, saya taunya ketika diliatin sama informan yang dari Perhubungan Pak. Emm tapi gak tau pasti Pak Cukainya ada atau gak, kalo gak salah yang tertera disana ada lima pajaknya dan itu ada angkanya semua, Cukainya 0,00 kalo gak Pak. Pokoknya totalnya semua ada 67,5 persen Pak.
- I : Paling gede PPnBM ya (sambil coret-coret membuat list atas pajak-pajak yang dikenakan atas impor)
- P : Trus kalo misalnya menurut Bapak sendiri mungkin gak sih, eee gimana kebijakan ini kedepannya?
- I : Iya mbak, eee kembali lagi bahwa pengaturan tentang PPnBM ini ada di PP dan kita harus melihat ke undang-undang eee kalo kemudian mau diperluas yang di pasal 16B tadi ya eee itu *highlevel* yang memutuskan gitu, eee kalo dari bawah yang masak dibawah ini, ini kemungkinan besar mengacunya dari sini (undang-undang pasala 16B tentang PPN dan PPnBM) tapi kalo sudah merupakan apa, apalagi kalo ada blillla dan

sebagainya itu ya tidak apa namanya...kita kan khawatir dipermasalahkan ya mbak, dipermasalahkan eee kalo katakanlah ada pihak yang gak *happy* gitu ya dengan peraturan itu blillla karna ada beberapa ketentuan yang blillla ternyata melemah. Jadi memang lebih enak kalo undang-undangnya sudah bilang bahwa untuk pendidikan itu eee diberikan eee ketentuannya barang-barang apa yang akan diberikan diatur oleh menteri keuangan, itu lebih enak saya kira artinya Menteri Keuangan diberikan kewenangan untuk menentukan barangnya. Nah kalo disini pendidikan ini hanya berupa buku gitu sehingga eee Menteri Keuangan kalo akan memberikan sesuatu itu ketentuannya itu kan artinya memperluas undang-undang ya, itu juga agak terkendala. PPnBM saat ini yang kita kasih pengecualian ada angkutan umum, kemudian ambulans ya

- P : Tadi kan Bapak bilang apa, ini takutnya kalo dibebasin PPnBM takutnya dialihin gitu pesawatnya, maksudnya apa Pak?
- I : Ya mbak, karna kita sebenarnya kan mendorong ini kan, akan mendorong pendidikan, tapi kan eee bisa jadi, ini bisa jadi kan oke yang masukin ee Sekolah Penerbangan katakanlah. Tapi yang make bukan dia, katakanlah begitu ya, contohnya begitulah, sehingga eee yang kita tuju itu gak tercapai. Kita pengen memajukan Sekolah Penerbangan tapi ada pesawat masuk yang katanya diimpor oleh Sekolah Penerbangan tapi ternyata gak dipake sama dia gitu. Jadi sekolah ini bisa dikatakan kendaraan untuk tujuan lain, seperti itu. Tapi memang kita sendiri juga belum punya gambar yang lengkap apakah pesawat itu bisa dibuat jadi pesawat pribadi atau apa gitu, beluum tau kan ya. Jadi eee ada pihak-pihak yang memanfaatkan, jadi kalo misalnya sementara ini diantara 80 persen yang masuk setahun dua unit sepuluh unit tapi sekolahnya kok gak berkembang, nah itu tadi kan bocor ya, jadi ya kita bermaksud baik tapi, gitu, harus itu yang blillla
- P : Trus kalo misalnya lagi Pak, menurut Bapak sendiri mungkin gak sih ini dibebasin, dan nanti kita-kira apa konsekuensinya?
- I : Ooo, kalo bicara kemungkinan, ya bisa saja tapi kan seberapa besar kemungkinannya gitu kan ya? Ya mungkin saja, artinya ya kita harus berani untuk memperluas apa yang sudah ditulis disini (pasal 16B). Jadi apakah kita eee memperluas itu masalahnya dan konsekuensinya ya ee tadi itu ada beberapa kemungkinan yang kemungkinan dimanfaatkan pihak lain selain sekolah penerbangan, itu kita *loss*nya dua kali itu, *loss* penerimaan dan tujuan kita gak tercapai. Kalo cuma *loss* penerimaan tapi tujuan kita tercapai, Sekolah Penerbangan berkembang dan sebagainya, itu sudah ya mungkin konsekuensinya kebijakannya memang begitu ya, tapi kalo kemudian dimanfaatkan pihak lain, itu lah yang ini, kemungkinan seperti itu yang masih agak menggajal.
- P : Trus menurut Bapak ada alternatif kebijakan lain gak selain dibebasin gitu? Biar memudahkan buat Sekolah Penerbangan itu sendiri?

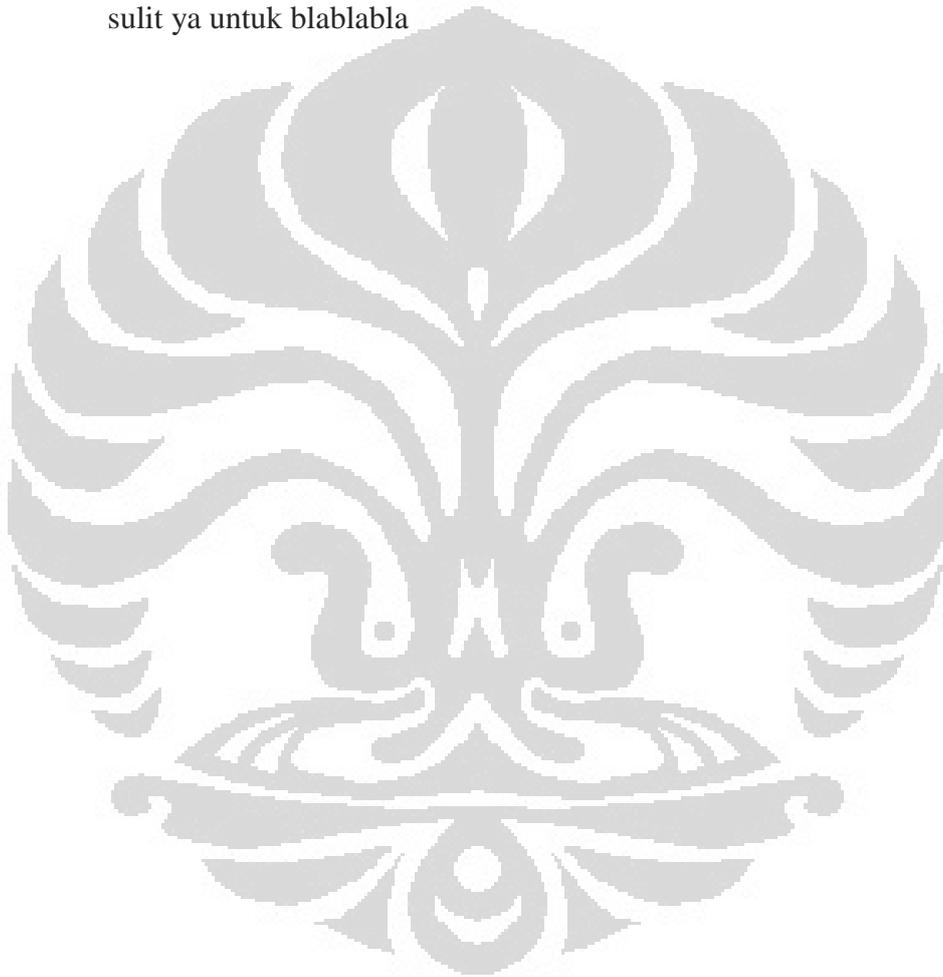
- I : Alternatif ya? Memang kalo PPnBM kan adanya, ada apa ya, ada pembebasan, tapi juga ada kemungkinan kita bisa menurunkan tarif katakanlah kalopun mereka tidak dikasih *free* semuanya, nah gitu kita berikan diskon 10 persen dan sebagainya, itu memang ya gitu tadi kembali bahwa ee tergantung yang diatas itu gimana, artinya bagaimana ee dari para pimpinan kementerian itu melihat. Kalo misalnya seperti *low cost green car*, dari Kementerian Perindustrian juga mengusulkan ada yang tarifnya dikurangi beberapa persen, ada yang minta dari PPnBMnya dibebaskan dan sebagainya. Ya, sebenarnya kemungkinan-kemungkinan itu masih bisa tapi ya memang untuk sampe tahap itu mbak masalahnya eee dari Kementerian Keuangan sendiri gak cuman satu institusi yang bisa menentukan ini bisa bebas atau gak. Mungkin kalo BKF karna tidak ada apa ya, tidak ada tuntutan untuk blillla cenderungnya ya lebih bisa ya katakanlah bisa untuk memberikan tapi eee kalo untuk DJP mereka punya target penerimaan gitu ya, nah itu memang cenderungnya ada kemungkinan ngerem, makanya kalo kita mau mengusulkan eee pembebasan ini bener-bener sesuatu yang kita sampaikan ke Menteri Keuangan katakanlah, itu sesuatu yang sudah tidak bisa dijalani dengan alasan penerimaan atau apapun, nah itulah eee sementara yang yang eee kita punya belum sampe kesana, artinya sampe pada keyakinan misalnya ooo ini kalo kita bebasin nanti setiap tahun akan menambah suplai pilot sekian-sekian itu siapa yang bisa menggaransi itu gitu mbak. Jadi pemasalahan kita kan ada...ada apa ya, ada *gap* ya atas kebutuhan yang sampai 400-600 sementara suplai cuma 20-an, itu memang *gap* yang sangat lebar tapi itu tadi eee banyak aspek, banyak faktor yang diluar insentif yang mungkin ada, yang itu tadi, bisa jadi kalo pun kita sudah lepas ini PPnBM, masih segitu-segitu juga. Meskipun memang yang disampaikan oleh Perhubungan dan sebagainya itu adalah permasalahan karena ada yang 50 persen di dalam struktur pajak ini ya tapi eee sampe pada menggaransi bahwa dengan dilepas nanti kami sanggup untuk menambah suplai sekian atau sekian, kalo ternyata tidak bisa, yaa yang seperti itu kita ini mbak, memang ya fasilitas itu yaa sesuai dosisnya gitu. Kalo sampe kita overdosis atau dosisnya ternyata gak mempan, artinya apa? Artinya kalo ternyata permasalahannya bukan di ini yaa kalo pun kita lepas gak kan pengaruh apa-apa. Yang paling gampang memang melihat pajak mbak, paling gampang itu. Jadi di sektor apapun itu diliatnya, wah ini pajaknya sekian gimana kalo diturunin gitu kan, ini pun juga begitu, yang paling keliatan ter...apa ya, ee di dalam wilayah uang itu ya pajak ini, sementara yang lain bisa jadi itu sesuatu yang faktor dominan tapi sayangnya tidak bisa di blillla, nah hal-hal seperti itu yang ini mbak, kita belum ketemu ni ininya, apa eee ramuan yang pasnya untuk melepas atukah gak gitu.
- P : Sebenarnya justifikasi pengenaan ee penggolongan pesawat udara tergolong mewah untuk pesawat negara, niaga sama Sekolah Penerbangan itu ee bagaimana sih Pak?
- I : Kembali mbak, ini juga eee sebenarnya sama dengan masalah strategis atau tidak ya, BKP strategis atau tidak itu juga emm kriterianya secara

pasti kita juga tidak ee, begitu juga dengan barang mewah ini. Karena barang mewah ini eee apa ya, dari waktu ke waktu kan kadar kemewahan barang mewah itu berkurang. Artinya, TV ya misalnya gampangnya, TV 21 kemudian sampe 29 udah tidak mewah nanti lagi mungkin sampe 32 dan sebagainya, kembali memang itu mbak, apa ya, *adjustment* dan masukan dari sektor, artinya gini misalnya elektronik ya, dulu waktu PMK berapa tu yang nurunin tarif-tarif elektronik yang kemudian kulkas yang dulu untuk produksi Thailand sampai bisa invest disini gara-gara itu ya, nah memang sulit mbak saya jawabnya. Eee ya, dari kacamata awam memang kalo pesawat itu adalah sesuatu yang memang gak setiap orang bisa beli, *yacht* dan sebagainya, kapal pesiar dan sebagainya, itu sesuatu yaa, mungkin kita kembalikan ke karakteristik dari atau apa ya filosofi PPnBM itu, itu dikenakan untuk masyarakat tertentu, berpenghasilan tinggi, menunjukkan status dan sebagainya, yang bukan kebutuhan pokok, ya kita melihatnya kesitu ya. Tapi untuk kemudian loh kenapa barang ini mewah barang ini enggak, nah itu memang ini ya, memang...kalo kita amati PPnya kita cenderungnya gak ngotak atik kelompok barang ini kecuali ya cuma nurunin *threshold* dan sebagainya. Nah dulunya itu ditentukannya itu seperti apa yaa saya kurang paham juga ya tapi ya itu eee *adjustment* dan PP itu juga pasti melibatkan banyak pihak, artinya dari Perindustrian, dari Perdagangan, kita juga dimasukkan dan ooo sampai DPR kan mbak ya, kalo PPnBM ini sampai DPR, artinya kita punya kontrol yang lumayan berat untuk menentukan dia itu kena PPnBM atau tidak itu, sampai kita hanya ke wakil rakyat kira-kira itu memberatkan atau tidak. Karna ya itu tadi, kita menang gak punya *list* kriteria yang pasti apa sih ini kok masuk kok itu enggak. Jadi belum ada, tapi kalo ya menurut hitungan-hitungan itu kalo elastisitas lebih dari satu itu termasuk barang mewah, tapi tidak semua yang elastisitasnya lebih dari satu itu kita masukkan ke kriteria barang mewah. Nah itu, *adjustment-adjustment* dan penyesuaian itulah yang alasan pastinya apa dulunya saya gak ikut dulu, atau mungkin dari DJP sudah?

P : Kalo DJP sih katanya ikut Menteri Keuangan, Keputusan Menteri Keuangan itu.

I : Ya sih memang, jadi memang sebenarnya Perumusannya kan DJP, artinya Menteri Keuangan kan gak ngetik sendiri kan? Keputusan akhir memang di Menteri Keuangan, tapi kan Menteri Keuangan itu juga tidak sampe detil saya kira ya. Tidak sampe detil kemudian ada *list* terus ditelusuri satu-satu enggak juga, ga mungkin lah ya, beliau kan urusannya gak cuma ngurusin PMK-PMK ya, dan konseptornya itu DJP ya, tapi kemudian satu jenis barang di *treat* yang beda untuk penerbangan komersil begini, untuk sekolah enggak, nah itulah yang koridornya menurut saya ya disini itu mbak (pasal 16B). Kalo idealnya itu PPnBM itu untuk barang yang benar-benar mewah gitu ya, dan sekarang bayangkan aja, berlian malah gak mewah lagi, blillla *diamond* itu gak mewah lagi, bukan barang mewah lagi sekarang, yang dulu kena 75 persen, karna apa? Karna alasan mudah diselundupkan, jadi percuma

kita pasang *rate* tinggi tapi barang itu mudah dikantongi dari luar negeri beli berlian itu dikantongi tidak *kedetect* gitu ya, bilang aja itu bawaan dari sini gitu kan dan sebagainya. Nah, hal-hal seperti itu yang kita ini kan, mewah sih mewah tapi gampang diselundupkan ya jadi gak cocok juga. Di Amerika, *yacht* kan mewah, sebetulnya mewah tapi ternyata dengan dikenakannya PPnBM menurunkan *demand* yang sangat luar biasa, jadi *collapse* perusahaannya, jadi gak pas juga. Makanya eee tidak ada satu negarapun yang bisa memastikan 100 persen bahwa ini penentuan mewah enggak ini udah pasti ini benerlah gak bisa gitu. Jadi memang eee bisa jadi yang kita anggap mewah dan memang sebenarnya mewah tapi kemudian gak ada efek negatif ke ekonomi, itu juga agak sulit ya untuk blablabla



## Instrumen Penelitian

### HASIL WAWANCARA DENGAN INFORMAN

Pewawancara : Yessi Rahmayeni (P)  
Informan : Denny Kurniansyah, SSIT (I)  
Jabatan : *Airworthiness Inspector*  
Tempat : Subdit Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara  
Kementerian Perhubungan  
Waktu : Kamis/ 3 Mei 2012

- I : Dari kami.. eee siii apliken ini siii BIFA ini sudah mencoba ngajukan ke kita agar kita agar kita naungin dalam asosiasi pilot itu kita kumpulkan.. eee ternyata informasi dari dirjen pajak, dia minta 2 rekomendasi, 1 rekomendasi dari Perhubungan tentang permohonan PPnBM barang mewah dan PPN yang lainnya pajak pajak yang ada di sini (PIB) minta di nol kan, kita sudah bikin rekomendasi menteri ke menteri dan dari Menhub ke Menkeu, terus minta juga rekomendasi dari, si Kementrian Keuangan minta rekomendasi dari Departemen Pendidikan, karena mengenai status eee status organisasi sekolah tersebut, seluruh sekolah pilot.
- P : Tujuannya minta ke departemen pendidikan apa?
- I : Ya itu.. dia pengen tau, sekolah ini apa sih mungkin akreditasinya untuk apa untuk apa, nah ini mbak bisa baca disini di point ini, nih baca deh ketentuan pembebasan keringanan Bea Masuk yaa diatur dalam ini kan blaa blaa blaa.. itu yang ke1, yang ke2 menurut pasal ini pembebasan Bea Masuk diberikan atas impor barang untuk keperluan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan, nah sedangkan sekolah pilot inikan bukan untuk penelitian.
- P : Tapi kan kalo ini bisa..
- I : Apanya?
- P : Pengembangan?
- A : Pengembang ilmu pengetahuan dari sisi mana? Kalo pengembangan ilmu pengetahuan misalnya begini mbak... misalnya ada teori, terus dia kembangkan, terus menghasilkan sesuatu hipotesis akhirnya menciptakan sesuatu itu kan pengembangan ilmu pengetahuan, kitakan hanya memproduk apa bedanya sama eee.. misalnya sekolah apa? Stir mobil... nah apa bedanya sama itu? Samakan? Kan menciptakan pilot yang handal untuk nyupir pesawatkan, nah apa bedanya sama itu? Nah makanya dia pengen minta status dari sekolah ini, nah disinikan ada 2 ni,

minta rekomendasiiii (sambil mencari kalimat itu), pokoknya ada 2 deh dia minta rekomendasi dari Perhubungan sama dari Dikbud.

- P : Kalo yang dari Perhubungannya gimana tanggapannya pak?
- I : Udah, udah kita bikin surat rekomendasi kesana tanggapannya ee artinya kita mendukung eeee... apa sih namanya pembebasan PPnBM ini dan pajak pajak lainnya, itu aja.
- P : Jadi intinya kalo info...
- I : Nah ni kan kita mohon ni sama Menteri Perhubungan kita sudah jawab surat ini melalui asosiasi sudah kirim kesana tapi ternyata disana masih dikaji lagi sama orang Keuangan disana Kementerian Keuangan gitu.. jadi ceritanya sebenarnya sampai sekarang masih belum ada hasil untuk pembebasan ini karna belum ada peraturan yang mengatur kalo dimasukan melalui satu PMK ini, dimasukan misalnya melalui PMK 143, dibaca untuk keperluan penelitian dan pengembangan digunakan untuk memajukan ilmu pengetahuan termasuk penyelenggaraan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan dan berdasarkan gini gini... ini BIFA ni yang ngirim ke Kementrian Keuangan minta pembebasan ini dan pajak pajak lainnya, yang ini ni kantor kantor pajak semua ni..
- P : Iya...
- I : Nah ini.. ini kan PPnBM barang mewah, kalo ini BM Bea Masuk iniiii apa ni, Cukai ini PPN dan PPh naah ini BIFA udah ngajuin kesana sebelum minta rekomendasi dari perhubungan nah ternyata tidak berhasil berdasarkan akta pendirian aja kalo sekolah pilot swasta termasuk pengangkutan udara niaga bukan untuk pendidikan.
- P : Tapi yang buat angkutan udara niaga kan dibebaskan?
- I : Iya tapikan AOC nya 121 dan 135
- P : Itu AOC itu apa si?
- I : *Air Operator Certificate*.. jadi sertifikat untuk pengoperasian perusahaan *airline* di Indonesia.
- P : Jadi karna dia nggak punya makanya nggak bisa?
- I : Bukan nggak punya, eehh jadi gini kalo untuk pendidikan eee *Pilot School* atau *Training School* itu kita mengeluarkan sertifikat namanya OC.. OC tuh *Operating Certificate* atau PSC (*Pilot School Certificate*), naah ini yang tadi saya bilang tadi..... nih ini no sertifikatnya namanya 141 kalo untuk *airline* umum ada 121 dan 135 kalo ini 141 gitu makanya kalo yang termasuk kategori angkutan udara niaga itu 121 dan 135... naah sedangkan si BIFA ini bikin ininya salah dia untuk angkutan udara niaga, artinya dikomersilkan bukan untuk mengembangkan sumber daya

manusia, beda dengan STPI kalo STPI kan dia melalui badan diklat perhubungan dibawah pemerintah, kalo diakan swasta, artinya nyari keuntungan komersil.

P : Tapi kalo STPI kan kalo ngimpor pesawat juga dikenain?

I : Kena, akhirnya kena awalnya kita usahakan tidak kena.

.....jeda untuk beberapa saat

P : Ini, saya masih belum mengerti yang ini, untuk Sekolah Penerbangan yang mendapatkan sertifikasi CASR 141 ini?

I : CASR ini? Ini peraturan... eee peraturan penerbangan di Indonesia, ee namanya CASR *Civil Aviation Safety Regulation* 141 ini kayak ibaratnya ini pasal, kayak nomernya gitu.

P : Ini maksudnya diskualifikasi ini apa? Artinya sekolah iniii...

I : Iyaa

P : Oh mendapat izin mendapat izin operasi? Gitu maksdnya?

I : Disini kan 141 kalo STPI nonya 1, 141 ini katagori kalo untuk *Pilot School* itu di 141, kalo untuk transport umum itu 121 kalo untuk pesawat carter *airline-airline* pesawat carter kayak Travira, Pelita itu di 135.

P : Itu pesawat carter itu apa?

I : Bebas, pesawatnya bebas yaaa pesawat apa aja

P : Kayak pesawat maskapai gitu?

I : Iyaa maskapai umum, kalo untuk *Pilot School* dibawah 141 di *Operating Certificate* kita, jadi sertifikat untuk dia mengoperasikan, kan gini mendirikan perusahaan kan pertamanya SIUP, setelah SIUP baru dia punya *Operating Certificate*, kalo kita istilahnya sertifikat hak milik lah gituloh kayak hak milik apalah rumah atau apalah gitu, nah ini untuk operasi bahwa dia punya organisasi, dia mau mengoperasikan pesawat di*under* diperaturan 141, jadi naungannya di 141, mbak kalo buka webnya Perhubungan cari regulasi atau peraturan buka CASR 141 nah itu ada tentang peraturan peraturan yang mengatur *Pilot School* di Indonesia.

P : Kalo ini kan ada.. Ini udah dari Kementrian Keuangan yah?

I : Yah.. jawaban atas surat dari BIFA

P : Ini cuman BIFA yang ngajuin? Belum asosiasi?

I : Awalnya, awalnya BIFA ngajuin (P: tahap awal dia bikin surat sendiri?) Sendiri.. dia berjuang sendiri akhirnya dia lapor dikumpulin semua asosiasi rapat dengan kita ternyata masih mentok sampai sekarang pun

udah jalan (sambil berfikir) saya nanganin dari 2010 sampai 2 tahun ini sudah hampir tidak ada solusi belum ada, karena dia belum mengeluarkan PMK mengatur tentang *Pilot School*, baru tentang ini pengetahuan dan penelitian, kalo *Pilot School* dimasukan dibawah atau naungan PMK 143 tidak bisa, seperti saya bilang tadi risennya apa ini kan ada risennya ni dijelasin ma dia dari sisi SIUPnya aja dia udah udara niaga yang namanya untuk penelitian kan tidak mencari keuntungan, bener tidak??

P : Iyaa..

I : Untuk penelitian contoh misalnya LIPI dia tidak mencari keuntungan tapi untuk membangun bangsa nah dari situ aja dia sudah udara niaga.. niaga kan artinya komersil ya berarti apa? Nyari keuntungankan? Nah itu, dari sisinya aja tidak masuk

P : Tapi kan eee yang komersil itu dibebaskan?

I : Yang komersil dibebasin karena ada SKB (Surat Keputusan Bersama tiga menteri) mbak pernah denger tidak yang kayak gitu? Misalnya gini ada sebuah bencana terus dia membangun perumahan pemerintah yaa melalui apa Kementrian Perumahan Rakyat, Kementrian Ekonomi sama Kementrian Keuangan, itu ada tuh SKB tu.. SKB ini berbicara tentang mekanile, mekanile apa misalnya mekanile tentang pembayaran tentang cicilannya atau gimanaa gitu kan, nah seperti itu loh mbak, menteri itu biasanya mereka membentuk untuk memecahkan solusi ini, gituu...

P : Nah tapi kenapa buat komersilnya ada SKBnya gitu?

I : Ah saya tidak tau, itu sekitar tahun 2000an, sebelum tahun 2000 itu sudah ada SKB

P : Itu yang berwenang bikin SKB itu siapa?

I : Itu kesepakatan, misalnya ada permasalahan nih kayak ini nih, ni ada permasalahan, misalnya dulu nih saya tidak tau mungkin saya salah sebelum tahun 2000an ada masalah, masalahnya ini gini ni ni bayar pesawat mahal gimana *airline* mau maju, gitu kan misalnya proteskan? Udah tu kumpulin tu eee bikin surat ke Kementrian Keuangan kemana kemana akhirnya dikumpulin, yah mungkin dari sana seperti itu, mungkin juga kayak gini kan yaa mungkin nanti mungkin nanti ntahkah 5 tahun yang akan datang akan ada SKB tentang *Pilot School* pembebasan pajak pajak difoult bisa jadikan? Bisa jadi cuman sekarang belum ada solusi

P : Kalo misalnya buat pesawat Sekolah Dirgantara ya? Yang produksi pesawat kan..

I : Ooo PT DI..

P : PT DI..

- I : PTDI banyak
- P : Enggak, maksudnya dia jualnya ke luar?
- I : Keluar..
- P : Keluar apa ke....
- I : Kedalam bisa
- P : Tapi kalo misalnya orang dalam negri beli pesawat kepada PT DI itu?
- I : Enggak kena impor barang..
- P : Sekolah pilot juga tidak?
- I : Tidak dong, kan yang namanya impor itukan dari 1 negara ke negara yang lain, itu namanya impor kalo masih dalam negri tidak kena.
- P : Tapi itukan barang mewahkan?
- I : Barang mewah, ada kena, tapi namanya bukan impor namanya, dia kenanya di apa gitu saya ga tau pajaknya namanya apa gitu, tapi bukan impor kalo inikan khusus impor, pesawat yang impor yang masuk dari luar karena pesawat pesawat-pesawat Cessna pesawat pesawat latih kebanyakan belinya diluar dikarenakan produksinya di Amerika, bukan di Indonesia, *even* nanti PTDI memproduksi pesawat misalnya nanti 219 di operasikan di Indonesia dia tidak kena impor tapi tidak tau ada pajak barang mewah apa.
- P : Jadi yang di atur dalam aturan ini hanya untuk impor?
- I : Oiya impor.. Karenakan pesawat mereka impor semua, untuk *Pilot School* Cessna kan pesawatnya impor semua tidak ada buatan Indonesia, kalo ini kan buat impor, tidak hanya pesawat, misalnya mobil ferari, misalnya mbak beli dari ferari Indonesia tapi mobilnya diimpor dari Singapura kena dia di barang mewah, terus mobil hammer itu kena dia barang mewah. Harga kena pajak barang mewah sekitar 60 persen lah
- P : Di aturan menteri keuangannya 50 persen
- I : Yaa kurang lebih segitu... eehhm jadi gitu mbak, seperti yang saya bilang tadi ini solusinya bahwa sudah mencoba seperti ini dibales sama Menteri Keuangan seperti ini mbak bisa baca sendiri... yaaa kami pun akhirnya mengumpulkan seluruh *Pilot School* kita rapat nih, disini kemaren solusinya itu, akhirnya solusinya bahwa pada dasarnya Perhubungan mendukung, tapi apa daya semua yang mengeluarkan PMK atau Peraturan Menteri Keuangan kan dari pihak sana kita ikutin dia maunya apa sih nah dia minta rekomendasi, misalnya dari Perhubungan sudah kita berikan rekomendasi dia minta status eee organisasi pendidikan dia di Kementrian Pendidikan, nah ternyata di situ tercatat apa?? Ada yang tercatat kursus coba.. bukan sekolah mbak, tapi kursus nah karna kan

kitakan sekolahnya ga sampe 2 tahun, Sekolah Pilot ga sampe 2 tahun makanya di Kementerian Pendidikan tercatatnya kursus-kursus misalnya, sedangkan yang namanya kategori ilmu pengetahuan, dia itu lembaganya yang sah, contohnya kayak misalnya sekolahnya ada kampus, kalo STPI itu kan jelas tuh ada kampusnya namanya juga sekolah, misalnya ada tingkat pendidikannya misalnya D3, S1, S2..

P : Kalo misalnya sekolah pilot itu masuk kategori apa?

I : Dia non diploma..

P : Non diploma?

I : Non diplomat karna D2, D2 kan dibawah D3 sedangkan yang namanya diplomakan minimal D3

P : Jadi belum di kategorikan sekolah tinggi gitu?

I : Menurut Depdikbud Kementerian Pendidikan, itupun saya kata orang asosiasinya yang menghadap ke Kementerian Pendidikan, jadi dia belum kategori sekolah, tapi katagorinya kursus, kayak kita kursus mobil gitu loh

P : Apakah semua sekolah seperti itu?

I : Semuanya, kecuali STPI kalo STPI jelas karena dia sudah proses kepengurusan, karena dia punya D4 juga dan D3 jadi statusnya sekolah tinggi setara dengan Universitas.

P : Kalo yang ini ga ya pak?

I : Yaa karena swasta, dia statusnya itu nah beratlah disitu mereka setelah itu mereka bingung cari celah lagi nih melalui apa nih PMK sini ga masuk nah dia minta dibikinkan PMK.. Nah mbak baca deh ini dari mereka juga telaah disini, ni dari mereka juga nih..Peraturannya mbak bisa *refer* ke 143, mbak baca aja nih, ternyata gak bisa dimasukin kesini nih, harus ada PMK baru yang menaungi seperti untuk pembebasan eee Bea Masuk dan Pajak Impor pesawat, jadi saat ini belum ada saya katakan tidak ada bukan tapi belum, mungkin nanti 5 tahun yang akan datang ada SKB, kita kan gak tau ya, gitu loh, yang 121 yang komersil aja bisa apalagi ini untuk mencetak pilot, daripada orang Indonesia belajar ke Filiphina sekolah pilot, biayanya lebih mahal termasuk biaya hidup mendingan di Indonesia. Mbak juga harus studi banding ke pihak *Pilot Schoolnya*, satu atau dua atau tiga, jadi mbak bisa tau progress terakhirnya karena mereka yang menindaklanjutinya (diberikan rekomendasi untuk wawancara dengan asosiasi, Alfa *Flying School*). STPI pun akhirnya bayar loh, sekalipun di bawah pemerintah, yang kemaren helicopter bell 206, ini yang 6 pesawat bayar juga karena dia gak mau ambil pusing, ngurusin ini ngikutin prosedur, ini ternyata disananya...disana saya gak tau ya karena kita juga gak pernah diundang kesana Kementerian Keuangan dalam hal ini Dirjen Pajak atau Bea

Cukai untuk membahas ini kita beluuum...jadi mereka tuh orang-orang inilah yang mondar-mandir ke Kementerian Keuangan dia yang tau

- P : Kalo yang dari Kementrian Pendidikannya?
- I : Nah itu saya juga ga tau.. kurang lebih itu ada 9 *Pilot School* di Indonesia
- P : Berarti yang dari PT DI belum ada pesawat yang buat sekolah pilot?
- I : Oh belum.. belum PT DI sekarang lagi mau progres N219
- P : Itu pesawat apa?
- I : Pesawaat maskot (komersial)
- P : Kalo misalnya pesawat pesawat yang di impor sama sekolah Penerbangannya jumlahnya ada tidak?
- I : Ada 18 unit yang masuk di Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia yang di STPI kemaren tahun 2011 2012 ini, kalo yang laennnya dia harus buka data *base* juga kita dan ini kan disini ada penjelasannya kurang lebih baru ada berapa pesawat yah? Saya juga ga apal nih, manaa tadi kayaknya ada penjelasannya deh, coba deh di slide mana ya kalo ga salah nah ni ni mbak baca..... (Baca2 berkas) permohonan rekomendasi inii taun berapa nih 2010, nih surat dari ini ini ini, nih kita pernah bikin nih, dari Dirjen Hubud kepada Kementerian Perhubungan, kita baru ngirim tuh minta rekomendasikan? Seperti yang saya bilang tadi, untuk siapa? Menteri Keuangan dari Menhub ke Menkeu, ni kita baru bikin nih mbak, suratnya saya juga gak tau siapa ya yang bikin. Nah ini ada nih *Pilot School* yang beroperasi sampe Maret 2011 ada 12, beda dengan sekolah Penerbangan, kalo sekolah Penerbangan ada unsur-unsurnya, ada pilot, ada teknisinya, ada orang towernya gitu loh. Kalo terkait pesawat ya juga bisa sih penerbangan cuma lebih spesifik kalo kita namanya *Pilot School* walaupun sama-sama penerbangan. (Masih mencari-cari dalam berkas) Nah ada nih, ini nih yang bikin *draft* menterinya (sambil nunjuk-nunjuk berkas)
- P : Kalo misalnya dari Kementrian Perhubungan ngasih rekomendasi buat dibebasin gitu?
- I : Yak.. Ini kan ada, ini ilustrasinya “rekomendasi pembebasan bea masuk dan pajak, pajak itu ada PPnBM PPN PPh” nah ini, dalam rangka seluruhnya mbak, bukan barang mewah aja, tapi alhasil kita ga ada respon dari sana, ya biasalah seperti yang saya bilang tadi harus duduk bersama bagaimana solusinya itu yang belum kita capai karena kita belum ada panggilan dari sana.
- P : Kalo misalnya, slama ini kan dikenain PPnBM nah itu dampak ke Sekolah Penerbangannya bagaimana pak?

- I : Mmmm sebenarnya gini mbak bukan harga pesawatnya yang lebih tinggi, kalo dia beli pesawat kan udah bayar segitu segitu, umpamanya gini mbak beli mobil atau beli motor diluar negri mbak bayarkan diluar negri udah gitu bayar ada *agreement* udah gitu masuk ke Indonesia, kan urusan masuk ke Indonesia yang nanggung siapa? Apakah pihak penjual, pasti pihak pembelian, nah itu urusan kita kan, nah itu artinya apa? Harga mobil segitu tapi pas masuk dibayar lagi Bea Masuknya itu bayar sendiri bukan urusan penjual. Tetep yang nanggung si *airline*.
- P : Maksudnya yang PPnBM ini loh pak?
- I : Oh klo itu ya beda lagi, kalo PPnBM ya beda lagi itu diluar lagi, ya artinya dia beli harga kendaraan itu. Dikenakan kan pada saat pesawatnya nyampe, kalo misalnya *landing* di Halim misalnya yaudah disegel dulu tuh, selesein dulu tuh PIB sama blillla itu, udah selese udah bayar nah baru. Tapi nilai harga jual pesawat tetep 1 juta. Mungkin dari sisi manajemen si *airline* biaya total semuanya dia memasukkan pesawat pasti plus plus plus plus gitu kan ya, tidak seharga 1 juta toh, itu lain manajemen, tapi kalo dari sisi jual beli harganya tetep 1 juta. Beda sama misalnya kita beli di Indonesia langsung kena PPN 10 persen gitu kan, seperti kita beli wafer seharga 900 nah PPNnya 90 jadi kita bayar 990 itu kan lain, itu langsung kan. Kalo ini enggak, tetep harga jualnya tetep 1 juta.
- P : Kalo disini kan ada katanya (liat berkas) nih, banyaknya Sekolah Penerbangan asing yang lebih diminati dibandingkan Sekolah Penerbangana di Indonesia, ini....
- I : Ya bener, kan seperti yang saya bilang tadi, Di luar negeri, Sekolah Pilot di luar negeri lebih murah, biaya Sekolah Pilot, contoh kayak gini, mbak masuk UI, misalnya ada yang bilang dengan paket 40 juta bisa jadi dokter, nah itu biaya tapi belum termasuk biaya hidup, kan mbak harus misalnya di Filiphina mbak harus bayar sewa kontrakan, biaya makan dan lain sebagainya, ya itu plus minusnya samalah dengan Indonesia. Di Indonesia sekolah pilot biayanya mahal, ya misalnya kalo di Indonesia biayanya US\$ 50,000, mungkin disana Cuma US\$ 30,000 gitu. Karna apa? Disana PPnBMnya di luar negeri udah bebas, jangankan PPnBM, Bea Masuknya aja udah bebas. Yang STPI memang bebas tapi kalo yang swasta kena dia. Saya juga gak tau kenapa, mungkin karna STPI dibawah *government* mungkin saya gak tau, mungkin negosiasi pihak ketiganya, melalui kan pake pialang, pemerintah kan kalo beli pesawat harus atas nama pihak ketiga nih, gak bisa atas nama STPI yang beli, gitu ya, gak bisa kan? Ya mungkin tender lelangnya itu dia udah negosiasi ke Bea Cukai makanya di nol in, tapi saya gak tau, tapi setau saya... tapi kan yang lebih keputusan Bea Cukai atas pajak menurut saya kan barang mewahnya, karna itu kan gede, kalo Bea Masuk paling cuma 5 sampe 12 persen, gak gede
- P : Kalo menurut bapak sendiri atas PPnBM Untuk sekolah Pilot itu bagaimana pak?

- I : Kalo menurut saya, menurut kami sebenarnya yang namanya PPnBM selagi untuk... Yaa sebenarnya gini kan kenapa sih pihak *Pilot School* ini *complain*? dia mau minta ini risennya apa? Risennya dia liat kenapa dia ingin mendirikan Sekolah Pilot karena merasa di Indonesia pilot ini kekurangan, sedangkan orang yang mau jadi pilot harus belajar ke luar negeri atau belajar melalui STPI, mbak tau sendiri kalo masuk sekolah STPI, emang mudah? susahkan..
- P : Enggak tau..
- I : Yaa pasti susah, diantara ribuan orang yang mau jadi pilot coba tesnya bermacam macam fisik harus kuat harus ini harus ini yaa nama juga sekolah kayak STPDN gitu kan? Fisik harus kuat, digembleng ini ini ya, terus emang dia bisa tahan secara fisik dan *knowledgenya* selama dia belajar dan belum tentu dia lulus, itu satu. Otomatis mereka lebih baik ke sekolah swasta dong, nah di Indonesia sekolah swasta kita kurang Sekolah Pilotnya, otomatis larinya ke luar negeri kan? Nah makanya dia coba mendirikan *flying school*, contohnya Deraya nih yang udah paling lama. Nah apalagi? Setelah itu dia kan otomatis untuk operasional kan pake pesawat nih nah dia kena dong pajak barang mewahnya nah bagaimana solusinya dia kena pajak barang mewah, misalnya harga pesawat 1juta pajak barang mewahnya setengahnya lebih nah klo dipikir pikir total untuk biaya untuk keseluruhan untuk mengadakan pesawatkan jadi tinggi yang seharusnya di luar negeri pajak barang mewahnya sudah nol, misalnya Singapura nih dia mendatangkan pesawat Cessna dari Amerika, Bea Masuknya nol, PPN sama PPnBMnya saya gak tau ya, kayaknya pajak atas barang mewahnya juga nol sedangkan di Indonesia masih kena, gitu loh. Oleh karena itu dia protes, bukan protes, artinya mereka mengajukan ini permohonan. Karena *flying school* ini di bawah Perhubungan yang *notleneya* itu *certificate* AOCnya atas regulasi Perhubungan, regulasi penerbangan, mereka mengajukannya ke kita, nah dari kita meneruskan ke pihak Keuangan, ini wilayahnya, domainnya kepunyaan Kementerian Keuangan. Ya kalo menurut saya kita sebenarnya ngedukung mbak, karena mau gimana lagi kita mau nyetak pilot, sedangkan calon pilotnya sendiri bingung mau sekolah dimana ini udah disiapin tempat otomatis mbak biaya untuk sekolah pilot jadi mahal karena dia memperhitungkan mengadakan pesawat kan harganya jadi tinggi, biaya loh, bukan harga jual pesawat loh, jadi pada intinya dari kita sebenarnya dari kita dukung mbak.. yaa kita bantu, kita rekomendasiin ini, sebatas misalnya sebagai menjembatani aja urusan keputusan semuanya di Keuangan karena dia yang punya uang, dari yang saya dengar terakhir mentok sih sampe sekarang belum ada solusi karena Mentri Keuangnya belum mengeluarkan Peraturan Mentri Keuangan tentang pembebasan ini, tapi sebenarnya bagus mbak, andai misalnya dia itu sudah nol barang mewahnya dan pajak impor lainnya itu sudah nol, pada intinya cuma bayar pesawatnya saja otomatis kan biaya operasi di Indonesia jadi lebih murah dong dan otomatis juga untuk calon pilotnya juga biayanya lebih murah, gitu loh...

- P : Kalo misalnya pesawat yang diimpor sama pemerintah itu pesawat apa saja?
- I : Banyak mbak..
- P : Ada data *basenya* tidak?
- I : Kita ada namanya buku registrasi pesawat Indonesia
- P : Kalo yang untuk komersil sama pemerintah (I: Apa?), iya, yang untuk pemerintah dibebasin juga kan?
- I : Tidak.. contoh garuda, garudakan punya pemerintah kan BUMN, tapi pesawatnya bebas tapi untuk *flying school* enggak
- P : Kalo di PMKnya disini (sambil buka PMK) kelompok pesawat udara dikenakan PPnNM 50 persen kecuali untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga. Nah untuk yang keperluan negara ini....
- I : Iya garuda, kan SBY pesawat dari garuda untuk terbang ke luar negerinya. Itu namanya yang untuk keperluan negara
- P : Pesawat tempur itu bukan untuk keperluan negara ya?
- I : Bisa, bisa keperluan negara...
- P : Berarti bebas kan?
- I : Kalo pesawat tempur sih gak tau, tanya ke Menham dong, artinya gini, seperti yang saya bilang tadi mbak, kalo dia sudah ada SKB ya mungkin bebas tapi kalo dia belum ada SKB contoh kayak pesawat transport yang 121 sama yang 135 yang saya bilang tadi kan udah bebas dia sudah nol persen, karena apa? adanya SKB tadi

## Instrumen Penelitian

### HASIL WAWANCARA DENGAN INFORMAN

Pewawancara : Yessi Rahmayeni (P)  
Informan : Bapak Rheza Ridwan (I)  
Jabatan : Ketua Asosiasi Pendidikan Penerbangan Indonesia (APPI) dan  
Staf Pengajar Pada Alfa *Flying School*  
Tempat : Ruang Belajar Alfa Flying School  
Waktu : Kamis/ 24 Mei 2012

- I : Pada saat kita mendirikan *flying school* kita diharuskan memiliki izin yang dikeluarkan oleh Direktorat Angkutan Udara. Dikeluarkannya izin untuk pengoperasian pesawat udara. Itu diberikan izin resmi untuk pengoperasiannya oleh Direktorat Keselamatan Udara Pengoperasian Pesawat Udara (IUPPU). Jadi di Departemen Perhubungan itu ada Dirjen Perhubungan Udara dibawahnya ada IUPPU, ada Keamanan atau Keselamatan Udara, ada angkutan udara, ada beberapa Direktur lah ya. Nah pada saat kita membuat itu salah satunya harus mendapatkan izin pengadaan pesawat udara. Nah ketika kita meminta untuk pengoperasian itu, kemudian mereka mengizinkan dan kita datangkan pesawatnya. Nah ketika didatangkan pesawatnya, kita ditanya darimana asalnya, buat apa, siapa kita, dan yang menanyakan itu adalah Bea dan Cukai. Saat kita memasukkan pesawat itu, Bea Cukai menanyakan kepentingannya buat apa, perusahaannya apa, lalu disitu kita bilang kita buat sekolah, kita adalah ALFA *flying school*, katakanlah begitu. Kemudian mereka lihat izin usahanya apa, izinnya itu adalah izin untuk sekolah penerbangan. Sekolah penerbangan mereka sudah punya *listnya*. Kemudian mereka bilang kalo untuk *flying school*, masuk kategori barang mewah. Kita bingung, rupanya dalam undang-undang 1 tahun 2009 (penerbangan), disebutkan ada usaha niaga dan non niaga. Contoh niaga adalah *airlines*, yang bukan niaga salah satunya sekolah penerbangan. Barang-barang yang masuk untuk kepentingan usaha bukan niaga dikenakanlah pajak atas barang mewah. Itu yang jadi *problem* buat kita. Nah sekarang saya kebingungan gimana solusinya biar kita gak kena pajak barang mewah, kenapa kok kita keukeuh tidak mau kena pajak atas barang mewah. Pajak atas barang mewah itu lumayan besar, 62,5 persen totalnya. Misalkan saja harga pesawat itu US\$ 50,000, ditambah sekitar US\$ 20 atau 30,000, bukan kita gak mau bayar pajak, kita mau bayar pajak selama itu tidak terlalu besar. Tapi kan sebetulnya gini, logikanya kalo sekarang kita dibebani pajak terus kita ngebebani sama siswa, kan harganya menjadi tinggi. Kalo kita gak bebani ke siswa, kita juga gak kan berkembang, kita beli pesawat dengan harga US\$ 50,000 itu pesawat loak lho bukan perusahaan bagus, terus pilot kita dikasi pesawat yang (wek

wek) gimana? Sementara di negara lain sana bagaimana mereka mendidik seorang penerbang dengan pesawat yang baru, teknologinya sudah baru, toh nanti juga pada akhirnya mereka juga akan menerbangkan pesawat baru, walaupun bukan pesawat yang akan mereka terbangkan namun teknologinya paling tidak sudah baru. Dari sisi efisiensi tentunya pesawat yang baru *benefitnya* banyak, dari sisi *maintenancenya* gak gampang rusak mungkin, kalo pesawat yang sudah loak-loak lain lagi masa penggunaannya juga lebih singkat. Nah ini yang sekarang sedang kita perjuangkan. Padahal ini kan untuk kepentingan dunia penerbangan juga, di satu sisi *airlines* atau pemerintah bilang bahwa kita kekurangan tenaga penerbang. *Base on* itu kita yang peduli dengan dunia penerbangan, *in the name of* pendidikan, atau ini sah-sah saja ya kita melihat itu sebagai sebuah kesempatan. Tapi *once* kita disana tentunya kita harus komit untuk mendidik pilot kita dengan baik, gak hanya cari uang tapi kita juga mendidiknya dengan baik. Tapi kesulitannya sekarang adalah salah satunya itu disamping *problem* lainnya, tapi masalah utamanya adalah fasilitas tadi itu. Dimana pesawat itu kita harus kita datangkan dari luar negeri, dan yang kita impor pun bukan barang baru tapi barang bekas, bisa dari Amerika, Singapura, Australia. Kalopun ada yang baru paling cuma satu atau dua. Asosiasi itu sebetulnya kita bertemu bersama-sama dengan permintaan yang sama, kita 12 *flying school*, swasta ya karna kita disini juga deket-deketan, orangnya ya itu-itu juga, problemnya sama, akhirnya kita kalo minta ke pemerintah cuma satu orang apa iya didenger? Akhirnya kita bergabung untuk kemaslahatan bersama, kita bersama-sama dengan problem yang sama, ya sudahlah akhirnya kita membuat satu asosiasi. Nah ini tujuannya salah satunya adalah bagaimana kita bisa mendapatkan insentif pajak untuk kebutuhan alat pendidikan kita.

- P : Sudah sejauh mana usaha yang telah ditempuh asosiasi?
- I : Regulator yang paling utama adalah Departemen Perhubungan Udara karena kita mengoperasikan pesawat udara, tapi dalam pengoperasian itu kan ada misi pendidikan, kita juga masuk ke dalam *list* Departemen Pendidikan, tapi di Departemen Pendidikan ada macam-macam kategori instansi pendidikan, ada universitas, ada pendidikan formal atau nonformal, nah kita sebenarnya masuk ke dalam kategori dianggapnya sebagai pendidikan nonformal karna pendidikannya yang sangat *skill*. Dikategorikan bahkan sama seperti TK kita itu. Nonformal karena belajar pilot itu sama seperti belajar mengemudi. Namun demikian untuk dapat masuk ke sekolah pilot ada beberapa kriteria yang harus dimiliki para siswa, diantaranya badan harus sehat, harus tinggi (biar bisa nginjek rem), mata gak boleh minus (ada syarat minimumnya), gigi gak boleh bolong (demi kenyamanan/konsentrasi). Intinya dengan persyaratan tersebut saat menerbangkan pesawat seorang pilot harus merasa nyaman dan membuat orang lain aman. Kita mendidik siswa agar bisa menerbangkan pesawat dan bukan bikin pesawat makanya kita

dikategorikan pendidikan nonformal, jadi untuk jadi pilot gak harus sejelimit profesor ato *seperfect* apa gitu.

P : Kalo misalnya dari sisi pajak atas barang mewah itu gimana sih Pak terhadap pendidikan ini?

I : Anggep aja kita punya uang 10.000, disuruh beli pesawat anggaplah harganya 5.000. Kalo kita beli 5.000 kita masih punya 5.000 untuk bisa mengembangkan, tapi kalo disuruh lagi bayar pajak 2.500 ato 3.000, sisa uang saya tinggal 2000, saya mau ngapain? Habis uang saya, saya gak bisa ngapa-ngapain. Blum-belum saya disuruh membayar pajak, padahal mbak bilang “saya butuh pilot nih”, tapi kan mbak minta lagi 3.000, harusnya mbak sebagai menteri atau presiden lah ya bilang “kalian gak harus bayar pajak buat bangun negara”. Korelasinya terhadap kita, biaya pendidikannya menjadi lebih tinggi. Harusnya kalo kita bisa berkembang disini kita harusnya gak hanya bisa mensuplai Indonesia saja tapi juga bisa berkembang untuk mensuplai dunia. Kalo kita bisa memproduksi pilot yang baik kenapa tidak? Harusnya Indonesia bangga.

P : Dengan bentuk sekolah yang nonformal bagaimana tingkat pendidikannya?

I : Kita hanya bentuk *short course*, kecuali STPI ya dimana dia sekolah tinggi, kalo kita gak ada. Tahapannya banyak ya, minimum *requirement* yang diliat dalam CV untuk seseorang bisa bekerja di *airlines*, ada 3 SIM yang harus dia miliki, ada *private pilot license*, *comercial pilot license*, dan blillla. Belajarnya yaa cuma praktek, teori yaa dikasi sebulan setengah ato dua bulan habis itu praktek, kemudian dicek kemampuan ilmunya yang dua bulan tadi, dan nanti terbangnya dicek juga, bener gak nih, bisa apa gak bawa pesawat, tau gak cara markirannya, udah. Untuk *private pilot license* ada batasannya, dia sudah bisa menerbangkan pesawat tapi tidak boleh terima bayaran dari hasil pekerjaannya. Kalo pilot komersial gak hanya punya *private pilot license* tapi harus punya *comercial pilot license*, batasannya pun berbeda, boleh terima bayaran, tapi masih ada keterbatasan lagi, gak boleh terbang pada saat kondisi hujan deras, berawan, makanya belajar, kita menerbangkan pesawat berIarkan apa yang kita lihat di perangkat bagian dalam pesawat.

P : Selain pesawat latih itu sendiri fasilitas apa lagi yang diperlukan buat sekolah ini Pak?

I : Simulator, fungsinya sebagai alat latih dalam ruangan dan didisain seperti bagian dalam pesawat aslinya, kalo pake pesawat kan mahal, harus pake bensin, resikonya tinggi, kalo simulator kan enggak hanya listrik saja terus resikonya sedikit. Paling muntah pusing, seperti itu. Buku-buku, terus alat bantu alat bantu untu bernavigasi, itu semuanya kita masih impor. Nah dalam undang-undang perpajakan sendiri itu membedakan perlakuan untuk niaga dan non niaga. *Once* dia dikategorikan non niaga maka dikenakan pajak atas barang mewah. Kita

juga gak mau dikategorikan niaga karena kita kan bukan niaga, harusnya PMKnya itu yang harus diubah. Yang mengeluarkan kan Kementerian Keuangan jadi kebijakannya itu yang mestinya diubah. Bersama-sama ada Kementerian Pendidikan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan bilang demi untuk kepentingan pendidikan ini agar bisa mensuplai kebutuhan pilot Indonesia dan menunjang pertumbuhan angkutan udara maka mohon dikasih servis pajak, gak usah dikenakan, gitu. Problemmnya bukan undang-undang menurut saya, tapi dikorelasikan pada undang-undang, gak ada yang mau ambil resiko, semuanya diem-diem aja.

P : Seorang siswa dinyatakan lulus itu harus punya jam terbang berapa lama Pak?

I : *By the law, by the regulation*, kita punya yang namanya CASR, *Civil Aviation Safety Regulation* blillla, yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Udara. Seseorang dapat diberikan *license* CPL apabila dia sudah menempuh pendidikan *ground school* (teori) sekian jam, *flight trainingnya* sekian jam, yang *by the law* itu hanya 35 jam. Untuk CPL itu 120 jam, *instrument rating* 40 jam.

P : Harusnya perbandingan pesawat latih sama peserta didik itu gimana Pak?

I : Kalo satu hari, pesawat itu diharapkan bisa beroperasi dari jam 6 pagi sampai jam 6 sore, minimal, walaupun ada waktu dimana dia beroperasi disaat malam, kita ambil yang *conventional* aja ya, kita *conventional* lagi jadi 6 jam deh. 6 jam sehari kali efektif *day working* sekitar 26 hari sebulan. Nah 26 x 6 jadi 156, 156 x 12 bulan. Katakanlah sebulan 100 jam, kalo setahun 1.200 jam, saya gak berharap 1.200 deh, 1.000 aja. 1.000 dibagi 180 jam (dari jumlah yang saya sebutkan kurang lebih menjadi seorang penerbang totalnya) sekitar 6 yaa, lebih kurang 6 ya satu pesawat, jadi kalo saya ingin mendidik kebutuhan pilot di Indoneisa ada 600 katanya, bagi aja 600/6, berarti 100 pesawat kebutuhan pesawat latih di Indonesia untuk mendidik 600, untuk seluruh *flying school*. Kita Cuma punya 10 (untuk ALFA *flying school*) buat 104. Idealnya satu pesawat mendidik 10 pilot dalam 1 tahun. Jadi kalo kita punya 10 ya untuk 100, tapi kenyataannya problem lagi nih tempat latihannya (*runaway*), sistem navigasi untuk latihan terbang, belum lagi sumber daya manusia untuk mengajar, instrukturnya itu juga kurang. Instrukturnya ada dari siswanya atau ada orang yang tidak mau bekerja di *airlines* tapi dia mau mengajar, tapi biasanya agak sulit.

P : Apa sih Pak dasarnya kenapa atas pesawat ini harus dibebaskan penguasaan PPnBMnya?

I : Yaa, kalo saya dibebankan kewajiban membayar pajak yang tinggi, yaa pasti keberatan. Sedangkan dalam biaya-biaya yang dikeluarkan harus bayar gaji juga, BBM tiba-tiba naik, perawatan pesawatnya. Nah kalo kita dikasi kemudahan, dampaknya kan banyak dikita sendiri, ngolahnya sendiri dan duitnya balik ke kita sendiri, lebih banyak yang sekolah di

dalam negeri daripada ke luar negeri, ya kan? Dan bisa juga nantinya kita gak hanya mencukupi kebutuhan pilot dalam negeri tapi luar negeri juga dan nantinya mendatangkan devisa, gitu mikirnya donk.

P : Harapan Bapak kedepannya gimana kebijakan ini?

I : Dibebasin. Dibebaskan tanpa syarat. Itu bukan gak mungkin ya, pemerintah pernah memberikan kebijakan ini kepada INACA, lalu pemerintah juga pernah memberikan kebijakan ini terhadap para penggemar olahraga FASI, itu diberikan insentif kayak gitu, kenapa kita gak bisa gitu. Tapi prosesnya memang lama. Kita pernah ketemu dengan PPDIP yaa, ke bagian kebijakan perpajakan, kita sudah minta ke regulator kita yakni Departemen Perhubungan untuk minta pembebasan pajak, caranya dengan kita mohon untuk diberikan rekomendasi pembebasan pajak dikirim ke Menteri Keuangan. Kita juga minta ke Kementerian Pendidikan, tapi juga belum membuahkan hasil. Kan fasilitas pendidikan sebetulnya bisa juga kan? Udah lama dan belum dijawab, ada setahunan. Nah terus ke Kementerian Keuangan, sebenarnya Kementerian Keuangan mau atau tidak tapi kita melalui Kementerian Perhubungan sudah minta pembebasan. Pada dasarnya kita mau mendapatkan fasilitas pembebasan, problem kita masih banyak, dan pajak adalah salah satunya.

## Instrumen Penelitian

### HASIL WAWANCARA DENGAN INFORMAN

Pewawancara : Yessi Rahmayeni (P)  
Informan : Bapak Suparno Muanam (I)  
Jabatan : Kepala Sekolah Deraya *Flying School*  
Tempat : Ruang Kepala Sekolah Deraya *Flying School*  
Waktu : Selasa/ 05 Juni 2012

P : Menurut bapak apa yang melatarbelakangi atas pemasukan pesawat latih dikenakan PPnBM?

I : Sebenarnya semuanya sangat keberatan karna apLila kita amati bahwa sebetulnya ini untuk pendidikan, di satu sisi yang untuk komersil dibebaskan tetapi di satu sisi dimana untuk mencerdaskan kehidupan bangsa malah dikenakan pajak, jadi ini agak dilematis. Jadi semua yang mengelola sekolah sebetulnya keberatan dan kita sekarang lagi berjuang bagaimana itu bisa dihapus. Sekarang ini kita mempunyai asosiasi yang disebut APPI (Asosiasi Pendidikan Penerbangan Indonesia), anggotanya termasuk yang ada di sini (bandara Halim Perdanakusuma Jakarta Timur) termasuk Curug STPI yang dimana disini kita berjuang bagaimana supaya kebijakan itu bisa hilang cuma sekarang kendalanya dan terus terang ini sudah final dan mudah-mudahan berhasil karena sudah ke Perdagangan, ke pajak, ke Dirjen Perhubungan Udara dan ini kalo gak salah akan ketemu lagi dengan Perhubungan untuk membicarakan itu karena terus terang ini dilematis, karna ini untuk mendidik tapi kok malah kena, ini cukup berat dan gak hanya PPnBM 50 persen tapi itu 67,5 persen kena pajaknya. Dampaknya adalah satu, menghambat berdirinya sekolah, padahal untuk menjual kepada anak-anak itu kita rasa itu berat apLila membebankan kepada anak-anak itu, ada yang harga US\$ 54,000, US\$ 55,000 (model paket selama menempuh pendidikan) dan itu untuk normal dan bagi murid yang agak lambat otomatis itu akan nambah lagi, untuk deraya jangka waktu normal lebih kurang 16 bulan. Dengan adanya pajak atau katakanlah PPnBM yang begitu besar tadi orang yang berniat mau mendirikan sekolah terbebani biaya yang besar. Kemudian apLila dikaitkan dengan UUD, negara wajib mencerdaskan kehidupan bangsa dan ini adalah untuk pendidikan. Sekarang apLila kita urus kepada, kemaren kepada Dirjen Perhubungan Udara, kita mengacu kepada ada universitas yang melakukan penelitian itu dari Diknas itu bebas untuk bahan-bahan penelitiannya, bebas bea masuk. Nah ini kita kan semacam pendidikan dan kenapa ini kena, akhirnya kita disuruh meenghadap ke Diknas. Pada saat menghadap ke Diknas, ini ada dua pendapat lagi, Diknas itu tidak terlalu mengakui kepada sekolah penerbang, tidak di bawah pembinaan dia dan mereka

bilang kita kan dibawah Perhubungan jadi silli untuk terbang ini Perhubungan, kenapa? Karena yang bertanggung jawab adalah Departemen Teknis yakni Penerbangan jadi tidak kepada Diknas, contohnya seperti Pendidikan Tentara, Seperti AKIRI itu tidak ke Diknas padahal yang dibebaskan adalah yang melalui Diknas. Diknas bilang bahwa yang menentukan silli bukan ke Diknas, jadi kita mengalami jalan buntu. Nah itu bisa kita masukkan karena pendidikan penerbang itu adalah pendidikan teknis jadi yang bertanggung jawab adalah Departemen Perhubungan karna hanya soal terbang, kita kan ngacunya ke ICAO (*International Civil Association Organization*), ada lagi FAA. Jadi ketika mendirikan kita dapat izinnya dari Perhubungan, makanya ini rancu. Misalnya seperti Curug, itu sudah lama berdiri dan walaupun di bawah pemerintah tapi tetap ngacunya ke Perhubungan, ngacunya bukan ke Diknas, ke Diknasnya karena dia *degree*. Jadi sebenarnya semua Sekolah Penerbangan (Sekolah Pilot) itu *nondegree* karena dia hanya 1,5 tahun paling, dia hanya sebetulnya kan keterampilan sama halnya sopir tapi sopir elit kan? Yang penting mendidik keterampilan, tapi disamping keterampilan, dia diberikan kemampuan lebih untuk *knowledgenya* juga, bukan hanya sekedar sopir makanya *nondegree*, kan gak ada *degree* yang hanya setahun, Curug itu dia menggabung dengan Diknas karena dia ada *degree* D3 dan otomatis kan tambah pendidikannya tapi kalo swasta gak ada yang *degree*, dia hanya keterampilan, keterampilan untuk terbang tetapi dia bukan hanya sekedar sopir, dia dibekali dengan *knowledge* internasional. Dan disini yang jadi kendala dalam pengurusan ini ya itu, dia bisa Menteri Keuangan bebas pajak tapi coba minta ke Diknas, dari Diknas yaa “nanti dulu, ini bukan wilayah saya”, kemudian kalo kita baca di KM 25 2007 pasal 55 berbunyi bahwa pendidikan pilot adalah dikategorikan kepada angkutan udara non niaga, itu undang-undangnya Perhubungan, dan disitu kalo angkutan udara non niaga harusnya gak boleh komersil padahal kenyataannya adalah untuk komersil, mana ada pendidikan yang gratis kan? Nah disini dilematis, sehingga karena sudah seperti itu bunyi undang-undangnya maka Menteri Keuangan mengenakan itu karena tidak komersil, jadi karena disini tidak untuk komersil dan harusnya yang akan bisa membeli adalah orang-orang kaya dimasukin ke barang mewah, mungkin kan begitu. Saya sebenarnya juga tidak ngerti kenapa kok gitu kebijakannya Menteri Keuangan. Tapi kalo kita tanya ke orang kita gak bisa buat apa-apa karena memang ya bunyinya begitu. Kami ke Perhubungan mereka bilang kalo ini harus dirubah, mengubah UU kan tidak *simple*, disana kesulitannya. Kemaren akhirnya kita menemukan sedikit celah dimana itu dulu merupakan kebijakan, dimana kebijakan itu tidak tertulis dan sekali di berlakukan maka akan tetap berlaku dan ini yang kita mau kejar karena ini gak perlu merubah undang-undang. Perjuangan kami sudah dari tahun lalu dan sampai sekarang belum berhasil. Terus terang dari Departemen Perhubungan sebetulnya mereka setuju, tetapi Menteri Keuangan dalam hal ini Dirjen Pajak yang tidak bisa. Sebelum ada aturan ini sebenarnya Deraya sudah ada, sudah dari 1972 berdiri dan sampai sekarang masih eksis, setelah Curug, cuma karena ada aturan

baru makanya kita istilahnya itu pemutihan dan ketiga saya mengurus SIUP disuruh ke Diknas minta rekomendasi dan tetap tidak mau karena kita dianggapnya bukan pembinaan dia, kita malah diakui sebagai kursus bukan sekolah, mungkin karena waktunya yang pendek sedangkan kita gak hanya *skill* tapi juga *knowledge*. Kita fokus kepada *mainnya* aja, penerbangan walaupun kita ada hukum udara juga, meteorologi. Kalo menurut saya ini terjadi ketidaksinkronan ya, ini harusnya pemerintah antar departemennya, antara Perhubungan dengan Keuangan harus bisa melihat, dan harusnya bisa cuma saya gak tau kenapa gak bisa. Kalo Perdagangan itu kan yang memberikan izin pada saat masuknya melalui perdagangan, cuma mengenai kebijakan ini adalah Keuangan dengan Pajak.

P : Seperti yang Bapak bilang tadi, dari pihak asosiasi dan Penerbangan sendiri mau minta kebijakan yang tidak tertulis, seperti apa kebijakan yang dimaksud itu Pak?

I : Bukan begitu. Kita kan menangkap mana sih statemen yang menyatakan ini harus dikenain pajak? Kan ini cuma masuk ke kategori non niaga, sesuai KM 25 tadi, pengelompokan itu, kenapa bukan niaga? siapa tahu dianggapnya ini pesawatnya barang mewah karena itu walaupun pesawat kecil yang murah sebenarnya, tapi karena kategori non niaga otomatis kita dianggap dipakai untuk diri sendiri (*private*), konotasinya begitu. Kalo dikategorikan niaga, otomatis ini untuk cari duit, nah dari sana kita berfikirnya, karena saya belum tau penjelasan undang-undangnya. Di satu sisi lagi, sekarang kalo aturannya bukan niaga tidak boleh cari duit kenapa kok kalo yang cari duit diizinkan, harusnya gak boleh dong, kan gitu, nah ini kan gak adil. Kalo ini dikategorikan non niaga dan tidak boleh cari duit jadi sekolah bisa tutup dong. Mungkin pada saat Perhubungan bikin UU gak nyangka bakal kayak gini dampaknya, mungkin cuma sekedar dikategorikan. Nah jadi saat dicerna oleh Keuangan jadi kayak gini sekarang ini. Jadi biang keroknya mungkin yang dari UU tadi, mungkin ya. Atau mungkin saat ini negara memang butuh masukan pajak, ya terus terang kita berat itu 67,5 persen. Yang diharapkan sekolah tumbuh banyak pada akhirnya untuk bisa memenuhi kebutuhan pilot gak terpenuhi karena jumlah pilot yang dibutuhkan itu 400-600 per tahun untuk seluruh maskapai, satu pesawat berapa set kru, mungkin sekarang lebih bahkan. Makanya kemaren itu banyak pilot-pilot bule yang datang kesini dan ditentang oleh pilot-pilot Indonesia, karena gaji pilot bule itu gede sedangkan pilot dalam kecil, dan maskapai tidak bisa disalahkan juga karena mereka punya pesawat dan harus beroperasi yang kalo mereka tidak beroperasi mereka akan bangkrut. Jadi dilematis juga, di satu sisi ditentang oleh pilot-pilot dalam negeri dan menurut saya jalan satu-satunya pesawat ini harus banyak supaya bisa memenuhi kebutuhan, namun disatu sisi pemerintah mempersulit itu. Ketika ada yang akan mendirikan sekolah pilot mereka akan berfikir mereka untung apa enggak dan mereka akan jual berapa, banyak pertimbangannya, sedangkan kalo siswa membayar terlalu tinggi mana mau orang. Makanya pertimbangan mendirikan sekolah itu, kalo terlalu

tinggi bayarnya akan laku atau tidak. Kalo sekolah itu bener, untungya gak banyak, mereka bisa untung banyak kalo biayanya dikurangi. Itu bisa jadi pertimbangan bagi pemerintah, aplila sekolah pilot banyak kita gak perlu datengin pilot dari luar. Kendala lainnya adalah bahan bakar, Pertamina kadang-kadang katanya dia nyupport tapi dia juga gak mau *support*, ketika kita kurang bahan bakar mereka tenang aja, kita yang kellakan dan bahkan kita pernah selama dua bulan gak terbang karena tidak ada bahan bakar, kemudian saya kirim ke Menteri Pehubungan, Dirut Pertamina, gak ada jawaban, dan sampai sekarang masih berlaku, kalo Pertamina itu kalo ada dia beliin tapi kalo gak ada ya tenang aja tunggu datangnya aja, kan repot seperti itu jadi *supportnya* gak kontinyu, berarti ini kan gak sinergi. Masing-masing egoisnya tu timbul, tidak ada sinergi, gak ada saling dukung. Kendalanya gak hanya itu, belum lagi masalah perizinan, personil-personilnya. Menurut saya pemerintah harus mampu mensinergikan semuanya, saling dukung

- P : Jam terbang seorang peserta didik dinyatakan lulus itu berapa Pak?
- I : Jam terbang untuk mendapatkan *license license CPL (Comercial Pilot Lisence)* tergantung sekolahnya, tapi semuanya mengacu kepada CASR (*Civil Aviation Safety Regulation*), itu yang dibuat oleh dunia. Disana ditentukan untuk CPL itu minimal 140 sampai 150 jam. Sekarang tinggal sekolah masing-masing ini, dia lebih ke bisnis atau ke kualitas menurut saya. Kalo dia ke bisnis pastinya dia ambil 150, kan minimum dan gak ngelanggar, tetapi kita lihat dengan 150 itu sudah cukup memadai gak? Sudah bisa menjadi pilot yang memadai gak? Nah ini kalo saya pribadi akan melihat bagaimana sumber dayanya, calon-calon siswa. Untuk Deraya kami ambil 160 jam dengan dibekali 45 jam untuk simulator untuk *membackup* keterampilannya, tapi rata-rata di luar negeri rata-rata mereka minimal 180 dan bahkan 200 lebih, kita tahu karena kita punya siswa orang luar yang dimana kalo ingin dapat CPL harus *diindoorkan*, disesuaikan dengan yang diakui di Indonesia, siswa tersebut kalo disekolah kita harus terbang 10 jam (istilahnya hanya sebagai standarisasi) dan ada ujian *ground schoolnya* juga dan kemudian IUPPU memberikan CPL Indonesia.
- P : Jumlah seluruh siswa yang ada di Deraya saat ini berapa Pak?
- I : Dari semua *step*, kita kan ada *Pre-PPL, PPL, CPL* ada sekitar 75, kita batasi setiap angkatan 30 orang agar tidak terjadi *overlap*.
- P : Berapa idelanya perbandingan siswa dengan pesawat latih?
- I : Supaya bisa lulus tepat waktu, setiap hari seorang anak harus terbang. Sehari anggap dia terbang sejam jadi dia harus terbang 160 hari, efektif day seminggu ada lima dan sebulan ada 20. 160 bagi 20 berarti 8 bulan, kalo tidak ada gangguan sehingga sebenarnya setahun bisa kelar kalo semuanya normal. Anggap saja 8 bulan untuk terbang dan 4 bulan *ground school*, berarti setahun kelar. Tapi saya harus bisa melaksanakan sehari ada 20 *shortie*. 20 *shortie* ini sangat dipengaruhi 3 variabel, yaitu

jumlah pesawat, jumlah instruktur dan jumlah training area. Ini lah yang menentukan bisa tidaknya 20 *shortie* sehari, satu *shortie* di *equal* satu jam. 20 *shortie* ini kalo satu pesawat harus terbang 5 kali, maka dibutuhkan 4 pesawat, sehingga dibutuhkan 4 *training area*. Untuk instruktur biasanya maksimal ngajar bisanya 4 kali *shortie* berarti dibutuhkan 5 instruktur. Jadi kalo kita mau melaksanakan 20 *shortie* minimal harus ada 4 pesawat, 4 *training area*, dan 5 instruktur. Kalo ternyata saya gak punya landasan, hanya punya dua area walaupun ada 10 pesawat kan berarti hanya bisa 2 *shortie* dan percuma punya 10 pesawat. Jadi harus ada 3 variabel ini. Kebanyakan yang tidak mendukung adalah *training area*. Halim hanya ada 2 area sedangkan disini ada 3 sekolah jadi harus gantian, bahkan sehari hanya bisa 2 atau 4 *shortie*. Ada lagi dalam satu hari dibagi periode, sejam per periode dan maksimal hanya 8 periode sehari. Jika 8 periode terpenuhi dengan 4 pesawat dan 4 *training area* berarti bisa 32 *shortie* sehari, dengan 8 instruktur. Jadi ada banyak variabel ya, tapi ini dengan gak ada batasan ya, semuanya normal. Kalo gak mendung, hujan, atau gak ada tamu VIP (SBY), AURI terbang, karena memang ini pangkalan udara jadi kita mengikuti dimana mereka longgar. Itu kendalanya, apalagi kalo dipersulit lagi. Kalo latihan di luar Jawa bisa, tapi *costnya* mahal. Jam kerja pilot sekitar 8 jam sehari dengan sekitar 100-120 jam sebulan.

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Yessi Rahmayeni

Tempat / Tanggal Lahir : Padang Panjang/ 19 Desember 1989

Alamat

Rumah : Jl. A. Yani Gang Sadar No. 4, Kel. Ngalau  
Padang Panjang, Sumatera Barat

Kostan : Jl. Margonda Raya Gang Kober No. 29 RT 03/05  
Pondok Sally, Depok 16424, Jawa Barat

Nomor Telepon : 085263191289

Email : yessirahmayeni@gmail.com

Nama Orang Tua

Ayah : Muslim

Ibu : Zulhaida

Riwayat Pendidikan Formal

SD : SDN 03 Teladan Balai-balai, Padang Panjang

SMP : MTsN Padang Panjang

SMA : SMAN 1 Padang Panjang

S1 : Ilmu Administrasi Fiskal