

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang Penelitian**

Fenomena globalisasi secara tidak langsung telah mendorong merebaknya konglomerasi dan divisionalisasi atau departemenisasi perusahaan. Lahirnya *General Agreement on Trade and Tariff* (GATT) dan *World Trade Organisation* (WTO) telah membuka jembatan pergerakan barang, jasa dan modal antar negara. Perusahaan-perusahaan tidak lagi membatasi operasinya hanya di negara sendiri, akan tetapi merambah ke mancanegara dan menjadi perusahaan multinasional dan transnasional. Perusahaan-perusahaan ini beroperasi melalui anak usaha dan cabang-cabangnya di hampir semua negara berkembang dan pasar-pasar yang sedang tumbuh (Hartanti, *et al* 2014). Perusahaan Multinasional (*Multinational Corporation/MNC*) adalah perusahaan yang beroperasi melewati lintas batas antar negara, yang terkait hubungan istimewa, baik karena penyertaan modal saham, pengendalian manajemen atau penggunaan teknologi; dapat berupa anak perusahaan, agen, dan sebagainya dengan berbagai motif. Tiga motif utama berdirinya MNC adalah; (1) memperluas usaha dalam rangka mencari bahan baku dan menjual produknya keluar negeri. (2) mencari pasar dan memperluas jangkauan pemasaran produk

yang dimiliki. (3) meminimumkan biaya (*cost minimazer*), seperti keringanan pajak, tenaga kerja yang murah, harga tanah murah, biaya pengolahan limbah dengan syarat ringan, dan lain sebagainya ([www.academia.edu](http://www.academia.edu)).

Fenomena perusahaan multinasional dalam ekspansinya cenderung mengoperasikan usahanya secara desentralisasi dan melaksanakan konsep *cost revenue profit* dan *corporate profit center concepts*, yang dapat mengukur dan menilai kinerja dan motivasi setiap divisi/unit yang bersangkutan dalam rangka mencapai tujuan perusahaan. Untuk mencapai tujuan tersebut antara lain digunakan sistem harga transfer atau transaksi *transfer pricing*. *Transfer pricing* multinasional berhubungan dengan transaksi antar divisi dalam satu unit hukum (entitas) atau antar entitas dalam satu kesatuan ekonomi yang meliputi berbagai wilayah kedaulatan negara ([www.academia.edu](http://www.academia.edu)).

Tujuan yang ingin dicapai dalam *transfer pricing* antara lain sebagai berikut: (1) Memaksimalkan penghasilan global, (2) Mengamankan posisi kompetitif anak/ cabang perusahaan dan penetrasi pasar, (3) Evaluasi kinerja anak/ cabang perusahaan mancanegara, (4) Menghindarkan pengendalian devisa, (5) Mengontrol kreditabel asosiasi, (6) Mengurangi resiko moneter, (7) Mengatur *cash flow* anak/ cabang yang memadai, (8) Membina hubungan baik dengan administrasi setempat, (9) Mengurangi beban pengenaan pajak dan bea masuk, (10) Mengurangi resiko pengambilalihan oleh pemerintah ([www.academia.edu](http://www.academia.edu)).

*Transfer pricing* merupakan harga barang, jasa atau harta tak berwujud

yang dialihkan antara divisi dalam suatu perusahaan atau dalam perusahaan yang memiliki hubungan istimewa atau perusahaan multinasional (Gusnardi, 2009).

Tujuan utama dari *transfer pricing* adalah untuk mengevaluasi dan mengukur kinerja finansial suatu perusahaan, akan tetapi sering juga *transfer pricing* digunakan oleh perusahaan multinasional untuk meminimalkan jumlah pajak yang dibayar melalui rekayasa harga yang ditransfer antar divisi (Gusnardi, 2009). Kunci utama keberhasilan *transfer pricing* dari sisi pajak adalah transaksi karena adanya hubungan istimewa (Yenni, 2000).

*Transfer pricing* merupakan isu klasik di bidang perpajakan, khususnya menyangkut transaksi internasional yang dilakukan oleh korporasi multinasional. Dari sisi pemerintah, *transfer pricing* diyakini mengakibatkan berkurang atau hilangnya potensi penerimaan pajak suatu negara karena perusahaan multinasional cenderung menggeser kewajiban perpajakannya dari negara-negara yang memiliki tarif pajak tinggi (*high tax countries*) ke negara-negara yang menerapkan tarif pajak rendah (*low tax countries*). Di pihak lain dari sisi bisnis, perusahaan cenderung berupaya meminimalkan biaya-biaya (*cost efficiency*) termasuk di dalamnya minimalisasi pembayaran pajak perusahaan (*corporate income tax*) (Widyastuti, 2011).

Berbeda halnya dengan pengungkapan Direktur Jenderal Pajak Fuad Rahmany yang mengatakan permasalahan *transfer pricing* dalam perpajakan

tidak selalu membuat Indonesia rugi. Dimana keuntungan diperoleh jika perusahaan di Indonesia merupakan anak usaha dari perusahaan luar negeri (Sukamto, 2014).

Peraturan mengenai *transfer pricing* telah tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan, yaitu pada pasal 18. Aturan mengenai *transfer pricing* mencakup beberapa hal, yaitu: pengertian hubungan istimewa, wewenang menentukan perbandingan utang dan modal, dan wewenang untuk melakukan koreksi dalam hal terjadi transaksi yang tidak *arm's length*. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 diatur di Pasal 18 ayat (4) yaitu: hubungan istimewa antara Wajib Pajak Badan dapat terjadi karena kepemilikan atau penguasaan modal saham suatu badan oleh badan lainnya sebanyak 25% (dua puluh lima persen) atau lebih, atau antara beberapa badan yang 25% (dua puluh lima persen) atau lebih sahamnya dimiliki oleh suatu badan. Hubungan istimewa dapat mengakibatkan ketidakwajaran harga, biaya, atau imbalan lain yang direalisasikan dalam suatu transaksi usaha. Hal ini dapat mengakibatkan terjadinya pengalihan penghasilan, dasar pengenaan pajak (*tax base*) atau biaya dari satu wajib pajak kepada wajib pajak lain yang dapat direkayasa untuk menekan keseluruhan jumlah pajak terutang atas Wajib Pajak kepada Wajib Pajak lain yang dapat direkayasa untuk menekan keseluruhan jumlah pajak terutang atas wajib pajak yang mempunyai hubungan istimewa tersebut (Yuniasih, 2012).

Penelitian mengenai motivasi pajak dalam transaksi *transfer pricing* telah beberapa kali dilakukan. Sweson (2001) menemukan bahwa tarif impor dan pajak berpengaruh pada insentif untuk melakukan transaksi *transfer pricing*. Bernard *et al.*, (2006) menemukan bahwa harga transaksi pihak terkait berhubungan dengan tingkat pajak dan tarif impor negara tujuan.

Kegiatan ekspansi besar-besaran yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan untuk mempercepat pertumbuhannya telah banyak menimbulkan konglomerasi. Di Indonesia, konglomerasi mendominasi perekonomian nasional sekaligus memberikan kontribusi besar dalam krisis ekonomi nasional. Perusahaan dengan karakteristik kelompok bisnis konglomerat menyebabkan timbulnya risiko ekspropriasi sebagai akibat pengaruh kuat dari pemegang saham pengendali yang merugikan pemegang saham minoritas dan pihak eksternal lain. Kepemilikan saham yang terkonsentrasi pada salah satu pihak akan memberikan kemampuan untuk mengendalikan kegiatan bisnis perusahaan yang berada di bawah kendalinya. Dengan kepemilikan yang terkonsentrasi pada satu pihak, menimbulkan kesempatan bagi pemegang saham pengendali untuk melakukan kegiatan *tunneling*. *Tunneling* merupakan aktivitas pengalihan aset dan keuntungan keluar perusahaan untuk kepentingan pemegang saham pengendali perusahaan tersebut (Johnson, 2000).

Munculnya masalah keagenan antara pemegang saham mayoritas dengan pemegang saham minoritas ini disebabkan oleh beberapa hal berikut. *Pertama*,

pemegang saham mayoritas terlibat dalam manajemen sebagai direksi atau komisaris yang kemungkinan besar melakukan ekspropriasi terhadap pemegang saham minoritas (Mitton, 2002). *Kedua*, hak suara yang dimiliki pemegang saham mayoritas melebihi hak atas aliran kasnya, karena adanya kepemilikan saham dalam bentuk bersilang, piramida dan berkelas (Claessens *et al.*, 2000). Bentuk kepemilikan seperti ini akan mendorong pemegang saham mayoritas untuk mengutamakan kepentingan mereka sendiri yang sangat berbeda dengan kepentingan investor dan *stakeholder* lain. *Ketiga*, pemegang saham mayoritas mempunyai kekuatan untuk mempengaruhi manajemen dalam membuat keputusan-keputusan yang hanya memaksimalkan kepentingannya dan merugikan kepentingan pemegang saham minoritas. *Keempat*, lemahnya perlindungan hak-hak pemegang saham minoritas, mendorong pemegang saham mayoritas untuk melakukan *tunneling* yang merugikan pemegang saham minoritas (Claessens *et al.*, 2000).

Contoh kegiatan *tunneling* adalah tidak membagikan deviden, menjual aset atau sekuritas dari perusahaan yang mereka kontrol ke perusahaan lain yang mereka miliki dengan harga di bawah harga pasar, dan memilih anggota keluarganya yang tidak memenuhi kualifikasi untuk menduduki posisi penting di perusahaan (La porta *et al.*, 2000).

Contoh lain dari kegiatan *tunneling* yang dapat digunakan untuk mempermudah pemahaman kita adalah dari kasus akuisisi LG Merchant Bank

oleh LG Securities, dimana keduanya adalah milik LG Group. LG Merchant Bank merupakan *money-losing entity*. Sebagai upaya memperbaiki kinerja LG Merchant Bank, maka LG Group mengumumkan bahwa LG Securities perusahaan yang paling *profitable* dalam grup akan mengakuisisi LG Merchant Bank. Akuisisi tersebut merupakan *value destroyed deal*, karena tindakan akuisisi tersebut menurunkan nilai perusahaan dan mengabaikan kepentingan pemegang saham minoritas. *Overpayment* pada perusahaan target (LG Merchant Bank) merupakan kegiatan *tunneling* atau *transfer asset* dan keuntungan keluar dari perusahaan untuk kepentingan pemegang saham mayoritas (LG Group) (Sari, 2011).

Terdapat beberapa penelitian tentang *tunneling incentive* yang telah dilakukan. Mutamimah (2008) menemukan bahwa terjadi *tunneling* oleh pemilik mayoritas terhadap pemilik minoritas melalui strategi merger dan akuisisi. Lo *et al.*, (2010) menemukan bahwa konsentrasi kepemilikan oleh pemerintah di Cina berpengaruh pada keputusan *transfer pricing*, dimana perusahaan bersedia mengorbankan penghematan pajak untuk *tunneling* keuntungan ke perusahaan induk. Berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Pradana (2014), yang menemukan bahwa *tunneling incentive* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap kegiatan *transfer pricing*.

**Tabel 1.1**  
**Laporan Laba Bruto PT. Astra Manufacturing Indonesia (harga**  
**Transfer)**

No.	Keterangan	Tahun	
		2003	2004
1	Laba Bruto	Rp 1.500.000.000.000	Rp. 950.000.000.000
2	Rasio <i>Gross Margin</i>	14,5%	6,58%
3	Rasio <i>Gross Margin</i> Setelah restrukturisasi	14%	7%

Kasus Toyota Manufaktur Indonesia mulai bisa ditelusuri mulai tahun 2003. Pada tahun 2003 PT Toyota melakukan restrukturisasi mendasar pada bisnisnya. Sebelumnya lini bisnis produksi dan distribusi mereka dilakukan di bawah satu bendera, yaitu PT Toyota Astra Motor. Pemilik PT Toyota Astra Motor terdiri atas dua pihak, yaitu PT Astra International, Tbk (sebesar 51%) dan Toyota Motor Corporation Jepang (sebesar 49%). Pada pertengahan 2003, PT Astra International menjual sebagian saham Astra International, Tbk menjual sahamnya di PT Toyota Astra Motor karena mempunyai utang jatuh tempo yang tak bisa ditangguhkan lagi. Setelah penjualan saham tersebut, Toyota Motor Corporation Jepang menjadi pemegang saham mayoritas PT. Toyota Astra Motor dengan kepemilikan saham sebesar 95%. Akibat dari perubahan kepemilikan tersebut, nama perusahaan berubah dari PT Toyota Astra Motor menjadi PT Toyota Manufacturing Indonesia menjalankan fungsi produksi Toyota Indonesia.



SKANDAL *transfer pricing* Toyota di Indonesia terendus setelah Direktorat Jenderal Pajak secara simultan memeriksa surat pemberitahuan pajak tahunan (SPT) Toyota Motor Manufacturing pada 2005. Belakangan, pajak Toyota pada 2007 dan 2008 juga ikut diperiksa. Pemeriksaan dilakukan karena Toyota mengklaim kelebihan membayar pajak pada tahun-tahun itu, dan meminta negara mengembalikannya (restitusi)

Dari pemeriksaan SPT Toyota pada 2005 itu, petugas pajak menemukan sejumlah kejanggalan. Pada 2004 misalnya, laba bruto Toyota anjlok lebih dari 30 persen, dari Rp 1,5 triliun (2003) menjadi Rp 950 miliar. Selain itu, rasio gross margin –atau perimbangan antara laba kotor dengan tingkat penjualan-- juga menyusut. Dari sebelumnya 14,59 persen (2003) menjadi hanya 6,58 persen setahun kemudian.

Sebelum restrukturisasi, *gross margin* PT Toyota Astra Motor mengalami peningkatan 11% hingga 14% pertahun. Namun setelah dilakukan restrukturisasi, *gross margin* PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia hanya sekitar 1.8% hingga 3% per tahun. Sementara di PT Toyota Astra Motor (perusahaan agen tunggal pemegang merek yang didirikan setelah restrukturisasi), *gross margin* mencapai 3.8% hingga 5%. Jika *gross margin* PT Toyota Astra Motor digabung dengan PT Toyota Manufacturing Indonesia, presentasi nya masih sebesar 7%. Hal ini berarti *margin* laba sebelum pajak setelah restrukturisasi lebih rendah 7% dibanding dengan margin laba kotor pada tahun 2003 sebesar 14%.

Berdasarkan hasil pemeriksaan pajak SPT Toyota, petugas pajak menyimpulkan penyebab turunnya *gross margin* adalah *transfer pricing* dengan harga diluar prinsip kewajaran dan kelaziman usaha serta pembayaran *royalty* yang dinilai tak wajar. Pada pembahasan kali ini penulis akan membahas mengenai *transfer pricing*. ([www.investigasi.tempo.co/toyota/](http://www.investigasi.tempo.co/toyota/))

Dari penjabaran di atas, peneliti meneliti kembali kaitan dengan judul skripsi “pengaruh beban pajak dan *tunnelin incentive* terhadap *transfer pricing*”. Penelitian ini merupakan penelitian yang diteliti ulang yang sebelumnya dilakukan oleh Yuniasih (2012) mengenai pengaruh pajak dan *tunneling incentive* sebagai objek penelitian dengan *transfer pricing* sebagai variable terikat pada Bursa Efek Indonesia. Penelitian yang dilakukan oleh Hartanti *et al.*, (2014) mengenai Analisis Pengaruh Pajak dan Mekanisme Bonus sebagai objek penelitian dengan *Transfer Pricing* sebagai variable terikat pada Bursa Efek Indonesia. Dan Penelitian yang dilakukan oleh Angga Kusuma Nugraha (2016) mengenai Analisis Pengaruh Beban Pajak dan Tunneling Incentive sebagai objek penelitian dengan Transfer Pricing sebagai variable terikat pada Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan latar belakang yang penulis uraikan di atas, maka penelitian ini dilakukan untuk menguji relevansi hasil dari penelitian terdahulu (Yuniasih, 2012, Hartanti 2014 dan Angga Kusuma Nugraha 2016) sehingga dapat diketahui apakah teori yang dihasilkan masih dapat digunakan sebagai dasar keilmuan

untuk sekarang dan seterusnya, dengan judul “**Pengaruh Beban Pajak dan Tunneling Incentive Terhadap Transfer Pricing**”

## **1.2 Identifikasi Masalah dan Rumusan Masalah Penelitian**

### **1.2.1 Identifikasi Masalah Penelitian**

Berdasarkan latar belakang penelitian yang penulis telah uraikan di atas, maka dapat diidentifikasi masalah pokok sebagai berikut :

1. Masih banyak perusahaan multinasional yang dengan sengaja melakukan kecurangan-kecurangan dalam memenuhi pajaknya dengan membayar pajak rendah
2. Masih lemahnya perlindungan bagi pemegang saham minoritas yang mendorong pemegang saham mayoritas untuk melakukan *tunneling* yang merugikan bagi pemegang saham minoritas
3. Masih banyak kasus *transfer pricing* yang terjadi karena kurangnya hukum bagi pelaku transfer pricing

### **1.2.2 Rumusan Masalah Penelitian**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka masalah yang akan diteliti dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana beban pajak pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di

BEI periode 2011-2016.

2. Bagaimana *tunneling incentive* pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di BEI periode 2011-2016.
3. Bagaimana *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di BEI periode 2011-2016.
4. Seberapa besar pengaruh beban pajak dan *tunneling incentive* terhadap *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di BEI periode 2011-2016 secara parsial dan simultan.

### **1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian**

#### **1.3.1 Maksud Penelitian**

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memperoleh bukti empiris dan menemukan kejelasan fenomena yang tengah terjadi tentang pengaruh beban pajak dan *tunneling incentive* terhadap keputusan *transfer pricing*

#### **1.3.2 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh bukti empiris atas hal-hal sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh beban pajak pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di BEI periode 2011-2016.

- 2 Untuk mengetahui pengaruh *tunneling incentive* pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di BEI periode 2011-2016.
- 3 Untuk mengetahui pengaruh *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di BEI periode 2011-2016.
- 4 Untuk mengetahui pengaruh seberapa besar pengaruh beban pajak dan *tunneling incentive* pada *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur otomotif yang terdapat di BEI periode 2011-2016.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Manfaat penelitian dapat dikaitkan dengan hal-hal yang bersifat teoritis yaitu untuk mengembangkan ilmu yang terdapat dalam bentuk manfaat praktis, yang dalam bentuk manfaat praktis menyangkut pemecahan masalah- masalah yang aktual. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat mempunyai manfaat sebagai berikut:

##### **1.4.1 Secara Teoritis**

hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan tambahan kajian dalam penelitian mengenai transaksi *transfer pricing* dan latar belakang dilakukannya transaksi tersebut bagi perusahaan.

##### **1.4.2 Secara Praktis**

penelitian ini diharapkan mampu memberikan kegunaan bagi:

###### **1. Pemerintah**

Guna memperbaiki peraturan perundang-undangan mengenai kegiatan

*transfer pricing* yang dilakukan oleh perusahaan multinasional, sehingga dapat mengurangi kecurangan pajak yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan terkait.

## 2. Pengguna Informasi Laporan Keuangan

Pengguna laporan keuangan yang dikeluarkan oleh perusahaan dapat lebih berhati-hati dan lebih cermat menganalisis terjadinya kecurangan yang dilakukan oleh direksi guna kepentingan pribadi. Juga bagi pemegang saham minoritas untuk dapat lebih cermat dalam mengamati adanya keputusan dari pemegang saham mayoritas yang dapat merugikan mereka.

## 3. Penulis

Merupakan suatu sarana untuk meningkatkan kemampuan dalam memecahkan permasalahan yang ada dalam praktek dengan ilmu yang diperoleh selama dibangku kuliah. Dapat memberikan bukti empiric mengenai pengaruh beban pajak dan *tunneling insentive* terhadap *transfer pricing*.

## **1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada perusahaan manufaktur sektor aneka industry sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2011 sampai 2016, melalui website dengan alamat [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)

### Tabel Jadwal Pelaksanaan Proposal dan Skripsi

Nama : Dian Rudiana

NRP : 134020327

Dosen Pembimbing : R. Moch Noch Drs., M.Ak., AK., CA

Judul Penelitian :

Pengaruh Beban Pajak dan *Tunneling Incentive* pada Transfer Pricing

(Perusahaan Manufaktur yang Listing di BEI)

No	Prosedur	2017					
		Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep
<b>I</b>	<b>Tahap Persiapan</b>						
	1. Mengambil Formulir Penyusunan Usulan Penelitian	■					
	2. Membuat Matrik	■	■				
	3. Bimbingan dengan dosen pembimbing		■				
	4. Menentukan Sumber/tempat Penelitian	■					
<b>II</b>	<b>Tahap Pelaksanaan</b>						
	1. Mencari data dari perusahaan		■				
	2. Penyusunan Skripsi	■	■	■	■		
<b>III</b>	<b>Tahap Pelaporan</b>				■	■	■
	1. Menyiapkan Draft Skripsi				■	■	■
	2. Siding Akhir Skripsi					■	■
	3. Penyempurnaan Skripsi						■