

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan teknologi dan derasnya arus globalisasi mendorong banyak perusahaan melebarkan sayap usahanya tidak hanya di satu negara saja. Banyak perusahaan yang melakukan pengembangan usahanya lewat anak perusahaan maupun cabang perusahaan ke negara-negara lain. (*multinational corporation*).

Semakin pesatnya pertumbuhan ekonomi internasional turut mendorong berkembangnya perusahaan multinasional. Salah satu alasan yang mendasari berkembangnya perusahaan multinasional adalah karena adanya perbedaan tarif pajak yang berlaku di tiap-tiap negara. Hal ini memungkinkan perusahaan multinasional memindahkan labanya ke negara dengan tarif pajak yang rendah, sehingga dapat memperkecil beban pajak sebagai upaya dalam memaksimalkan keuntungan. Hal ini dikenal dengan *transfer pricing* (Kurniawan, 2015) [1].

Transfer pricing telah lama menjadi isu klasik di bidang perpajakan. Dari sisi Pemerintah, *transfer pricing* disinyalir mengurangi dan menghilangkan potensi penerimaan pajak negara, karena perusahaan multinasional cenderung menggeser kewajiban pajaknya dari negara yang memiliki tarif pajak tinggi (*high tax countries*) ke negara yang mempunyai tarif pajak rendah (*low tax countries*). (Widyastuti, 2011 dalam Wafiroh, 2015)[2].

Praktik *transfer pricing* dimanfaatkan sebagai bagian dari perencanaan pajak perusahaan untuk meminimalkan beban pajak yang dibayar melalui rekayasa harga antarperusahaan yang memiliki hubungan istimewa (Stephanie, Sistomo, dan Simanjuntak 2017) [3]

Di Indonesia *transfer pricing* diatur dalam Pasal 18 Undang Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang pajak penghasilan. Peraturan tersebut memuat beberapa hal, yaitu pengertian hubungan istimewa, wewenang menentukan perbandingan utang dan modal, dan wewenang untuk melakukan koreksi dalam transaksi yang tidak wajar. Adanya hubungan

istimewa dapat mengakibatkan ketidakwajaran harga, biaya, atau imbalan lain yang direalisasikan dalam suatu transaksi usaha.

Kasus *transfer pricing* atau harga transfer pada 2018 meningkat cukup signifikan dibandingkan dengan 2017. Dalam laporan yang mencakup 89 yurisdiksi, 2018 Mutual Agreement Procedure (MAP) Statistics, OECD mencatat jumlah sengketa *transfer pricing* baru naik 20%. Jumlah ini lebih tinggi dibandingkan dengan sengketa lainnya yang hanya pada kisaran 10%.

OECD juga menjelaskan mayoritas otoritas pajak menutup lebih banyak kasus dibandingkan dengan sebelumnya. Di satu sisi, data-data dari negara menunjukkan penurunan inventaris di sekitar setengah dari yurisdiksi pelaporan dan peningkatan di setengah lainnya (<https://ekonomi.bisnis.com>) [4]

Berdasarkan data index saham yang tercatat di BEI, terdapat fenomena dari beberapa perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang memiliki *Transfer Pricing* yang besar maupun kecil. Berikut adalah data yang diperoleh dari BEI tahun 2015-2018 :



Sumber : Data yang diambil dari <https://www.idx.co.id/> , 2019

Grafik 1.1 Fenomena TNMM pada beberapa perusahaan Sub Sektor Otomotif tahun 2015-2018

Dari grafik diatas Menggambarkan pergerakan *TNMM* dari beberapa perusahaan otomotif yang ada di Indonesia. Perusahaan PT. Multistrada Arah Sarana TBK (MASA) pada tahun 2016 dan 2017 mengalami kenaikan disbanding 2015 dari 0,7 menjadi 0,12. Pada tahun 2018 kembali mengalami penurunan menjadi 0,9. Sedangkan pada perusahaan otomotif PT. Indomobil Sukses Internasional TBK (IMAS) di tahun 2016 meningkat dibanding 2015 dari 0,15 menjadi 0,17 lalu meningkat lagi ditahun 2017 dan

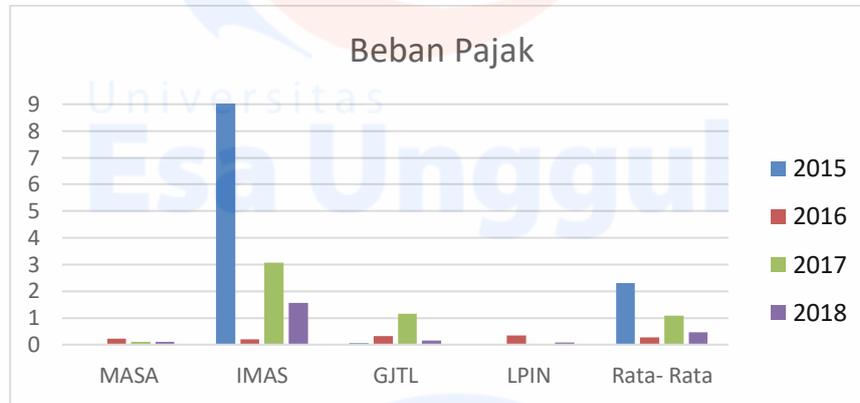
2018 menjadi 0,19. Sedangkan pada perusahaan PT. Gajah Tunggal TBK (GJTL) pada tahun 2015 dan 2016 mengalami kenaikan dari 0,20 menjadi 0,23. Lalu pada tahun 2017 mengalami penurunan menjadi 0,17 dan mengalami penurunan lagi pada tahun 2018 menjadi 0,16. Yang terakhir ada perusahaan PT. Multi Prima Sejahtera TBK (LPIN) ditahun 2015 memiliki 0,28 yang meningkat ditahun 2016 menjadi 0,36. Tetapi mengalami penurunan pada tahun 2017 dan 2018 menjadi 0,25 dan 0,24.

Transaksi *transfer pricing* merupakan transaksi yang legal, namun dalam praktiknya banyak perusahaan yang menyalahgunakan *transfer pricing* untuk menghindari pajak (*tax avoidance*). Penghindaran pajak merupakan permasalahan yang rumit dimana satu sisi penghindaran pajak merupakan tindakan yang tidak melanggar hukum tetapi di sisi lain penghindaran pajak tidak diinginkan oleh pemerintah karena dapat mengurangi pendapatan pajak yang diterima. Realisasi penerimaan pajak negara sampai dengan 31 Desember 2018 mencapai Rp1.315,93 triliun atau 92,41% dari target APBN tahun 2018 (Laporan Kinerja Dirjen Pajak, 2018) [5]

Di Indonesia ada salah satu perusahaan yang terkena kasus *transfer pricing* yaitu PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN). Dalam kasusnya, PT Toyota *Manufacturing* Indonesia melakukan penjualan ekspor kepada unit bisnisnya *Toyota Motor Asia Pacific Pte.,Ltd* yang berada di Singapura dengan harga yang tidak lazim (dibawah harga pasar). Negara Singapura dipilih karena di negara tersebut memiliki tarif PPH badan paling rendah di Asia Tenggara yaitu 15% sampai dengan 17%. Penjualan ekspor ini menyebabkan PT Toyota *Manufacturing* Indonesia menanggung kerugian dari hasil penjualan tersebut dan secara otomatis membuat beban pajak penghasilan yang dibayarkan kepada Negara menjadi berkurang.

Berdasarkan perhitungan Direktorat Jendral Pajak (DJP) kerugian Negara yang timbul akibat *transfer pricing* yang dilakukan oleh PT Toyota *Manufacturing* Indonesia sebesar 1,22 triliun atas penghasilan kena pajak (PKP) tahun 2007 dan 2008 masing masing sebesar Rp 975 miliar (2007) dan Rp 2,45 triliun (2008).

Berdasarkan data index saham yang tercatat di BEI, terdapat fenomena dari beberapa perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang memiliki Beban Pajak yang besar maupun kecil. Berikut adalah data yang diperoleh dari BEI tahun 2015-2018 :



Sumber : Data yang diambil dari <https://www.idx.co.id/> , 2019

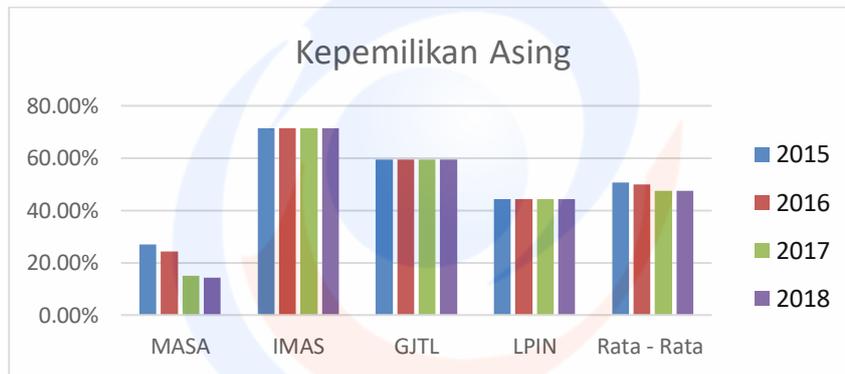
Grafik 1.2 Fenomena Beban Pajak pada beberapa perusahaan Sub Sektor Otomotif tahun 2015-2018

Dari grafik diatas dapat dilihat beberapa perusahaan mengalami kenaikan dan penurunan yang pesat. Dari PT. Multistrada Arah Sarana TBK (MASA) dimana pada tahun 2015 hanya 0,003 lalu meningkat pesat menjadi 0,23 di tahun 2016. Pada tahun 2017 dan 2018 menurun menjadi 0,1. Pada PT. Indomobil Sukses Internasional TBK (IMAS) cukup besar ditahun 2015 yaitu 9,1 kemudian menurun drastis menjadi 0,2 ditahun 2016 dan berhasil meningkatkan menjadi 3,06 ditahun 2017 lalu kembali turun menjadi 1,56. Pada PT. Gajah Tunggal TBK (GJTL) ditahun 2015 mencapai 0,06 kemudian meningkat ditahun 2016 dan 2017 menjadi 0,31 dan 1,15 lalu kembali turun ditahun 2018 menjadi 0,16. Pada PT. Multi Prima Sejahtera TBK (LPIN) ditahun 2015 mencapai 0,02 lalu meningkat ditahun 2016 menjadi 0,34. Kemudian di tahun 2017 dan 2018 kembali turun menjadi 0,01 dan 0,07.

Selain alasan pajak, praktik *transfer pricing* pun dapat dipengaruhi oleh alasan non pajak seperti kepemilikan asing dan ukuran perusahaan. Perusahaan di Asia kebanyakan memiliki struktur kepemilikan yang terkonsentrasi (Dynaty dkk, 2011: 2)[6]

Kepemilikan saham oleh pihak asing adalah kepemilikan saham yang dimiliki oleh pihak dari luar negeri baik individu maupun institusional. Pada saat kepemilikan saham pengendali asing semakin besar, pemegang saham pengendali asing memiliki kendali yang semakin besar dalam menentukan keputusan dalam perusahaan yang menguntungkan dirinya termasuk kebijakan penentuan harga maupun jumlah transaksi *transfer pricing*. (Sari, 2012: 162) [7]. Hal ini dimungkinkan bahwa kepemilikan asing dapat mempengaruhi banyaknya *transfer pricing* yang terjadi.

Berdasarkan data index saham yang tercatat di BEI, terdapat fenomena dari beberapa perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang memiliki Kepemilikan Asing yang besar maupun kecil. Berikut adalah data yang diperoleh dari BEI tahun 2015-2018 :



Sumber : Data yang diambil dari <https://www.idx.co.id/> , 2019

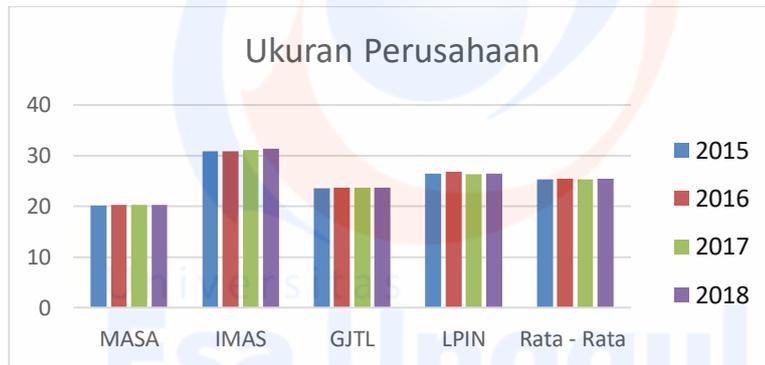
Grafik 1.3 Fenomena Kepemilikan Asing pada beberapa perusahaan Sub Sektor Otomotif tahun 2015-2018

Dari grafik diatas dapat dilihat pada perusahaan yaitu PT. Mitra Pinasthika Mustika TBK (MPMX) 22,13%. Hal yang sama terjadi pada beberapa perusahaan PT. Indomobil Sukses Internasional TBK (IMAS) 71,49%, PT. Gajah Tunggal TBK (GJTL) 59,51% dan PT. Multi Prima Sejahtera TBK (LPIN) 44,31%. Sedangkan pada perusahaan PT. Multistrada Arah Sarana TBK (MASA) ditahun 2015 memiliki persentase sebesar 26,90% kemudian turun ditahun 2016 menjadi 24,30%. Dan kembali turun ditahun 2017 menjadi 15,10 dan terus turun menjadi 14,19% ditahun 2018.

Ukuran perusahaan dapat menentukan banyaknya praktik *transfer pricing* pada perusahaan. Semakin besar skala ukuran perusahaan semakin banyak juga transaksi yang terjadi di perusahaan tersebut, sehingga dapat memperoleh pendapatan laba yang besar. Dapat diindikasikan ukuran perusahaan mempengaruhi perusahaan di industri ini melakukan *transfer pricing*.

Konsep seperti ini biasa digunakan bila setiap satuan usaha yang dikelola sebagai suatu pusat laba, yang masing-masing mempunyai tanggung jawab atas laba dari modal yang diinvestasikan. Besar kecilnya ukuran perusahaan dapat didasarkan pada total nilai aktiva, total penjualan, kapitalisasi pasar, jumlah jumlah tenaga kerja dan sebagainya (Putri 2016)[9].

Berdasarkan data index saham yang tercatat di BEI, terdapat fenomena dari beberapa perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang memiliki Ln Total Asset (SIZE) yang besar maupun kecil. Berikut adalah data yang diperoleh dari BEI tahun 2015-2018 :



Sumber : Data yang diambil dari <https://www.idx.co.id/> , 2019

Grafik 1.4 Fenomena Ln Total Asset (SIZE) pada beberapa perusahaan Sub Sektor Otomotif tahun 2015-2018

Dari grafik diatas, menggambarkan pergerakan ukuran perusahaan yang diukur menggunakan *Ln Total Asset* yang dapat mempengaruhi suatu *Transfer Pricing* pada PT. Multistrada Arah Sarana TBK (MASA) terjadi kenaikan dan penurssunan yang tidak begitu besar dimana pada tahun 2015 20,20. Ditahun 2016 naik menjadi 20,22 kemudian naik kembali ditahun 2017 yaitu 20,30 lalu turun menjadi 20,28 pada tahun 2018. Sedangkan pada PT. Indomobil Sukses Internasional TBK (IMAS) ditahun 2015 dan

2016 memiliki persentase sebesar 30,84 dan 30,87. Lalu terus meningkat ditahun 2017 dan 2018 menjadi 31,07 dan 31,43. Kemudian pada PT. Gajah Tunggal TBK (GJTL) dimana pada tahun 2015 memiliki persentase sebesar 16,67. Dan meningkat pada tahun 2016 menjadi 16,74 tetapi pada tahun berikutnya yaitu 2017 perusahaan ini mengalami penurunan menjadi 16,71. Kemudian ditahun 2018 mengalami peningkatan kembali menjadi 16,79. Terakhir pada PT. Multi Prima Sejahtera TBK (LPIN) dimana pada tahun 2015 mencapai 26,50 dan mengalami peningkatan ditahun 2016 menjadi 26,89. Kemudian mengalami penurunan menjadi 26,31 ditahun 2017. Tetapi perusahaan ini berhasil meningkatkan kembali persentase menjadi 26,43 ditahun 2018.

Penelitian yang dilakukan oleh Melly Ekawati (2018)[10] menyatakan bahwa variabel beban pajak berpengaruh positif signifikan terhadap *transfer pricing*. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Marfuah dan Andi Puren (2014) menyatakan bahwa beban pajak berpengaruh negatif signifikan terhadap *transfer pricing*.

Penelitian yang dilakukan Rahadian (2015)[11], Refgia (2017)[12] menunjukkan bahwa kepemilikan asing berpengaruh positif signifikan terhadap praktik *transfer pricing*. Hal ini dikarenakan semakin tinggi hak kendali yang dimiliki oleh pemegang saham pengendali, maka memungkinkan untuk pemegang saham pengendali memerintahkan manajemen melakukan transaksi kepada pihak berelasi yang bersifat ekspropriasi. Salah satunya adalah dengan melakukan *transfer pricing*. Pada saat pemegang saham pengendali dimiliki oleh perusahaan asing, maka pemegang saham pengendali asing dapat menjual produk dari perusahaan yang dikendalikannya ke perusahaan pribadinya dengan harga yang lebih murah dan merugikan pemegang saham non pengendali (Kiswanto, Purwaningsih 2014)[13]

Penelitian yang dilakukan Hapsoro (2015)[14] dan Putri (2016)[15] menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap keputusan *transfer pricing*, Namun berbeda dengan hasil penelitian

Suprianto dan Pratiwi (2016)[16] bahwa ukuran perusahaan berpengaruh negatif terhadap *transfer pricing*.

Alasan penulis memilih perusahaan manufaktur sub sektor otomotif karena sektor manufaktur merupakan sektor yang banyak dipilih dan diminati oleh investor asing dan mempunyai kaitan intern yang erat dengan perusahaan induk maupun anak perusahaan di luar negeri. Dan perusahaan otomotif dari tahun ke tahun mengalami perkembangan yang baik. Dari fenomena dan hasil penelitian sebelumnya, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Beban Pajak, Kepemilikan Asing, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap *Transfer Pricing* Pada Perusahaan Manufaktur Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2018”**.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka diidentifikasi masalahnya sebagai berikut :

1. Masih banyak perusahaan yang menyalahgunakan transaksi *transfer pricing* untuk meminimalkan pajak.
2. Persentase kepemilikan asing yang besar di industri ini akan diindikasikan bahwa perusahaan tersebut melakukan kegiatan *transfer pricing*.
3. Ada beberapa perusahaan yang melakukan kegiatan *transfer pricing* untuk memanipulasi perusahaan tersebut agar terlihat telah menghasilkan kinerja yang memuaskan.

1.3. Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Perusahaan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
2. Menggunakan laporan keuangan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 31 Desember 2014 sampai 31 Desember 2018.

3. Variable yang diteliti hanyalah variable : beban pajak, kepemilikan asing dan ukuran perusahaan pengaruhnya terhadap kegiatan *transfer pricing*.
4. Metode yang digunakan dalam perhitungan ini adalah *transfer pricing* memakai proxy TNMM, beban pajak memakai proxy ETR, kepemilikan asing memakai proxy persentase kepemilikan asing dan ukuran perusahaan memakai proxy SIZE

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan dalam bagian latar belakang, maka rumusan masalah yang telah disusun dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah terdapat pengaruh beban pajak, kepemilikan asing, dan ukuran perusahaan secara simultan terhadap *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ?
2. Apakah terdapat pengaruh beban pajak secara parsial terhadap *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
3. Apakah terdapat pengaruh kepemilikan asing secara parsial terhadap *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
4. Apakah terdapat pengaruh ukuran perusahaan secara parsial terhadap *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

1.5. Tujuan Penelitian

Dari permasalahan yang telah dirumuskan, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh beban pajak, kepemilikan asing dan ukuran perusahaan secara simultan terhadap praktik *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh beban pajak terhadap praktik *transfer pricing* secara parsial pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh kepemilikan asing terhadap praktik *transfer pricing* secara parsial pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh ukuran perusahaan terhadap praktik *transfer pricing* secara parsial pada perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.6. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, hasil penelitian ini diharapkan akan dapat memberikan manfaat, antara lain :

1. Bagi Peneliti dan Akademisi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas wawasan dan pengetahuan mengenai pengaruh beban pajak, kepemilikan asing dan ukuran perusahaan terhadap *transfer pricing*. Untuk keperluan penelitian selanjutnya dimasa yang akan datang, diharapkan penelitian ini dapat memberikan pengetahuan baru mengenai peran perusahaan dalam menggunakan nilai perusahaan yang berhubungan dengan beban pajak, kepemilikan asing dan ukuran perusahaan.

2. Bagi Perusahaan

Pembahasan pada penelitian ini dapat memberikan masukan atau saran bagi perusahaan dalam melakukan beban pajak, kepemilikan asing dan ukuran perusahaan. Selain itu juga dapat digunakan untuk mengevaluasi *transfer pricing* agar sesuai dengan keinginan perusahaan.

3. Bagi Investor

Pembahasan pada penelitian ini dapat memberikan pertimbangan bagi pada investor terkait *transfer pricing* yang dilakukan oleh perusahaan. Hal ini juga dapat dijadikan bahan evaluasi investor terkait beban pajak, kepemilikan asing dan ukuran perusahaan yang mempengaruhi *transfer pricing* sehingga keputusan untuk berinvestasi bukan hanya berfokus

pada *transfer pricing* tetapi juga memperhatikan keberlanjutan perusahaan itu sendiri yang dapat dilihat dari kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan.

4. Bagi Pemerintah

Pembahasan pada penelitian ini dapat memberikan masukan bagi para pembuat kebijakan untuk mengidentifikasi keadaan *transfer pricing*.