

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1. Latar Belakang

Saat ini topik mengenai *profit shifting* dalam perusahaan multinasional sedang berada pada isu teratas di tingkat internasional (Mooij & Liu, 2018). Perusahaan multinasional ialah perusahaan yang melakukan transaksi dengan lebih dari satu negara. Transaksi tersebut melibatkan pihak-pihak yang memiliki hubungan khusus. Transaksi yang dilakukan oleh perusahaan multinasional menggunakan aktivitas *transfer pricing*. Perusahaan multinasional menimbulkan arus aktivitas *transfer pricing* yang ditandai dengan perpindahan-perpindahan baik modal, tenaga kerja dan sebagainya dengan perusahaan antarnegara (Darussalam et al., 2013, hlm. 3).

Dalam perpindahan tersebut berkaitan langsung dengan perpajakan. Aktivitas *transfer pricing* yang dilakukan oleh perusahaan multinasional akan dikenakan pajak secara berganda karena pajak di setiap negara pun berbeda-beda, maka dari itu perusahaan multinasional memiliki kendala dalam menentukan harga transfer yang sesuai karena melibatkan lebih dari satu pajak negara. Dari penjelasan tersebut, dapat disimpulkan *transfer pricing* selalu berkaitan dengan pajak (OECD, 2017, hlm. 17–18).

Di Indonesia, aktivitas *transfer pricing* sudah di atur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 22/PMK.03/2020 tentang tata cara pelaksanaan kesepakatan harga transfer (*transfer pricing*). Peraturan tersebut mengatur bahwa penentuan harga dalam transaksi pada *transfer pricing* yang dipengaruhi oleh hubungan khusus. *Transfer pricing* menjadi suatu kebijakan perusahaan dalam menentukan harga suatu transaksi baik barang, jasa, harta tak berwujud atau transaksi finansial lainnya. Aktivitas *transfer pricing* pun didukung pula oleh Peraturan Direktur Jenderal Pajak Nomor 17/PJ/2020 yang telah menjelaskan untuk tata cara permohonan, pelaksanaan dan evaluasi dari *transfer pricing* yang menjelaskan bahwa DJP bersama Wajib Pajak menentukan persetujuan bersama dalam menentukan harga transfer tersebut.

Dikutip dari kemenkeu.go.id, istilah *transfer pricing* sering kali dikonotasikan menjadi hal yang negatif sehingga pengertian secara netral untuk *transfer pricing* ini adalah kebijakan perusahaan untuk mengevaluasi serta menilai atas kinerja antar anggota atau departemen dalam perusahaan. Konotasi negatif dari *transfer pricing* ialah kebijakan pengalihan penghasilan suatu perusahaan dengan tarif pajak yang lebih tinggi ke perusahaan lain dengan tarif pajak yang lebih rendah sehingga dapat mengurangi beban pajak perusahaan tersebut. *Transfer pricing* banyak dilakukan oleh perusahaan multinasional. Pelaku dari *transfer pricing* ini terdiri dari dua, yaitu *Intra Company Transfer Pricing* dan *Intern Company Transfer Pricing*. Hubungan istimewa di sini dapat didefinisikan hubungan yang terjalin sehingga menyebabkan pajak penghasilan terutang menjadi lebih kecil dari pada yang seharusnya.

Selain dari Peraturan Menteri, *transfer pricing* pun telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan, dalam pasal 18 ayat 3 yang menjelaskan bahwa Direktorat Jenderal Pajak memiliki wewenang untuk menentukan kembali besarnya Penghasilan Kena Pajak bagi Wajib Pajak yang memiliki hubungan khusus sesuai dengan kewajaran usaha yang tidak dipengaruhi oleh hubungan istimewa. Hal tersebut dilakukan dengan cara perbandingan harga. Dalam Peraturan Dirjen Pajak Nomor 32 Tahun 2011 pun menjelaskan apabila pihak tidak memiliki hubungan istimewa maka akan ditentukan dengan harga pasar yang wajar. *Transfer pricing* menjadi permasalahan penting di dunia internasional apabila perusahaan melakukan meminimalisir pembayaran pajak dengan memindahkan modal dan laba perusahaan ke negara yang lebih menguntungkan (Rahman & Cheisviyanny, 2020)

Dikutip dari ekonomibisnis.com menyebutkan bahwa kasus *transfer pricing* meningkat 20% pada tahun 2019. Fenomena terkait aktivitas *transfer pricing* yang sudah tidak asing terdapat pada perusahaan manufaktur, yakni PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia. PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia pada tahun 2014 yang melakukan penghindaran pajak dengan cara melakukan *transfer pricing*. Kecurangan tersebut diketahui oleh DJP saat perusahaan meminta restitusi pajak. DJP menemukan pada tahun 2004 bahwa laba

kotor di PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia menurun sebesar 30%. Namun, PT. Toyota Astra Motor selaku perusahaan agen yang dibentuk oleh Toyota Motor Corporation Jepang selaku perusahaan induk meningkat laba kotornya. Maka dari itu, DJP menyimpulkan bahwa penurunan tersebut disebabkan oleh aktivitas *transfer pricing* yang dilakukan tidak wajar. Selain itu, terdapat kecurangan pada tahun 2007 bahwa perusahaan Toyota Motor Corporation Jepang tersebut membuat kebijakan PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia mengharuskan untuk melakukan penjualan dengan anak perusahaan di Singapura sehingga perusahaan tersebut dapat melanjutkan penjualan ke perusahaan yang terdapat di negara lainnya. Hal tersebut disebabkan oleh tarif pajak di Singapura lebih rendah dibandingkan dengan tarif pajak di Indonesia. Hal tersebut dilihat dari transaksi penjualan perusahaan PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia dengan perusahaan Toyota di Singapura tidak wajar.

Mengutip dari kemenperin.go.id bahwa sektor manufaktur memiliki donasi terbesar pada masa pandemi ini sehingga pertumbuhan ekonomi Indonesia mencapai 7,07%. Sektor manufaktur memberikan sumber sebanyak 1,35% dari 7,07% tersebut. Pada tahun 2021 ini, sudah tercatat sektor manufaktur tumbuh menjadi 6,91%. Sub sektor yang meningkat dalam sektor manufaktur, yakni *automotive and components* sebanyak 45,70%, *metal and allied products* sebanyak 18,03%, *Machinery and industry equipment* sebanyak 16,35%, *plastics and packaging* sebanyak 11,72% dan *pharmaceuticals* sebanyak 9,15 %. Maka dari itu, di tahun 2021 ini sektor manufaktur menjadi donasi terbesar pada Produk Domestik Bruto nasional yang terdiri dari sub sektor *food and baverage* sebesar 6,66%, *pharmaceuticals* sebesar 1,96%, *metal and allied product* sebesar 1,57%, *automotive and components* sebesar 1,46%, *electronics* sebesar 1,57%, *textile garment* sebesar 1,05%. Berdasarkan penjelasan tersebut, menjadikan sektor manufaktur memiliki nilai penting untuk pertumbuhan ekonomi nasional. Selain itu, kinerja sektor ini pada aktivitas ekspor bulan Januari sampai dengan Juni 2021 telah memperoleh sebesar USD81,06 Miliar dan dapat disimpulkan bahwa aktivitas ekspor telah membawa keuntungan sebesar USD8,22 Miliar. Sub sektor yang melakukan ekspor, yakni *food and baverage* sebesar 19,58%, *metal and*

*alleged product* sebesar 13,78%, *pharmaceuticals* sebesar 9,28%, *electronics* sebesar 7,63% dan *textile garment* sebesar 5,86% Berdasarkan sub sektor manufaktur tersebut, saat melakukan aktivitas ekspor dan impor tidak menutup kemungkinan bahwa terdapat aktivitas dari praktik *transfer pricing* sehingga menjadi cermin bahwa aktivitas *transfer pricing* di perusahaan Indonesia saat ini terus meningkat seberjalannya tahun.

Dikutip dari esdm.go.id, sektor pertambangan telah mencapai realisasi sebesar Rp108,7 Triliun pada tahun 2020 yang di mana target yang ditentukan sebesar Rp90,7 Triliun. Dari realisasi tersebut, dapat disimpulkan sektor pertambangan menjadi salah satu penyokong atas pembangunan ekonomi di Indonesia. Namun, dari penjelasan di atas terdapat fenomena dalam sektor pertambangan, yakni pada perusahaan PT. Adaro Energy, Tbk. Pada tahun 2018, PT. Adaro Energy, Tbk melakukan aktivitas *transfer pricing* secara tidak wajar dengan anak perusahaannya Coaltrade Services International di Singapura. PT. Adaro Energy, Tbk melakukan transaksi penjualan batu bara dengan Coaltrade Services International dengan harga di bawah harga pasar. Kemudian, Coaltrade Services International menjual kembali batu bara tersebut ke negara lain dengan harga pasar. PT. Adaro Energy, Tbk mengambil celah dari aktivitas *transfer pricing* agar mendapatkan pendapatan secara maksimal. Menurut ekonomi.bisnis.com menjelaskan bahwa perusahaan sektor tambang tersebut melakukan pengalihan laba ke *offshore network*. *Offshore network* sudah banyak merujuk pada pertambangan. *Offshore network* ialah jaringan perusahaan di luar negeri yang memiliki pajak lebih rendah sehingga perusahaan apabila melakukan *offshore network* dapat membayar pajak lebih rendah dan dapat mempertahankan keuntungan yang tinggi tanpa banyak memberikan uang ke negara.

Berdasarkan fenomena-fenomena yang telah dijabarkan, dapat disimpulkan bahwa aktivitas dari praktik *transfer pricing* sudah digunakan dalam perusahaan Indonesia terlebih pada sektor manufaktur dan sektor pertambangan. Dengan semakin meningkatnya aktivitas dari ekspor dan impor di Indonesia serta terdapatnya kasus-kasus pada perusahaan di Indonesia mengenai praktik *transfer pricing*, terdapat beberapa faktor lain yang dapat mengindikasikan perusahaan dalam

melaksanakan praktik *transfer pricing*, yakni mekanisme bonus, *tunneling incentive* dan *exchange rate*.

Tabel 1. Laba Bersih PT. Adaro Energy, Tbk 2015-2016

<b>Laba Bersih PT. Adaro Energy, Tbk</b>		
2015	2016	2017
\$176.397.000	\$381.770.000	\$518.131.000

Sumber: *Annual Report* PT. Adaro Energy, Tbk. (2015-2017)

Dari tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa keuntungan yang diperoleh PT. Adaro Energy, Tbk selalu meningkat setiap tahunnya. Dari tahun 2015 perusahaan tersebut telah memperoleh keuntungan bersih sebesar \$176.397.000, lalu meningkat pada tahun 2016 sebesar \$381.770.000 dan pada tahun 2017 pun meningkat sebesar \$518.131.000. Keberlangsungan hidup sebuah perusahaan dilihat dari besarnya keuntungan yang didapatkan oleh perusahaan sehingga perusahaan mendapatkan nilai yang baik dari *shareholder*. Pernyataan tersebut pun didukung oleh penelitian yang menyatakan bahwa bonus yang didapatkan oleh manajer dari pemimpin perusahaan sesuai dengan target serta laba yang maksimal (Ayu et al., 2017). Dengan bonus yang diberikan tepat, maka indikasi manajer untuk melakukan *transfer pricing* lebih tinggi dikarenakan manajer akan cenderung memaksimalkan laba yang didapat. Berdasarkan penelitian Rezky & Fachrizal (2018) pengaruh dari mekanisme bonus berpengaruh terhadap *transfer pricing*. Hasil penelitian tersebut pun didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Saifudin & Putri (2018) yang berpendapat bahwa mekanisme bonus berpengaruh terhadap *transfer pricing*. Sebaliknya, pada hasil penelitian yang dilakukan oleh Ayshinta et al. (2019) berbanding terbalik, peneliti menyatakan bahwa mekanisme bonus tidak berpengaruh terhadap *transfer pricing*. Pernyataan tersebut pun didukung oleh penelitian Rahman & Cheisviyanny (2020) dan penelitian Ayu et al. (2017) yang membuktikan bahwa mekanisme bonus tidak berpengaruh terhadap *transfer pricing*.

Faktor selain mekanisme bonus yang menjadi penyebab melakukan praktik *transfer pricing*, yakni *tunneling incentive*. *Tunneling incentive* ialah

aktivitas yang dilakukan oleh *shareholder* mayoritas untuk kepentingan pribadi melalui kebijakan perusahaan dalam memindahkan baik *asset*, sumber daya hingga laba perusahaan (Wijaya & Amalia, 2020). Pernyataan tersebut pun didukung oleh kasus yang terjadi pada PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia. Pada PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia memiliki kebijakan yang dibuat oleh Toyota Motor Corporation Jepang selaku *shareholder* mayoritas untuk melakukan penjualan dengan anak perusahaan di Singapura. Dari kasus tersebut dapat disimpulkan semakin tinggi pengaruh dari *shareholder* mayoritas semakin tinggi pula indikasi perusahaan dalam melakukan praktik *transfer pricing*. Hal tersebut didukung dalam hasil penelitian Ayu et al. (2017) yang membuktikan bahwa *tunneling incentive* memiliki pengaruh pada *transfer pricing*. Pernyataan tersebut pun didukung pula oleh penelitian Yulianti & Rachmawati (2019) dan Jafri & Mustikasari (2018). Sebaliknya, dalam hasil penelitian Wijaya & Amalia (2020) memiliki hasil yang berbanding terbalik, yakni membuktikan bahwa *tunneling incentive* tidak memiliki pengaruh terhadap *transfer pricing*. Pernyataan tersebut pun didukung pula oleh penelitian yang dilakukan oleh Saifudin & Putri (2018).

Tabel 2. Tarif Mata Uang Indonesia 2011-2018

Country		Currency	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Brunei Darussalam	Dollar (B \$)		1.3	1.2	1.2	1.3	1.4	1.4	1.4	1.3
Cambodia	Riel		4,066.6	4,040.9	4,029.0	4,040.9	4,058.5	4,182.0	4,037.0	4,045.1
Indonesia	Rupiah (Rp)		8,767.6	9,410.6	10,585.9	11,884.5	13,481.8	13,327.5	13,401.0	14,267.3
Lao PDR	Kip		8,030.1	8,006.9	7,851.6	8,045.5	8,131.1	8,134.2	8,299.4	8,422.7
Malaysia	Ringgit (RM)		3.1	3.1	3.2	3.3	3.9	4.2	4.3	4.0
Myanmar	Kyat		819.6	850.3	937.8	983.9	1,216.1	1,234.1	1,356.7	1,365.2
Philippines	Peso (PhP)		43.3	42.2	42.9	44.3	45.5	47.5	50.3	53.0
Singapore	Dollar (S \$)		1.3	1.2	1.3	1.3	1.4	1.4	1.4	1.3
Thailand	Baht		30.5	31.1	30.7	32.5	34.2	35.3	33.9	32.3
Viet Nam	Dong		20,509.5	20,828.0	20,933.8	21,130.5	21,620.7	21,908.8	22,343.8	22,982.3

Source: ASEAN Secretariat Database, compiled/computed from country data submission, publications and/or websites of ASEAN Member States' National Statistics Offices (NSOs), Central Banks and relevant government agencies, and from the International Monetary Fund World Economic Outlook (IMF WEO) Database April 2019.

Symbols used

- not available as of publication time
- n.a. not applicable/not available/not compiled
- Data in italics are the latest updated/ revised figures from previous posting.

Sumber: ASEAN Statistic Data Portal

Berdasarkan Tabel 2 tarif mata uang di Indonesia yang dilihat dari 1 Dollar Amerika Serikat terus meningkat. Dari tahun 2011 sebesar Rp8.767,7 dan meningkat hingga Rp14.267.3 pada tahun 2018. Dengan meningkatnya tarif tersebut semakin menguat pula perusahaan menjual produk ke luar negeri agar

Nadifa Vicri Larasati, 2022

Mekanisme Bonus, Tunneling Incentive, dan Exchange Rate: Dampak Praktik Transfer Pricing

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, S1 Akuntansi

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

mendapatkan keuntungan yang lebih besar. Praktik *transfer pricing* pun dipengaruhi oleh faktor *exchange rate*. Dalam interaksi perusahaan multinasional terdapat *exchange rate* dikarenakan nilai kurs setiap negara yang berbeda sehingga akan menimbulkan permasalahan kurs dan perusahaan akan melakukan *transfer pricing* untuk mengatasi hal tersebut (Akhadya & Arieftiara, 2018). *Exchange rate* ialah rasio dari satu mata uang dengan mata uang lainnya dan dapat dialihkan sewaktu-waktu (Ayshinta et al., 2019). Pernyataan tersebut pun didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Devi & Suryarini (2020) yang menyatakan bahwa *exchange rate* memiliki pengaruh terhadap *transfer pricing* dan pernyataan tersebut pun didukung oleh penelitian Ayshinta et al. (2019). Sebaliknya, pada hasil penelitian yang dilakukan oleh Akhadya & Arieftiara (2018) membuktikan bahwa *exchange rate* tidak memiliki pengaruh terhadap *transfer pricing* dan didukung pula pernyataan ini oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Sejati & Triyanto (2021) dan Rahman & Cheisviyanny (2020).

Berdasarkan dari fenomena-fenomena yang terjadi dan masih terdapat inkonsistensi dari hasil riset yang telah dilakukan oleh para peneliti terdahulu. Oleh karena itu, peneliti merasakan masih membutuhkan untuk melakukan penelitian lebih lanjut untuk menyempurnakan penelitian terdahulu. Refleksi dari penelitian ini ialah dari penelitian yang telah dilakukan oleh Ayshinta et al. (2019) Pembeda dari penelitian sebelumnya, dalam penelitian ini terdapat pada perhitungan *transfer pricing* yang peneliti gunakan, yakni menggunakan perhitungan *Related Party Transaction Assets and Liabilities* (RPTAL). Selain itu, penelitian saat ini menggunakan penambahan sektor, yakni sektor manufaktur dan sektor pertambangan. Kemudian, penelitian ini menggunakan tahun periode penelitian yang berbeda, yakni 2018-2020. Oleh karena itu, peneliti memiliki maksud untuk melakukan riset dengan judul mekanisme bonus, *tunneling incentive*, dan *exchange rate*: dampak praktik *transfer pricing*.

## **I.2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah Mekanisme Bonus memiliki pengaruh terhadap keputusan perusahaan melakukan praktik *transfer pricing*?
2. Apakah *Tunneling Incentive* memiliki pengaruh terhadap keputusan perusahaan melakukan praktik *transfer pricing*?
3. Apakah *Exchange Rate* memiliki pengaruh terhadap keputusan perusahaan melakukan praktik *transfer pricing*?

### **I.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah dalam penelitian, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan analisis pengaruh Mekanisme Bonus terhadap keputusan perusahaan melakukan praktik *transfer pricing*?
2. Untuk mengetahui dan analisis pengaruh *Tunneling Incentive* terhadap keputusan perusahaan melakukan praktik *transfer pricing*?
3. Untuk mengetahui dan analisis pengaruh *Exchange Rate* terhadap keputusan perusahaan melakukan praktik *transfer pricing*?

### **I.4. Manfaat Hasil Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian yang sudah dijelaskan sebelumnya, maka manfaat dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Aspek teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk dijadikan sebagai salah satu sumber informasi, referensi dan dapat dilanjutkan untuk pelaksanaan penelitian selanjutnya serta mengembangkan penelitian terdahulu yang membahas mengenai beberapa hal yang mempengaruhi *transfer pricing*.

Selain itu, diharapkan dengan adanya penelitian ini maka dapat mempersempit gap-gap yang ada dari penelitian terdahulu mengenai pengaruh Mekanisme Bonus, *Tunneling Incentive*, dan *Exchange Rate* terhadap keputusan perusahaan dalam melakukan *Transfer Pricing* dan dapat memberikan sebuah pandangan baru.

## 2. Aspek praktis

### a. *Shareholder*

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan referensi yang dapat digunakan oleh para pemangku kepentingan dan sebagai evaluasi setiap perusahaan untuk tidak melakukan penyimpangan dalam melakukan *transfer pricing*.

### b. Perusahaan Manufaktur dan Pertambangan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan untuk melakukan peninjauan kembali saat melakukan pemaksimalan laba dan menetapkan harga transfer dengan pihak yang memiliki hubungan khusus. Hal tersebut dapat dilihat dari mekanisme bonus, *tunneling incentive*, dan *exchange rate*.