

**FORMULASI PENERAPAN *WITHHOLDING TAX*  
ATAS PAJAK PENGHASILAN *DRIVER*  
TRANSPORTASI *ONLINE***

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Menempuh Gelar Sarjana Perpajakan  
Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

**NABILAH ZHARFA  
145030401111027**



**PROGRAM STUDI PERPAJAKAN  
JURUSAN ADMINISTRASI BISNIS  
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
MALANG  
2018**

## TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Formulasi Kebijakan *Withholding Tax* Atas Pajak Penghasilan

*Driver Transportasi Online*

Disusun oleh : Nabilah Zharfa

NIM : 145030401111027

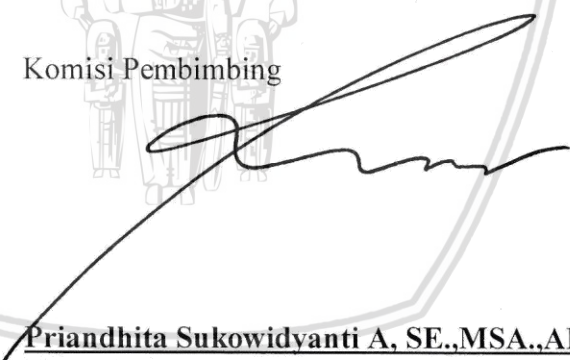
Fakultas : Ilmu Administrasi

Program Studi : Perpajakan



Malang, 14 Mei 2018

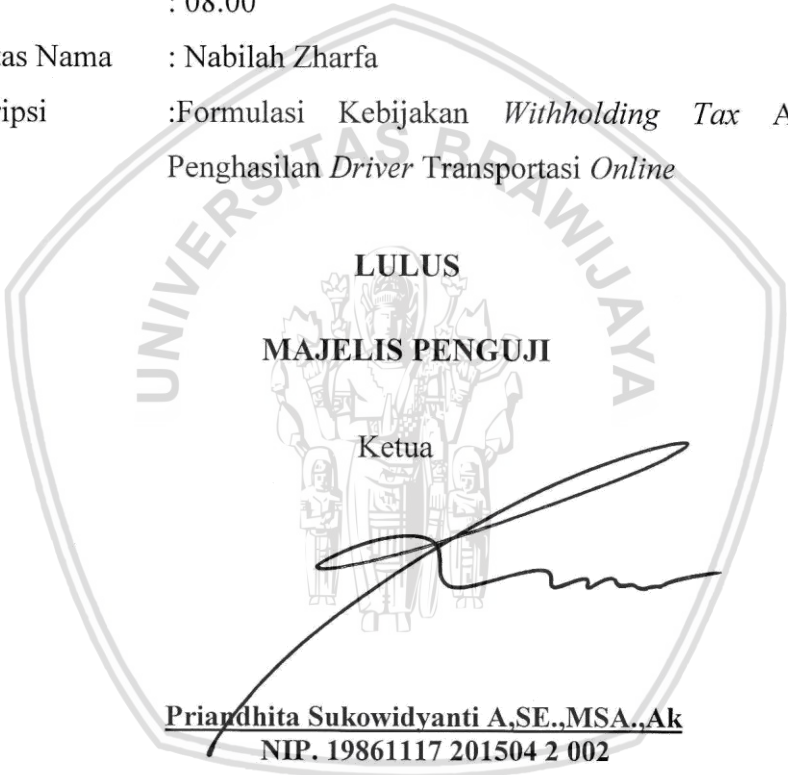
Komisi Pembimbing

  
Priandhita Sukowidyanti A, SE.,MSA.,AK  
NIP. 19861117 201504 2 002

### TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Rabu  
Tanggal : 30 Mei 2018  
Jam : 08.00  
Skripsi atas Nama : Nabilah Zharfa  
Judul Skripsi : Formulasi Kebijakan *Withholding Tax* Atas Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*



**LULUS**  
**MAJELIS PENGUJI**

Ketua

Priandhita Sukowidyanti A,SE.,MSA.,Ak  
NIP. 19861117 201504 2 002

Anggota

Mirza Maulinarhadi R,SE.,MSA.,Ak  
NIP. 20120184 121120 01

Kartika Putri Kumalasari,SE.,MSA.,Ak  
NIP. 19781123 201504 2 002



## PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang sepengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah dituliskan atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 14 Mei 2018



Nabilah Zharfa  
145030401111027



## Curriculum Vitae

### BIODATA

Nama : Nabilah Zharfa  
 Nomor Induk Mahasiswa : 145030401111027  
 Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 14 Mei 1996  
 Jenis Kelamin : Perempuan  
 Agama : Islam  
 Email : nblzharfa96@gmail.com  
 Alamat Asal : Perum PQT Jl. Safa C11, Srengseng,  
 Jakarta Barat



### RIWAYAT PENDIDIKAN

#### Pendidikan Formal

- |  |                   |
|--|-------------------|
| 1. TK Darul Ulum                                     | Tahun 2000 – 2002 |
| 2. SD Bina Insan Mandiri                             | Tahun 2002 – 2008 |
| 3. SMPN 134 Jakarta Barat                            | Tahun 2008 – 2011 |
| 4. SMAN 65 Jakarta Barat                             | Tahun 2011 – 2014 |
| 5. Program Studi Perpajakan<br>Universitas Brawijaya | Tahun 2014 – 2018 |

#### Pendidikan Non-Formal

- |              |                   |
|--------------|-------------------|
| 1. O-Friends | Tahun 2013 – 2014 |
|--------------|-------------------|

### PENGALAMAN MAGANG

1. Junior Tax Analyst – Tax Prime, Surabaya 2018

### PENGALAMAN ORGANISASI

1. Staff Biro Edukasi Himpunan Mahasiswa Perpajakan (2015)
2. Ketua Biro Edukasi Himpunan Mahasiswa Perpajakan (2016)
3. Ketua Bidang PSDA Himpunan Mahasiswa Perpajakan (2017)

### PENGALAMAN KEPANITIAAN

1. Koordinator Sie Acara Olimpiade Pajak, 2015
2. Koordinator Sie Acara “Taxplanning Competition”, 2015
3. Koordinasi Sie Konsumsi “Sambut Master Tax Junior”, 2015
4. Sekretaris Pelaksana “Training Organization”, 2015

## RINGKASAN

Nabilah Zharfa. 2018. Formulasi Kebijakan *Withholding Tax* Atas Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*. Priandhita Sukowidyanti A, SE.MSA.AK (232 + xiii halaman)

---

Era digital telah masuk ke dalam semua aspek kehidupan masyarakat salah satunya di Indonesia. Dampak dari era digital adalah disrupsi digital. Disrupsi digital berhasil merusak tatanan ekonomi dan *rules of the game industry* lama menjadi sesuatu yang sangat baru. *Startt-up* merupakan usaha rintisan bertujuan untuk menghasilkan produk digital yang menyebabkan disrupsi digital semakin dirasakan keberadaannya. *Sharing platform* dalam bentuk *ride sharing* atau yang lebih dikenal sebagai transportasi *online* merupakan salah satu bentuk dari disrupsi digital. Transportasi *online* sukses membuka lapangan kerja bagi jutaan ribu masyarakat di Indonesia. Banyaknya masyarakat yang beralih profesi menjadi *driver* transportasi *online* membuat mereka memiliki penghasilan yang termasuk dalam objek pajak. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan dan menganalisis desain kebijakan dan penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*.

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Teknik pengumpulan data menggunakan wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data interaktif model Miles, Huberman dan Saldana. Analisis data yang digunakan yaitu dengan pengumpulan data, mereduksi data, penyajian data, dan terakhir penarikan kesimpulan. Fokus penelitian ini adalah mengidentifikasi permasalahan pemotongan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, desain kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dan proyeksi keberhasilan penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*.

Kesimpulan berdasarkan hasil penelitian ini adalah *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dapat diterapkan. Perhitungan pajanya mengikuti mekanisme perhitungan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013 dengan tarif 1% atas penghasilan bruto. Salah satu alasan perhitungannya menggunakan PP 46 Tahun 2013 adalah untuk mempermudah perusahaan selaku *withholder* untuk melakukan pemotongan. Penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dianggap mampu meningkatkan kepatuhan formal dari para *driver*.

**Kata Kunci:** Disrupsi Digital, Transportasi *Online*, Pajak Penghasilan, *Withholding Tax*



## SUMMARY

Nabilah Zharfa. 2018. Formulasi Kebijakan *Withholding Tax* Atas Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*. Priandhita Sukowidyanti A, SE.MSA.AK (232 + xiii halaman)

---

Digital era has entered into various aspects of community life one of them in Indonesia. The impact of the digital age is digital disruption. Digital disruption has damaged the economic order and the rules of the old game industry into something very new. Start-ups are a stub to generate digital products that cause digital disruption. Sharing the platform in the form of travel sharing or better known as online transport is one form of digital disruption. Successful online transport to everyone in Indonesia. Many people who turn professions into online transport drivers make them have the ability included in the tax object. This study aims to describe and analyze the income tax on tax drivers online.

This research uses qualitative research with case study approach. Data collection techniques used interviews, documentation and literature study. Data analysis used in this research is interactive data analysis model Miles, Huberman and Saldana. Analysis of data used is by collecting data, reducing data, presenting the data, and the last drawing conclusions. The focus of this study is to identify the problem of tax deductions on online transport driver income taxes, discuss the withholding tax policy on taxes on drivers of online transport and projected successful implementation of withholding tax on the taxation of drivers of online transportation.

Conclusions based on the results of this study are withholding tax on the income tax of drivers of online transportation can be applied. The calculation of pajanya follows the mechanism of calculating Government Regulation No. 46 of 2013 with a 1% tariff on gross income. One reason the calculation using PP 46 of 2013 is to facilitate the company as a withholder to do pemotongan. The application of withholding tax on the income tax of an online transport driver is considered capable of increasing the formal compliance of the drivers.

**Keywords: Digital Disruption, Online Transportation, Income Tax, Withholding Tax**

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan khadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahnya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul Formulasi Kebijakan *Withholding Tax* Atas Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*. Skripsi ini merupakan tugas semester akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Perpajakan (S.Pn) pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dra. Bambang Supriyono, MS, selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
2. Bapak Dr. Drs. Mochammad Al Musadieq, MBA, selaku Ketua Jurusan Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
3. Ibu Dr. Saparila Worokinasih, S.Sos., M. Si selaku Ketua Program Studi Perpajakan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
4. Ibu Priandhita Sukowidyanti Asmoro, SE. MSA..AK selaku dosen pembimbing skripsi yang telah menyediakan waktunya untuk membimbing, memberikan arahan dan perhatian sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi;
5. Bapak Asro Kamal dan Ibu Neneng Uswatun Hasanah, yaitu orang tua sekaligus malaikat bagi penulis yang memberikan dukungan dan doa tiada henti hingga penyusunan skripsi ini selesai;



6. Abang Akhmad Raihan Dary, Ahmad Khairi Zahran, Alyani Tazkiyah dan Zahiratul Aqeela saudara kandung dari penulis yang memberikan dukungan dalam bentuk masing-masing;
7. Bapak Bob Arfan, Kukuh Firmansyah, Sanggul Simanulang, Wawan Yulianto dan Hantok Rianjoni selaku narasumber.
8. Zahrina Amalia sahabat kos yang paling rewel, tapi paling ku sayang, tanpanya aku sepi dan sedih;
9. Sahabat yang dari maba hingga semester akhir tetap bersama penulis menikmati indahny menjadi anak rantau, menjadi anak kosan yang kadang kala homesick, banyak tugas dan terhimpit saat tanggal tua yaitu Khaleda Ranggh Puspita, Izza Afkarina kecil cabe rawit tersayang, Alfiah Ramadhani, Inggita Nadiah, Rayyanda Noor Rahardian, Dhika Sudi Nurdiana;
10. Sahabat yang hampir 24/7 harinya siap sedia membantu dan mendengarkan keluh kesah dan berbagi kebahagiaan bersama saya dari Maba, Sean Amir Aristo Dustin. Sahabat yang selalu bersama merayakan hari ulang tahun hampir 3 tahun di malang, Song, *Thank you so much, keep in touch.*
11. Firman Nur H temen yang ngeselin. Trims sudah mendengarkan keluh kesah dan berbagi cerita juga semangat. & Rangga Arya Wibowo, yang juga siap nganteri kemana aja dan kapan saja untuk mencari data-data skrips dari pra riset hingga penyediaan barang kompre bantuan. Patner skipsian terasik.

12. Kawan-kawan Perpajakan angkatan 2014 khususnya teman-teman angkatan lainnya yang memberikan dukungan serta semangat sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
13. Chibby ku terima kasih atas perhatian dan semangat sedari jaman alay Putri Devi Lestari, Isbat Nafiendra, Cindy Aryanti, Alm. Dinda Lerita, Adina Mutia, Muhammad Andhika Maulana, sering berantem tapi sayang. Badai 65 ku yang cantik-cantik yang menenangkan hati, makasih atas dukungan dan doa kalian Novitasari, Laras Wulandari.
14. Keluarga Himpunan Mahasiswa Perpajakan dari tahun 2015 hingga 2017 yang telah bersama tumbuh dan berkembang dan menjadi rumah selama di Malang khususnya Mas Nizar, Mba Tayu Mbak Bepe, Mbak Zun, Mbak Lilis, Mas Obay, Mas Jovi, Ka Ribka, Mas Fikar, Mas Kukuh, Ka Okta, Fajri yang super baik baik dan tebenan abil yang sabar, Rima, Reza, Tajul, Rosi Lukito, Hesti, Murni, Citra, Mayang, Triyoga, Maykel.
15. Temen-teman SMAN 65 di Malang yang saling kuat menguatkan Rahmi, Hanna, Heidyana, Hardi, Brigita, Zahrina.

Selayaknya manusia dapat melakukan kesalahan dalam kesempatan ini peneliti jugamemohon maaf jika ada kesalahan dan kekeliruan baik tutur kata dalam penulisan yang tidak disengaja maupun disengaja. Saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat peneliti harapkan. Semoga karya ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, 13 Mei 2018

Peneliti

## DAFTAR ISI

<b>MOTTO .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>iii</b>
<b>PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....</b>	<b>iv</b>
<b>RINGKASAN .....</b>	<b>v</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	14
C. Tujuan Penelitian .....	14
D. Kontribusi Penelitian .....	14
E. Sistematika Pembahasan .....	15
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>17</b>
A. Tinjauan Empiris .....	17
B. Tinjauan Teoritis.....	19
1. Kebijakan Publik .....	19
2. Formulasi Kebijakan Publik.....	22
3. Pajak .....	27
4. Pajak Berbasis Penghasilan .....	42
5. <i>Withholding Tax</i> .....	50
6. Pajak Penghasilan Pasal 21 .....	54



7. Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013 .....	61
8. Pembukuan dan Pencatatan .....	63
9. Pembayaran .....	68
10. Pelaporan .....	70
11. Transportasi <i>Online</i> .....	71
12. Pegawai Tetap .....	72
13. Kemitraan .....	72
14. Kepatuhan .....	75
C. Kerangka Pemikiran .....	77
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>80</b>
A. Jenis Penelitian .....	80
B. Fokus Penelitian .....	81
C. Lokasi dan Situs Penelitian .....	82
D. Sumber Data .....	83
E. Teknik Pengumpulan Data .....	84
F. Instrumen Penelitian .....	87
G. Analisis Data .....	88
C. Keabsahan Data .....	91
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>95</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	95
B. Penyajian Data .....	114
C. Pembahasan .....	176
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>216</b>

A. Kesimpulan.....	216
B. Keterbatasan.....	219
C. Saran .....	220
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>222</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>227</b>



## DAFTAR TABEL

No	Judul	Halaman
1	Perbandingan Penelitian Terdahulu .....	18
2	Contoh Tarif Pajak Tetap .....	39
3	Contoh Tarif Pajak Proporsional.....	39
4	Contoh Tarif Pajak Progresif- Proporsional .....	40
5	Contoh Tarif Pajak Progresif-Progresif.....	41
6	Tarif Pajak Progresif-Degresif .....	42
7	Contoh Tarif Pajak Degresif (Menurun) .....	42
8	Perbedaan <i>Global Taxation</i> dan <i>Schedular Taxation</i> 48.....	49
9	Perbandingan pemungutan pajak <i>Self Assesment</i> dan <i>Withholding Tax</i> ....	53
10	Perhitungan Pajak Penghasilan 21 .....	57
11	Tarif Pajak PPh Pasal 21 Pegawai Tetap .....	57
12	Bentuk Pencatatan Penghasilan yang Pengenaan Pajaknya Bersifat Final .....	67
13	Tanggal Jatuh Tempo Pembayaran dan Penyetoran Pajak .....	68
14	Tanggal Jatuh Tempo Pelaporan Pajak .....	70
15	Tempat Kantor Perwakilan Cabang PT Oke Jack.....	110
16	Kekayaan dan Potensi Pengembangan PT Oke Jack Indonesia.....	111
17	Naskah Dinas Kebijakan Pokok atau Pelaksana di Lingkungan Kementerian Keuangan.....	125
18	Tarif Penggunaan jasa di Perusahaan Oke Jack .....	135
19	Daftar Tambahan Biaya di Oke Jack .....	135
20	Jangka Waktu Pelaporan .....	211



## DAFTAR GAMBAR

No	Judul	Halaman
1	Asas-asas dalam Sistem Perpajakan yang Ideal .....	30
2	Indikator Asas <i>Ease Of Administration</i> .....	35
3	Efektivitas <i>Withholding Tax System</i> .....	52
4	Kerangka Pikir .....	79
5	Komponen Analisis Data Model Interaktif .....	90
6	Triangulasi Sumber .....	94
7	Triangulasi Teknik .....	92
8	Struktur Organisasi Badan Kebijakan Fiskal .....	100
9	Struktur Direktorat Jendral Pajak Pusat .....	105
10	Struktur Organisasi Oke Jack .....	112
11	Proses Bisnis Jasa Transportasi Konvensional vs Aplikasi <i>Online</i> .....	116
12	Proses Bisnis Jasa Transportasi <i>Online Driver</i> Sebagai Pegawai .....	117
13	Proses Bisnis Transportasi Aplikasi <i>Online Drivers</i> Sebagai Mitra .....	118
14	<i>CircumNavigaion</i> Undang-Undang Perpajakan .....	122
15	Daftar Eselon 1 di lingkungan Kementerian Keuangan .....	125
16	Perhitungan Poin dan Bonus <i>Driver</i> Gojek luar Jabodetabek .....	132
17	Bukti Bagi Hasil di Oke Jack .....	134
18	Poin bagi <i>Driver</i> di Oke Jack .....	137
19	Ketentuan Pajak Penghasilan bagi <i>driver</i> Mitra .....	145
20	Cetakan Kode <i>e-billing</i> Pajak Penghasilan <i>Driver</i> Menggunakan perhitungan PP 46 .....	145
21	Bukti Penerimaan Negara Pajak Penghasilan <i>Driver</i> Transportasi <i>Online</i> .....	146
22	Tahapan menggunakan layanan <i>E-Billing</i> .....	162
23	Prosedur Penggunaan <i>E-Billing</i> .....	163
24	Prosedur Pelaporan menggunakan <i>E-Filling</i> .....	170



## DAFTAR LAMPIRAN

No	Judul	Halaman
1	Curriculum Vitae .....	227
2	Surat Pernyataan.....	229
3	Surat balasan DJP .....	230
4	Dokumentasi Riset Skripsi .....	231





## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Era digital telah masuk ke dalam semua aspek kehidupan masyarakat di belahan dunia. Di Indonesia, era digital dirasakan lebih cepat terjadi karena adanya adopsi teknologi digital dalam bentuk pemanfaatan di berbagai sektor seperti pendidikan, ekonomi, sosial dan politik. Friedman (2016) dalam bukunya *The World Is Flat* dan *Thankyou for Being Late*, menyebutkan abad ini adalah abad percepatan (*the age of acceleration*). Menurutnya peradaban ini dipicu oleh teknologi digital yang terbentuk oleh empat elemen yaitu *computing*, *software*, *storage*, dan *networking*. Masing-masing elemen itu berkembang amat cepat dan bersintesis satu sama lain sehingga menghasilkan kecepatan perubahan digital yang selanjutnya menimbulkan disrupsi digital. Istilah disrupsi digital secara umum dapat diartikan sebagai sebuah perubahan secara besar-besaran menandai perubahan era yang sifatnya *offline* ke *online* ([www.tribunnews.com](http://www.tribunnews.com), diakses 25 Januari 2018).

Bagai sesuatu yang tak bisa disangkal ataupun dihindari, disrupsi digital berkembang karena adanya penggunaan internet, media sosial, telepon genggam dan berbagai perangkat digital lain oleh konsumen (*end-consumers*) secara masif. Berdasarkan hasil survei oleh Kemp (2016), pada periode tahun 2016, dari total populasi penduduk Indonesia yang berjumlah sekitar 259 (dua ratus lima puluh sembilan) juta di tahun 2016 terdapat 88 (delapan puluh delapan) juta pengguna internet, 79 (tujuh puluh sembilan) juta pengguna aktif media sosial, 326 (tiga ratus

dua puluh enam) juta pengguna telepon genggam dan 66 (enam puluh enam) juta yang aktif di media sosial melalui telepon genggam yang dimiliki. Fakta selanjutnya, penetrasi penggunaan telepon genggam di Indonesia sudah menyentuh angka 126 (seratus dua puluh enam) persen. Berdasarkan data tersebut dapat diartikan satu orang memiliki dua bahkan tiga *smartphone* sekaligus yang dapat difungsikan untuk berbagai keperluan contohnya keperluan kantor, keperluan keluarga, teman, maupun keperluan bisnis.

Rudito dan Sinaga (2017:18) menambahkan bahwa disrupsi digital telah merubah norma-norma ekonomi konvensional. Disrupsi digital telah merusak tatanan ekonomi dan *rules of the game industry* lama menjadi sesuatu yang sama sekali baru. Maksud dari *rules of the games industry* baru pada ekonomi digital saat ini yaitu kepemilikan aset fisik tidak lagi menjadi faktor penentu keunggulan suatu *industry* seperti pada ekonomi konvensional. Disrupsi digital umumnya dilakukan oleh perusahaan-perusahaan baru seperti *start-up*. Arifin dan Admojo (2016 :15) mendefinisikan *start-up* sebagai suatu usaha rintisan. Istilah ini kemudian sangat populer di dunia *online*, sehingga *start-up* selalu dikaitkan dengan usaha baru yang menghasilkan produk digital, seperti layanan *web*, aplikasi, juga *game*.

*Start-up* mampu mendisrupsi perusahaan-perusahaan besar karena *start-up* menawarkan kemudahan dan teknologi yang lebih baik daripada yang kebanyakan perusahaan besar gunakan. *Sharing Platform* merupakan salah bentuk disrupsi digital oleh *start-up*. Perkembangan *sharing platform* sebetulnya sudah mulai muncul sepuluh tahun lalu, baru pada tahun 2015 platform berbagi (*sharing platform*) menemukan *critical mass*-nya atau kepopulerannya dimana banyak

masyarakat yang menggunakan jasa tersebut di Indonesia. Salah satu dampak dari *sharing platform* adalah munculnya *ride sharing* atau lebih dikenal dengan sebutan transportasi *online* (Leaphart, 2016). Hal ini ditandai dengan maraknya adopsi aplikasi ojek dan taksi *online* oleh masyarakat luas. Apabila transportasi *online* dikaitkan dengan *rules of the games industry* yang baru salah satu bentuknya adalah perusahaan ojek berbasis aplikasi tidak harus memiliki kendaraan roda dua atau motor untuk menjalankan bisnisnya, karena terdapat kerja sama yang terjalin dalam bentuk kemitraan antara perusahaan dengan para *driver*. Hubungan kemitraan yang terjadi pada usahan ini yaitu perusahaan hanya bertugas menyediakan dan mengelola *platform* untuk mempertemukan para *driver* dengan *customer*-nya. Kendaraan dan biaya bensin serta perbaikan merupakan kewajiban dari para *driver* apabila ingin bergabung menjadi mitra dengan perusahaan transportasi *online*. Mengenai penghasilan, terjadi bagi hasil dengan prosentase tertentu bagi perusahaan transportasi *online* dan para *driver*. Berbekal keunggulan kualitas layanan, *convenience* dan harga yang jauh lebih murah, layanan ini begitu cepat diminati oleh seluruh kalangan masyarakat (Rudito & Sinaga, 2017:37).

Minat konsumen yang tinggi pada moda transportasi *online* didasari oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut diantaranya karena adanya kemudahan dalam mendapatkan layanan ini ([www2.deloitte.com](http://www2.deloitte.com), diakses 31 Oktober 2017). Faktor lain adalah adanya transparansi terkait data *driver* dimana data diri dan kelengkapan lainnya sudah terdaftar dalam *database* perusahaan transportasi *online* tersebut. Selanjutnya moda transportasi *online* memberikan tarif yang pasti dan lebih murah. Tarif yang diberikan sesuai dengan hitungan harga tertentu per

kilometer dan perusahaan yang berlomba-lomba memberikan harga promo serta keuntungan lainnya bagi konsumen.

Seiring dengan meningkatnya minat konsumen menyebabkan banyak bermunculan *startup-startup* lain yang serupa, baik yang dapat dipesan lewat telepon, aplikasi, atau cara lain. Menurut Setyanti (<https://id.techinasia.com>, diakses 8 November 2017) Gojek, Grab dan Uber merupakan *start-up* penyedia moda transportasi *online* yang telah hadir di hampir wilayah se Indonesia. Tak hanya tiga *start-up* itu, Lady Jack, Anterin, Teknojeck, Jeger Taksi, Ojesy dan Sister Ojek (SIS-O) pun turut hadir dalam persaingan penyedia jasa transportasi meskipun baru dapat dinikmati oleh pengguna di wilayah Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi (Jabodetabek) dan kota-kota tertentu.

Pesatnya persaingan dan berkembangnya bisnis moda transportasi *online* membuat layanan ini tidak hanya dapat dinikmati di Jabodetabek. Kota Malang menjadi salah satu kota yang dipilih kalangan pengusaha moda transportasi *online*, dibuktikan dengan banyaknya penyedia layanan ini. Penyedia layanan moda transportasi *online* di Kota Malang diantaranya adalah Oke Jack, Ojek Baper, Go Go Jeck, Master Jak, Oyi Jek dan Ojek Sista (<https://www.inovasee.com> , diakses 29 November 2017).

Oke Jack merupakan salah satu perusahaan transportasi lokal Kota Malang yang sukses melebarkan sayapnya di beberapa kota di Indonesia. Kini Oke Jack telah hadir di Jabodetabek, Malang, Jogja, Berau, Semarang, Blitar, Ponorogo, Lamongan, Cirebon dan beberapa kota lainnya. Pada bisnisnya Oke Jack menyediakan layanan terdiri dari layanan Oke *ride*, Oke kurir, Oke *shop*, Oke *food*,

Oke car, Oke massage dan Oke clean, Oke box, Oke travel, Oke mall, Oke repair dan layanan *special branding XL 4G LTE*. Jenis pembayaran dari penggunaan layanan yang telah di paparkan sebelumnya dapat dilakukan melalui tunai dan pembayaran secara *top up credit* yaitu dengan menggunakan Oke pay.

Banyaknya manfaat dari layanan yang diberikan menyebabkan tidak sedikit isu penolakan dari angkutan konvensional di awal proses bisnis moda transportasi *online*. Pada kenyataannya jumlah *driver* transportasi *online* justru kian bertambah. Kini jumlah *driver* Oke Jack, sebagaimana yang Wawan selaku *Manager* mengungkapkan telah memiliki *driver* sebanyak 5000 (lima ribu) mitra tersebar di beberapa kota se Indonesia, dengan jumlah *driver* terbanyak berada di Kota Malang yaitu mencapai 1000 (seribu) mitra. Sebagai data penunjang jumlah *driver* Go-Jek telah mencapai 250.000 (dua ratus lima puluh ribu) mitra, hal tersebut diungkapkan oleh Rindu Regilia, *PR Manager* Go-Jek (<https://kumparan.com>, diakses 1 Desember 2017). Data penunjang selanjutnya yaitu belum diketahui pasti jumlah dari *driver* Grab di Indonesia namun pada bulan Juni Grab mengkalim bahwa pertumbuhan jumlah mitra pengemudi Grab di Indonesia meningkat 574 (lima ratus tujuh puluh empat) persen atau lebih dari lima kali lipat dari tahun ke tahun (<https://inet.detik.com>, diakses 1 Desember 2017).

Banyaknya mitra yang bergabung menjadi *driver* transportasi *online* menjadi bukti bahwa transportasi *online* membawa dampak positif salah satunya menciptakan lapangan kerja baru Berger *et al.*, (<https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk> diakses 19 November 2017) dalam penelitiannya mengemukakan bahwa penghasilan yang diperoleh *driver* transportasi *online* lebih tinggi dari *driver*

transportasi konvensional. Data pendukung dari hasil jurnal tersebut yaitu sebagaimana CEO Go-Jek, Nadiem Makarim mengklaim bila *driver* yang bermitra dengan Go-Jek berkerja secara *full time* atau umumnya delapan jam sehari dapat menghasilkan rata-rata pendapatan perbulan mencapai Rp 4.000.000. Menurut Nadiem, angka tersebut lebih tinggi bahkan dari upah minimum regional (UMR) DKI Jakarta yang sebesar Rp 3.300.000 dan upah minimum di luar Jabodetabek (UMP) sekitar Rp 2.000.000. Nadiem menambahkan rata-rata penghasilan bagi pengemudi yang berkerja selama sepuluh jam hingga 12 (dua belas) jam sehari dapat menghasilkan pendapatan Rp 6.000.000-Rp 8.000.000 sebulan (<https://finance.detik.com>, diakses pada 1 Desember 2017).

Bila diasumsikan untuk satu perusahaan transportasi *online* yaitu Go-Jek, memiliki jumlah *driver* sebanyak 250.000 (dua ratus lima puluh ribu) mitra dikalikan dengan rata-rata penghasilan bruto Rp 6.000.000-, angka ini merupakan penghasilan rata-rata antara Rp 4.000.000 dan Rp 8.000.000, selanjutnya dikurangi bagi hasil dengan yaitu 20% untuk perusahaan dan 80% untuk pengemudi maka sejumlah Rp 1.200.000.000.000 per bulan merupakan sebuah *potential loss* bagi negara. Asumsi tersebut baru dihitung berdasarkan satu perusahaan transportasi *online*, belum dijumlah dengan perusahaan transportasi *online* lainnya. Sehingga dapat dikatakan bahwa *potential loss* yang ada akan lebih besar jumlahnya.

Terdapat beberapa faktor yang menimbulkan *potential loss* pada bisnis ini salah satunya adalah karena regulasi. Regulasi yang ada pada bisnis transportasi *online* belum sepenuhnya menjawab kebutuhan sebagaimana diungkapkan oleh Ridzki Kramadibrata *managing director* Grab Indonesia ([ekonomi.metrotvnews.com](http://ekonomi.metrotvnews.com),

diakses 13 Januari 2018). Pendapat senada diungkapkan oleh Tigor seorang pengamat transportasi yang pernah menjabat sebagai Ketua Dewan Transportasi Jakarta bisnis angkutan *online* belum memiliki aturan atau regulasi yang jelas mengenai pajak yang seharusnya di bayarkan (kbr.id, diakses 13 Januari 2018)

Penghasilan yang diperoleh oleh *driver* Oke Jack dan perusahaan transportasi *online* lainnya merupakan potensi yang dapat dipajaki. Schiller dan Davis (2017) mengemukakan bahwa *driver* transportasi *online* harusnya dikenakan pajak penghasilan. Otoritas Perpajakan dapat melakukan ekstensifikasi pajak pada penghasilan *driver* transportasi *online*. Sejatinnya, Wajib Pajak Orang Pribadi ataupun Badan akan terutang pajak penghasilan setiap mereka mendapatkan tambahan ekonomis baik yang digunakan untuk konsumsi atau untuk menambah kekayaan wajib pajak yang bersangkutan.

Belum adanya kebijakan perpajakan dan sistem pemotongan pajak mengatur atas penghasilan *driver* transportasi *online* secara jelas menunjukkan kurangnya pengawasan publik atas bisnis ini (Murillo dan Val, 2017). Terdapat beberapa faktor yang menjadi latar belakang belum adanya kebijakan perpajakan yang ideal pada bisnis ini. Faktor pertama karena status *driver* tidak jelas apakah mereka merupakan karyawan dari perusahaan transportasi *online* atau wiraswasta sehingga tidak ada kejelasan dalam pajak dan pemotongannya (Leaphart, 2016). Kejelasan atas status *driver* transportasi *online* akan menentukan tanggung jawab perpajakannya (Sanders dan Pattison, 2016). Bila *driver* bukan merupakan karyawan dari perusahaan transportasi *online* maka tidak kewajiban bagi perusahaan menjadi pihak ketiga untuk memotong pajaknya (Leaphart, 2016).

Faktor kedua, yaitu minimnya pemahaman *driver* tentang tata cara menghitung, memotong dan menyetorkan pajak penghasilan, hal tersebut akan menghambat kewajiban perpajakan mereka (Schiller dan Davis, 2017; Oei dan Ring, 2015; Oei dan Ring,2016, McGregor, 2016; Aumayr, 2015; Thomas,2017; Saad,2013).

Faktor ketiga, yaitu sulit dalam mengidentifikasi penghasilan dan biaya-biaya yang dapat menjadi pengurang pajak sebagaimana yang telah diatur dalam undang-undang perpajakan. Sulitnya mengidentifikasi penghasilan karena pada kenyataanya sumber penghasilan yang di terima oleh *driver* transportasi *online* tidak hanya berupa upah ojek yang tertera dalam aplikasi, bonus atau insentif yang diberikan oleh perusahaan. *Driver* transportasi *online* kadang kala mendapatkan penghasilan lebih yang bersumber dari tip oleh konsumen (Oei dan Ring, 2015; Oei dan Ring,2016; McGregor *et al.*,2016).

Selanjutnya, biaya-biaya yang sulit ditentukan diantaranya biaya telepon, biaya bensin, biaya penggunaan tol dan biaya servis kendaraan. Sulit menentukan biaya telepon dikarenakan banyak *driver* menggunakan satu telepon genggam yang kemudian difungsikan untuk kegiatan pribadi dan bisnis. Kemudian biaya bensin, biaya penggunaan tol dan servis kendaraan sulit juga untuk ditentukan karena tidak semua *driver* transportasi *online* berkerja secara *full time*, beberapa diantara mereka menjadikan perkerjaan ini sebagai perkerjaan sampingan. Oleh karena itu, dibutuhkan solusi yang tepat untuk mendokumentasikan biaya yang benar-benar dikeluarkan sehubungan dengan kegiatan bisnis (Schiller dan Davis,2017; Oie dan Ring, 2015; Oei dan Ring,2016; Mc Gregor *et al.*, 2016).



Berdasarkan beberapa faktor yang dipaparkan sebelumnya, hadirnya transportasi *online* membuat Pemerintah harus segera melakukan langkah tegas. Apakah akan memperbaharui kebijakan yang sudah ada atau membuat kebijakan baru atas perkembangan ini (Flores dan Rayle, 2016). Belum adanya langkah tegas dari Pemerintah menimbulkan tindakan beragam yang dilakukan oleh *startup-stratup* transportasi *online* di Indonesia. Contohnya Oke Jack, perusahaan tersebut belum melakukan pemotongan pajak penghasilan bagi *driver*. Lain halnya dengan Grab Indonesia yang sudah memotong pajak penghasilan *driver*. Informasi terkait pemotongan pajak tersebut di informasikan dalam laman *web* Grab Indonesia ([grabdriverhelp.zendesk.com](http://grabdriverhelp.zendesk.com)) :

”Anda sebagai Mitra Pengemudi berkewajiban untuk melunasi Pajak Penghasilan sebesar 6% jika total pendapatan Anda dalam 1 bulan sama dengan atau melebihi Rp4.500.000. Grab akan mengembalikan pajak yang dipotong apabila ternyata pendapatan Anda tidak mencapai angka Rp 4.500.000 dalam 1 bulan.”

Berdasarkan permasalahan diatas terdapat beberapa alternatif pemajakan bagi penyedia transportasi *online* atas penghasilan *driver*-nya. Penelitian McGregor *et al.* (2016) menjelaskan salah satu perusahaan transportasi *online* di Amerika Serikat yaitu Uber memiliki tanggung jawab untuk memberikan laporan kepada Otoritas pajak atau *Internal Revenue Service (IRS)* dan kepada *driver*. Laporan yang diberikan kepada Otoritas Pajak yaitu hanya berupa data jumlah *driver* yang menjadi mitranya. Sementara itu, laporan yang diberikan kepada *driver* berisikan jumlah penghasilan kotor, bonus dan insentif yang diberikan, iuran yang dikenakan, dan tarif yang diterapkan. Berdasarkan hasil penjelasan penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa Uber, sebagai perusahaan transportasi *online* tidak memiliki kewajiban untuk memotong pajak penghasilan *driver*-nya. Artinya, *driver* memiliki

kewajiban mutlak untuk menghitung, menyetor dan melaporkan pajaknya sendiri. Kewajiban tersebut sesuai dengan pemungutan pajak menggunakan *self assessment*.

Penggunaan *self assessment* sebagai cara pemenuhan kewajiban perpajakan rupanya telah dilakukan oleh beberapa *driver* transportasi *online* di Kota Malang. Melalui wawancara dengan salah satu *driver* Gojek di Kota Malang yang bernama Irawan mengatakan bahwa dirinya beserta rekan-rekan *driver* transportasi *online* lainnya telah membayarkan pajak penghasilan atas penghasilan sebagai *driver*. Tarif yang disarankan oleh aparat perpajakan di Kantor Pelayanan Pajak Malang yaitu sebesar 1%. Dasar pengenaan pajak yang digunakan merupakan total penghasilan yang tertera di dalam aplikasi kemudian dikalikan dengan tarif 1% sebagaimana yang telah dipaparkan sebelumnya.

Mengacu pada tarif pajak yang dikenakan bagi *driver* transportasi *online* sebesar 1% yang dilakukan secara *self assessment* dapat dikaitkan dengan perhitungan pajak yang dikenakan bagi pelaku Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) yang lebih lanjut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013. Peraturan tersebut mengatur pajak dikenakan dengan tarif 1% dari peredaran bruto.

Apabila dengan tingkat pemahaman *driver* yang masih rendah namun Otoritas Pajak tetap melimpahkan kewajiban menghitung, menyetor dan melaporkan pajak kepada *driver* hal ini dapat menimbulkan masalah baru (Thomas, 2017). Bukan tidak mungkin *driver* akan menanggung denda, bunga bahkan terjerat dalam sengketa pajak. Bila alternatif tersebut tetap digunakan, pemerintah dapat

berkerjasama dengan *platform* dalam rangka mendapatkan data dan informasi transaksi dari setiap *driver* transportasi *online* (Aslam dan Shah,2017).

Hal yang berbeda dikemukakan oleh Thomas (2017), menurutnya alternatif pemajakan penghasilan yang tepat dalam memajaki penghasilan *driver* transportasi *online* yakni dengan menunjuk perusahaan transportasi *online* sebagai pihak ketiga dalam penyelesaian pajak penghasilan *driver* dan menerapkan sistem *withholding tax*. Thomas (2017) juga menjelaskan alasan pendukung dari penyelesaian diatas, diantaranya karena perusahaan *online* atau *platform* dianggap akan melakukan perhitungan, penyetoran dan pelaporan pajak non-karyawan dengan lebih baik dan efisien. Dikatakan lebih efisien karena minimnya pemahaman *driver* tentang perpajakan akan menyulitkan mereka untuk melakukan kewajiban perpajakannya.

Penelitian Thomas (2017) juga menjelaskan, penunjukkan *platform* sebagai pihak ketiga tidak hanya menguntungkan bagi *driver*, tetapi juga bagi *platform* itu sendiri. Adanya kejelasan dan kemudahan melaksanakan kewajiban perpajakan atas pajak penghasilan akan menguntungkan bagi *driver* sehingga terhindar salah satunya dari sanksi pajak. Atas kejelasan tersebut dapat mempengaruhi meningkatnya kinerja mereka sebaliknya, kinerja *driver* akan menurun bahkan memutuskan untuk berhenti menjadi *driver* bila mereka merasa terintimidasi atas beban pajak serta biaya kepatuhan lainnya (Thomas, 2017).

Pumungutan pajak *withholding tax* yang diterapkan di Indonesia merupakan pembayaran pajak yang melibatkan pihak ketiga untuk memotong pajak. *Withholding tax* muncul untuk memfasilitasi atau mempercepat pengumpulan pajak. Pengumpulan pajak dikatakan lebih cepat menggunakan *withholding tax*

karena pajak dikumpulkan dari pihak ketiga yang mana jumlahnya lebih sedikit dari jumlah pihak pembayar pajak. *Withholding tax* juga akan mempermudah proses pengumpulan pajak tanpa biaya administrasi yang tinggi karena, fiskus meminimalkan perannya dan memberi kepercayaan pada pemotong. Selain itu *withholding tax* akan efektif dalam meningkatkan kepatuhan pajak sukarela, karena pembayar pajak secara tidak langsung telah membayarkannya (A. Manurung, 2012). Hal ini menunjukkan bahwa *withholding tax* merupakan kebijakan perpajakan yang sejalan dengan sistem pemungutan pajak di Indonesia yaitu *self assessment* (Darmayasa *et al.*, 2016).

Berdasarkan beberapa alternatif pemajakan bagi penghasilan *driver* transportasi *online* diatas. Terdapat asas-asas atau prinsip-prinsip yang harus diperhatikan untuk menentukan alternatif pemajakan yang tepat. Rosdiana dan Irianto (2014:158) berpendapat, asas-asas yang seharusnya dipegang teguh oleh sistem pajak penghasilan Indonesia terdiri atas *the Revenue Productivity, the Equity* dan *Ease of Administration*. Asas *the Revenue Productivity* adalah kepentingan pemerintah yang berhubungan dengan fungsi utama pajak sebagai penghimpun dana dari masyarakat. Asas *the Equity* adalah asas yang mempercayai suatu sistem perpajakan akan berhasil apabila pajak dipungut secara adil hal ini berhubungan erat dengan kepentingan masyarakat. Terakhir adalah asas *Ease of Administration* merupakan asas yang menitikberatkan bahwa administrasi dalam pemungutan pajak harus mudah dilakukan hal tersebut akan mempengaruhi kepatuhan fiskus maupun wajib pajak. Sehingga dapat ditarik kesimpulan asas-asas yang dijadikan

dasar pijakan kebijakan perpajakan Indonesia harus memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pemerintah dan masyarakat.

Berdasarkan fenomena yang telah dipaparkan sebelumnya, terdapat potensi pajak yang besar atas penghasilan *driver* dari transportasi *online*, tetapi hingga kini belum ada regulasi atau kebijakan perpajakannya yang ideal di Indonesia. Pemerintah dalam membuat kebijakan perpajakan harus terlebih dahulu memperhatikan proses kebijakan publik. Proses dalam menyusun suatu kebijakan publik terdiri atas agenda *setting*, formulasi dan legitimasi, implementasi program dan evaluasi implementasi (Kusumanegara, 11:2010). Penelitian ini berfokus pada formulasi kebijakannya karena hasil yang diharapkan dalam formulasi kebijakan publik adalah berupa solusi terhadap masalah publik itu sendiri (Kusumanegara, 86:2010). Menurut Agustino (86:2010) formulasi atau perumusan kebijakan tidak selalu menghasilkan solusi dalam bentuk peraturan yang baru. Berdasarkan permasalahan dan alternatif pemajakan yang telah dipaparkan sebelumnya, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan tujuan untuk menkonfirmasi peraturan pajak yang sesuai dan dapat diterapkan atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dengan judul **“Formulasi Kebijakan *Withholding Tax* Atas Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*”**.

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang yang telah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah untuk penelitian ini, adalah sebagai berikut :

1. Apakah *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dapat diterapkan di Indonesia?
2. Bagaimana konfirmasi desain formulasi kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* di Indonesia?

## C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka tujuan yang diharapkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menjelaskan dan menganalisis kebijakan penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* di Indonesia.
2. Menjelaskan dan menganalisis konfirmasi desain kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* di Indonesia.

## D. Kontribusi Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, maka diharapkan adanya manfaat atau kontribusi dari hasil penelitian tersebut. Kegunaan atau manfaat hasil penelitian dapat dibagi menjadi tiga aspek, yaitu aspek teoritis, praktis dan kebijakan :

1. Kontribusi Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan akan mengkonfirmasi peraturan perpajakan dan wawasan yang lebih luas bagi para pembaca mengenai potensi basis pajak

penghasilan dari para *driver* transportasi *online* dengan penerapan *withholding tax*.

## 2. Kontribusi Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan peneliti dapat memberikan landasan bagi *platform* dan *driver* transportasi *online* mengenai kewajiban perpajakan dalam menghitung, menyetor dan melaporkan pajak penghasilan menggunakan *withholding tax* atas penghasilan *driver* transportasi *online*.

## 3. Kontribusi Kebijakan

Hasil dari penelitian ini diharapkan peneliti dapat memberikan dasar pertimbangan atau masukan kepada Badan Kebijakan Fiskal dalam perumusan kebijakan terhadap pengenaan Pajak Penghasilan atas *driver* transportasi *online* menggunakan *withholding tax*.

## E. Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan dalam penelitian ini dapat dirincikan sebagai berikut :

### **BAB 1           PENDAHULUAN**

Pada bab ini peneliti akan menjelaskan latar permasalahan, rumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian dan sistematika pembahasan.

**BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini peneliti menguraikan tentang teori-teori yang melandasi penulisan dan pembahasan yang terkait dengan judul. Teori ini didapat dari hasil studi kepustakaan beberapa literatur dan empiris.

**BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab ini menguraikan secara detail mengenai metode penelitian yang akan dijalani mulai dari jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, analisis data serta pengujian validitas dan reliabilitas penelitian kualitatif.

**BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab keempat ini menyajikan hasil-hasil dari penggalian data dan wawancara, kemudian disajikan pembahasan dari hasil-hasil penyajian data sesuai dengan fokus penelitian.

**BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab kelima ini menjelaskan mengenai kesimpulan, keterbatasan dan saran yang diberikan oleh oeneliti berkenaan dengan hal yang berkaitan dengan penelitian ini.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Empiris

Terdapat beberapa penelitian yang dapat digunakan sebagai landasan dalam penelitian ini. Penelitian yang berkaitan atas alternatif pemungutan pajak penghasilan bagi bisnis transportasi *online*. Persamaan tema inilah yang menjadi landasan peneliti dalam menganalisis dan memformulasikan penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*.

Keterbaharuan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah penelitian ini difokuskan pada desain formulasi kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dengan cara mengidentifikasi permasalahan yang terdiri dari subjek pajak, wajib pajak dan objek pajak. Menganalisis kewajiban perpajakan yang terdiri atas menghitung, menyetor dan melaporkan pajaknya serta memproyeksikan keberhasilan penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dilihat dari kepatuhan Wajib Pajaknya. Pada penelitian terdahulu dilakukan di negara maju, namun pada penelitian ini dilakukan di negara berkembang yaitu Indonesia.

Tabel 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu

Judul Penelitian	Peneliti dan Tahun	Fokus Penelitian	Hasil Penelitian
<i>Taxing the Gig Economy</i>	Thomas (2017)	Menganalisis alasan <i>start-up</i> atau perusahaan berbasis teknologi memiliki kewajiban sebagai pihak ketiga dalam penyelesaian pajak penghasilan <i>driver</i> transportasi <i>online</i> .	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bila sistem <i>withholding tax</i> diterapkan oleh <i>platform</i> maka proses pemotongan, pembayaran, dan pelaporan pajak <i>driver</i> transportasi <i>online</i> menjadi lebih efisien.</li> <li>2. Menunjuk <i>platform</i> sebagai pihak ketiga dalam penyelesaian pajak juga memberikan keuntungan bagi <i>platform</i>, karena bila perkerja merasa tidak pasti/terintimidasi akan membuat mereka mungkin akan mengurangi jam kerja atau tidak mau berkerja sama sekali.</li> <li>3. Terdapat beberapa alternatif pemajakan atas penghasilan <i>driver</i> transportasi <i>online</i> yaitu pengenaan pajak berdasarkan penghasilan bersih dan pengenaan pajak berdasarkan penghasilan kotor.</li> </ol>
Meningkatkan Kepatuhan dan Penerimaan Pajak Melalui <i>Withholding Tax System</i>	Darmayasa, Aneswari dan Yusdita (2016)	Penelitian ini bertujuan untuk memahami sistem <i>withholding tax</i> di Indonesia dan memaksimalkan <i>withholding tax</i> yang tetap sejalan dengan <i>self assessment system</i> .	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melalui <i>withholding tax</i> akan lebih menjamin kepastian pajak terbayar karena yang memotong pajak adalah pemberi penghasilan yang lebih disiplin.</li> <li>2. Sistem <i>withholding tax</i> terbukti lebih efektif dan efisien dalam hal pengawasan dengan mempersempit objek pemeriksaan karena yang di periksa adalah pemberi</li> </ol>

			penghasilan (pihak ketiga) yang jumlahnya lebih sedikit daripada jumlah wajib pajak.
<i>Can Sharing Be Taxed?</i>	Oei dan Ring (2015)	Menganalisis permasalahan perpajakan atas berkembangnya <i>sharing economy</i> pada transportasi <i>online</i> dan rekomendasi penyelesaian masalah tersebut. Studi kasus pada Uber di Amerika Serikat.	Kontribusi pemikiran atas aspek pajak dan unsur-unsur kebijakan yang perlu dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan transportasi <i>online</i> .

Sumber: Data diolah Penulis, 2017

## B. Tinjauan Teoritis

### 1. Kebijakan Publik

Kebijakan publik menurut Anderson dalam Agustino (2017:17) adalah serangkaian kegiatan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan permasalahan atau sesuatu hal yang diperhatikan. Sedangkan Easton dalam Agustino (2017:15) mengungkapkan bahwa kebijakan publik adalah keputusan politik yang dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah yang mempunyai otoritas dalam sistem politik. Mereka ialah para birokrat senior (eksekutif), legislative. Berdasarkan beberapa pengertian para ahli tersebut dapat diambil poin penting dari definisi kebijakan publik, bahwa kebijakan publik merupakan suatu keputusan yang menjadi alat untuk mencapai satu tujuan tertentu atau mengatasi permasalahan tertentu dalam rangka pembangunan negara.

Adapun variabel-variabel yang menentukan kerangka kerja dalam pembuatan kebijakan publik meliputi:

a. Tujuan yang ingin dicapai

Tujuan yang ingin dicapai mencakup kompleksitas tujuan yang akan dicapai karena semakin kompleks tujuan kebijakan maka semakin sulit untuk mencapai kinerja kebijakan dan semakin sederhana tujuan kebijakan maka semakin mudah untuk mencapai kinerja kebijakan.

b. Preferensi nilai yang perlu dipertimbangkan dalam pembuatan kebijakan

Suatu kebijakan yang mengandung berbagai variasi nilai akan jauh lebih sulit dicapai dibanding dengan suatu kebijakan yang hanya mengejar suatu nilai.

c. Sumber daya yang mendukung kebijakan

Kinerja suatu kebijakan akan ditentukan oleh sumber daya finansial, material, dan infrastruktur lainnya.

d. Kemampuan aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan

Kualitas suatu kebijakan akan dipengaruhi kualitas para aktor yang terlibat dalam proses penetapan kebijakan yang ditentukan oleh tingkat pendidikan, kompetensi yang dimiliki oleh para aktor dalam bidangnya, pengalaman kerja, serta integritas moralnya.

e. Lingkungan kondisi sosial, ekonomi, dan politik, dan sebagainya

Kinerja dari suatu kebijakan akan dipengaruhi oleh konteks sosial, ekonomi, dan politik dari tempat kebijakan tersebut diimplementasikan

- f. Strategi yang digunakan untuk mencapai tujuan
- g. Dalam mencapai tujuan perlu adanya strategi-strategi yang digunakan. Hal tersebut bertujuan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan yang mempengaruhi kinerja dari suatu kebijakan (Subarsono, 2005:68).

Sementara itu, Kusumanegara mengutip pernyataan Ripley (2010:12) proses kebijakan terdiri dari :

- a. *Agenda Setting*

Tahap dimana masalah yang menjadi perhatian pemerintah diputuskan untuk dibuat menjadi kebijakan. Hal ini terjadi karena banyaknya masalah atau isu yang dihadapi pemerintah sehingga pemerintah harus dapat mengidentifikasi dan memutuskan masalah atau isu apa yang menjadi dasar dibuatnya suatu kebijakan publik.

- b. Formulasi dan legitimasi tujuan dan program

Tidak seluruh masalah yang ada di dalam daftar agenda akan diwujudkan dalam kebijakan dan program, sebagian dari itu akan diformulasikan dan dilegitimasi.

- c. Implementasi program

Setelah formulasi dan legitimasi dapat dipenuhi maka program harus dilaksanakan. Agar program dapat berjalan, maka dibutuhkan berbagai *resources* yaitu dengan menginterpretasikan hukum-hukum dalam bentuk regulasi.

d. Evaluasi implementasi

Setelah aksi kebijakan menimbulkan berbagai akibat, evaluasi terhadap kinerja maupun dampak perlu untuk dilakukan. Evaluasi adalah penilaian terhadap apa yang telah terjadi atau apa yang dipikirkan telah terjadi.

e. Keputusan mengenai masa depan program dan kebijakan

Evaluasi kebijakan selalu menghasilkan kesimpulan-kesimpulan. Hal tersebut dapat menjadi pertimbangan selanjutnya bagi kebijakan itu sendiri, apakah perlu dilanjutkan atau tidak.

## 2. Formulasi Kebijakan Publik

Sebagaimana yang telah dijelaskan dalam proses pembuatan kebijakan publik, bahwa tidak semua permasalahan akan langsung dibuat kebijakannya adapula permasalahan yang masih harus di rumuskan atau di fomulasikan dan dilegitimasi. Menurut Sidey dalam Agustino (2017:97) formulasi kebijakan merupakan bagian dari tahap awal pembuatan kebijakan menjadi langkah awal penting karena memberikan informasi pada para analis kebijakan dan decision makers mengenai: rencana yang akan dibuat untuk mengatasi suatu fenomena atau masalah publik, tujuan dan prioritas yang hendak dituju dari formulasi kebijakan, tersedia atau tidak alternatif-alternatif kebijakan, menganalisis kelebihan dan kelemahan dari masing-masing alternatif kebijakan.. Agistino (2017:98) mengungkapkan bahwa perumusah kebijakan tidak selalu menghasilkan peraturan, perintah eksekutif, atau aturan administrasi yang diusulkan. Para analis dan pembuat kebijakan dapat memutuskan untuk tidak mengambil tindakan apapun bagi suatu masalah publik atau justru

membiarkanannya untuk selesai secara sendirinya. menganalisis kelebihan dan kelemahan dari masing-masing alternatif kebijakan. (Islamy, 2007:77-78)

a. Tindakan

Tindakan kebijakan adalah tindakan disengaja yang selalu dilakukan secara terorganisasi dan berulang (*ajeg*) guna membentuk pola-pola tindakan tertentu, sehingga pada akhirnya akan menciptakan norma-norma bertindak bagi sistem kebijakan.

b. Aktor

Orang atau pelaku yang terlibat dalam proses formulasi kebijakan akan memberikan dukungan maupun tuntutan serta menjadi sasaran dari kebijakan yang dihasilkan oleh sistem kebijakan.

c. Orientasi Nilai

Proses formulasi kebijakan pada prinsipnya berhubungan dengan proses mengidentifikasi dan menganalisis nilai-nilai yang beraneka ragam kemudian menentukan nilai-nilai yang relevan dengan kepentingan masyarakat, sehingga setiap kebijakan yang dihasilkan akan mempunyai implikasi nilai, baik secara implisit maupun eksplisit (Islamy, 2007:13).

Kemudian Islamy (2007:77-78) membagi proses formulasi kebijakan dalam enam tahap, yaitu :

a. Perumusan Masalah

Proses perumusan masalah ini merupakan upaya untuk menentukan identitas masalah kebijakan dengan terlebih dahulu mengerti dan

memahami sifat dari masalah tersebut sehingga dapat merumuskan masalah kebijakan itu dengan benar Anderson mengutip pendapat Smith (1966:52-53) memberikan pernyataan bahwa untuk kepentingan kebijaksanaan, suatu masalah dapat diartikan secara formal sebagai kondisi atau situasi yang menghasilkan kebutuhan-kebutuhan atau ketidakpuasan-kecikpuasan pada rakyat untuk mana perlu dicari cara-cara penanggulangannya.

Hal ini dilakukan oleh mereka yang secara langsung terkena akibat oleh masalah itu atau orang lain yang punya tanggung jawab untuk itu. Proses perumusan kebijakan negara dimulai dengan kegiatan merumuskan masalah secara benar. Keberhasilan dan kegagalan dalam melaksanakan kegiatan ini akan sangat berpengaruh pada proses pembuatan kebijaksanaan seterusnya.

b. Penyusunan Agenda Pemerintah

Dari banyak masalah tersebut ditentukan prioritasnya. Pilihan dan kecondongan perhatian *policy maker* menyebabkan timbulnya agenda kebijakan. Kemudian masalah yang menempati prioritas tertinggi selanjutnya dimasukkan ke dalam agenda pemerintah, pembuat keputusan membagi fasenya ke dalam empat tahap (Jones, 1991: 32):

- 1) *Problem Definition Agenda*, agenda di mana masalah diteliti dan dirumuskan secara aktif dan serius dari para pembuat keputusan.



- 2) *Proposal Agenda*, agenda di mana masalah telah mencapai tingkat perubahan fase perumusan masalah kedalam fase pemecahan masalah.
- 3) *Bargaining Agenda*, agenda di mana usulan kebijakan-kebijakan memperoleh dukungan secara aktif dan serius.
- 4) *Continuing Agenda*, agenda di mana masalah didiskusikan dan dinilai secara terus menerus.

c. Perumusan Usulan Kebijakan

Setelah beberapa masalah umum dapat dimasukkan ke dalam agenda pemerintah, selanjutnya akan dilakukan perumusan usulan kebijakan. Perumusan usulan kebijakan negara adalah kegiatan menyusun dan mengembangkan serangkaian tindakan yang perlu untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini serangkaian tindakan untuk memecahkan masalah disusun dan dikembangkan yang meliputi:

- 1) Mengidentifikasi alternatif, hal ini dilakukan untuk kepentingan pemecahan masalah.
- 2) Mendefinisikan alternatif, hal ini bertujuan supaya alternatif-alternatif dapat dipertimbangkan.
- 3) Menilai alternatif, hal ini dilakukan agar para pembuat keputusan dapat memutuskan alternatif yang akan dipakai.
- 4) Memilih alternatif yang memuaskan, suatu alternatif yang telah dipilih secara memuaskan akan menjadi suatu usulan kebijakan yang

telah diantisipasi untuk dapat dilaksanakan dan memberikan dampak positif.

d. Pengesahan Kebijakan

Suatu usulan kebijakan yang dibuat oleh pembuat keputusan dapat saja disetujui atau ditolak oleh pengesah kebijakan. Oleh karena itu, proses pengesahan suatu kebijakan biasanya diawali dengan kegiatan *persuasion* dan *bargaining* (Anderson, 1966: 80). Kedua kegiatan itu saling melengkapi sehingga dapat memperlancar proses pengesahan kebijakan.

e. Pelaksanaan Kebijakan

Semua kebijakan negara dimaksudkan untuk memengaruhi dan mengontrol perbuatan manusia sesuai dengan aturan-aturan dan tujuan-tujuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah atau negara. Suatu kebijakan negara akan menjadi efektif bila dilaksanakan dan mempunyai dampak positif bagi anggota-anggota masyarakat.

f. Penilaian Kebijakan

Penilaian kebijakan adalah merupakan langkah terakhir dari suatu proses kebijakan. Penilaian kebijakan dapat mencakup tentang isi kebijakan, pelaksanaan kebijakan, dan dampak kebijakan.

### 3. Pajak

#### a. Pengertian Pajak

Soemitro sebagaimana dikutip oleh Brotodihardjo dalam Halim *et al.*, (2016:1), mendefinisikan pajak sebagai iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tidak mendapat jasa-timbal (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan yang digunakan untuk membayar pengeluaran umum. Sedangkan Dr. N. J. Feldman sebagaimana dalam Resmi (2014:2) merumuskan pajak adalah prestasi yang dipakai sepihak oleh dan terutang kepada penguasa (menurut norma-norma yang ditetapkannya secara umum), tanpa adanya kontraprestasi, dan semata-mata digunakan untuk menutup pengeluaran-pengeluaran umum. Beberapa kata dalam definisi tersebut diatas dapat disimpulkan unsur-unsur dalam definisi pajak adalah suatu iuran yang dapat dipaksakan dipungut berdasarkan undang-undang dan kepada yang menyerahkan iuran tersebut tidak mendapatkan manfaat secara langsung.

#### b. Ciri-Ciri Pajak

Rahayu (2013:23) menjelaskan tentang ciri-ciri yang terdapat pada pengertian pajak, sebagai berikut:

##### 1) Pajak dapat dipungut berdasarkan undang-undang

Sudah menjadi hal yang sangat mendasar bahwa dalam melakukan pemungutan pajak harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan. Pada hakekatnya yang memikul beban pajak adalah rakyat, terkait penentuan tax base dan tax rate harus melalui persetujuan rakyat

yang diwakili oleh lembaga perwakilan rakyat. Hal persetujuan tersebut selanjutnya dituangkan dalam suatu undang-undang yang harus dipatuhi oleh setiap pihak yang dikenakan kewajiban perpajakan.

2) Pajak dapat dipaksakan

Jika Wajib Pajak tidak memenuhi kewajiban perpajakannya maka dapat dikenakan tindakan hukum oleh pemerintah berdasarkan undang-undang yang berlaku. Undang-undang perpajakan yang telah disahkan oleh perwakilan rakyat secara pasti memberikan wewenang kepada fiskus untuk memaksa Wajib Pajak untuk mematuhi dan melaksanakan kewajiban pajaknya. Fiskus sebagai aparat pemungut pajak dapat memaksakan Wajib Pajak untuk mematuhi dan melaksanakan kewajiban perpajakannya.

3) Diperuntukan bagi keperluan pembiayaan umum pemerintah

Dana yang diperoleh dari rakyat dalam bentuk pajak digunakan untuk memenuhi biaya atau fungsi-fungsi yang harus dilakukan pemerintah. Berikut adalah beberapa fungsi dari pemerintah yaitu seperti melaksanakan ketertiban, mengusahakan kesejahteraan, melaksanakan fungsi pertahanan dan fungsi penegakan keadilan.

4) Tidak dapat ditunjukkan kontraprestasi secara langsung

Wajib pajak tidak mendapatkan imbalan secara langsung dengan apa yang telah dibayarkannya pada pemerintah. Apa yang telah dibayarkan

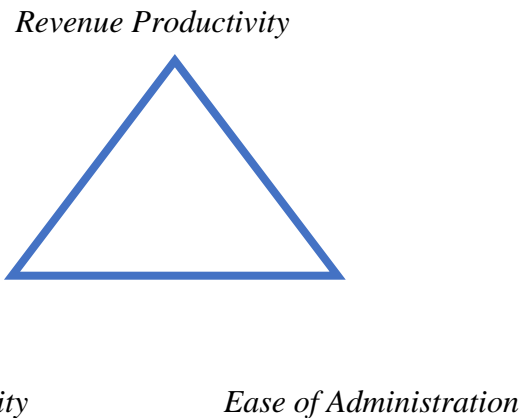
oleh Wajib Pajak kepada pemerintah digunakan untuk keperluan umum pemerintah.

#### 5) Berfungsi sebagai budgetair dan regulerend

Fungsi budgetair (anggaran), pajak berfungsi mengisi kas negara atau anggaran pendapatan negara, yang digunakan untuk keperluan pembiayaan umum pemerintah baik rutin maupun untuk pembangunan. Fungsi regulerend adalah pajak berfungsi sebagai alat untuk mengatur atau alat untuk melaksanakan kebijakan yang ditetapkan negara dalam bidang ekonomi sosial untuk mencapai tujuan tertentu.

#### c. Asas-Asas Pemungutan Pajak

Terdapat asas-asas atau prinsip-prinsip yang dijadikan pijakan penentu sasaran-sasaran reformasi perpajakan Indonesia. Asas-asas tersebut diantaranya adalah *revenue productivity*, *equity/equality* dan *ease of administration*. Mansury<sup>3</sup> dalam Rosdiana dan Irianto (2014:158) mengemukakan bahwa ketiga asas sebagaimana yang telah disebutkan di atas harus dipegang teguh oleh sistem Pajak Penghasilan (PPh) Indonesia. *The Revenue Adequacy Principle* merupakan kepentingan Pemerintah, *the Equity Principle* merupakan kepentingan Masyarakat dan *the Certainty Principle* merupakan kepentingan Pemerintah dan Masyarakat. Dengan demikian, bila digambarkan secara sederhana sistem perpajakan yang baik (ideal) adalah seperti sebuah segitiga sama sisi.



**Gambar 1 Asas-asas dalam Sistem Perpajakan yang Ideal**

*Sumber: Rosdiana dan Irianto (2014:158)*

1) *Asas Revenue Productivity*

Asas *Revenue productivity* merupakan asas yang lebih menyangkut kepentingan pemerintah, sehingga asas ini oleh pemerintah yang bersangkutan sering dianggap sebagai asas yang terpenting. Asas ini menyatakan bahwa jumlah pajak yang dipungut hendaklah memadai untuk keperluan menjalankan roda pemerintahan. Namun, dalam implementasinya pemungutan pajak tetap harus memperhatikan bahwa jumlah pajak yang dipungut jangan sampai terlalu tinggi sehingga dapat menghambat pertumbuhan ekonomi (Rosdiana dan Irianto, 2014:163-164).

2) *Asas Equity / Equality*

Keadilan merupakan salah satu asas yang sering kali menjadi pertimbangan penting dalam memilih *policy option* yang ada dalam membangun sistem perpajakan. Suatu sistem perpajakan dapat berhasil

apabila masyarakat merasa yakin bahwa pajak-pajak dipungut pemerintah telah dikenakan secara adil dan setiap orang membayar pajak sesuai dengan bagiannya (Rosidana dan Irianto, 2014:159). Waluyo (2013:13), mengemukakan pemungutan pajak yang bersifal adil dan merata, yaitu pajak yang dikenakan kepada orang pribadi harus sebanding dengan kemampuan mereka dalam membayar pajak (*ability to pay*) dan sesuai dengan manfaat yang diterima. Keadilan dalam pajak penghasilan terbagi menjadi dua yaitu (Rosidana dan Irianto, 2014:161-162)

a) *Horizontal Equity*

Suatu pemungutan pajak dikatakan memenuhi keadilan horizontal apabila wajib pajak yang berbeda dalam “kondisi” yang sama dipelakukan sama. Pengertian sama adalah besarnya “seluruh tambahan kemampuan ekonomi netto”.

b) *Vertical Equity*

Asas keadilan vertical terpenuhi apabila wajib pajak yang mempunyai tambahan kemampuan ekonomi atau penghasilan yang berbeda diperlakukan tidak sama.

3) *Asas Ease of Administration*

Asas kemudahan administrasi (*ease of administration*) merupakan suatu hal yang penting dalam suatu sistem pemungutan pajak. Prosedur pemungutan pajak yang rumit dapat menjadi hambatan yang berdampak pada keengganan wajib pajak untuk melaksanakan kewajiban

perpajakannya, sekaligus menimbulkan kesulitan bagi petugas pajak dalam mengawasinya. Unsur-unsur yang termasuk dalam asas *ease of administration* terdiri dari *certainty*, *convenience*, *efficiency*, dan *simplicity*.

a) Kepastian (*Certainty*)

Asas *certainty* menyatakan bahwa harus ada kepastian baik bagi petugas pajak maupun semua wajib pajak dan seluruh masyarakat. Agar kepastian dalam pemungutan pajak dapat terwujud, maka kepastian hukum merupakan suatu hal yang mutlak (Devano dan Rahayu, 2006:63). Asas kepastian antara lain mengenai subjek pajak, objek pajak, dasar pengenaan pajak, besarnya tarif pajak dan prosedur pemenuhan kewajibannya seperti prosedur pembayaran dan pelaporan serta pelaksanaan hak-hak perpajakannya (Rosdiana dan Irianto, 2014:168)

b) Kenyamanan (*Convenience*)

Asas *convenience* (kemudahan/kenyamanan) menyatakan bahwa saat pembayaran pajak hendaklah dimungkknkan pada saat yang “menyenangkan”/memudahkan wajib pajak, misalnya pada saat menerima gaji atau penghasilan lain seperti saat menerima bunga deposito (Rosdiana dan Irianto, 2014:171). Asas *convenience* menekankan pentingnya mempertimbangkan saat dan waktu yang tepat bagi pembayar pajak untuk memenuhi kewajiban perpajakannya. Sommerfeld sebagaimana dikutip oleh Rosdiana dan



Irianto (2014:171) menyatakan ada beberapa ahli yang berpendapat bahwa wajib pajak mau membayar lebih banyak pajak asalkan asas convenience terpenuhi.

c) Efisiensi (*Efficiency*)

Asas efisiensi dapat dilihat dari dua sisi yaitu dari sisi fiskus dan wajib pajak. Pemungutan pajak dikatakan efisien jika *cost of taxation* yang dikeluarkan kedua belah pihak rendah (Rosdiana dan Irianto, 2014:172). Adanya asas efisiensi dimaksudkan agar sistem dan prosedur perpajakan hendaknya dapat dilaksanakan secara praktis dengan biaya sehemat-hematnya. Dari sisi fiskus, efisiensi dapat diukur dari biaya yang harus dikeluarkan pemerintah untuk menjalankan sistem administrasi perpajakan (*administrative cost*) yang termasuk dalam biaya ini bukan hanya gaji pegawai pajak, tetapi juga biaya oprasional lainnya seperti biaya melakukan penyuluhan/sosialisasi perpajakan.

Sedangkan dari sisi wajib pajak beban administrative (*compliance cost*) merupakan biaya yang harus ditanggung oleh wajib pajak untuk memenuhi kewajiban perpajakannya. Beban administratif dibedakan menjadi tiga kelompok yaitu sebagai berikut:

(1) *Fiscal Costs/ Direct Money Costs*

*Fiscal Costs* merupakan biaya atau beban yang dapat diukur dengan nilai uang yang harus dikeluarkan/ditanggung oleh wajib

pajak berkaitan dengan proses pelaksanaan kewajiban-kewajiban dan hak-hak perpajakan.

(2) *Time Cost*,

*Time Cost*, yaitu biaya berupa waktu yang dibutuhkan untuk melaksanakan kewajiban-kewajiban dan hak-hak perpajakan.

(3) *Psychic Cost*,

*Psychic Cost*, yaitu biaya psikis/psikologis-antara lain berupa stress dan ketidaktenangan, kegamangan, kegelisahan, ketidakpastian yang terjadi dalam proses pelaksanaan kewajiban dan hak-hak perpajakan (Rosdiana dan Irianto, 2014:177).

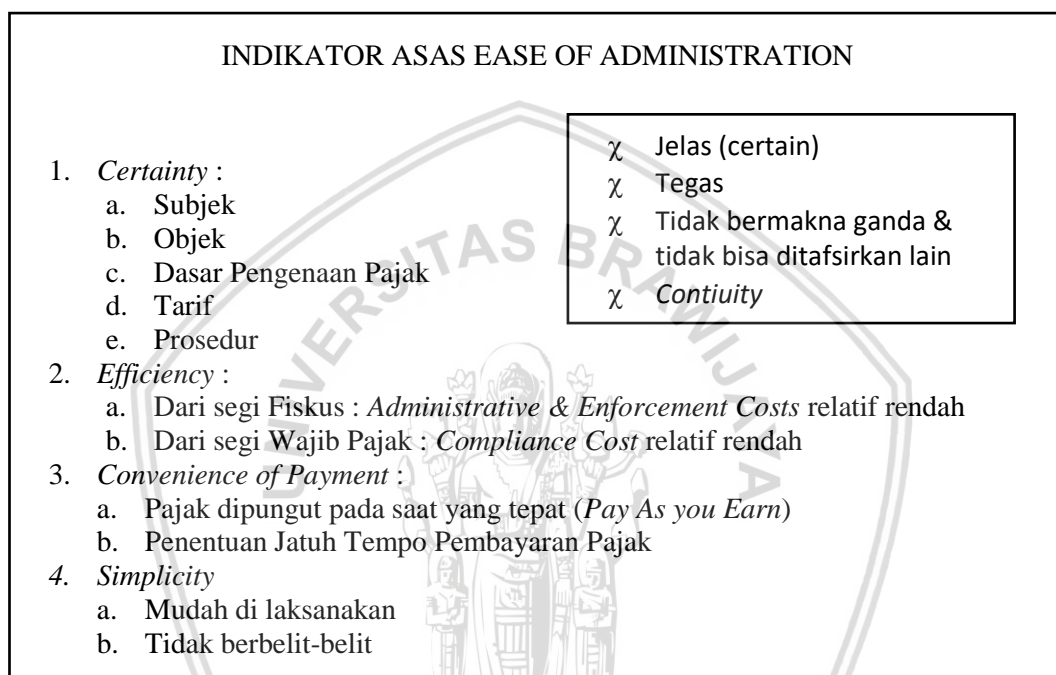
d) Asas Kesederhanaan (*Simplicity*)

Pada umumnya peraturan yang sederhana akan lebih pasti, jelas dan mudah dimengerti oleh wajib pajak. Oleh karena itu, dalam menyusun suatu undang-undang perpajakan, maka harus diperhatikan juga asas kesederhanaan. Brown dan Jackson menyatakan (1982:241):

*“Taxes should be sufficiently simple so that those affected can be understand them.”*

Dapat ditarik kesimpulan dengan sistem dan prosedur perpajakan yang sederhana akan memudahkan wajib pajak untuk memahami dan melaksanakan kewajiban perpajakannya. Harapannya dengan sistem dan prosedur perpajakan yang praktis

serta mudah kepatuhan wajib pajak akan meningkat. Meningkatnya kepatuhan wajib pajak akan berbanding lurus dengan penerimaan negara. Berikut adalah indikator dalam *Asas Ease Of Administration* dalam bentuk gambar seperti dibawah ini:



**Gambar 2 Indikator Asas Ease Of Administration**

Sumber: Rosdiana dan Irianto (2014:167)

#### d. Sistem Perpajakan

Perpajakan merupakan sistem yang kompleks dan harus dianalisis dengan pendekatan yang multidisiplin. Dibutuhkan berbagai pengetahuan yang beragam jika akan mendesai suatu reformasi sistem perpajakan. Sistem perpajakan yang baik harus ditopang oleh dua hal yaitu kebijakan perpajakan dan administrasi perpajakan Sistem perpajakan terdiri dari tiga unsur pokok menurut Rosidana dan Irianto (2014:83-118) yaitu:

### 1) Kebijakan Perpajakan (*Tax Policy*)

Kebijakan pajak merupakan kebijakan fiskal dalam arti yang sempit. Kebijakan fiskal dalam arti luas adalah kebijakan untuk memengaruhi produksi masyarakat, kesempatan kerja dan inflasi dengan menggunakan instrument pemungutan pajak dan pengeluaran belanja negara. Sedangkan pengertian fiskal dalam arti sempit adalah kebijakan yang berhubungan dengan penentuan apa yang akan dijadikan sebagai *tax base*, siapa-siapa yang akan dikenakan pajak- siapa-siapa yang dikecualikan, apa-apa yang akan dijadikan sebagai objek pajak-apa-apa yang dikecualikan, bagaimana meenentukan besarnya pajak yang terutang dan bagaimana menentukan prosedur pelaksanaan kewajiban pajak terutang.

### 2) Administrasi Perpajakan (*Tax Administration*)

Implementasi kebijakan yang sudah ditetapkan dalam undang-undang pada akhirnya hanya akan berjalan jika ada administrasi perpajakan. Administrasi perpajakan merupakan kunci keberhasilan kebijakan pajak. Salah satu indikator administrasi perpajakan yang baik adalah tingkat efisiensi. Efisiensi dapat dilihat dari dua sisi. Dari sisi fiskus pemungut pajak dikatakan efisien jika biaya pemungutan pajak yang dilakukan oleh Kantor Pajak (antara lain dalam rangka pengawasan kebijakan Wajib Pajak) lebih kecil daripada jumlah pajak yang berhasil dikumpulkan. Dari sisi Wajib Pajak, sistem pemungutan pajak dikatakan efisien jika biaya yang harus dilekuarkan oleh Wajib Pajak untuk memenuhi

kewajiban perpajakannya bisa seminimal mungkin. Dengan kata lain, pemungutan pajak dikatakan efisien jika *compliance cost*-nya rendah.

c. Hukum Pajak

Rosidana dan Irianto (2014:119) mengungkapkan bahwa Hukum pajak merupakan keseluruhan dari peraturan-peraturan yang meliputi kewenangan pemerintah untuk mengambil kekayaan seseorang dan menyerahkannya kembali kepada masyarakat dengan melalui kas negara. Hukum pajak merupakan bagian dari hukum publik. Hukum pajak dibedakan menjadi Hukum Pajak Material dan Hukum Pajak Formal. Perbedaan mendasar dari kedua hukum itu bahwa Hukum formal tidak akan pernah menimbulkan utang pajak seperti yang ditentukan oleh hukum material. Hal tersebut akan dijelaskan lebih rinci sebagai berikut:

1) Hukum Pajak Material

Hukum pajak material mengatur ketentuan-ketentuan mengenai siapa saja yang dikenakan pajak, siapa-siapa yang dikecualikan, apa-apa saja yang dikenakan pajak dan apa-apa saja yang dikecualikan serta berapa besarnya pajak yang terutang. Menurut Mansury dalam Rosdiana dan Irianto (2014:121) Hukum Pajak Material diatur Subjek Pajak, Objek Pajak, dan Tarif Pajak. Dengan demikian secara terperinci dalam Hukum Pajak Material diatur mengenai:

- a) Objek Pajak, keadaan-keadaan, pembuatan-pembuatan dan peristiwa hukum yang dapat dikenakan pajak (Objek Pajak)

- b) Subjek Pajak, yaitu siapa saja yang dapat dikenakan pajak atau diwajibkan melaksanakan kewajiban perpajakan.
- c) Besarnya pajak yang terutang (Dasar Pengenaan Pajak dan Tarif Pajak)

## 2) Hukum Pajak Formal

Hukum pajak formal mengatur bagaimana mengimplementasikan hukum pajak material, karena itu dalam hukum pajak formal diatur mengenai prosedur (tata cara) pemenuhan hak dan kewajiban perpajakan serta sanksi-sanksi bagi yang melanggar kewajiban perpajakan (Rosdiana dan Irianto, 2014:121). Brotodiharjo dalam Rosdiana dan Irianto (2014:121) menyatakan bahwa tujuan dari hukum pajak formal adalah sebagai sarana untuk melindungi fiskus maupun wajib pajak sehingga dapat memberikan jaminan kepada mereka bahwa hukum pajak material dapat dilaksanakan dengan setepat-tepatnya. Bentuk tata cara dalam mengimplementasikan hukum pajak material, antar lain berupa:

- a) Tata cara pendaftara Wajib Pajak
- b) Kewajiban pembukuan
- c) Tata cara penyetoran pajak
- d) Tata cara pelaporan
- e) Tata cara penetapan utang pajak, hapusnya hutang pajak
- f) Tata cara penagihan utang pajak
- g) Tata cara pengajuan keberatan pajak, pengajuan restitusi dan lain-lain
- h) Pengaturan berbagai sanksi dan hak serta kewajiban Wajib Pajak maupun pihak fiskus.

e. Tarif Pajak

Untuk menghitung besarnya tarif pajak diperlukan dua unsur yaitu tarif pajak dan dasar pengenaan pajak. Tarif pajak dapat berupa angka atau presentase tertentu. Resmi (2014:14-16) menjelaskan bahwa tarif pajak dibedakan menjadi tarif tetap, tarif proporsional (sebanding), tarif progresif (meningkat) dan tarif regresif (menurun).

- 1) Tarif tetap adalah tarif berupa jumlah atau angka yang tetap, berapapun besarnya dasar pengenaan pajak contoh:

**Tabel 2 Contoh Tarif Pajak Tetap**

No.	Dasar Pengenaan Pajak	Tarif Pajak
1.	Rp 1.000.000	Rp 6.000
2.	Rp 2.000.000	Rp 6.000
3.	Rp 5.750.000	Rp 6.000
4.	Rp 50.000.000	Rp 6.000

*Sumber: Resmi (2014: 14)*

Di Indonesia, tarif tetap diterapkan pada bea materai. Pembayaran dengan menggunakan cel atau bilyet giro untuk berapapun jumlahnya dikenakan pajak sebesar Rp 6.000

- 2) Tarif Proporsional (Sebanding)

Tarif proporsional adalah tarif berupa persentase tertentu yang sifatnya tetap terhadap berapapun dasar pengenaan pajaknya. Makin besar dasar pengenaan pajak, makin besar pula jumlah pajak yang terutang dengan kenaikan secara proporsional atau sebanding. Contoh:

**Tabel 3 Contoh Tarif Pajak Proporsional**

No	Dasar Pengenaan Pajak	Tarif Pajak	Utang Pajak
1.	Rp 1.000	10%	Rp 100
2.	Rp 20.000	10%	Rp 2.000
3.	Rp 500.000	10%	Rp 50.000
4.	Rp 90.000.000	10%	Rp 9.000.000

*Sumber: Resmi (2014:14)*

Di Indonesia, tarif proporsional diterapkan pada PPN (tarif 10%), PPh Pasal 26 (tarif 20%), PPh Pasal 23 (tarif 15% dan 2% untuk jasa lain), PPh WP badan dalam negeri, dan BUT (Pasal 17 ayat (1) b atau 28% untuk tahun 2009 serta 25% untuk tahun 2010, dan seterusnya), dan lain-lain.

### 3) Tarif Progresif (Meningkat)

Tarif progresif adalah tarif berupa persentase tertentu yang makin meningkat dengan makin meningkatnya dsar pengenaan pajak. Tarif progresif dibedakan menjadi tiga yaitu:

#### (1) Tarif Progresif-Proporsional

Tarif berupa persentase tertentu yang makin meningkat dengan meningkatnya dasar pengenaan pajak dan kenaikan persentase tersebut adalah tetap. Contoh:



**Tabel 4 Contoh Tarif Pajak Progresif- Proporsional**

No	Dasar Pengenaan Pajak	Tarif Pajak	Kenaikan Tarif
1.	Sampai dengan Rp 10.000.000	15%	-
2.	Di atas Rp 10.000.000 s.d Rp 25.000.000	25%	10%
3.	Di atas Rp 25.000.000	35%	10%

Sumber: Resmi (2014: 15)

Tarif progresif-proporsional pernah diterapkan di Indonesia untuk menghitung PPh. Tarif ini diberlakukan sejak tahun 1984 sampai dengan tahun 1994 dan diatur dalam Pasal 17 UU No. 7 Tahun 1983.

(2) Tarif Progresif-Progresif,

Tarif berupa persentase tertentu yang makin meningkat dengan meningkatnya dasar pengenaan pajak dan kenaikan persentase tersebut juga makin meningkat. Contoh:

**Tabel 5 Contoh Tarif Pajak Progresif-Progresif**

No.	Dasar Pengenaan Pajak	Tarif Pajak	Kenaikan % Tarif
1.	Sampai dengan Rp 25.000.000	10%	-
2.	Di atas Rp 25.000.000 s,d Rp 50.000.000	15%	5%
3.	Di atas Rp 50.000.000	30%	15%

Sumber: Resmi (2014:15)

Tarif progresif-progresif pernah diterapkan di Indonesia untuk menghitung Pajak Penghasilan. Mulai tahun 2001, jenis tarif ini masih diberlakukan sampai dengan akhir tahun 2008, tetapi hanya

untuk Wajib Pajak badan dan bentuk usaha tetap dengan perubahan pada dasar pengenaan pajak.

(3) Tarif Progresif-Degresif,

Tarif berupa persentase tertentu yang makin meningkat dengan meningkatnya dasar pengenaan pajak, tetapi kenaikan persentase tersebut semakin menurun. Contoh:

**Tabel 6 Tarif Pajak Progresif-Degresif**

No.	Dasar Pengenaan Pajak	Tarif Pajak	Kenaikan % Tarif
1.	Rp 50.000.000	10%	-
2.	Rp 100.000.000	15%	5%
3.	Rp 200.000.000	18%	3%

Sumber: Resmi (2014:16)

4) Tarif Degresif (Menurun)

Tarif berupa persentase tertentu yang makin menurun dengan makin meningkatnya dasar pengenaan pajak. Contoh:

**Tabel 7 Contoh Tarif Pajak Degresif (Menurun)**

No.	Dasar Pengenaan Pajak	Tarif Pajak
1.	Rp 50.000.000	30%
2.	Rp 100.000.000	20%
3.	Rp 200.000.000	10%

Sumber: Resmi (2014:16)

#### 4. Pajak Berbasis Penghasilan

a. Definisi Penghasilan

Rosdiana dan Irianto (2014:181) mengatakan bahwa terdapat alternatif penerapan konsep *Ability To Pay* yang paling banyak dipakai adalah dengan

melakukan pendekatan pengenaan pajak atas penghasilan. Terdapat beberapa literatur yang menghasilkan alternatif definisi penghasilan salah satu konsep yang paling dianggap mencerminkan keadilan dan lazim digunakan adalah konsep yang dikemukakan oleh Schanz, Haig dan Simon (SHS *Concept*). Inti dari konsep SHS bahwa pengertian penghasilan untuk keperluan perpajakan seharusnya tidak membedakan sumbernya dan tidak menghiraukan pemakaiannya, melainkan lebih menekankan kepada kemampuan ekonomis yang dapat dipakai untuk menguasai barang dan jasa.

Kemudian konsep yang digunakan dalam Pasal 4 Undang-Undang Pajak Penghasilan Indonesia pun terasa kental dengan nuansa konsep SHS. Pasal tersebut berisikan :

”Yang menjadi Objek Pajak Penghasilan adalah Penghasilan setiap tambahan kemampuan ekonomis untuk yang diterima atau diperoleh oleh Wajib Pajak, baik yang berasal dari Indonesia maupun luar Indonesia yang dapat digunakan untuk konsumsi maupun menambah kekayaan Wajib Pajak yang bersangkutan, dengan nama dan dalam bentuk apapun”.

b. Konsep *Taxable Income*

Sebagai konsekuensi dipilihnya SHS dalam menentukan definisi *income*, maka dalam menentukan *taxable income* harus dicari rumusan “tambahan kemampuan ekonomis” yang tepat. Hal tersebut menyebabkan tambahan kemampuan ekonomis menjadi dasar pengenaan pajak, artinya gross income harus dikurangi dahulu dengan berbagai tax reliefs atau pengurang-pengurang apa saja yang diperbolehkan yang benar-benar mencerminkan tambahan kemampuan ekonomis yang sebenarnya.

Mansury dalam Rosdiana dan Irianto (2014:183) menceritakan bahwa pada saat Indonesia mengalami reformasi perpajakan pertama pada tahun 1984, pemilihan objek pajak dalam proses penyusunan sistem PPh 1984 berkisar pada masalah (1) apakah akan digunakan definisi penghasilan berdasarkan asas sumber atau asas tambahan kemampuan ekonomis, (2) biaya apa yang akan diperkenankan dalam menghiung penghasilan kena pajak, (3) metode penyusutan man ayang akan dianut, sesuai dengan sasaran yang ingin dicapai dalam sistem perpajakan 1984, dan (4) bagaimana menghitung penghasilan kena pajak, termasuk bagaimana memperhitungkan beban tanggungan Wajib Pajak (PTKP) untuk dikurangkan dari Penghasilan Netto dalam mendapatkan Penghasilan Kena Pajak.

c. Konsep Pengurangan Pajak

Rosdiana dan Irianto (2014: 185) menjelaskan bahwa Penghasilan Kena Pajak merupakan Dasar Pengenaan Pajak yang didapatkan setelah mengurangi penghasilan bruto dengan berbagai pengurang beban pajak yang diperkenankan oleh Undang-Undang. Pengurang beban pajak itu sendiri dapat terdiri dari beragam nama dan bentuk seperti *adjustments*, *deductions*, *exemptions*, *allowences*, *credits*. Dari berbagai jenis beban yang tersebut terdapat dua jenis pengurang beban pajak yang paling banyak dipakai oleh sistem pajak penghasilan di seluruh dunia, yaitu Pengurang yang diperbolehkan (*deductions*) dan Penghasilan Kena Pajak (*personal*

*emeptions*). Kedua jenis pengurang beban penghasilan yang sudah dikemukakan sebelumnya akan dijelaskan sebagai berikut:

1) Pengurangan yang Diperbolehkan (*Deductions*)

Dalam sistem pajak penghasilan Indonesia tidak semua pengeluaran diperkenankan sebagai pengurang seperti yang diatur dalam konsep akuntansi. Penentuan pengeluaran yang dapat menjadi pengurang berbeda-beda setiap negara. Sommerfeld dalam Rosidana dan Irianto (2014:186) membagi pengurang yang diperbolehkan menjadi tiga kategori:

- a) Biaya-biaya yang terkait dengan kegiatan bisnis dan perdagangan, termasuk biaya-biaya yang berkaitan dengan usaha yang dikeluarkan oleh pengusaha.
- b) Biaya-biaya yang bukan termasuk biaya mendapatkan, menagih dan memelihara penghasilan berkaitan dengan perolehan penghasilan di luar usaha.
- c) Pengurangan yang murni sepenuhnya diperuntukkan bagi Wajib Pajak Orang Pribadi.

Berdasarkan paparan dari Sommerfeld tersebut Rosdiana dan Irianto (2014:187) menyimpulkan bahwa, apapun kategori ataupun tujuan dari *deductable expenses* tersebut, pada intinya perpajakan tidak membatasi pengeluaran-pengeluaran yang akan dilakukan oleh Wajib Pajak untuk mendapatkan atau memperoleh penghasilan. Pajak tidak mengatur bagaimana seseorang menjalankan manajemen perusahaannya. Namun,

untuk keperluan perpajakan, tentunya harus ada ketentuan khusus yang mengatur hal ini, karena prinsip utama dari ketentuan-ketentuan mengenai biaya-biaya yang dapat diperbolehkan untuk dijadikan pengurang penghasilan neto adalah:

- a) Biaya-biaya tersebut harus mempunyai hubungan langsung dengan penghasilan yang diterima atau diperoleh oleh Wajib Pajak atau dikenal di Indonesia dengan biaya 3M yaitu biaya mendapatkan, menagih dan memelihara penghasilan. Artinya, pengeluaran yang sifatnya pribadi untuk kepentingan Wajib Pajak sendiri tidak dapat dijadikan pengurang.
- b) Pajak tidak mempermasalahkan istilah atau nama biaya, yang terpenting hakikat dari biaya tersebut, yaitu untuk apa biaya tersebut dikeluarkan. Sepanjang biaya tersebut dikeluarkan untuk mendapatkan penghasilan, maka boleh dijadikan sebagai deductible expenses.

Selain biaya-biaya yang memang dikeluarkan itu berhubungan dengan biaya 3M (mendapatkan, menagih dan memelihara penghasilan), di beberapa negara terdapat ketentuan yang mengatur dibolehkannya biaya-biaya tertentu yang mungkin dianggap kurang berhubungan langsung biaya 3M, tetapi boleh menjadi *deduction* (pengurang) karena pertimbangan-pertimbangan tertentu (umumnya untuk fungsi *regulerend*), seperti biaya kesehatan, biaya bunga kredit perumahan rakyat dan biaya pendidikan.

## 2) Penghasilan Tidak Kena Pajak (*Personal Exemption*)

Rosdiana dan Irianto (2014:188-189) menjelaskan bahwa hampir seluruh negara memungut pajak penghasilan dengan menerapkan pengurangan beban pajak berupa penghasilan tidak kena pajak (*personal exemption*) dalam memperhitungkan penghasilan kena pajak Wajib Pajak Orang Pribadinya, termasuk Indonesia.

Justifikasi dari penerapan *personal exemption* ini adalah hendaknya sebagian penghasilan neto Wajib Pajak Orang Prbadi yang digunakan untuk keperluan hidup dikecualikan pengenaan pajaknya agar memungkinkan Wajib Pajak dapat melakukan pekerjaannya. Apabila Wajib Pajak dapat berkerja maka ia akan menghasilkan penghasilan, yang nantinya akan dikenakan pajak. Dengan kata lain, besarnya keperluan untuk hidup tersebut dapat dianggap sebagai biaya untuk memperoleh penghasilan.

Selanjutnya terdapat pendapat lain yang mengatakan bahwa *personal exemption* yang diberikan bagi Wajib Pajak Orang Pribadi harus menyesuaikan *Ability-To-Pay* mereka dengan adanya anak. Sebagaimana konsekuensi yang harus ditanggung karena memiliki anak, maka akan muncul biaya untuk membesarkan anak tersebut. Biaya tersebut tentunya akan mengurangi *Ability-To-Pay*. Oleh sebab itu, sebagian yang lain menyarankan diberlakukannya *personal exemption* sebagai upaya untuk memberikan keringanan bagi keluarga yang berpenghasiln rendah.

d. Permasalahan dalam Pajak Berbasis Penghasilan

1) *Flat Rate vs Progressive Rate*

Dalam menentukan tarif pajak penghasilan, wacana yang saat ini banyak dibicarakan adalah mengenai *issue flat rate*. Pendukung *flat rate* beranggapan bahwa keadilan dalam pembebasan pajak tetap akan tercapai karena dalam *flat rate*, *marginal rate* tetap akan naik seiring dengan besarnya penghasilan yang dimiliki seseorang. Sebaliknya, penentang *flat rate* beranggapan bahwa dilihat dari *effective rate*, tidak terdapat unsur progresivitas dalam pembebanan pajak, karenanya keadilan vertikal tidak tercapai. Hal ini terjadi khususnya dalam *corporate income tax*, karena dalam menghitung tidak ada PTKP (Rosdiana dan Irianto, 2014:194).

2) *Global vs Schedular Taxation*

Berdasarkan beberapa pertimbangan tertentu, Pasal 4 ayat (2) mengatur ketentuan khusus khusus bagi penghasilan-penghasilan tertentu mempunyai perlakuan sendiri dalam pengenaan pajaknya. Pertimbangan-pertimbangan yang mendasari diberikannya perlakuan tersendiri tersebut dimaksud antara lain adalah untuk kesederhanaan dalam pemungutan pajak, keadilan dan pemerataan dalam pengenaan pajaknya serta memerhatikan perkembangan ekonomi dan moneter. Oleh karena itu, pengenaan Pajak Penghasilan termasuk sifat, besarnya, dan tata cara pelaksanaan pembayaran, pemotongan, atau pemungutan atas jenis-jenis penghasilan tersebut diatur tersendiri dengan peraturan pemerintah. Dengan mempertimbangkan kemudahan dalam pelaksanaan pengenaan serta agar tidak menambah beban administrasi baik bagi Wajib Pajak maupun Direktorat Jendral Pajak, maka pengenaan Pajak



Penghasilan dalam ketentuan ini bersifat final. Perbedaan antara *Global Taxation* dengan *Schedular Taxation* adalah sebagai berikut:

**Tabel 8 Perbedaan *Global Taxation* dan *Schedular Taxation***

<i>Global Taxation</i>	<i>Schedular Taxation</i>
<i>Equals treatment for the equals.</i> Semua penghasilan digabungkan dengan tidak membeda-bedakan asal dan sumber/jenis penghasilan	Perlakuan pajak (tax treatment) dibedakan berdasarkan sumber/jenis penghasilan. Artinya suatu jenis penghasilan mempunyai perlakuan pajak yang berbeda dengan penghasilan yang lain
Hanya ada satu struktur tarif yang diperlakukan terhadap total penghasilan tersebut. (Di Indonesia: tarif PPh Pasal 17)	Tarifnya berbeda-beda, tergantung sumber/jenis penghasilannya.
Dalam menghitung Penghasilan Kena Pajak, dasar pengenaannya adalah <i>Net Income</i> , karena itu <i>global gross income</i> dikurangkan terlebih dahulu dengan <i>tax reliefs</i> ,	Dalam menghitung Penghasilan Kena Pajak, dasar pengenaannya adalah <i>Gross Income</i> atau <i>Deemed Profit/Deemed Taxable Income</i> , karena itu tidak ada <i>tax reliefs</i>
Umumnya digunakan <i>self assessment</i> atau kombinasi antara <i>self assessment</i> dengan <i>withholding tax</i> . Pajak yang sudah dipotong oleh pihak ketiga ( <i>withholding</i> ), dapat dijadikan sebagai kredit pajak.	Umumnya digunakan sistem <i>withholding tax</i> . Pajak yang sudah dipotong oleh pihak ketiga tidak bisa dijadikan sebagai kredit pajak.

Sumber: Rosdiana dan Irianto (2014:195)

Pada umumnya, penghasilan yang dipungut berdasarkan *schedular taxation* bersifat final. bila suatu penghasilan telah dipotong PPh Final maka penghasilan tersebut tidak perlu lagi digabungkan dengan penghasilan lainnya dalam Surat Pemberitahuan (SPT Tahunan) dan biaya-biaya untuk mendapatkan, menagih dan memelihara (Biaya 3M) penghasilan tersebut tidak bisa menjadi *deductible expenses*, sedangkan PPh yang sudah dipotong

oleh pihak ketiga tidak boleh dijadikan sebagai kredit pajak oleh Wajib Pajak yang menerima penghasilan.

### 5. *Withholding Tax*

Di Indonesia terdapat sistem administrasi perpajakan bagi pemotongan dan pemungutan pajak atau yang biasa disebut *withholding tax*. Sistem ini memberika wewenang kepada pihak ketiga untuk memotong atau memungut besarnya pajak yang terutang oleh wajib pajak (Waluyo, 2013:17). Pihak yang dimaksud sebagai pihak ketiga yaitu bukan merupakan fiskus dan wajib pajak melainkan satu pihak yang merupakan sumber penghasilan untuk memotong atau memungut penghasilan kepada pihak lain. Penunjukan satu pihak sebagai pemotong atau pemungut di atur oleh undang-undang.

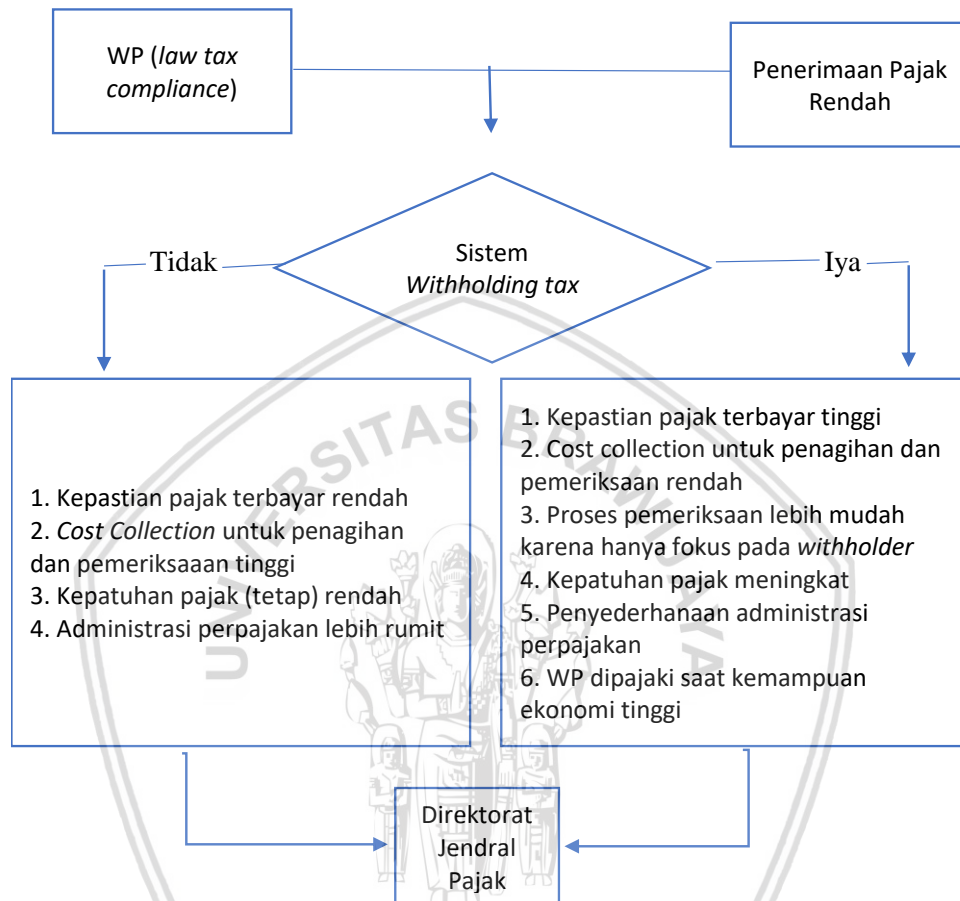
Sistem pemotongan atau pemungutan pajak menggunakan *withholding tax* dilakukan pada saat penghasilan diterima/diperoleh hal ini lazim dikenal sebagai “*pay as you earn*”. Dapat disimpulkan sistem ini bertujuan agar wajib pajak secara langsung membayar pajak sewaktu menerima penghasilan tersebut.

Jantsher sebagaimana disitir oleh Darussalam dan Septriadi dalam Rosdiana dan Irianto (2014:110) menyatakan bahwa *withholding tax* secara tradisi hanya diterapkan terhadap pemotongan atas gaji, bunga dan deviden, kemudian diperluas untuk memotong penghasilan dari jasa professional, sewa, dan terhadap semua penghasilan dari usaha lainnya (Darussalam dan Septriadi, 2006:28).

Sistem *withholding tax* mempunyai beberapa kelebihan antara lain (Rosdiana dan Irianto, 2012:109-111):

- a. Dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap penerimaan negara. Dikarenakan penerapan *withholding tax* langsung dilakukan ketika wajib pajak mendapatkan penghasilan hal ini terbukti dapat menghasilkan penerimaan pajak yang tinggi. Sistem ini membuat pemerintah dengan mudah mengumpulkan pajak karena pihak ketiga (yang “dekat” dengan wajib pajak) yang wajib menghitung, menetapkan, menyetorkan dan melaporkan pajak yang sudah dipotong/ dipungut tersebut.
- b. Sistem *withholding tax* yang mudah diterapkan rupanya berdampak juga dalam mengurangi *administrative cost* yang harus dikeluarkan oleh pemerintah, karena peran pihak ketiga sangat kuat dalam pemungutan pajaknya. Hal tersebut membuat fokus hanya fokus pada pengawasan atas kepatuhan pemotong pajak.

Penelitian Damayanti *et al.* (2016) mengemukakan efektivitas *withholding tax* dalam sebuah gambar sebagai berikut:



**Gambar 3 Efektivitas *Withholding Tax System***

*Sumber: Damayanti et al. (2016)*

Indonesia pada prinsipnya menganut sistem pemungutan pajak dengan *self assesment* dan *withholding tax*. Berikut adalah perbedaan dari kedua sistem pemungutan pajak tersebut :

Tabel 9 Perbandingan pemungutan pajak *Self Assesment* dan *Withholding Tax*

No	Keterangan	<i>Self Assesment</i>	<i>Withholding Tax</i>
1.	Pengertian	Self assessment merupakan suatu pemungutan pajak dimana wewenang untuk menentukan besarnya pajak yang harus dibayar oleh wajib pajak terletak pada pihak wajib pajak yang bersangkutan.	<i>Withholding tax</i> merupakan suatu pemungutan pajak yang menyatakan bahwa jumlah pajak yang terutang dihitung oleh pihak ketiga (bukan wajib pajak dan juga bukan aparat pajak/fiskus).
2.	Kewajiban Perpajakan	Dalam sistem ini wajib pajak bersifat aktif untuk menghitung, menyetor serta melaporkan pajaknya sendiri kepada Kantor Pelayanan Pajak (KPP).	Dalam sistem ini pihak ketiga berperan aktif untuk menghitung, menyetor serta melaporkan pajak dari wajib pajak kepada Kantor Pelayanan Pajak (KPP)
3.	Contoh Penerapan	Pajak Penghasilan Orang Pribadi (PPH OP) Pajak Penghasilan Badan (PPH Badan), Pajak Pertambahan Nilai (PPN) khususnya untuk objek PPN Pasal 4 huruf e.	PPH Pasal 21, PPH Pasal 22, PPH Pasal 23, PPH Final Pasal 4 ayat (2) dan Pajak Pertambahan Nilai.
4.	Keunggulan	Dalam sistem ini wajib pajak bersifat aktif, pemerintah dapat menghemat waktu, tenaga, dan biaya sehingga dapat dialihkan untuk aktivitas perpajakan atau pemerintahan lainnya. Kemudian kewajiban perpajakan yang dilakukan oleh wajib pajak akan membuat wajib pajak terdorong untuk memahami dengan baik sistem perpajakan yang berlaku.	Keunggulan dari <i>withholding tax</i> ini adalah wajib pajak yang bersangkutan tidak perlu repot-repot menghitung dan menyetorkan pajaknya karena pekerjaan tersebut sudah dijalankan oleh pihak ketiga. Tingkat disiplin dalam melakukan kewajiban perpajakan lebih tinggi.
5.	Kelemahan	<i>Self Assesment</i> dapat memberikan biaya tambahan kepada wajib pajak karena wajib pajak lebih banyak mengorbankan waktu, usaha dan biaya seperti untuk membayar jasa konsultan pajak, Wajib Pajak dihadapkan oleh keterbatasan informasi	<i>Withholding tax</i> dapat menimbulkan beban pemenuhan kewajiban perpajakan yang tinggi bagi pihak ketiga atau pihak pemotong. Misalnya beban administrasi bila terlambat memotong/menyetorkan.

		mengenai perubahan perpu perpajakan yang berlaku dan dalam pelaksanaannya sulit berjalan sesuai dengan yang diharapkan karena kesadaran Wajib Pajak masih rendah terhadap kewajiban perpajakannya,	
--	--	--	--

Sumber: Data diolah Penulis, 2017

## 6. Pajak Penghasilan Pasal 21

### a. Pengertian Pajak Penghasilan

Pajak Penghasilan sehubungan dengan pekerjaan, jasa, dan kegiatan yang selanjutnya disebut dengan PPh Pasal 21 merupakan pajak penghasilan yang dikenakan atas penghasilan berupa gaji, honorarium, tunjangan dan pembayaran lain dengan nama dan dalam bentuk apapun sehubungan dengan pekerjaan, jasa atau kegiatan yang dilakukan oleh wajib pajak orang pribadi dalam negeri. PPh Pasal 21 didefinisikan menjadi 3 (Waluyo, 2010:71), yaitu :

- 1) PPh Pasal 21 merupakan pajak dengan memotong penghasilan yang diterima atau diperoleh dari pekerjaan dan kegiatan usaha lainnya (*active income*). *Active income* yang dipotong PPh Pasal 21 bersumber dari tiga kegiatan pekerjaan yaitu jabatan, jasa dan kegiatan.
- 2) Orang pribadi yang memberikan jasa atau menjalankan pekerjaan bebas termasuk dalam *active income* yang dipotong PPh pasal 21, namun penghasilan orang pribadi yang berasal dari usaha dagang tidak termasuk *active income* yang dipotong oleh PPh pasal 21.

- 3) PPh pasal 21 merupakan pajak yang dikenakan khusus kepada wajib pajak orang pribadi (WPOP) dalam negeri.

b. Subjek Pajak Penghasilan Pasal 21

Subjek pajak adalah subjek yang mungkin dikenakan pajak tetapi belum tentu dikenakan pajak. Halim *et.al.*, (2017:91) mengungkapkan subjek pajak atau penerima penghasilan yang dipotong PPh Pasal 21 adalah orang pribadi yang merupakan pihak-pihak berikut :

- 1) Pegawai.
- 2) Penerima uang pesangon, pension atau uang manfaat pension, tunjangan hari tua, atau jaminan hari tua, termasuk ahli warisnya.
- 3) Bukan pegawai yang menerima atau memperoleh penghasilan sehubungan dengan pekerjaan, jasa, atau kegiatan, antara lain meliputi:
  - a) Tenaga ahli yang melakukan pekerjaan bebas yang terdiri dari pengacara, akuntan, arsitek, dokter, konsultan, notaris, penilai, dan aktuaris.
  - b) Pemain musik, pembawa cacara, penyayi, pelawak, bintang film, bintangsinetron, bintang iklan, sutradara, kru film, foto model, peragawan/pragawati, pemain drama, penari, pemahat, pelukis dan seniman lainnya.
  - c) Olahragawan
  - d) Penasihat, pengajar, pelatih, penceramah, penyuluh, dan moderator
  - e) Pengarang, peneliti, dan penerjemah
  - f) Pemberi jasa dalam segala bidang termasuk teknik computer dan sistem aplikasinya, telekomunikasi, elektronika, fotografi, ekonomi, dan sosial serta pemberi jasa kepada suatu kepanitiaan
  - g) Agen iklan
  - h) Pengawas atau pengola proyek
  - i) Pembawa pesanan atau yang menemukan langganan atau yang menjadi perantara
  - j) Petugas penjaja barang dagangan
  - k) Petugas dinas luar asuransi
  - l) Distributor perusahaan multilevel *marketing* atau *direct selling* dan kegiatan sejenis lainnya.
- 4) Peserta kegiatan yang menerima atau memperoleh penghasilan sehubungan dengan keikutsertaannya dalam suatu kegiatan.

c. Objek Pajak Penghasilan Pasal 21

Penghasilan yang dipotong PPh Pasal 21:

- 1) Penghasilan yang diterima atau diperoleh pegawai tetap, baik berupa penghasilan yang bersifat teratur maupun tidak teratur.
- 2) Penghasilan yang diterima atau diperoleh penerima pension secara teratur berupa uang pension atau penghasilan sejenisnya
- 3) Penghasilan sehubungan dengan pemutusan hubungan kerja dan penghasilan sehubungan dengan pension yang diterima secara sekaligus berupa uang pesangon, uang manfaat pension, tunjangan hari tua atau jaminan hari tua, dan pembayaran lain sejenis.
- 4) Penghasilan pegawai tidak tetap atau tenaga kerja lepas, berupa upah harian, upah mingguan, upah satuan, upah borongan, atau upah yang dibayarkan secara bulanan.
- 5) Imbalan kepada bukan pegawai, antara lain berupa honorarium, komisi, fee, dan imbalan sejenisnya dengan nama dan dalam bentuk apapun sebagai imbalan sehubungan dengan pekerjaan, jasa, dan kegiatan yang dilakukan.
- 6) Imbalan kepada peserta kegiatan, antara lain berupa uang saku, uang representasi, uang rapat, honorarium, hadiah atau penghargaan dengan nama dan dalam bentuk apapun, dan imbalan sejenis dengan nama apa pun.
- 7) Penghasilan yang dipotong PPh pasal 21 termasuk pula penerimaan dalam bentuk natura dan/atau kenikmatan lainnya dengan nama dan dalam bentuk apapun yang diberika oleh:
  - a) Bukan wajib pajak
  - b) Wajib pajak yang dikenakan pajak penghasilan yang bersifat final atau
  - c) Wajib pajak yang dikenakan pajak penghasilan berdasarkan norma perhitungan khusus (*deemed profit*).

d. Menghitung Pajak Penghasilan Pasal 21

Resmi (2012:180) menjelaskan seperti halnya menghitung Pajak Penghasilan yang terutang Pasal 21 yang dipotong oleh pemotong pajak secara umum diformulasikan sebagai berikut:



**Tabel 10 Perhitungan Pajak Penghasilan 21**

$\text{PPh Pasal 21} = \text{Tarif} \times \text{Dasar Pengenaan Pajak}$
--

Sumber: Resmi (2012:180)

1) Tarif Pajak menghitung PPh Pasal 21 bagi Pegawai Tetap

Tarif Pasal 17 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1983 sebagaimana diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008, dengan ketentuan sebagai berikut:

**Tabel 11 Tarif Pajak PPh Pasal 21 Pegawai Tetap**

Lapisan Penghasilan Kena Pajak	Tarif Pajak
Rp 0,00 s.d Rp 50.000.000	5%
Diatas Rp 50.000.000 s.d Rp 250.000.000	15%
Diatas Rp 250.000.000 s.d Rp 500.000.000	25%
Diatas Rp 500.000.000	30%

Sumber : Resmi (2012:180)

Tarif Pajak Penghasilan Pasal 21 yang diterapkan terhadap Wajib Pajak yang tidak memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) menjadi lebih tinggi 20% (dua puluh persen) daripada tarif yang ditetapkan terhadap Wajib Pajak yang dapat menunjukkan NPWP. Kepemilikan NPWP dapat dibuktikan oleh Wajib Pajak, antara lain dengan cara menunjukkan kartu NPWP.

### 1) Dasar Pengenaan Pajak

Dasar pengenaan dan pemotongan PPh Pasal 21 ditentukan sebagai berikut Resmi (2012:181) :

- a) Penghasilan Kena Pajak
- b) Penghasilan Bruto
- c) 50% dari penghasilan bruto
- d) 50% dari jumlah kumulatif penghasilan bruto

### e. Pemotong Pajak Penghasilan Pasal 21

Halim *et al.*, (2017:89) memaparkan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 252/PMK.03/2008 yang termasuk Pemotong PPh Pasal 21, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pemberi kerja yang terdiri dari orang pribadi dan badan, baik merupakan pusat maupun cabang, perwakilan atau unit yang membayar gaji, upah, honorarium, tunjangan, dan pembayaran lain dengan nam dan dalam bentuk apapun, sebagai imbalan sehubungan dengan pekerjaan atau jasa yang dilakukan oleh pegawai atau bukan pegawai.
- 2) Bendahara atau pemegang kas pemerintah, termasuk bendahara tau pemegang kas pada Pemerintah Pusat termasuk institusi TNI/POLRI, Pemerintah Daerah, instansi atau lembaga pemerintah, lembaga-lembaga lainnya, dan Kedutaan Besar Republik Indonesia di luar negeri yang membayarkan gaji, upah, honorarium, tunjangan dan pembayaran lain dengan nama dan dalam bentik apa pun sehubungan dengan pekerjaan atau jabatan, jasa dan kegiatan.
- 3) Dana pension, badan penyelenggara jaminan sosial tenaga kerja, dan badan-badan lain yang membayar uang pension dan tunjangan hari tua atau jaminan hari tua.
- 4) Orang pribadi yang melakukan kegiatan usaha atau pekerjaan bebas serta badan yang membayar:
  - a) Honorarium atau pembayaran lain sebagaimana imbalan sehubungan dengan jasa dan/atau kegiatan yang dilakukan oleh orang pribadi dengan status Subjek Pajak dalam negeri, termasuk jasa tenaga ahli yang melakukan pekerjaan bebas dan bertindak untuk dan atas namanya sendiri, bukan untuk dan atas nama persekutuannya:

- b) Honorarium atau pembayaran lain sebagaimana imbalan sehubungan dengan kegiatan dan jasa yang dilakukan oleh orang pribadi dengan status Subjek Pajak luar negeri:
  - c) Honorarium atau imbalan lain kepada peserta Pendidikan, pelatihan dan magang.
- 5) Penyelenggara kegiatan, termasuk badan pemerintah, organisasi yang bersifat Nasional dan Internasional, perkumpulan, orang pribadi serta lembaga yang menyelenggarakan kegiatan yang membayar honorarium, hadiah, atau penghargaan dalam bentuk apapun kepada Wajib Pajak orang pribadi dalam negeri berkenaan dengan suatu kegiatan.

#### f. Hak dan Kewajiban Pemotong Pajak

Terdapat hak dan kewajiban bagi pemotong Pajak Penghasilan Pasal 21 sebagaimana di kemukakan dalam Halim *et al.*, (2017:90) :

- 1) Hak Pemotong Pajak
  - a) Pemotong Pajak berhak atas kelebihan jumlah penyetoran pajak PPh Pasal 21 yang terjadi karena jumlah PPh Pasal 21 yang terutang dalam satu tahun takwim lebih kecil dari jumlah PPh Pasal 21 yang disetor.
  - b) Pemotong pajak berhak mengajukan permohonan perpanjangan jangka waktu penyampaian SPT Tahunan PPh Pasal 21. Pengajuan permohonan dilakukan secara tertulis disertai surat pernyataan mengenai perhitungan sementara pajak terutang dalam satu tahun pajak dan bukti pelunasan kekurangan pembayaran PPh Pasal 21 yang terutang.
  - c) Pemotong pajak berhak untuk mengajukan surat keberatan kepada Direktur Jendral Pajak dan berhak mengajukan permohonan banding secara tertulis dalam bahasa Indonesia dengan alasan yang jelas kepada Badan Peradilan Pajak.
- 2) Kewajiban Pemotong Pajak
  - a) Pemotong PPh Pasal 21 wajib mendaftarkan diri ke Kantor Pelayanan Pajak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
  - b) Pemotong PPh Pasal 21 wajib menghitung, memotong, menyetorkan, dan melaporkan PPh Pasal 21 yang terutang untuk setiap bulan takwim.
  - c) Pemotong PPh Pasal 21 wajib membuat catatan atau kertas kerja perhitungan PPh Pasal 21 untuk masing-masing penerima penghasilan yang menjadi dasar pelaporan PPh Pasal 21 yang terutang untuk setiap masa pajak dan wajib menyimpan catatan atau kertas kerja perhitungan tersebut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- d) Pemotong PPh Pasal 21 wajib membuat bukti pemotongan PPh Pasal 21 dan memberikan bukti pemotongan tersebut kepada penerima penghasilan yang dipotong pajak,
- e) Pemotong PPh Pasal 21 harus memberikan bukti potong tetap dan PPh Pasal 21 atas pemotongan PPh Pasal 21 selain pegawai tetap dan penerima pension berkala, serta bukti pemotongan setiap kali melakukan pemotongan PPh Pasal 21.
- f) Pemotong PPh Pasal 21 melaporkan pemotongan dan penyeteroran PPh Pasal 21 untuk setiap Masa Pajak yang dilakukan melalui penyampaian Surat Pemberitahuan Masa PPh Pasal 21 ke Kantor Pelayanan Pajak tempat pemotong PPh Pasal 21 terdaftar, paling lama 20 hari setelah Masa Pajak berakhir.

g. Hak dan kewajiban Wajib Pajak

Terdapat hak dan kewajiban bagi pemotong Pajak Penghasilan Pasal 21 sebagaimana dikemukakan dalam *Halim et al.*, (2017:92-93) :

- 1) Hak-Hak Wajib Pajak PPh Pasal 21
  - a) Wajib Pajak berhak meminta bukti pemotongan PPh Pasal 21 kepada pemotong pajak. Jumlah PPh Pasal 21 yang telah dipotong dapat dikreditkan dari pajak penghasilan untuk tahun pajak yang bersangkutan, kecuali PPh Pasal 21 yang bersifat final.
  - b) Dalam hal PPh Pasal 21 yang dipotong oleh pemotong pajak tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku, maka Wajib Pajak berhak untuk mengajukan surat keberatan kepada Direktorat Jendral Pajak
  - c) Wajib Pajak berhak mengajukan permohonan banding sevara tertulis dalam bahasa Indonesia dengan alasan yang jelas kepada Badan Peradilan Pajak terhadap keputusan mengenai keberatannya yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Pajak.
- 2) Kewajiban Wajib Pajak PPh Pasal 21
  - a) Wajib Pajak berkewajiban membuat surat pernyataan yang berisi jumlah tanggungan keluarga pada awal tahun kalender atau pada saat mulai menjadi Subjek pajak dalam negeri sebagai dasar penentuan PTKP dan wajib menyerahkannya kepada Pemotong PPh Pasal 21 pada saat mulai berkerja atau mulai pension.
  - b) Dalam hal terjadi perubahan tanggungan keluarga, Wajib Pajak berkewajiban membuat surat pernyataan baru dan menyerahkannya kepada Pemotong PPh Pasal 21 paling lama sebeum mulai tahun kalender berikutnya.

- c) Wajib pajak berkewajiban menyerahkan bukti pemotongan PPh Pasal 21 kepada:
  - (1) Pemotong pajak kantor cabang bau dalam hal yang bersangkutan dipindahtugaskan dan
  - (2) Pemotong pajak tempat kerja yang baru dalam hal yang bersangkutan pindah kerja
- d) Wajib Pajak berkewajiban memasukan Surat Pemberitahuan (SPT) Tahunan. Jika Wajib Pajak mempunyai NPWP
- e) Wajib Pajak berkewajiban memasukan Surat Pemberitahuan (SPT) Tahunan. Jika Wajib Pajak mempunyai penghasilan lebih dari satu pemberi kerja.

## 7. Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013

Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013 yang selanjutnya disebut PP 46 Tahun 2013 merupakan kebijakan yang mengatur mengenai Pajak Penghasilan atas Penghasilan dari Usaha yang diterima atau diperoleh oleh Wajib Pajak yang memiliki peredaran bruto dari usaha, tidak termasuk penghasilan dari jasa sehubungan dengan pekerjaan bebas yang tidak lebih dari Rp 4.800.000.000.- dalam satu tahun pajak. Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada 1 Juli 2013 memiliki tujuan salah satunya untuk memaksimalkan kontribusi Wajib Pajak dan potensi-potensi pajak yang belum tergalai dari sektor Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM).

### a. Subjek Pajak

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013 yang menjadi Subjek Pajak adalah Wajib Pajak yang memiliki peredaran bruto tertentu yang memenuhi kriteria Wajib Pajak Orang Pribadi (WPOP) atau Wajib Pajak Badan yang tidak termasuk Bentuk Usaha Tetap (BUT). Wajib Pajak Orang Pribadi dan tau Badan yang menerima penghasilan dari usaha, tidak termasuk penghasilan dari jasa sehubungan dengan pekerjaan bebas

dengan predaran bruto tidak lebih dari Rp 4.800.000.000.- dalam satu tahun pajak.

b. Tarif dan Dasar Pengenaan Pajak Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013

Besarnya tarif pajak dalam peraturan ini yaitu sebesar 1%, yang didasarkan dari predaran bruto setiap bulan dalam satu Tahun Pajak terakhir sebelum Tahun Pajak bersangkutan. Mekanisme perhitungannya yaitu dengan mengalikan tarif dan dasar predaran bruto. Dalam hal ini predaran bruto kumulatif pada suatu bulan melebihi jumlah Rp 4.800.000.000 dalam satu Tahun Pajak, Wajib Pajak tetap dikenai tarif 1% sampai dengan akhir Tahun Pajak yang bersangkutan. Atas penghasilan yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak pada Tahun Pajak berikutnya dikenakan tarif PPh berdasarkan ketentuan Undang-Undang PPh.

c. Kompensasi Kerugian

Wajib Pajak yang dikenai Pajak Penghasilan yang bersifat final berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013 dan menyelenggarakan pembukuan dapat melakukan kompensasi kerugian dengan penghasilan yang tidak dikenai PPh yang bersifat final dengan ketentuan:

- 1) Kompenassi kerugian dilakukan mulai Tahun berikutnya beturut-turut selama lima Tahun Pajak.

- 2) Tahun pajak dikenakannya PPh bersifat final berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 1013 tetap diperhitungkan sebagai bagian dari jangka waktu, sebagaimana dimaksud pada angka 1.
- 3) Kerugian suatu tahun pajak dikenakan PPh bersifat final berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013 tidak dapat dikompensasi pada Tahun berikutnya.

## **8. Pembukuan dan Pencatatan**

### **a. Pengertian Pembukuan**

Informasi yang benar dan lengkap tentang penghasilan WAJIB Pajak sangat penting untuk dapat mengenakan pajak yang adil dan wajar sesuai dengan kemampuan ekonomis Wajib Pajak. Untuk menyajikan informasi tersebut, Wajib Pajak harus menyelenggarakan pembukuan. Pada Pasal 1 angka 29 Undang-Undang Ketentuan Umum Perpajakan sebagaimana dikutip dalam Suharsono (2015:44) mendefinisikan pembukuan adalah proses pencatatan yang dilakukan secara teratur untuk mengumpulkan data dan informasi keuangan yang meliputi harta, kewajiban, modal, penghasilan dan biaya serta jumlah harga perolehan dan penyerahan barang atau jasa yang ditutup dengan menyusun laporan keuangan berupa neraca, dan laporan laba rugi untuk periode Tahun Pajak tersebut.

## b. Pengertian Pencatatan

Berdasarkan Pasal 28 ayat 9 Undang-Undang KUP sebagaimana yang dikutip dalam Suharsono (2015:54) mendefinisikan pencatatan merupakan data yang dikumpulkan secara tertatur tentang peredaran atau penerimaan bruto dan/atau penghasilan bruto sebagai dasar untuk menghitung jumlah pajak yang terutang, termasuk penghasilan yang bukan objek pajak dan/atau yang dikenai pajak yang bersifat final. Pencatatan yang dilakukan oleh Wajib Pajak Orang Pribadi yang melakukan kegiatan usaha dan pekerjaan bebas meliputi peredaran atau penerimaan bruto dan penerimaan penghasilan lainnya, sedangkan bagi mereka yang semata-mata menerima penghasilan dari luar usaha dan pekerjaan bebas, pencatatannya hanya mengenai penghasilan bruto, pengurang, dan penghasilan neto yang merupakan objek Pajak Penghasilan. disamping itu pencatatan meliputi pula penghasilan yang bukan objek pajak dan/atau yang dikenakan pajak yang bersifat final.

### 1) Wajib Pajak yang Melakukan Pencatatan

Pasal 28 ayat 12 Undang-Undang KUP sebagaimana yang dikutip dalam Suahrsono (2015:54) mengatur bahwa Wajib Pajak yang dikecualikan dari kewajiban menyelenggarakan pembukuan tetapi wajib menyelenggarakan pencatatan adalah :

- a) Wajib Pajak orang Pribadi yang melakukan kegiatan usaha atau pekerjaan bebas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan perpajakan diperbolehkan menghitung penghasilan



neto dengan menggunakan Norma Perhitungan Penghasilan Neto. Pencatatan yang harus diselenggarakan oleh Wajib Pajak Orang Pribadi tersebut meliputi:

- (1) Peredaran dan/atau penerimaan bruto yang diterima dari kegiatan usaha dan/atau pekerjaan bebas yang penghasilannya merupakan objek pajak yang tidak dikenai pajak penghasilan bersifat final.
- (2) Penghasilan bruto yang diterima dari luar kegiatan usaha dan/atau pekerjaan bebas yang penghasilannya merupakan objek pajak yang tidak dikenakan pajak penghasilan bersifat final, termasuk biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan, menagih, dan memelihara penghasilan tersebut.
- (3) Penghasilan yang bukan objek pajak dan/atau penghasilan yang pengenaan pajaknya bersifat final, baik yang berasal dari kegiatan usaha dari kegiatan usaha dan/atau pekerjaan bebas maupun dari luar kegiatan usaha dan/atau pekerjaan bebas.

b) Wajib Pajak Orang Pribadi yang tidak melakukan kegiatan usaha atau pekerjaan bebas. Pencatatan yang harus diselenggarakan oleh Wajib Pajak orang pribadi meliputi:

- (1) Penghasilan bruto yang diterima yang merupakan objek pajak yang tidak dikenai pajak bersifat final termasuk biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan, menagih, dan memelihara penghasilan tersebut dan atau

(2) Penghasilan yang bukan objek pajak dan/atau penghasilan yang pengenaan pajaknya bersifat final.

c) Pokok-pokok ketentuan tentang pencatatan adalah sebagai berikut:

(1) Pencatatan peredaran dan/atau penerimaan bruto dan/atau penghasilan bruto oleh Wajib Pajak Orang Pribadi meliputi seluruh peredaran dan/atau penerimaan dan/atau penghasilan bruto yang telah diterima secara tunai.

(2) Pencatatan harus dibuat dalam suatu Tahun Pajak, yaitu jangka waktu satu tahun kalender mulai tanggal 1 Januari sampai dengan 31 Desember.

(3) Pencatatan harus dibuat secara kronologis dan sistematis berdasarkan urutan tanggal diterimanya peredaran dan/atau penerimaan bruto dan/atau penghasilan bruto.

(4) pencatatan dilakukan dengan menggunakan mata uang Rupiah sebesar nilai yang sebenarnya terjadi dan disusun dalam bahasa Indonesia.

(5) Pencatatan harus diselenggarakan dengan memperhatikan itikad baik dan mencerminkan keadaan yang sebenarnya serta didukung dengan dokumen yang menjadi dasar pencatatan.

(6) Catatan dan dokumen yang menjadi dasar pencatatan harus disimpan ditempat tinggal Wajib Pajak dan/atau tempat

kegiatan usaha dan/atau pekerjaan bebas dilakukan selama sepuluh tahun dihitung sejak berakhirnya tahun pajak.

d) Bentuk Pencatatan Penghasilan yang Pengenaan Pajaknya bersifat Final

(1) Pencatatan penghasilan yang pengenaan pajaknya bersifat final meliputi penghasilan bruto dari kegiatan usaha dan/atau pekerjaan bebas yang pengenaan pajaknya bersifat final; dan penghasilan bruto yang bukan dari kegiatan usaha dan/atau pekerjaan bebas yang pengenaan pajaknya bersifat final.

(2) Penghasilan yang pengenaan pajaknya bersifat final harus dicatat secara teratur dan kronologis menurut urutan waktu

(3) Bentuk catatan Penghasilan yang pengenaan pajaknya bersifat final adalah seperti pada contoh dibawah ini:

**Tabel 12 Bentuk Pencatatan Penghasilan yang Pengenaan Pajaknya Bersifat Final**

Tanggal	Uraian	DPP/ Penghasilan Bruto	PPh Terutang	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1 Januari				
31 Desember				
Jumlah				

Sumber: Suharsono (2015:59)

(4) Wajib Pajak Orang Pribadi wajib menyimpan semua dokumen yang berkaitan dengan peredaran bruto dan/atau penerimaan bruto dan/atau penghasilan bruto yang bukan merupakan objek pajak.

## 9. Pembayaran

### a. Tanggal jatuh tempo pembayaran dan penyetoran pajak

Rahayu dan Suhayati (2010:48) menjelaskan Menteri Keuangan telah menentukan tanggal jatuh tempo pembayaran dan penyetoran yang terutang untuk suatu saat atau masa pajak bagi masing-masing jenis pajak, paling lam atanggal 15 hari setelah saat terutang pajak atau berakhirnya masa pajak. berikut adalah batas waktu pembayaran atau penyetoran untuk beberapa jenis pajak:

**Tabel 13 Tanggal Jatuh Tempo Pembayaran dan Penyetoran Pajak**

No	Jenis Setoran	Disetor Paling Lama
1.	PPH Pasal 4 ayat (2) yang dipotong oleh pemotong Pajak Penghasilan	tanggal sepuluh bulan berikutnya setelah Masa Pajak berakhir kecuali ditetapkan lain oleh Menteri Keuangan.
2.	PPH Pasal 4 ayat (2) yang harus dibayar sendiri oleh Wajib Pajak	Tanggal lima belas bulan berikutnya setelah Masa Pajak berakhir kecuali ditetapkan lain oleh Menteri Keuangan
3.	PPH Pasal 21 yang dipotong oleh Pemotong PPh	Tanggal sepuluh bulan berikutnya setelah Masa Pajak berakhir

Sumber: Rahayu dan Suhayati (2010:48)

b. Tempat Pembayaran dan Penyetoran

Suharsono (2015:72) menjelaskan tempat pembayaran dan penyetoran berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 5/KMK.01/1993 sebagai berikut:

- 1) Bank Persepsi, yaitu bank yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan untuk menerima setoran penerimaan negara bukan dalam rangka impor, yang meliputi penerimaan pajak, cukai dalam negeri dan penerimaan negara bukan pajak
- 2) Bank Devisa Persepsi, yaitu Bank Devisa yang menerima setoran penerimaan negara dalam rangka ekspor dan impor
- 3) Bank Tunggal adalah Bank Indonesia yang mengelola penerimaan dan pengeluaran yang membebani Rekening Kas Negara
- 4) Bank Operasional I, yaitu Bank yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan untuk mengelola penerimaan dan pengeluaran yang membebani Rekening Kas Negara dalam daerah dimana tidak terdapat Bank Indonesia.

c. Prosedur Pembayaran

Cara mmbayarnya dan penyetoran dengan menggunakan Surat Setoran Pajak (SSP), formulir yang menyangkut pembayaran dan penyetoran ini dapat diminta ke Kantor Pelayanan Pajak secara gratis atau mencetak sendiri asal bentuk dan isinya sama dengan bentuk aslinya. SSP tersebut berfungsi sebagai bukti pembayaran pajak apabila telah disahkan oleh pejabat kantor penerimaan pembayaran yang berwenang, atau apabila telah

mendapat validasi yang ketentuannya diatur oleh peraturan Menteri Keuangan.

## 10. Pelaporan

Resmi (2014:42) menjelaskan bahwa Surat Pemberitahuan Tahunan (SPT) dan pelaporan adalah hal yang tidak dapat dipisahkan. SPT merupakan sarana bagi Wajib Pajak untuk melaporkan hal-hal yang berkaitan dengan kewajiban perpajakan. SPT harus diisi dengan benar, lengkap, dan jelas dalam bahasa Indonesia dengan menggunakan huruf latin dan angka arab, satuan mata uang rupiah dan menandatangani serta menyampaikan ke Kantor Pelayanan Pajak (KPP) atau tempat lain yang ditetapkan oleh Dorektur Jendral Pajak

- a. Tanggal jatuh tempo pelaporan pajak

**Tabel 14 Tanggal Jatuh Tempo Pelaporan Pajak**

No	Jenis Setoran	Dilapor Paling Lama
1.	PPh Pasal 4 ayat (2) yang dipotong oleh pemotong Pajak Penghasilan	Dua puluh hari setelah akhir Masa Pajak
2.	PPh Pasal 4 ayat (2) yang harus dibayar sendiri oleh Wajib Pajak	Dua puluh hari setelah akhir Masa Pajak
3.	PPh Pasal 21 yang dipotong oleh Pemotong PPh	Dua puluh hari setelah akhir Masa Pajak

Sumber: Resmi (2014:44)

- b. Tempat Penyampaian SPT

Penyampaian SPT oleh Wajib Pajak ke KPP, atau tempat lain yang ditetapkan oleh Dirjen Pajak, dapat dilakukan:

- 1) Secara langsung
- 2) Melalui pos dengan bukti pengiriman surat
- 3) Dengan cara lain. Melalui perusahaan jasa ekspedisi atau jasa kurir dengan bukti pengiriman surat *e-Filling*. Atas penyampaian SPT melalui jasa ekspedisi atau kurir diberikan tanda penerimaan surat dan atas penyampaian SPT melalui *e-filling* diberikan Bukti Penerimaan Elektronik. Bukti pengiriman surat tersebut atau tanda penerimaan surat serta Bukti Penerimaan Elektronik menjadi bukti penerimaan SPT.

#### **11. Transportasi *Online***

Dalam penelitian Oie dan Ring (2016) menjelaskan transportasi *onlien* atau dapat juga disebut *on-demand ridesharing* merupakan jasa antar dan/atau jemput menggunakan kendaraan yang terkoneksi dengan aplikasi *mobile* berbasis *Global Positioning System* (GPS). Oleh sebab itu, untuk mendapatkan layanan antar dan/atau jemput konsumen harus terlebih dahulu memiliki aplikasi *mobile* tersebut. Thomas (2017) mengemukakan bahwa kemajuan teknologi dan perkembangan *smarthphone* menjadi faktor pendorong munculnya transportasi *online* yang dibuat oleh perusahaan *platform online*. Hadirnya, layanan transportasi ini membuat konsumen lebih mudah terhubung dengan penyedia barang atau jasa melalui aplikasi.

## 12. Pegawai Tetap

Berdasarkan Undang-Undang Ketentuan Umum Perpajakan bahwa pegawai tetap adalah pegawai yang menerima atau memperoleh penghasilan dalam jumlah tertentu secara teratur, termasuk anggota dewan komisaris dan anggota dewan pengawas, serta pegawai yang bekerja berdasarkan kontrak untuk suatu jangka waktu tertentu yang menerima atau memperoleh penghasilan dalam jumlah tertentu secara teratur.

Dalam pengertian pegawai tetap termasuk juga antara lain:

- 1) Karyawan dengan status Outsourcing atau karyawan kontrak.
- 2) Guru Wiyata Bakti
- 3) Pegawai Honorer di Pemerintah (selain Pegawai Negri Sipil).

Dengan syarat yang bersangkutan berkerja berdasarkan kontrak untuk suatu jangka waktu tertentu dan menerima atau memperoleh penghasilan dalam jumlah tertentu secara teratur.

## 13. Kemitraan

### a. Pengertian Kemitraan

Kemitraan bila dilihat dari etimologis didaptasi dari kata partnership dan berasal dari akar kata partner. Partner dapat diterjemahkan “pasangan, jodoh, sekutu atau kompanyon”. Menurut Sulistiyani (2017:129) menjelaskan bahwa partnership diterjemahkan sebagai persekutuan atau perkongsian. Maka kemitraan dapat dimaknai sebagai suatu bentuk persekutuan antara dua pihak atau lebih yang membentuk suatu ikatan



kerjasama atas dasar kesepakatan dan rasa saling membutuhkan dalam rangka meningkatkan kapasitas dan kapabilitas di suatu bidang usaha tertentu, atau tujuan tertentu, sehingga dapat memperoleh hasil yang lebih baik.

Sedangkan pengertian kemitraan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2007 Tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah Pasal 1 ayat 13 mengatakan bahwa yang dimaksud dengan kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik yang langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil dan Menengah dengan Usaha Besar. Berdasarkan dua penjelasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa kemitraan merupakan hubungan atau kesepakatan antara dua orang atau lebih, yang didasarkan atas rasa saling membutuhkan untuk meningkatkan kapasitas dan kapabilitas di bidang usaha dalam bentuk kerjasama. Bentuk kerjasama dalam kemitraan ada yang bersifat langsung maupun tidak langsung sehingga, pihak-pihak yang terlibat saling mendapatkan hasil yang lebih baik.

Syarat-syarat terbentuknya kemitraan (Sulistiyani,2017:129-130) sebagai berikut:

- 1) Ada dua pihak atau lebih.
- 2) Memiliki kesamaan visi dalam mencapai tujuan.
- 3) Ada kesepakatan.
- 4) Saling membutuhkan.

b. Tujuan Kemitraan

Sulistiyani (2017:130) menjelaskan bahwa tujuan terjadinya suatu kemitraan adalah untuk mencapai hasil yang lebih baik, dengan saling memberikan manfaat antara pihak yang bermitra. Artinya, keuntungan dalam hubungan ini harus dapat dirasakan oleh pihak-pihak yang bermitra, bukan sebaliknya yaitu hanya ada suatu pihak yang diuntungkan atau dirugikan. Untuk terjadinya sebuah kemitraan yang kuat dan saling menguntungkan serta memperbesar manfaat memerlukan komitmen yang seimbang antara satu dengan lainnya.

Kemitraan dapat dilakukan oleh pihak-pihak baik perseorangan maupun badan hukum, atau kelompok-kelompok. Adapun pihak-pihak yang bermitra tersebut dapat memiliki status yang setara atau subordinat, memiliki kesamaan misi atau misi berbeda tetapi saling mengisi/melengkapi secara fungsional.

### c. Model-Model Kemitraan

Menurut Sulistiyani (2017:130) kemitraan dibedakan menjadi:

#### 1) *Pseudo partnership*, atau kemitraan semu

Kemitraan semu merupakan sebuah persekutuan yang terjadi antara dua pihak atau lebih, namun tidak sesungguhnya melakukan kerjasama secara seimbang satu dengan lainnya. Ada suatu yang unik dalam kemitraan semacam ini, bahwa kedua belah pihak atau lebih sama-sama merasa penting untuk saling kerjasama, akan tetapi pihak-pihak yang bermitra belum tentu memahami substansi yang diperjuangkan dan manfaatnya apa.

#### 2) *Mutualism partnership*, atau kemitraan mutualistik

Kemitraan mutualistic merupakan persekutuan dua pihak atau lebih yang sama-sama menyadari aspek pentingnya melakukan kemitraan, yaitu untuk saling memberikan manfaat dan mendapatkan manfaat lebih, sehingga akan dapat mencapai tujuan secara optimal. Berangkat dari pemahaman akan nilai pentingnya melakukan kemitraan, dua

agen/organisasi atau lebih yang memiliki status sama atau berbeda, melakukan kerjasama. Manfaat saling silang antara pihak-pihak yang bekerjasama dapat diperoleh, sehingga memudahkan masing-masing dalam mewujudkan visi dan misinya, dan sekaligus saling menunjang satu dengan lainnya.

3) *Conjugation partnership*, atau kemitraan melalui peleburan dan pengembangan

Kemitraan konjugasi adalah kemitraan yang dianalogikan dari kehidupan “paramecium”, dua paramecium melakukan konjugasi untuk mendapatkan energi dan kemudian terpisah satu sama lain, dan selanjutnya dapat melakukan pembelahan diri, berolak dari analogi tersebut maka organisasi, agen-agen, kelompok-kelompok atau perorangan yang memiliki kelemahan di dalam melakukan usaha atau untuk mencapai tujuan organisasi dapat melakukan kemitraan dengan model ini. Dua pihak atau lebih dapat melakukan konjugasi dalam rangka meningkatkan kemampuan masing-masing.

#### 14. Kepatuhan

a. Pengertian Kepatuhan

Kondisi perpajakan yang menuntut keikutsertaan aktif wajib pajak dalam menyelenggarakan perpajakannya membutuhkan kepatuhan wajib pajak yang tinggi, yaitu kepatuhan dalam pemenuhan kewajiban perpajakan yang sesuai dengan kebenarannya.

Kepatuhan memenuhi kewajiban perpajakan secara sukarela (*voluntary of compliance*) merupakan tulang punggung dari selfassessment system, dimana wajib pajak bertanggung jawab menetapkan sendiri kewajiban perpajakan kemudian secara akurat dan tepat waktu dalam membayar dan melaporkan pajaknya. Pengertian kepatuhan Wajib Pajak menurut Nurmanto yang dikutip oleh Rahayu (2010:138), menyatakan bahwa kepatuhan perpajakan dapat didefinisikan sebagai suatu keadaan dimana

Wajib Pajak memenuhi semua kewajiban perpajakan dan melaksanakan hak perpajakannya.

Pengertian kepatuhan Wajib Pajak menurut Nasucha yang dikutip Rahayu (2010:139), menyatakan bahwa kepatuhan Wajib Pajak dapat didefinisikan dari:

- 1) Kewajiban Wajib Pajak dalam mendaftarkan diri.
- 2) Kepatuhan untuk menyetorkan kembali Surat pemberitahuan.
- 3) Kepatuhan dalam perhitungan dan pembayaran pajak terutang.
- 4) Kepatuhan dalam pembayaran tunggakan.

Sedangkan menurut Keputusan Menteri Keuangan No. 544/KMK.04/2000 dalam Sony Devano dan Siti Kurnia Rahayu (2006:112), menyatakan bahwa: “Kepatuhan perpajakan adalah tindakan Wajib Pajak dalam pemenuhan kewajiban perpajakannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaan perpajakan yang berlaku dalam suatu negara”.

#### b. Jenis Kepatuhan Wajib Pajak

Adapun jenis-jenis kepatuhan Wajib Pajak menurut Devano dan Rahayu (2006:110) adalah:

- 1) Kepatuhan formal adalah suatu keadaan dimana Wajib Pajak memenuhi kewajiban secara formal sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang perpajakan.
- 2) Kepatuhan material adalah suatu keadaan dimana Wajib Pajak secara substantif/hakikatnya memenuhi semua ketentuan material

perpajakan yaitu sesuai isi dan jiwa Undang-undang pajak kepatuhan material juga dapat meliputi kepatuhan formal.

Misalnya ketentuan batas waktu penyampaian Surat Pemberitahuan Pajak Penghasilan (SPT PPh) Tahunan tanggal 31 Maret. Apabila Wajib Pajak telah melaporkan Surat Pemberitahuan Pajak Penghasilan (SPT PPh) Tahunan sebelum atau pada tanggal 31 Maret maka Wajib Pajak telah memenuhi ketentuan formal, akan tetapi isinya belum tentu memenuhi ketentuan material, yaitu suatu keadaan dimana Wajib Pajak secara substantive memenuhi semua ketentuan material perpajakan, yakni sesuai isi dan jiwa undang-undang perpajakan. Kepatuhan material dapat meliputi kepatuhan formal. Wajib Pajak yang memenuhi kepatuhan material adalah Wajib Pajak yang mengisi dengan jujur, lengkap dan benar Surat Pemberitahuan (SPT) sesuai ketentuan dan menyampaikannya ke KPP sebelum batas waktu berakhir.

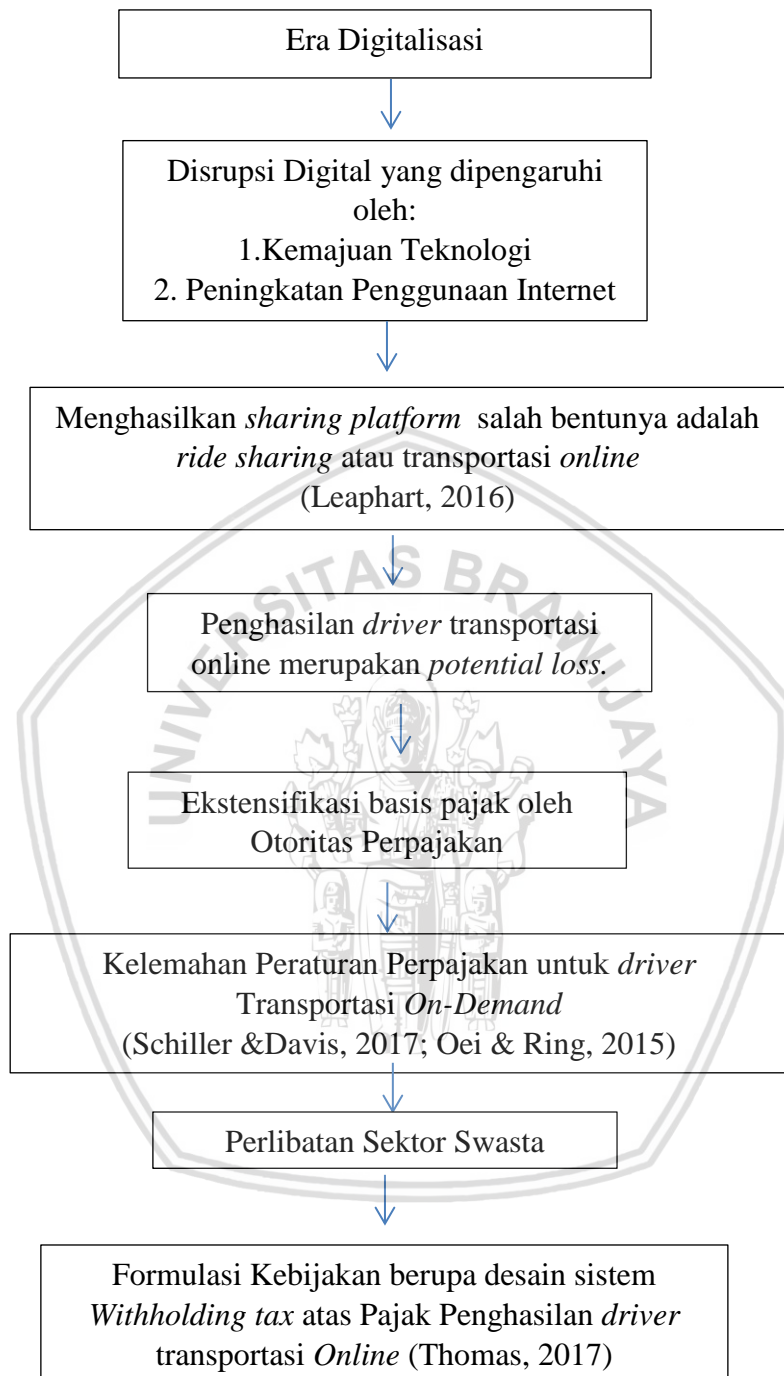
### **C. Kerangka Pemikiran**

Menurut Sakaran dalam Sugiyono (2011:60) mengemukakan bahwa kerangka pemikiran merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai hal yang penting. Kerangka pemikiran dalam penelitian ini berawal saat munculnya era digitalisasi yang semakin terasa dalam kehidupan sehari-hari. Era digitalisasi berkembang pesat dilatar belakangi oleh beberapa faktor. Faktor tersebut diantaranya karena kemajuan teknologi dan peningkatan penggunaan internet yang dilakukan secara masif oleh manusia. Hal tersebut tanpa disadari menghasilkan disrupsi digital.

Disrupsi digital umumnya dilakukan oleh startup. *Startup* dapat didefinisikan sebagai usaha rintisan yang selalu dikaitkan dengan usaha baru yang menghasilkan produk digital. Munculnya disrupsi digital oleh *startup* telah merusak tatanan ekonomi lama menjadi sesuatu hal baru yang ditandai dengan beralihnya transportasi konvensional menjadi transportasi *online*.

Transportasi *online* menjadi transportasi yang kini sangat diminati oleh konsumen. Hal tersebut didasari karena adanya kemudahan dan transparansi atas data *driver* dan tarif yang dikenakan pada transportasi ini. Berdasarkan uraian tersebut menimbulkan peningkatan jumlah *driver* dan permintaan atas jasa ini. Hal tersebut berdampak pada besarnya jumlah penghasilan *driver* transportasi *online*. Otoritas Pajak dapat melakukan ekstensifikasi basis pajak terhadap penghasilan *driver* transportasi *online*. Penghasilan *driver* transportasi *online* yang belum dipajaki merupakan *potential loss* yang seharusnya menjadi penerimaan negara. *Potential loss* tersebut dilatar belakangi karena belum adanya kebijakan perpajakan dan sistem pemotongan pajak yang secara tegas mengatur permasalahan ini.

Salah satu alternatif pemajakan yang tepat bagi penghasilan *driver* transportasi *online* adalah dengan cara melibatkan sektor swasta atau perusahaan transportasi *online* menjadi pihak ketiga dalam kewajiban perpajakan *driver*. Hal tersebut karena perusahaan dianggap lebih disiplin dan efisien dalam melakukan kewajiban perpajakan. Atas permasalahan tersebut dibutuhkan formulasi kebijakan berupa desain sistem *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Kerangka pemikiran dalam penelitian ini sebagai berikut:



**Gambar 4 Kerangka Pikir**

Sumber : Data diolah Penulis, 2017

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan penelitian kualitatif. Moleong (2012:6) mengungkapkan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi dll, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan studi kasus (*case study*). Yusuf (2015:339) memaparkan penelitian kasus adalah suatu proses pengumpulan data dan informasi secara mendalam, mendetail, intensif, holistic, dan sistematis tentang orang, kejadian, *social setting* (latar sosial), atau kelompok dengan menggunakan berbagai metode dan teknik serta banyak sumber informasi untuk memahami secara efektif bagaimana orang, kejadian, latar alami (*social setting*) itu beroperasi atau berfungsi sesuai dengan konteksnya.

Jenis penelitian dan pendekatan yang digunakan sehubungan dengan tujuan penelitian untuk menganalisis suatu fenomena yaitu transportasi *online*. Analisis dilakukan untuk mengetahui dan menkonfirmasi kembali suatu rumusan kebijakan perpajakan. Kebijakan perpajakan yang dimaksud perihal kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Aplikasi penggunaan pendekatan studi kasus yaitu dengan mencari data-data secara aktual dari narasumber yang berkoperasi pada bidangnya masing-masing.



## B. Fokus Penelitian

Fokus Penelitian dalam sebuah penelitian memiliki peran yang sangat penting dalam menentukan arah penelitian. Menurut Moleong (2012:97) definisi fokus penelitian adalah segala hal yang menjadi pusat perhatian peneliti, untuk menemukan serta memilih data yang diperlukan dalam penelitian. Fokus penelitian perlu diterapkan untuk membatasi ruang lingkup studi, sehingga dengan adanya fokus penelitian, peneliti akan dapat mengetahui persis data apa yang diperlukan dan yang tidak diperlukan dalam penelitian. Fokus penelitian ini adalah formulasi penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dan proyeksi efektivitas penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. *Driver* yang dimaksud dalam penelitian ini adalah *driver* mitra transportasi *online* yang menggunakan transportasi roda dua dalam menjalankan pekerjaannya. Berikut adalah penjabaran dari fokus penelitian ini:

1. Identifikasi permasalahan pemotongan pajak penghasilan *driver* transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia
2. Konfirmasi desain kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia
  - a. Perhitungan Pajak Penghasilan
    - 1) Basis penghasilan
    - 2) Fasilitas atau beban yang dapat dijadikan sebagai pengurang penghasilan
    - 3) Dasar Pengenaan Pajak
    - 4) Tarif Pajak

5) Sistem Pemungutan Pajak

6) Sanksi Administrasi

7) Peran Konsultan Pajak

b. Penyetoran

1) Prosedur penyetoran pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

2) Kendala dalam pelaksanaan penyetoran pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

c. Pelaporan

1) Prosedur pelaporan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

2) Kendala dalam pelaksanaan pelaporan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

3. Proyeksi keberhasilan penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dilihat dari tingkat kepatuhan para *driver* transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia.

### C. Lokasi dan Situs Penelitian

Terdapat beberapa lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti dalam mengumpulkan data antara lain yaitu:

1. Badan Kebijakan Fiskal yang beralamat di Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo, No. 01, 10710, Ps. Baru, Sawah Besar, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Lokasi penelitian ini dipilih dengan karena Badan Kebijakan Fiskal merupakan lembaga resmi pemerintah Indonesia yang bertugas sebagai pembuat rancangan atau rumusan suatu Undang-Undang Perpajakan.

2. Direktorat Jendral Pajak yang beralamat di Jl. Gatot Subroto Kav.40-42, RT.7/RW,1 Senayan, Kby. Baru, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Pemilihan lokasi ini dilatarbelakangi karena tugas Diretorat Jendral Pajak sebagai pelaksana kebijakan perpajakan.
3. PT Oke Jack Indonesia yang beralamat di Kota Malang. Pemilihan perusahaan transportasi *online* ini dilatarbelakangi karena perusahaan tersebut menjadi salah satu organisasi dalam menghimpun *driver* transportasi *online* yang merupakan objek dari peneliti an ini.

#### **D. Sumber Data**

Sumber data adalah faktor penting yang menjadi pertimbangan di dalam menentukan metode pengumpulan data. Data-data tersebut akan menjadi sebuah acuan dala penelitian. Data yang diperoleh berupa angka ataupun fakta-fakta yang dapat mendukung suatu penelitian. Sumber data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu :

1. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh peneliti secara langsung (Sugiyono, 2011:225). Data ini diperoleh dari hasil wawancara dan masih harus diolah lebih lanjut. Data primer dalam penelitian ini yaitu berupa wawancara yang dilakukan Peneliti kepada narasumber dari:

- a. Kepala Subbidang PPN Perdagangan dan Industri dari Badan Kebijakan Fiskal

- b. Pelaksana Subbidang PPN Perdagangan dan Industri dari Badan Kebijakan Fiskal
- c. Divisi Peraturan Perpajakan II dari Direktorat Jendral Pajak
- d. *Manager* dari perusahaan Oke Jack
- e. *Driver* transportasi *online* Oke Jack

## 2. Data Sekunder

Data Sekunder yaitu data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subjek penelitiannya atau disebut juga dengan data tangan kedua. Data ini merupakan data pendukung bagi penelitian dan tidak perlu diolah lagi. Data Sekunder dalam penelitian ini berupa :

- a. Panduan *training driver* baru.
- b. *Company profile* PT Oke Jack Indonesia.
- c. Proses bisnis perusahaan transportasi *online*.
- d. Bukti Setoran Pajak *driver* transportasi *online*.
- e. Poin yang diterima oleh *driver* transportasi *online*.

## E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian, teknik pengumpulan data merupakan faktor penting demi keberhasilan suatu penelitian. Hal ini berkaitan dengan bagaimana cara mengumpulkan data, siapa sumbernya, dan apa alat yang digunakan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

## 1. Wawancara

Wawancara adalah sebuah proses interaksi komunikasi yang dilakukan oleh setidaknya dua orang, atas dasar ketersediaan, di mana arah pembicaraan mengacu kepada tujuan yang ditetapkan dengan mengedepankan *trust* sebagai landasan utama dalam proses memahami (Herdiansyah, 2015:30). Pada penelitian ini bentuk wawancara yang digunakan berupa wawancara semi terstruktur. Herdiansyah (2015:66) menjelaskan bahwa wawancara semi terstruktur merupakan wawancara yang memberikan kebebasan pada peneliti untuk mengajukan pertanyaan sebas-bebasnya dalam bertanya dan memiliki kebebasan dalam mengatur alur dan settingan wawancara dengan mengandalkan *guideline* wawancara sebagai pedoman penggalan data. Herdiansyah (2015:68) menambahkan bahwa tidak hanya peneliti yang diberikan kebebasan, subjek penelitian pun diberikan kebebasan dalam menjawab pertanyaan, namun fleksibilitas tersebut tergantung situasi-kondisi serta alur pembicaraan. Pemilihan wawancara secara semi terstruktur agar peneliti mendapat kejelasan sejel-as-jelasnya dari data yang dibutuhkan, kefleksibelan dalam wawancara dapat memberikan pengetahuan lain dan lebih luas dari pertanyaan yang sudah disusun dalam pedoman wawancara.

## 2. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan atau karya seseorang tentang sesuatu yang sudah berlalu. Dokumen tentang orang atau sekelompok orang, peristiwa, atau kejadian dalam situasi sosial yang sesuai dan terikat dengan fokus penelitian adalah sumber informasi yang sangat berguna dalam penelitian kualitatif

(Yusuf, 2014:391). Dokumentasi menurut Yusuf (2014:391) dapat berbentuk teks tertulis, *artefacts*, gambar, maupun foto. Dokumen tertulis dapat pula berupa sejarah kehidupan (*life histories*), biografi, karya tulis dan cerita,

Dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini berupa proses bisnis dari perusahaan transportasi *online*, bukti pembayaran pajak *driver* transportasi *online* yang sudah membayarkan pajaknya dan foto saat wawancara dan dokumen lain yang mendukung pendapat narasumber.

### 3. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan teknik pengumpulan data dalam penelitian dengan menggunakan teori-teori yang relevan dan mendukung yang menjadi landasan dalam penelitian untuk pengambilan keputusan. Literatur yang digunakan yakni Undang-Undang Perpajakan, Undang-Undang ketenagakerjaan, Peraturan Pemerintah dan teori-teori dari buku yang terdiri dari kebijakan publik, formulasi kebijakan publik, pajak, pajak berbasis penghasilan, *withholding tax*, pajak penghasilan pasal 21, pembukuan dan pencatatan, pembayaran pajak, pelaporan pajak, transportasi *online*, kemitraan dan pegawai. Berikut ini peraturan terkait dengan penelitian:

- a. Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 Tentang Pajak Penghasilan
- b. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tnteng Ketenagakerjaan
- c. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tnetang usaha Mikro, Kecil dan Menengah

## **F. Instrumen Penelitian**

Instrumen penelitian merupakan alat atau fasilitas yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaan yang dilakukan lebih mudah dan hasilnya lebih baik, dalam arti lebih cermat, lengkap dan sistematis sehingga lebih mudah diolah (Arikunto, 2010: 201). Instrument yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Peneliti Sendiri**

Menurut Moleong (2012:168) Peneliti memiliki kedudukan dalam instrumen penelitian kualitatif. Peneliti memiliki peranan sebagai perencanaan, pelaksanaan pengumpulan data, analisis, penafsiran data, dan pada akhirnya ia menjadi pelopor dalam penelitiannya. Sugiyono (2011:35) mengemukakan bahwa validasi terhadap peneliti sebagai instrument perlu dilakukan, yaitu meliputi validasi terhadap pemahaman metode penelitian kualitatif, penguasaan wawasan terkait bidang yang diteliti, dan kesiapan peneliti untuk memasuki objek penelitiannya, baik secara akademik maupun secara logis.

### **2. Pedoman Wawancara**

Pedoman wawancara digunakan sebagai pedoman atau panduan dalam melakukan kegiatan tanya jawab yang memuat daftar pertanyaan mengenai masalah penelitian yang akan diteliti. Adanya pedoman wawancara agar pertanyaan wawancara yang nanti akan lahir dalam pedoman wawancara tetap mengacu pada tujuan penelitian (Herdiansyah,2015:80). Wawancara dilakukan terhadap narasumber atau informan yang bisa dijadikan sebagai landasan dalam

melakukan penelitian dan dapat menjawab permasalahan yang sesuai dengan judul penelitian, sehingga dapat menghasilkan kesimpulan yang baik.

### 3. Catatan Lapangan

Catatan lapangan menurut Ahmadi (2016:189) merupakan catatan penting yang relatif sederhana yang dibuat oleh peneliti. Pencatatan dimulai saat peneliti memasuki lapangan, berkenalan, dan melakukan wawancara dengan orang-orang, mengamati suatu peristiwa atau keadaan, melihat dan atau membaca dokumen-dokumen, sehingga data atau informasi yang ditemukan tidak hilang dari ingatan. Catatan yang dibuat oleh peneliti saat mengadakan pengamatan, wawancara maupun saat menyaksikan kejadian-kejadian tertentu yang berkaitan dengan formulasi penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Catatan lapangan dalam penelitian ini berupa hasil wawancara dan catatan di dalam buku sebagai data penunjang penelitian yang ditemukan selama melakukan penelitian. Selain dari hasil wawancara dalam buku tersebut juga berisikan tanggapan dari beberapa driver mengenai data diri mereka serta jumlah penghasilan saat menjadi driver dan kewajiban perpajakan apa saja yang telah dilaksanakan atas penghasilan tersebut. Catatan lapangan peneliti juga berisikan peraturan-peraturan, informasi dan analisis sementara peneliti terkait dengan penelitian.

### G. Analisis Data

Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, buku, catatan lapangan, dan dokumentasi. Nasution dalam Sugiyono (2011:336) menyatakan bahwa analisis telah dimulai



sejak merumuskan dan menjelaskan masalah, sebelum terjun ke lapangan dan berlangsung terus sampai penulisan hasil penelitian. Penelitian ini menggunakan metode analisis data menurut Miles dan Huberman interaktif, berikut adalah komponen analisis datanya:

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Pengumpulan data merupakan sebagian dari penangkapan data yang dikumpulkan untuk dipilih. Data tersebut berguna sebagai bahan analisis data. Dalam melakukan pengumpulan data, peneliti harus terjun langsung ke lapangan tanpa diwakilkan oleh siapapun. Peneliti melakukan pengumpulan data berupa hasil wawancara dan dokumentasi.

2. Kondensasi Data (*Data Condensation*)

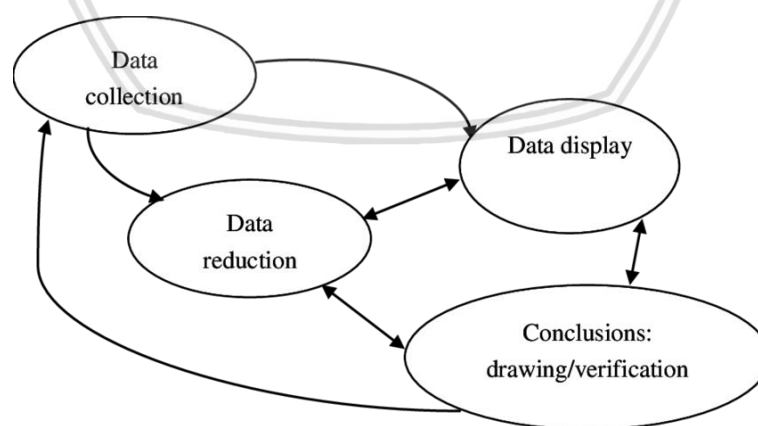
Kondensasi data merupakan pemilohan, pemusatan perhatian, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Proses kondensasi data dengan menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, serta mengorganisasi data yang selanjutnya difokuskan pada hal yang lebih penting. Dalam proses memilih dan memilah data dilakukan mulai dari awal penelitian hingga akhir penelitian. Setelah data terkumpul melalui tahap pengumpulan data, peneliti melakukan kondensasi data. Data dipilih, dipusatkan, disederhanakan dan ditransformasi menjadi rangkuman-rangkuman, tabel dan gambar.

3. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang disusun dengan memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan keputusan. Dalam proses ini, peneliti menyajikan data yang telah terkumpul dan tersusun dalam sebuah tulisan yang nantinya bisa untuk ditarik kesimpulan. Pada tahap ini, peneliti menyajikan data yang telah didapatkan sebelumnya lalu kemudian menganalisa data yang ada dengan teori yang peneliti gunakan dalam penelitian ini.

#### 4. Menarik Kesimpulan (*Conclusion Drawing*)

Membuat kesimpulan sementara yang merupakan kegiatan interpretasi sebelum dihasilkan suatu temuan. Kesimpulan akhir mungkin akan terlihat sampai pada pengumpulan data itu benar-benar selesai, sesuai dengan catatan dari lapangan, penyimpanan data, metode-metode, serta kecanggihhan alat yang digunakan untuk mengumpulkan data. Ditahap ini peneliti melakukan penarikan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh dan telah di analisa.



**Gambar 5** Komponen Analisis Data Model Interaktif

*Sumber: Miles dan Huberman (1992:18)*

## H. Keabsahan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pemeriksaan keabsahan data atau darat kepercayaan menggunakan triangulasi. Menurut Moleong (2012:330) triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan yang memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu. Penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Menurut Ahmadi (2016:267) triangulasi sumber merupakan data yang diperoleh kemudian dicek kembali pada sumber yang sama dalam waktu yang berbeda, atau dicek dengan menggunakan sumber yang berbeda.

Dalam rangka mengecek keabsahan data peneliti akan melakukan dua jenis triangulasi yaitu:

1. Triangulasi Sumber

Triangulasi merupakan salah satu teknik dalam pengumpulan data untuk mendapatkan temuan dan interpretasi data yang lebih akurat dan kredibel. Triangulasi sumber menurut Yusuf (2014:395) yaitu menggunakan sumber yang banyak dan menggunakan metode yang berbeda-beda. Penggunaan sumber yang banyak untuk triangulasi dapat dilakukan dengan mencari sumber yang lebih banyak dan berbeda dalam informasi yang sama.

Pengecekan sumber yang dilakukan oleh penulis adalah dengan cara melakukan wawancara kepada kelima narasumber yang berbeda yakni dengan Kepala Subbidang dan Pelaksana Subbidang PPN Perdagangan dan Industri di Badan Kebijakan Fiskal yang memiliki tugas dalam perumusan Undang-Undang Perpajakan, selanjutnya dengan Divisi Pajak Penghasilan II di Direktorat Jendral Pajak yang bertugas sebagai pelaksana kebijakan pajak,

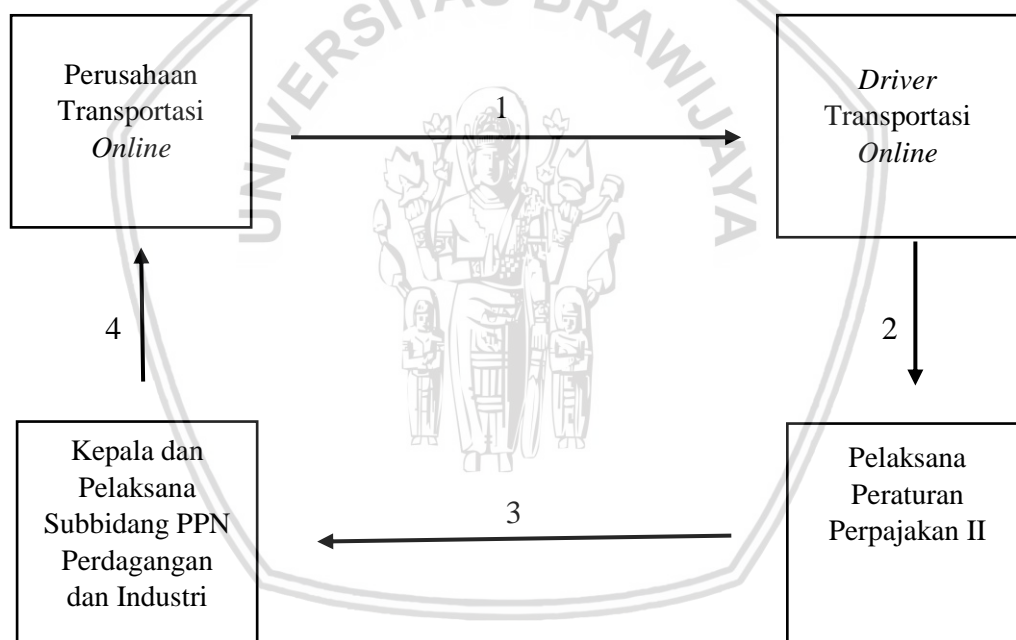
perusahaan transportasi *online* sebagai lembaga yang menghimpun *driver* transportasi *online* serta *driver* transportasi *online*. Data dari kelima narasumber tersebut kemudian dideskripsikan, dikategorisasikan, mana pandangan yang sama dan mana yang berbeda, kemudian dianalisis, lalu menyimpulkan mana pandangan spesifik dari kelima narasumber atau sumber tersebut.

Pada tahap pertama peneliti melakukan wawancara dengan *Manager* Perusahaan Transportasi Online Oke Jack. Tahap kedua wawancara dilakukan dengan *driver*. Pada tahap kedua ini peneliti tidak hanya melontarkan pertanyaan-pertanyaan yang sudah tertera di pedoman wawancara namun juga bertanya mengenai tanggapan *driver* tersebut mengenai jawaban dari *manager* Oke Jack Indonesia, tujuannya agar tercipta keabsahan dalam penelitian ini. Pada tahap ketiga wawancara dilakukan dengan Direktorat Jendral Pajak bagian divisi Peraturan Perpajakan II, sama halnya dengan apa yang dilakukan pada tahap ke dua, selain memberikan pertanyaan mengenai sudut pandang narasumber dari DJP. Peneliti juga memberikan pertanyaan mengenai tanggapan pihak DJP mengenai jawaban dari *driver* dan *manager* Oke Jack.

Tahap selanjutnya atau tahap ke empat, yaitu melakukan wawancara dengan pihak Badan Kebijakan Fiskal. Peneliti kembali melakukan keabsahan data dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan terkait tanggapan pihak BKF mengenai jawaban dari narasumber-narasumber sebelumnya. Tahap ke lima, sebagaimana dengan tujuan dalam penelitian ini mengenai withholding tax atau pajak penghasilan *driver* transportasi *online* maka jawaban yang sudah

dipaparkan oleh kedua instansi pemerintah dalam bidang perpajakan tersebut kembali peneliti paparkan kepada pihak manager dan *driver*. Tujuan dari pemaparan tersebut berhubungan dengan kesediaan pihak *driver* maupun perusahaan mengenai ketentuan maupun peraturan yang mungkin akan diterapkan bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dengan *withholding tax*.

Berdasarkan penjelasan diatas maka triangulasi sumber yang digunakan peneliti dapat digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 6 Triangulasi Sumber**

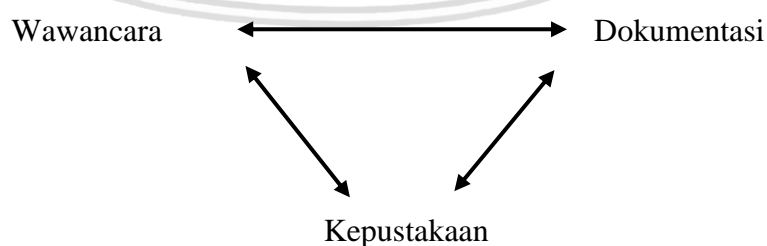
Sumber: Data diolah Penulis, 2018

## 2. Triangulasi Teknik

Penggunaan triangulasi teknik dalam Yusuf (2014:395) diartikan dengan menggunakan metode yang berbeda. Kalau pada tahap pertama informasi dikumpulkan dengan observasi tentang suatu aspek, maka berikutnya gunakan

lagi metode lain seperti wawancara. Andai kata belum yakin, cari dan temukan lagi informasi dalam dokumen tentang aspek yang sama dengan aspek yang dikumpulkan datanya melalui observasi dan interviu. Penelitian ini menggunakan triangulasi teknik yang terdiri dari wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan.

Triangulasi teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti dengan melakukan wawancara kepada informan-informan yang telah dipilih oleh peneliti. Peneliti kemudian melakukan dokumentasi diantaranya bukti-bukti praktek perpajakan yang sudah ada bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, bukti perbedaan status kerja dari *driver*. Terakhir, penulis menggunakan teknik studi kepustakaan untuk membandingkan hasil wawancara dan dokumentasi dengan teori-teori yang relevan dan mendukung penelitian ini seperti Undang-Undang Perpajakan, Undang-Undang Ketenagakerjaan, dan teori-teori dari buku yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini. Berdasarkan penjelasan diatas maka triangulasi teknik yang digunakan peneliti dapat digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 7 Triangulasi Teknik**

Sumber: Data diolah Penulis, 2018

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

##### 1. Badan Kebijakan Fiskal

###### a. Sejarah Pembentukan Badan Kebijakan Fiskal

Badan Kebijakan Fiskal (BKF) merupakan unit setingkat eselon I di bawah Kementerian Keuangan Republik Indonesia yang memiliki peran strategis sebagai perumus kebijakan fiskal dan sektor keuangan, dengan lingkup tugas meliputi ekonomi makro, pendapatan negara, belanja negara, pembiayaan, sektor keuangan dan kerja sama internasional.

Cikal bakal berdirinya BKF tidak bisa lepas dari penyusunan Nota Keuangan dan RAPBN di awal orde baru, yaitu Repelita I tahun anggaran 1969/1970 oleh Staf Pribadi Menteri Keuangan, yang selanjutnya sejak tahun 1975 dilakukan oleh Biro Perencanaan dan Penelitian, Sekretariat Jenderal Departemen Keuangan. Untuk mendukung perkembangan pembangunan yang semakin pesat, pada tahun 1985 dibentuk suatu unit organisasi setingkat eselon II yang khusus menangani penyusunan Nota Keuangan dan RAPBN, yaitu Pusat Penyusunan dan Analisa Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (PPA-APBN), yang bertanggungjawab langsung kepada Menteri Keuangan.

Sesuai dengan perkembangan zaman, maka dirasakan Penyusunan Nota Keuangan dan RAPBN sangat erat kaitannya dengan perkembangan

keuangan negara dan dengan perkreditan dan neraca pembayaran. Karena itu pada tahun 1987 dibentuklah unit setingkat eselon I, yaitu Badan Analisa Keuangan Negara, Perkreditan dan Neraca Pembayaran (BAKNP&NP). Unit ini melaksanakan tugas dan fungsi yang merupakan penggabungan tugas dan fungsi PPA-APBN dengan sebagian tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Moneter Luar Negeri dan Direktorat Pembinaan Kekayaan Negara, Direktorat Jenderal Moneter Dalam Negeri.

Tahun 1993, BAKNP&NP lebih dikembangkan dengan menambahkan fungsi penelitian dan pengembangan, dan namanya berubah menjadi Badan Analisa Keuangan dan Moneter (BAKM), yang terdiri dari lima unit eselon II, yaitu Biro Analisa Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Biro Analisa Moneter, Biro Analisa Keuangan Daerah, dan Biro Pengkajian Ekonomi dan Keuangan, serta Sekretariat Badan.

Seiring dengan berjalannya waktu, BAKM mengalami penajaman dan pergeseran fungsi. Pada tahun 2001 berubah nama menjadi Badan Analisa Fiskal (BAF). Penataan organisasi ini memisahkan Biro Analisa Keuangan Daerah dan mengembangkan Pusat Analisa APBN, menjadi dua Pusat, yaitu Pusat Analisa Pendapatan Negara dan Pembiayaan Anggaran dan Pusat Analisa Belanja Negara.

Untuk menyesuaikan dengan kondisi yang cepat berubah, serta dalam rangka meningkatkan kinerja dan efisiensi, maka pada tahun 2004 dilakukan penataan organisasi di lingkungan Departemen Keuangan. Badan Pengkajian Ekonomi, Keuangan, dan Kerjasama Internasional (BAPEKKI)



dibentuk dengan menggabungkan beberapa unit eselon II yang berasal dari Badan Analisa Fiskal (BAF) dan Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan dan Pendapatan Daerah (Dirjen PKPD) serta Biro Kerjasama Luar Negeri dari Sekretariat Jenderal Departemen Keuangan. BAPEKKI terdiri dari enam unit eselon 2, yaitu Pusat Pengkajian Ekonomi dan Keuangan (Puspeku), Pusat Pengkajian Perkajian Perpajakan, Kepabeanaan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (Puspakep), Pusat Pengkajian Ekonomi dan Keuangan Daerah (Puspekda), Pusat Evaluasi Pajak dan Retribusi Daerah (Puseparada), Pusat Kerjasama Internasional (Puskerin), serta Sekretariat Badan.

Pada tahun 2006 kembali dilakukan penyempurnaan. BAPEKKI berubah menjadi Badan Kebijakan Fiskal (BKF) dengan tugas utama menjadi unit perumus rekomendasi kebijakan dengan berbasis analisis dan kajian atau lebih dikenal dengan *research based policy*. BKF memiliki enam unit eselon 2, yaitu Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Pusat Kebijakan Belanja Negara, Pusat Kebijakan Ekonomi dan Keuangan, Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal, Pusat Kerjasama Internasional serta Sekretariat Badan. Tahun 2008, BKF melakukan sedikit penyesuaian tugas dan fungsi sehingga struktur organisasi di lingkungan BKF menjadi Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Pusat Kebijakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Pusat Kebijakan Ekonomi Makro, Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal, Pusat Kebijakan Kerja Sama Internasional, dan Sekretariat Badan Kebijakan Fiskal.

Selanjutnya di tahun 2009 dilakukan kembali penyesuaian tugas dan fungsi BKF. Perubahan utama adalah memecah Pusat Kerja Sama Internasional menjadi dua unit eselon II dengan pertimbangan beban kerja yang semakin tinggi dan penambahan fungsi terkait kebijakan pembiayaan perubahan iklim. Pusat Kerja Sama Internasional dipecah menjadi Pusat Kebijakan Pembiayaan Perubahan Iklim dan Multilateral dan Pusat Kebijakan Regional dan Bilateral.

Sejalan dengan perkembangan perekonomian yang sangat dinamis, BKF kembali melakukan evaluasi organisasi dengan pertimbangan peningkatan beban kerja dan adanya tambahan fungsi-fungsi yang harus dilaksanakan. Berdirinya Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dan dihapuskannya Bapepam LK menjadi landasan utama BKF harus melakukan perubahan. Sejak 2015 fungsi perumusan kebijakan sektor keuangan yang sebelumnya dilakukan oleh Bapepam LK diamanatkan untuk dilaksanakan oleh BKF, di bawah Pusat Kebijakan Sektor Keuangan.

b. Visi dan Misi

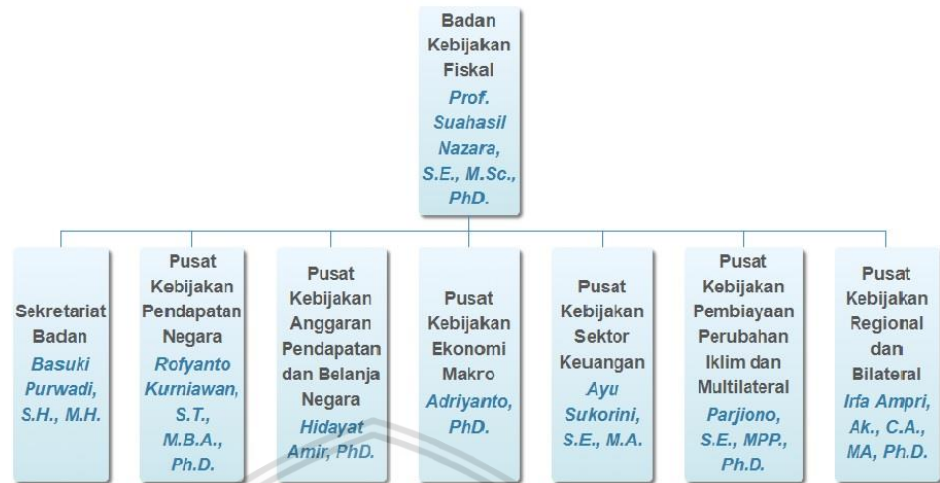
1) Visi Badan Kebijakan Fiskal

Menjadi Unit terpercaya dalam Perumusan Kebijakan Fiskal dan Sektor Keuangan yang Antisipatif dan Responsif untuk Mewujudkan Masyarakat Indonesia Sejahtera.

## 2) Misi Badan Kebijakan Fiskal

- a) Merumuskan analisis ekonomi makro serta harmonisasi kebijakan fiskal dan moneter dalam rangka mendukung stabilitas ekonomi dan pemerataan pembangunan;
- b) Mengembangkan kebijakan penerimaan negara yang kredibel dalam rangka penciptaan iklim ekonomi yang kondusif dan optimalisasi penerimaan negara;
- c) Mengembangkan kebijakan anggaran negara yang sehat dan berkelanjutan dengan memperhatikan risiko fiskal yang terukur;
- d) Mengembangkan kebijakan pembiayaan yang mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi dan fiskal yang berkelanjutan;
- e) Mengembangkan kebijakan kerja sama keuangan intrenasional yang bermanfaat bagi perekonomian nasional;
- f) Mengembangkan kebijakan sektor keuangan yang mendukung pendalaman pasar, keuangan inklusif, serta stabilitas sistem keuangan;
- g) Mewujudkan SDM yang memiliki integritas dan kompetensi tinggi dengan didukung teknologi informasi dan komunikasi yang andal, serta kinerja perencanaan dan penganggaran yang suportif.

## c. Struktur Organisasi



**Gambar 8 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Fiskal**

Sumber: [fiskal.kemenkeu.go.id](http://fiskal.kemenkeu.go.id)

Deskripsi tugas masing-masing unit:

1) Pusat Kebijakan Pendapatan Negara (PKPN)

Mempunyai tugas merumuskan rekomendasi, analisis, dan evaluasi kebijakan di bidang pendapatan negara.

2) Pusat Kebijakan Anggaran dan Belanja Negara (PKAPBN)

Mempunyai tugas merumuskan kebijakan APBN dalam rangka penyusunan Nota Keuangan dan RAPBN serta analisis, perumusan rekomendasi dan evaluasi kebijakan APBN.

3) Pusat Kebijakan Ekonomi Makro (PKEM)

Mempunyai tugas melaksanakan pemantauan dini perkembangan ekonomi makro, analisis kebijakan dan perumusan rekomendasi kebijakan ekonomi makro.

4) Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal (PPRF)

Mempunyai tugas melaksanakan analisis, perumusan rekomendasi, dan evaluasi pengelolaan risiko ekonomi, keuangan, sosiasal, BUMN, dan dukungan pemerintah.

5) Pusat Kebijakan Pembiayaan Perubahan Iklim dan Multilateral (PKPPIM)

Mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, analisis, evaluasi, pengkajian, koordinasi, kerja sama, pemantauan pendanaan dan pembiayaan perubahan iklim, dan kerja sama ekonomi dan keuangan G20 dan forum multilateral lainnya, serta penyertaan modal Pemerintah Indonesia pada organisasi-organisasi internasional.

6) Pusat Kebijakan Regional dan Bilateral (PKRB)

Mempunyai tugas melaksanakan perumusan rekomendasi kebijakan, analisis, evaluasi, koordinasi, pelaksanaan, dan pemantauan kerja sama Association of South Asian Nations (ASEAN), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), forum-forum regional, bilateral, dan kerja sama teknik luar negeri.

7) Sekretariat Badan Kebijakan Fiskal

Mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas serta pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada semua unsur di lingkungan Badan.

## 2. Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak

### a. Visi dan Misi

#### 1) Visi

“Menjadi institusi penghimpun penerimaan negara yang terbaik demi menjamin kedaulatan dan kemandirian negara.

#### 2) Misi

Menjamin penyelenggaraan negara yang berdaulata dan mandiri dengan:

- a) Mengumpulkan penerimaan berdasarkan kepatuhan pajak sukarela yang tinggi dan penegakan hukum yang adil;
- b) Pelayanan berbasis teknologi modern untuk kemudahan pemenuhan kewajiban perpajakan;
- c) Apratur pajak yang berintegritas, kompeten dan professional; dan
- d) Kompensasi yang kompetitif berbasis sistem manajemen kinerja.

### b. Selayang Pandang

Tugas DJP sesuai dengan amanat Peraturan Menteri Nomor 234/PMK.01/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan adalah menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pajak sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Dalam mengemban tugas tersebut, DJP menyelenggarakan fungsi:

- 1) Perumusan kebijakan di bidang perpajakan;

- 2) Pelaksanaan kebijakan di bidang perpajakan;
- 3) Penyusunan norma, standar, teknis dan evaluasi di bidang perpajakan;
- 4) Pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perpajakan;
- 5) Pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang perpajakan;
- 6) Pelaksanaan administrasi Direktorat Jendral Pajak; dan
- 7) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Keuangan

Organisasi DJP terbagi atas unit kantor pusat dan unit kantor operasional. Kantor Pusat terdiri atas Sekretariat Direktorat Jendral, direktorat dan jabatan tenaga pengkaji. Unit kantor operasional terdiri atas Kantor Wilayah DJP (Kanwil DJP), Kantor Pelayanan Pajak (KPP), Kantor Pelayanan, Penyuluhan, dan Konsultasi Perpajakan (KP2KP), Pusat Pengolahan Data dan Dokumen Perpajakan (KPDDDP).

Organisasi DJP, dengan jumlah kantor operasional lebih dari 500 unit dan jumlah pegawai lebih dari 32.000 orang yang tersebar di seluruh penjuru nusantara, merupakan salah satu organisasi besar yang ada dalam lingkungan Kementerian Keuangan. Segenap sumber daya yang ada tersebut diberdayakan untuk melaksanakan pengamanan penerimaan pajak yang beban setiap tahunnya semakin berat.

Tugas unit Kanwil DJP adalah melaksanakan koordinasi, bimbingan, pengadilan, analisis, dan evaluasi atas pelaksanaan tugas KOO, serta penjabaran kebijakan dari kantor pusat. Unit ini dapat dibedakan atas:

- 1) Kanwil DJP Wajib Pajak Besar dan Kanwil DJP Jakarta Khususnya yang berlokasi di Jakarta; dan
- 2) Kanwil DJP selain Kanwil DJP Wajib Pajak Bear dan Kanwil DJO Jakarta Khusus yang lokasinya tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Jumlah Kanwil DJ sebanyak 33 unit.

Unit KPP mempunyai tugas melaksanakan penyuluhan, pelayanan, dan pengawasan kepada Wajib Pajak. unit ini dapat dibedakan berdasarkan segmentasi Wajib Pajak yang diadministrasikan, yaitu:

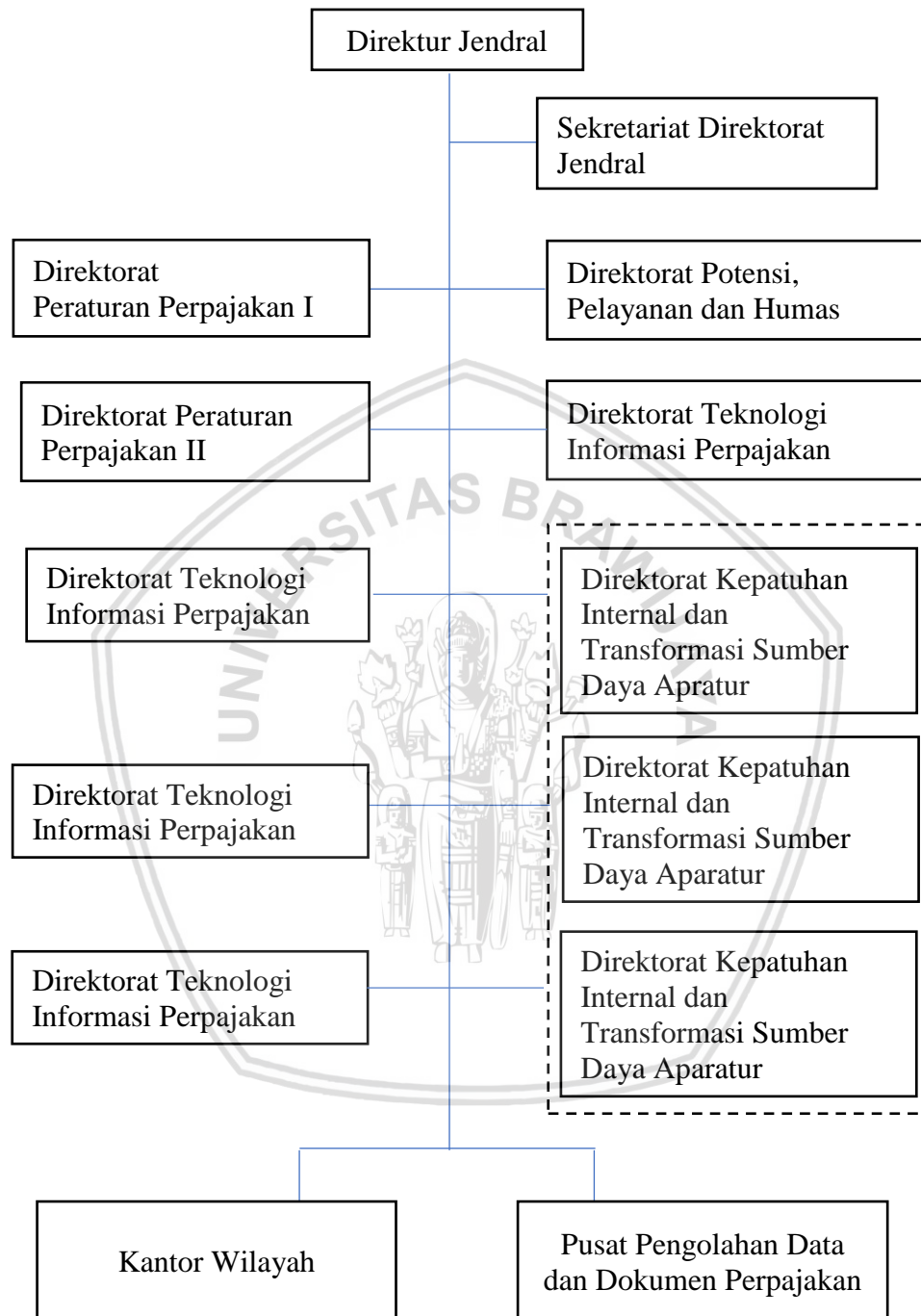
- 1) KPP Wajib Pajak Besar, khusus mengadministrasi Wajib Pajak besar nasional;
- 2) KPP Madya, khusus mengadministrasi Wajib Pajak besar regional dan Wajib Pajak besar khusus yang meliputi badan dan orang asing, penanaman modal asing, serta perusahaan masuk bursa; dan
- 3) KPP Pratama, menangani Wajib Pajak lokasi.

c. Lokasi dan Kontak

Kantor Pusat DJP beralamat di Jalan Gatot Subroto, Kavling 40-42, Jakarta 12190 Kotak Pos 124. Telepon +(62)21-5250208. 5251509. Layanan Informasi dan Keluhan Kring Pajak +(62)21-1500200.



## d. Struktur Organisasi



**Gambar 9 Struktur Direktorat Jendral Pajak Pusat**

*Sumber: Data diolah Penulis, 2018*

Deskripsi tugas masing-masing bidang:

1) Sekretariat Direktorat Jendral

Mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas serta pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada semua unsur di lingkungan direktorat jenderal.

2) Direktorat Penyuluhan, Pelayanan dan Humas

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang penyuluhan, pelayanan, dan hubungan masyarakat.

3) Direktorat Teknologi Informasi Perpajakan

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang teknologi informasi perpajakan

4) Direktorat Kepatuhan Internal dan Transformasi Sumber Daya Aparatur

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang kepatuhan internal dan transformasi sumber daya aparatur.

5) Direktorat Peraturan Perpajakan I

Merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang peraturan Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan, Penagihan Pajak dengan Surat Paksa, Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah, serta Pajak Tidak Langsung Lainnya, dan Pajak Bumi dan Bangunan dan Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan.

6) Direktorat Peraturan Perpajakan II

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang peraturan Pajak Penghasilan, perjanjian dan kerja sama perpajakan internasional, bantuan hukum, pemberian bimbingan dan pelaksanaan bantuan hukum, dan harmonisasi peraturan perpajakan.

7) Direktorat Pemeriksaan dan Penagihan

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dibidang pemeriksaan dan penagihan perpajakan;

8) Direktorat Intelejen dan Penyidikan

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang intelijen dan penyidikan perpajakan.

9) Direktorat Ekstensifikasi dan Penilaian

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang ekstensifikasi dan penilaian perpajakan.

10) Direktorat Keberatan dan Banding

Mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang keberatan dan banding.

### 3. PT Oke Jack Indonesia

#### a. Sejarah perusahaan

PT. Oke Jack Indonesia merupakan perusahaan yang dibangun berdasarkan keinginan luhur untuk membantu sesama manusia dan memudahkan setiap urusan masyarakat dalam hal pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Perusahaan ini pertama kali digagas oleh Dr.H. Sholihuddin, SH, MH dan Yusuf Budiman Raharjo. Perusahaan ini berdiri sejak tanggal 29 Oktober tahun 2015 dan mendapatkan pengesahan oleh Notaris Meity Prawestri, SH, M.Kn dengan akta pengesahan Nomor 04 tanggal 23 November 2015 yang selanjutnya dilakukan launching pada tanggal 21 Desember 2015. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa pelayanan masyarakat.

Produk utama perusahaan ini adalah layanan transportasi, pengiriman barang dan pelayanan masyarakat dalam pemenuhan semua kebutuhan sehari-hari. Pelayanan prima yang menjadi fokus utama mereka dalam melayani setiap permintaan (*order*) yang dilakukan oleh customer (masyarakat pengguna layanan mereka). Produk pelayanan PT Oke Jack Indonesia adalah:

- 1) Oke ojek untuk mengantarkan orang dengan kendaraan roda dua.
- 2) Oke car untuk mengantarkan orang dengan kendaraan roda empat.
- 3) Oke food untuk melayani masyarakat dalam hal makanan.
- 4) Oke shop untuk melayani masyarakat dalam hal belanja.

- 5) Oke clean untuk melayani masyarakat dalam hal kebersihan rumah dan Gedung.
- 6) Oke kurir untuk melayani masyarakat dalam bidang pengiriman barang dalam kota menggunakan kendaraan roda dua.
- 7) Oke *box* untuk melayani masyarakat dalam bidang pengiriman barang dalam kota menggunakan kendaraan roda empat.
- 8) Oke *travel* untuk melayani masyarakat dalam bidang penjemputan dan pengantaran antar kota dalam propinsi (lintas kota) dengan biaya yang relatif murah.
- 9) Oke *massage* untuk melayani masyarakat yang membutuhkan pelayanan terapi pijat.
- 10) Oke *adventure & wisata* untuk melayani masyarakat dalam hal liburan dan rekreasi.
- 11) Oke *mall* untuk melayani masyarakat memenuhi semua kebutuhan sehari-hari.
- 12) Layanan special branding XL 4G LTE untuk melayani masyarakat dalam melakukan penggantian kartu SIM (Upgrade) dari kart 3G menjadi 4G tanpa biaya (gratis) dan diantarkan sampai tujuan dan juga melayanin pembelian model MIFI XL.
- 13) Oke repair (TBA) untuk memudahkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan servis kendaraan (mobil dan motor) elektronik, pipanisasi, bangunan, instalasi listrik dan lain-lain secara *on demand*.

- 14) Oke pay untuk melayani masyarakat dalam memudahkan pembayaran semua pelayanan produk kami dan juga pembayaran produk lainnya (PLN, PDAM, Pulsa, Tiket, BPJS dan lain-lain).

Semua produk yang ada pada perusahaan ini mengedepankan ketepatan pelayanan dan keuasan pelanggan. Motto dan prinsip perusahaan adalah melayani setulus hati, kepuasan pelannggan nomor satu. Dengan prinsip tersebut, diyakini akan dapat berkembang dengan pesat dan dapat melebarkan sayap sampai dengan luar negeri.

Berikut adalah kantor perwakilan cabang dari PT. Oke Jack Indonesia:

**Tabel 15 Tempat Kantor Perwakilan Cabang PT Oke Jack**

No	Kantor Cabang	Wilayah	Realisasi
1.	Jakarta	JABODETABEK	Januari 2017 (masih trial)
2.	Bogor	JABODETABEK	Januari 2017 (masih trial)
3.	Depok	JABODETABEK	Januari 2017 (masih trial)
4.	Tangerang	JABODETABEK	Januari 2017 (masih trial)
5.	Bekasi	JABODETABEK	Januari 2017 (masih trial)
6.	Bali	Bali	Februari 2017
7.	Surabaya	Jawa Timur	Februari 2017
8.	Solo	Jawa Tengah	Februari 2017
9.	Bandung	Jawa Barat	Maret 2017
10.	Yogyakarta	DI Yogyakarta	Februari 2017
11.	Balikpapan	Kalimantan Timur	Maret 2017
12.	Samarinda	Kalimantan Timur	Maret 2017
13.	Banjarmasin	Kalimantan Tengah	April 2017
14.	Pontianak	Kalimantan Barat	April 2017
15.	Makassar	Sulawesi Selatan	April 2017
16.	Kendari	Sulawesi Tenggara	April 2017
17.	Palembang	Sumatera Selatan	Maret 2017
18.	Medan	Sumatera Utara	April 2017
19.	Semarang	Jawa Tengah	Januari 2017
20.	Mataram	Nusa Tenggara Barat	Februari 2017

Sumber: *Company Profile* PT Oke Jack Indonesia, 2018

Kekayaan dan potensi pengembangan yang saat ini (12 Januari 2017) dimiliki oleh PT Oke Jack Indonesia adalah sebagai berikut:

**Tabel 16 Kekayaan dan Potensi Pengembangan PT Oke Jack Indonesia**

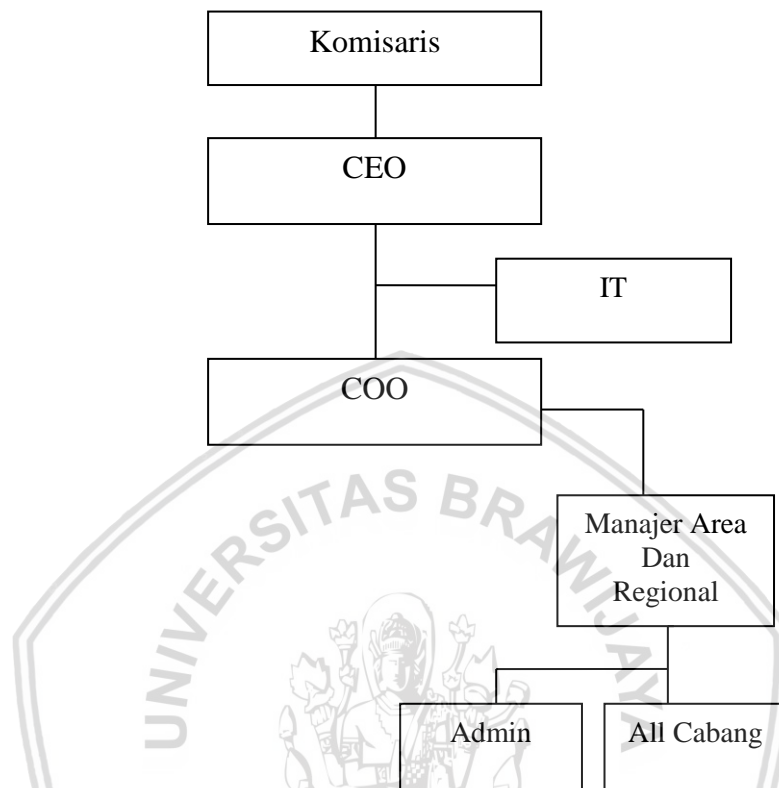
No	Potensi	Kuantitas	Keterangan
1.	Pegawai & Manajemen	8	Pengurus
2.	Pengemudi ( <i>driver</i> )	965	Tercatat pada <i>database</i>
3.	Pengguna aplikasi ( <i>download</i> )	49.000	Pengguna yang telah mendownload aplikasi
4.	Mitra usaha ( <i>Vendor</i> )	675	Produk layanan oke food
5.	Permintaan ( <i>Order</i> ) rata-rata setiap hari	300	Sementara di 5 kantor cabang
6.	Statistic pertumbuhan permintaan	2500-2800	10%-12% pertumbuhan setiap bulannya
7.	Nilai minimal nominal per <i>order</i> (ketentuan setiap kota beda-beda)	Rp7500	Setiap 4km & IDR. 2000 per km selanjutnya

Sumber: *Company Profile* PT Oke Jack Indonesia, 2018

b. Visi dan Misi

Membantu meningkatkan dan memudahkan setiap urusan masyarakat

## c. Struktur Organisasi



**Gambar 10 Struktur Organisasi Oke Jack**

*Sumber : PT. Oke Jack, 2018*

Deskripsi tugas masing-masing bidang:

1) Komisaris

Seorang yang bertugas mengawasi kegiatan perusahaan Oke Jack.

2) CEO

Seorang komunikator, pengambil keputusan, pemimpin, pengelola dan eksekutor dalam perusahaan Oke Jck

3) IT

Merawat dan mengelola software/hardware/komputer yang ada di perusahaan, melakukan perbaikan jika ada yang rusak, memastikan bahwa



aplikasi Oke Jack berfungsi optimal, mengevaluasi dan meningkatkan kinerja sistem IT.

4) COO

Bertugas sebagaimana CEO lakukan.

5) Manager *Area* dan Regional

Bertuas untuk mengelola *drivers*, memberikan semangat, nasehat, melatih dan mengembangkan mereka, membantu memberikan solusi dari permasalahan yang mereka rasakan selama menjadi *drivers*.

6) Admin

Bertugas dalam hal komunikasi dengan pihak lain, membuat agenda rapat, melakukan entri data (rekap data), melakukan arsip-arsip data perusahaan.

7) All Cabang

Cabang mempunyai hak sendiri-sendiri dalam menentukan tarif jasa dan menyiapkan hal-hal lain seperti promo dan bonus.

d. Lokasi dan Kontak

Kantor PT Oke Jack Indonesia beralamat di Jalan Aluminium No. 6A Lantai 2, Purwanoro, Blimbing, Kota Malang, Jawa Timur 65126. Telepon 0341-4352900.

## B. Penyajian Data

### 1. Identifikasi Permasalahan pemotongan pajak penghasilan *driver*

transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia

#### a. Proses Bisnis PT Oke Jack Indonesia

Terdapat beberapa pandangan terkait proses bisnis transportasi *online* baik dari perusahaan transportasi *online*, *driver*, maupun instansi pemerintah yang terdiri dari Badan Kebijakan Fiskal dan Direktorat Jendral Pajak. BA selaku Kepala Subbidang PPN dan Industri di Pusat Kebijakan Negara mengemukakan berdasarkan kacamata pemerintah yang bertugas sebagai perumus kebijakan pajak bahwa,

“Banyak temen-temen pajak yang sudah lakukan, mulai dari untuk *online* yang dalam pengertian langsung *direct* ya dari bisnis ke konsumen, kemudian juga ada yang pake model-model yang ada saat ini misalnya *market place*, kemudian ada juga untuk *driver* yang *online* atau *over the top*. *Over the top* ini kita asumsikan ya ini gitu ya, transportasi *online* ini. Nah dari seluruh transaksi perdagangan melalui sistem elektronik ini memang titik tekannya itu ada di platform *market place*, jadi titik tekannya itu ada di platformnya *market place* dimana fokus daripada pengaturan pajaknya itu difokuskan kesana saat ini gitu mbak. Sebenarnya kalo untuk OTT ya mbak, sebenarnya belum kita sentuh banget. Bahwa rasa-rasanya kok kayaknya belum ya untuk kita jangkau kesana, karena asumsinya gini mbak apa iya memang si PPh untuk penghasilan *driver* atas transaksinya itu mau dikenakan juga, karena *its very-very complicated* ya, kecil banget gitu satuannya Rp8000, terus dipotong, saya belum tau apa ini juga dapat diterapkan untuk *blue bird*, gitu, atau iya mbak juga akan mengenakan nanti ke apa, ke taksi, ke bus, ke kereta kan kayaknya ini masih gitu ya, ini memang area-area yang masih harus kita *explore* lagi gitu ya kalo memang mau di spesifikasiin *withholding tax* PPh *driver* transportasi *online*.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Badan Kebijakan Fiskal)

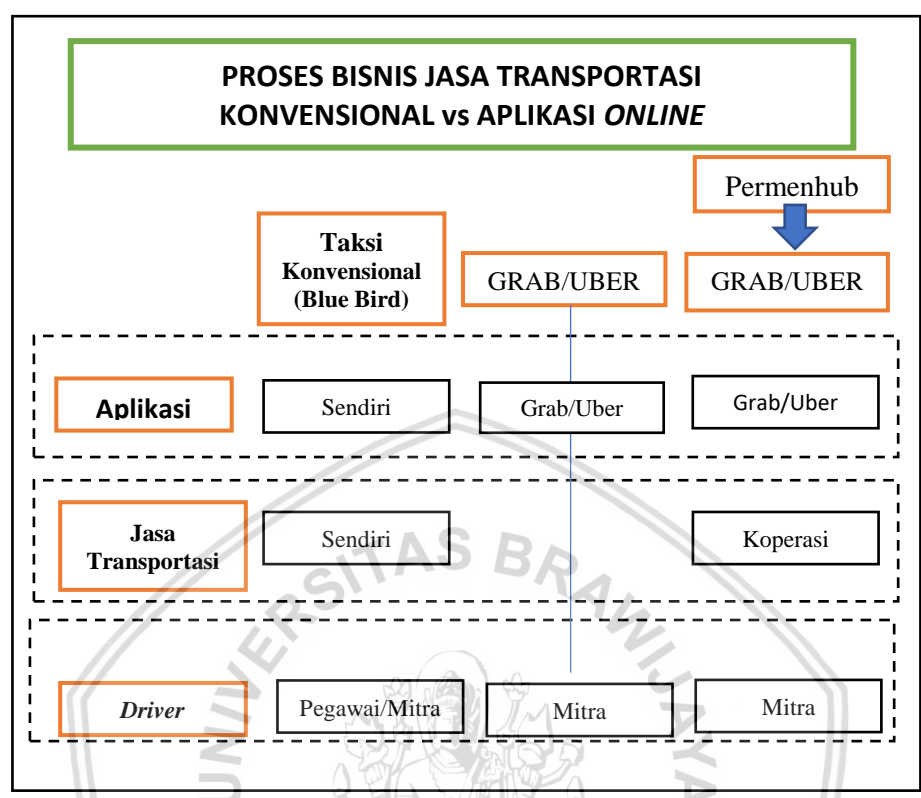
*Over the top* atau OTT adalah layanan dengan konten berupa data, informasi atau multimedia yang berjalan melalui jaringan internet. Selain

berjalan melalui jaringan internet dapat dikatakan juga layanan OTT ini layanan yang menumpang karena sifatnya yang beroperasi di atas jaringan internet milik sebuah operator telekomunikasi.

Sudut pandang berbeda dikemukakan oleh KF selaku pelaksana subbidang PPN perdagangan dan Industri di Pusat Kebijakan Negara dan SS selaku pelaksana divisi Peraturan Perpajakan II Direktorat Jendral Pajak dalam memandang proses bisnis dari transportasi *online*. Mereka menjelaskan proses bisnis transportasi *online* yang dikaitkan dengan status kerja para *drivernya*. KF mengungkapkan bahwa,

”Sebenarnya seperti Gojek, Uber dan Grab itu mereka kan semua perusahaan yang menciptakan platform. Mereka itu bisnisnya apa? Mempertemukan pemberi servis dengan pemakai servis dan kembali kita pahami itu dulu. Jadi bisnisnya si Gojek, Uber dan Grab itu menyediakan platform dan mereka bukan yang mengantar. Sementara untuk pemotongan pajak penghasilan itu kalau kita sama-sama tahu itu sebagai PPh Pasal 21. Nah seharusnya kalau itu adalah korporasi biasa, perusahaan akan memotong pajak penghasilan sesuai PPh Pasal 21 kepada pegawainya tapi berdasarkan *lecture* bisnis dari bisnis transportasi *online* ini, ojek-ojek tersebut, supir-supir tersebut bukan pegawai dari gojek. Jadi gitu menurut saya pribadi melihat belum ada peraturan yang dapat memfasilitasi pemungutan pajak tersebut. Jadi ngga ada payung hukumnya itu, jadi masih belum ada, kalau secara hukum belum bisa dilakukan. Artinya, sampai sekarang berarti seharusnya baik *driver* taksi atau taksi *online* ataupun ojek *online* harus melakukan kewajiban dan hak perpajakannya sendiri-sendiri, tidak dipotong oleh perusahaan transportasi *online*”. (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Badan Kebijakan Fiskal)

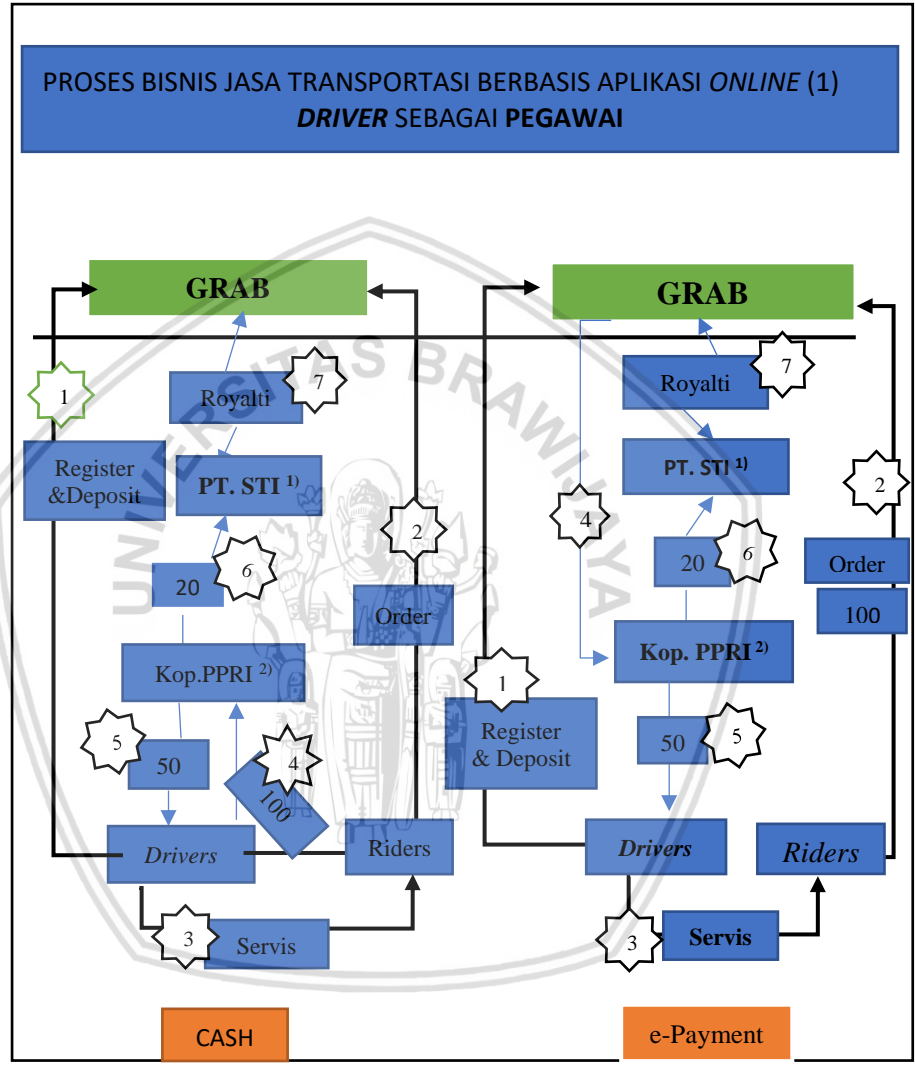
Terdapat sedikit perbedaan proses bisnis yang SS kemukakan terkait status kerja para *driver* transportasi *online*. Beliau justru menjelaskan terdapat dua skema proses bisnis dari perusahaan transportasi *online* yang terdiri dari status *driver* sebagai pegawai dan status pegawai sebagai mitra.



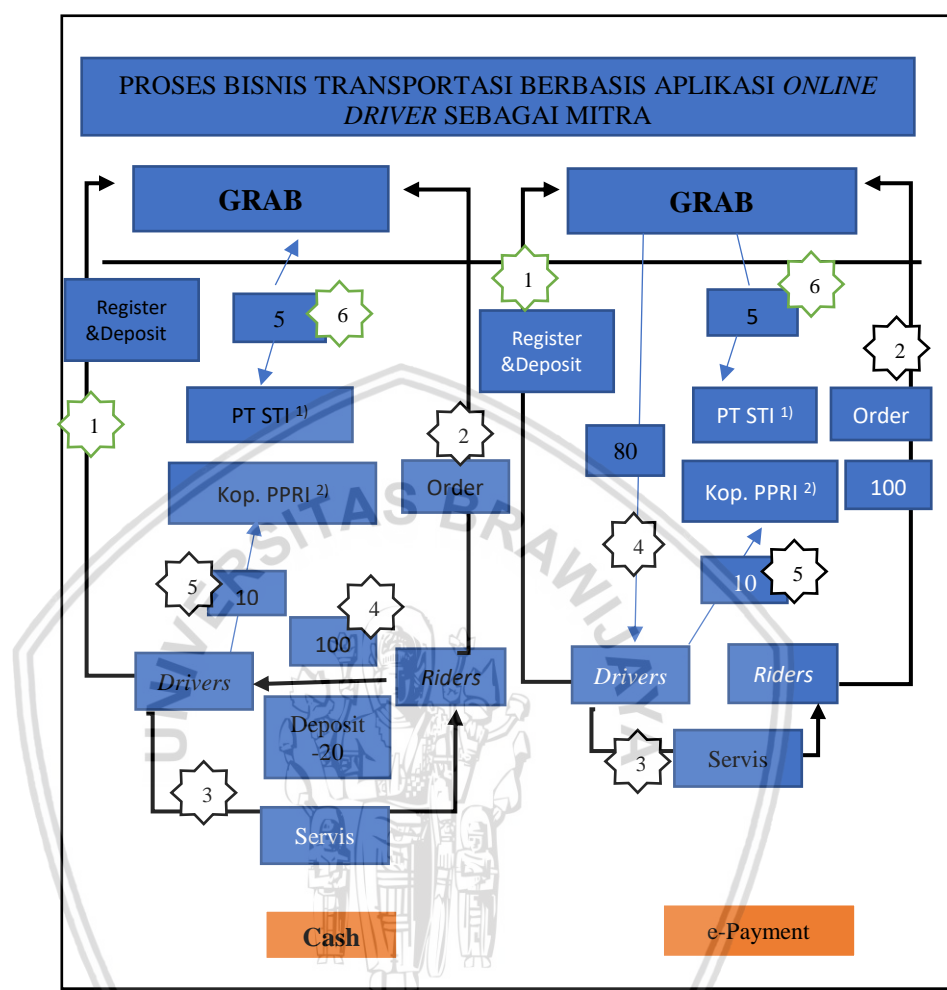
Gambar 11 Proses Bisnis Jasa Transportasi Konvensional vs Aplikasi Online

Sumber: Direktorat Jendral Pajak, 2018





Gambar 12 Proses Bisnis Jasa Transportasi Online Driver Sebagai Pegawai  
Sumber: Direktorat Jendral Pajak, 2018



Gambar 13 Proses Bisnis Transportasi Aplikasi Online Drivers Sebagai Mitra

Sumber: Direktorat Jendral Pajak, 2018

“Ada dua skema proses bisnis dari perusahaan transportasi *online*. Pertama itu ada yang *driver*-nya sebagai pegawai dan yang sebagai mitra aja. Ada dua contohnya. Pertama ya, ini kalo sebagai pegawai ini sebagai *driver* sebagai pegawainya, yaudah yang pertama itu *register* dulu ya, deposit nah ketika ada *order*, *order* nya itu yang memberikan dari Grabnya itu sendiri, Grabnya langsung. Selanjutnya, ketika ada pembayaran atas jasa yang sudah diberikan, ada yang *cash* kan? Ada dua ya ini ada yang *cash* ada yang kredit, ada dua ini. Terus nanti *driver* nya itu kan sebenarnya daftar ke Grab yang ada di luar negeri, nah ketika dia akan mendapat komisi, dia tuh mendapatkan komisinya dari Indonesia, dari perusahaan transportasi di Indonesia. Kalo sebagai pegawai semua penghasilan dari *customer* itu masuk dulu ke induknya nanti induknya yang bagikan ke dia, menurunkan ke dia, nah kalo dia

sebagai mitra, mira itu dia ngga terdaftar disitu tapi cuman sebagai pengguna aplikasi yang diberikan oleh grab itu sendiri nanti jadi ke *feeder* sama dia kan *feeder* penumpang nanti dia yang bayar *fee* sama si perusahaan grabnya itu. Kayaknya yang mitra ini baru inget juga kayak perusahaan taksi.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 20 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Mengacu pada Kamus Besar Bahasa Indonesia arti kata mitra adalah teman, kawan kerja, rekan. Sementara kemitraan artinya perihal hubungan atau jalinan kerjasama sebagai mitra. Pengertian kemitraan juga dapat di tafsirkan sebagai suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan dan saling membesarkan. Apabila yang terjalin adalah hubungan ke mitraan maka tidak ada hubungan kerja di antara *driver* dan perusahaan. Dengan kata lain maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan yang mengatur segala hak dan kewajiban dari perusahaan hanya dapat di berikan bagi pegawainya saja dan tidak dapat diberikan bagi perkerja yang bersatus mitra khususnya *driver*, begitu pula sebaliknya.

Pegawai sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang ketenagakerjaan merupakan setiap orang yang berkerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Hak dan kewajiban antara perusahaan kepada pegawai dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan diantaranya mengenai perlindungan, pengupahan, kesejahteraan dan waktu kerja.

Praktek bisnis yang dilakukan oleh Oke Jack sebagai pelaku bisnis penyedia jasa transportasi berbasis *online* menerapkan status kemitraan

pada *drivernya*. Hal tersebut dikonfirmasi dalam wawancara bersama WY selaku *Manager* pada PT Oke Jack Indonesia dan HR selaku *driver* pada Oke Jack. Wawan Yulianto mengatakan bahwa,

“...kalau *driver* itu sebagai mitra bukan sebagai pegawai. Mitra kerja itu ada pembagian fee 85% untuk *driver* 15% itu untuk oke jack. Nah yang pembagian perusahaan itu, yang 15% dipotong dari deposit.”  
,(Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di kantor Oke Jack)

Hal senada diungkapkan oleh HR sebagai berikut,

“...Mitra. Kan disitu ngga ada karyawan jadi mitra semuanya. Kalo karyawan secara otomatis kita mendapatkan penghasilan tetap, kalo mitra kan bisa jadi karyawan dan bisa tidak” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di wibby net jalan bunga andong selatan).

Pola kemitraan bagi hasil telah dijelaskan dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang usaha mikro kecil dan menengah. Pola kemitraan dibagi menjadi dua yaitu usaha mikro, usaha kecil dan usaha menengah berkedudukan sebagai pelaksana yang menjalankan usaha yang di biayai atau dimiliki oleh usaha besar atau usaha mikro dan usaha kecil berkedudukan sebagai pelaksana yang menjalankan usaha yang dibiayai atau di miliki oleh usaha menengah. Dalam hal ini Oke Jack memposisikan perusahaan mereka hanya perusahaan yang membuat dan mengelola aplikasi. Kemudian aplikasi tersebut digunakan oleh *driver* untuk memberikan jasa transportasi bagi konsumen, hal tersebut yang menjadi alasan tidak adanya hubungan kerja antara perusahaan dan *driver* melainkan kemitraan yang saling menguntungkan dengan keuntungan bagi hasil. Artinya, *driver* dianggap sebagai pelaku usaha yang dibiayai oleh perusahaan.



b. Regulasi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

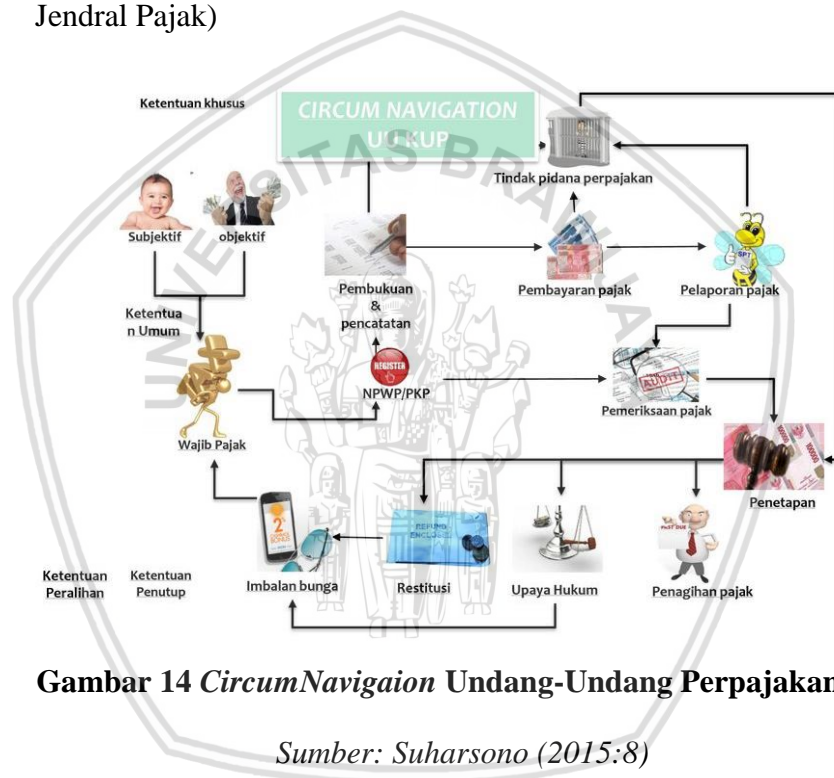
Hukum pajak merupakan keseluruhan dari peraturan-peraturan yang meliputi kewenangan pemerintah untuk mengambil kekayaan seseorang dan menyerahkan kembali kepada masyarakat dengan melalui kas negara. Pajak dapat dikenakan atau dipungut apabila sudah adanya peraturan-peraturan resmi yang di keluarkan oleh pemerintah. Bisnis berbasis elektronik khususnya transportasi *online* telah menciptakan berbagai perubahan pada pola bisnisnya. Hal tersebut berdampak pada peraturan perpajakan yang harus dinamis terkait perkembangan bisnis yang terjadi saat ini. Selaku narasumber dari Badan Kebijakan Fiskal BA menjelaskan bahwa,

”Sebenarnya gini mbak sedikit meluruskan sebenarnya regulasinya ada. Jadi gini kan setiap orang pribadi yang mempunyai penghasilan atau apa dia harus ya, dia harus lapor SPT-nya nah cuman ini butuh suatu apa, butuh suatu penyampaian informasi yang berkelanjutan. Ketentuan itu sebenarnya sudah ada yang berlaku umumnya atau berstandar konvensional. Itu sudah ada, nah cuman tinggal bagaimana nih para mitra baik itu gojek atau uber ini mau untuk mengurus itu. Mau punya Nomor Pokok Wajib Pajak, mau untuk melaporin dan itu lagi *assess*. Jadi tadi yang Pak KF bilang, cuman ada yang berlaku umum saja mbak, kalau mau buat orang usaha atau ber NPWP ya gitu. Kayak gitu-gitu. Yang Khususnya sebenarnya lebih ke tata cara aja. Kalau seumpunya *driver* harus punya NPWP sebenarnya sudah ada ketentuan umumnya. (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Badan Kebijakan Fiskal)

Menurut SS selaku pelaksana dari kebijakan perpajakan memberikan penjelasan yang hampir sama bahwa tidak ada peraturan atau regulasi khusus bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*.

“Belum ada. Sebenarnya gini loh dia itu sebagai *driver* gojek itu dapat penghasilan kan, saya juga pegawai dapet penghasilan kan. Sistem perpajakan kita ada yang *self assessment*. Sebenarnya ketika sudah

memiliki penghasilan gitu ya, objek pajak penghasilan ya, saya sebenarnya udah wajib punya NPWP. Saya udah harus mendaftarkan diri, menghitung sendiri pajak terhutang, menyetor dan melaporkan. Sebenarnya, cara mendapatkan penghasilannya saja yang berbeda, tapi perlakuan perpajakannya sendiri gitu ya, sama aja sih. Misalnya nanti kita buat peraturan pemerintah untuk *driver* ojek *online* gitu ya, urgensinya ngga ada menurut gue. Yang jelas itu urgensinya tetep aja gitu, ketika sudah punya penghasilan sebagai objek pajak penghasilan gitu ya, ya tetep aja belaku umum. Ngga bisa kita..oh untuk gojek nih kita bikin aturan khusus deh bagaimana cara ngitungnya.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 20 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak)



**Gambar 14** *CircumNavigation* Undang-Undang Perpajakan

Sumber: Suharsono (2015:8)

Tidak adanya peraturan khusus bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* telah di konfirmasi pada perusahaan Oke Jack melalui wawancara dengan WY. Pada kenyataannya saat mendaftarkan izin bisnisnya, pihak KPP hanya memberitahukan kewajiban perpajakan bagi perusahaan saja, tidak ada penjelasan terkait kewajiban perpajakan bagi *driver*-nya.

“Sekarang Oke Jack sudah PT cuman kan dari PT kita yang melaporkan pajaknya. Kalau *driver* untuk bayar pajak ngga pernah kayaknya mbak, kalo kita izin cuman izin gangguan aja ke dinas, izin SIUP dan TDP terus kalo di kantor pajaknya cuman yang dibebankan pada kantornya aja, kalau di *driver* kan dia sebagai mitra bukan pegawai. Badannya aja yang kena pajak” (Wawancara dilakukan pada Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack Indonesia)

*Driver* dari Oke Jack yaitu HR pun menjelaskan bahwa saat ini dia tidak dikenakan pajak penghasilan dan di dalam persyaratan menjadi *driver* tidak diharuskan memiliki NPWP.

“NPWP ngga disuruh, saya belum punya NPWP. Ngga dikasih tau ada pajak-pajak. Kalo dikenakan pajak itu kan seharusnya yang dikenakan pajak itu kantornya, juga karena kan kita udah dipotong 15% kalo kita sendiri mau bayar pajak itu susah karna ngitung pajaknya gabisa penghasilan berapa yang untuk dikenakan pajak berapa. Beban mbak, kayaknya memberatkan.”

- c. Perlibatan Badan Kebijakan Fiskal, Direktorat Jendral Pajak, Perusahaan dan *Driver* dalam menciptakan regulasi pajak penghasilan yang ideal

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Subarsono (2005:68) terdapat variabel-variabel yang menentukan kerangka kerja dalam pembuatan kebijakan publik meliputi tujuan yang ingin dicapai, preferensi nilai yang perlu dipertimbangkan dalam pembuatan kebijakan, sumber daya yang mendukung kebijakan, kemampuan aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan, lingkungan kondisi sosial, ekonomi, dan politik, dan sebagainya, terakhir adalah Strategi yang digunakan untuk mencapai tujuan.

Kualitas suatu kebijakan akan dipengaruhi kualitas para aktor yang terlibat dalam proses penetapan kebijakan yang ditentukan oleh tingkat pendidikan, kompetensi yang dimiliki oleh para aktor dalam bidangnya, pengalaman kerja, serta integritas moralnya. Lebih dalam KF menjelaskan

perlibatan yang ideal dilakukan dalam membuat perumusan kebijakan pajak dikatakan bahwa,

”Kalo ada peraturan baru gitu ya, kalo dikami sih belum ada bikin-bikin kayak gitu cuman kalo mau tau SOP kami untuk kita bikin peraturan apapun itu pasti melibatkan semua *stake holder* gitu, baik yang internal pemerintah, kemenkeu, pajak, bea cukai kementerian lain ataupun diluar pemerintah, asosiasi, perusahaan mana pun selalu kita minta pendapat seperti itu. Itu pasti. Kalo ada kebijakan baru iya, kita akan buat audiensi, cuman untuk ojek ini kita beranggapan belum perlu ada kebijakan baru, karna sudah terampung.” (Wawancara dilakukan pada Senin 5, Maret 2018 di Gedung Badan Kebijakan Fiskal)

SS menjelaskan perlibatan yang dilakukan dari pihak DJP bahwa,

“Kalo yang namanya Direktorat Jendral Pajak itu cuman sebagai eksekutor loh. Eksekutor, kita pelaksana doang. Ada aturan baru dilaksanakan, Jadi kalo yang namanya subjek, objeknya termasuk tarifnya itu bukan DJP yang nentuin tapi BKF yang menentukan, termasuk kenapa tarifnya 1%, 5%, 2% bukan kita yang nentuin tapi mereka. Termasuk objeknya apa aja yang dikenakan, bukan kita yang nentuin. Kita paling keluarin PER-nya aja, atau SENya atau pelaksanaannya bagaimana. PMK mereka yang ngatur dari UU, PP, PMK, kita cuman eksekutor. Mereka pasti terlibat dan setiap *stakeholder* ini juga pasti terlibat dan dilibatkanlah.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 20 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak)

Berikut adalah beberapa naskah dinas yang memuat kebijakan pokok atau kebijakan pelaksanaan di lingkungan Kementerian Keuangan

**Tabel 17 Naskah Dinas Kebijakan Pokok atau Pelaksana di Lingkungan Kementerian Keuangan**

No.	Jenis Nakah	Kode	Keterangan
1.	Peraturan Menteri Keuangan	PMK	Ditandatangani oleh Menteri Keuangan
2.	Keputusan Menteri Keuangan	KMK	Ditandatangani oleh Menteri Keuangan
3.	Peraturan Pejabat Eselon 1	PER	Ditandatangani oleh Pejabat Eselon 1 sendiri
4.	Surat Edaran	SE	Ditandatangani oleh Menteri Keuangan, atau Pejabat Eselon 1 atas nama Menteri Keuangan, atau Pejabat Eselon 1, atau Kepala Kantor.

Sumber: [www.academia.edu](http://www.academia.edu), 2018



**Gambar 15 Daftar Eselon 1 di lingkungan Kementerian Keuangan**

Sumber: [www.kemenkeu.go.id](http://www.kemenkeu.go.id), 2018

Kemudian menurut WY seorang *Manager Oke Jack* mengatakan bahwa,

“Kalau itu adalah dari sebuah kebijakan dari pemerintah kayak gitu mbak harus diomongin dulu, harus ketemu dengan pengelolaanya, terus *driver*-nya dan apakah dia mau dibebankan suatu pajaknya itu Kita kan kalo perusahaan hanya sebagai fasilitator” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di kantor Oke Jack)

Sedangkan HR perwakilan dari *driver* transportasi *online* mengungkapkan pentingnya melibatkan setiap *stakeholder* agar terciptanya regulasi yang ideal seperti,

“Sangat perlu, sangat perlu. karena perlu adanya transparansi terutama ya kebanyakan pajak kita itu kemana larinya kan gitu, kalo mungkin perwakilan perusahaan-perusahaan *online* yang para *driver online* yang mewakili itu duduk bersama dengan instansi yang terkait itu pokoknya hasilnya yang ngga memberatkan, terus sistemnya juga kan terutama ini kita ngga bisa kan menghitung pendapatannya berapa karena pendapatannya kan ngga pasti, kalo mungkin dilewatkan oleh perusahaan *online*-nya, soalnya perusahaan *online* nya kan tau persis, oh dia dapet berapa per hari, ada berapa ratus ada berapa ribu *driver* itu pajaknya, yang paling tau ya perusahaan itu, kalo perorangan sih sulit, sulit. Perusahaan langsung yang bayar pajaknya entah bagaimana caranya, kalau *driver* sih secara umum ngga bisa. Menurut saya sih lebih ke perusahaannya” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net jalan bunga andong selatan)

- d. Asas yang diutamakan dalam pelaksanaan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online*

Terdapat asas-asas atau prinsip-prinsip yang dijadikan pijakan sebagai penentu dalam pembuatan kebijakan. Rosdiana dan Irianto (2014:158) mengungkapkan bahwa asas-asas tersebut diantaranya adalah asas penerimaan negara (*revenue productivity principle*), asas keadilan (*equity/equality principle*), dan asas kemudahan (*ease of administration principle*).

Berdasarkan dari tiga asas tersebut pada perkembangan di tingkat implementasi menyatakan hal tersebut tidak lagi terjaga artinya sering kali

ada satu asas yang diutamakan yaitu asas penerimaan negara. Hal berbeda diungkapkan oleh BA yang memandang bahwa tidak ada asas yang diutamakan justru dari ketiga asas tersebut harus dicari titik keseimbangannya sebagai berikut,

“Semuanya bisa dikenakan, maksudnya asas-asas ini bisa diturunkan mbak. Asas-asas ini, teori asas ini ya itu bisa diturunkan dia ke penghasilan *driver* transportasi *online* itu. Itukan teori ya mbak, mbak punya reverensi buku siapa gitu, itu juga bebas aja istilahnya kita berdallil, penulis berdalil bahwa wah ini paling tepat, bisa saja sebenarnya. Bahwa konsep atau konsep-konsep dalam perantara keilmuan biarlah dia menjadi sebuah bunga ya, bunga yang memperkaya kita. Tapi ketika dia sudah di bumi kan, diturunkan dari langit-langit itu diturunkan ya sudahlah dia menjadi sebuah kebijakan dan prespektif itu yang ada di asas itu bisa diturunkan sebenarnya nah dalam konteks untuk kebijakan mengenai transaksi perdagangan melalui sistem elektronik ini payung besarnya itu pimpinan yang sudah menyampaikan jangan sampe pula kalau bisa tuh ada titik keseimbangan mbak sebenarnya, ada titik keseimbangan dimana, pertama satu jangan sampai biarlah usaha ini, platform ini tumbuh kembang, tumbuh kembang besar karna bagaimanapun pula kita pengen mbak yang ini bisa *compete* di regional, kita kan pengen juga nanti gojek ini bisa masuk Singapur, masuk Vietnam, Thailand, Filipin, bangga juga kita pasti. Itu satu, biarlah dia bertumbuh kembang tapi disatu sisi kita cari juga titik keseimbangannya dimana nanti ada kepentingan negara disitu, apa untuk menjalani negara ini berserta satuan-satuan perangkatnya, ini butuh duit mbak, butuh pemasukan. Jadi, intinya sih sebenarnya asas-asas itu harusnya turun semua, asas keadilan, oh penerimaan negara ya perlu dong bagaimana negara bisa berjalan bisa beroperasi terus, asas kemudahan ya harusnya uuntuk yang platform ini harusnya memang mudah, harusnya memang mudah bagi para *driver* ini membayar pajak memang mudah gitu. Ngga ada asas yang baru, kalau saya melihatnya ilmu saja itu asas-asas itu.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Februari 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal)

Pendapat yang serupa dikemukakan oleh SS, yang mengatakan bahwa,

“Kalau menurut saya sih yang namanya asas ini ngga berdiri sendiri-sendiri, itu ngga bisa berdiri sendiri-sendiri. Jadi kita mengutamakan ini ngga bisa, tetep aja kalau kita udah bikin standarnya adil, adil juga harus mempertimbangkan kemudahan gitu ya, terus udah mudah, adil dengan tarifnya yang *flat* gitu ya kita juga harus mempertimbangkan penerimaan negara. Jangan sampe kita ngurusin sesuatu lebih banyak

biayanya. Contoh sederhana deh ada utang pajak Rp 50.000 lah biaya tagihnya aja Rp 50.000 sama petugas pajaknya, kenapa ditagih. Sama juga dengan ini, jadi sejalan gitu, ngga bisa berjalan sendiri-sendiri. Barengan, tiga-tiganya satu jalan. Tingal mana yang didepan, yang didepan dalam kasus ini adalah kemudahan. Menurut saya ya, bukan jawaban DJP.”(Wawancara dilakukan pada hari Selasa 20 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak)

Sebagai pelaku bisni yang merasakan kebijakan perpajakan WY mengharapkan bahwa,

“Pembuatan asas baru mbak, katanya kalo asas keadilan kayaknya ngga pernah adil sih pemerintah kalo diitung loh ya kebijakan yang lebih baiklah mbak untuk memudahkan suatu. Kalau memang ada asas untuk pembuatan apa, peraturan ya harus dilihat dari kemampuan dan segi turun lapangannya juga sih. Dia harus lihat semua orang katakanlah Dirjen pajak mengetahui medannya *driver*, gitu.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack)

Sedangkan HR mengungkapkan bahwa asas yang diutamakan adalah asas penerimaan negara, sebagai berikut,

“Yang kedua, penerimaan negara. Yaitu tadi kebanyakan masyarakat kita itu yang dikasih kemudahan ya malah ngga jadi-jadi apa ya malah disepelekan. Masalahnya saya sendiri jadi ketua RT sudah hampir 4 tahun ini, ya kalo masyarakat dikasih kemudahan ya itu kalo kita tekan ya mau ngga mau dia lakukakn. Artinya apa ya, disepelekan. Kalo penerimaan kan nanti jelas ada nilai-nilai tertentu jadi mau ngga mau ya diterima, kamu harus bayar sekian.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net jalan bunga andong selatan).

- e. Permasalahan yang akan terjadi dalam pemungutan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online*

Ketika melakukan pemungutan pajak penghasilan khususnya bagi *driver* transportasi *online* terdapat beberapa pertimbangan oleh Badan Kebijakan Fiskal sebagai konseptor dalam perumusan peraturan perpajakan di Indonesia. Pertimbangan tersebut dibuat untuk mengurangi permasalahan yang akan timbul bagi seluruh *stakeholder* transportasi *online*. BA maupun



KF sepaka tidak ada permasalahan yang timbul dalam pelaksanaan kewajiban perpajakan bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, karena peraturan yang berlaku saat ini sudah mengatur hal tersebut dengan jelas. BA mengemukakan bawah,

”Sebenarnya sih ngga ada masalah, cuman saya melihat bahwa sebenarnya ini dicari jalan tengah yang lebih mudah ya untuk para mitra atau *driver* OTT ini. Mana yang lebih mudah sih sebenarnya bagi pelaku usaha misalnya gojeknya itu sendiri, si ubernya sendiri, mana yang lebih mudah untuk mitranya, mana yang lebih mudah untuk DJPnya.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin 5 Maret 2018, di Gedung Badan Kebijakan Fiskal)

Pernyataan tersebut ditambahkan oleh KF selaku pelaksana Subbidang PPN perdagangan dan industri di Pusat Kebijakan Negara bahwa,

“Untuk kasus gojek ini itu kalo sebagai tugas BKF termasuk yang mudah banget. Karena sudah jelas misalkan seperti di UU KUP disebutkan yang untuk subjek pajak bahwasannya kalau orang pribadi sejak lahir di Indonesia dia sudah menjadi subjek pajak dalam negeri, itu udah jelas berarti. Objek pajak untuk PPh berarti setiap tambahan penghasilan darimanapun dari yang halal maupun sampe yang ngga halal itu bisa disebut sebagai tambahan penghasilan TAPnya juga udah jelas.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin 5 Maret 2018, di Gedung Badan Kebijakan Fiskal)

Dari sisi aparat perpajakan, SS juga mengungkapkan hal yang serupa terkait permasalahan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi

“Kalau dari fiskusnya sih, kalo ini sih ngga menimbulkan suatu *treatment* khusus gitu ya. Permasalahannya, ngga ada menurut gue, sama aja dengan permasalahan wajib pajak umumnya. Tetep aja kalo pegawai, daftar kalo ngga lapor ya sama aja. Tapi nanti yang membedakan kalo jadi *withholding* itu, kalau dari perusahaannya sendiri yang motong langsung gitu ya bukan jadi *self assesmet* total gitu ya. Kalo dia total *self assesment* dia nyetor sendiri, lapor sendiri itu beda ceritanya. Tapi kalo yang namanya masalah timbul antara fiskus dan *driver*-nya sama aja dengan wajib pajak yang lain.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 20 Februari 2018 di Gedung Direktorat Jendral Pajak Pusat)

Hal berbeda dikemukakan dari pihak perusahaan maupun *driver* transportasi *online*. Mereka justru menjelaskan permasalahan yang dialami.

WY mengungkapkan,

“Kalo sebenarnya kita kan perusahaan tapi bermitra, kalau *driver* dikenakan untuk pajak per bulan dia kan hitungannya omsetnya harus dihitung, padahal kalo *driver* 1 bulannya dihitung loh paling cuman bersih itu Rp800.000 kadang kala dibawah Rp200.000 apa bisa dihitung ikut pajak, kan sama aja ngga akan bayar pajak min kan.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack)

HR mengungkapkan permasalahan terkait minimnya pengetahuan dari para *driver* terkait pajak, maka dari itu dia menyarankan agar perusahaan lah yang ditunjuk sebagai pemotong pajak penghasilan para *driver* transportasi *online*.

“Kurangunya edukasi pajak oleh *driver* sebaiknya perusahaan yang menarik pajaknya karena perusahaan yang memiliki data dari penghasilan *driver*-nya. Kalau pajak dibayar oleh perorangan (*driver*) akan sulit.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net jalan bunga andong selatan).

2. Konfirmasi desain formulasi kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan driver transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia

a. Perhitungan Pajak Penghasilan

1) Basis Penghasilan

Mengacu pada Pasal 4 ayat 1 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1983 tentang PPh sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008, bahwa penghasilan adalah setiap tambahan kemampuan ekonomis yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak, baik yang berasal dari Indonesia maupun dari luar

Indonesia yang dapat dipakai untuk konsumsi atau untuk menambah kekayaan wajib pajak yang bersangkutan dengan nama dan dalam bentuk apapun. Dalam rangka membuat formulasi kebijakan khususnya bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* terlebih dahulu para pihak yang terlibat dalam perumusan mengidentifikasi basis penghasilan dari wajib pajak tersebut yaitu *driver*. BA selaku Kepala Subbidang PPN Perdagangan dan Industri di Pusat Kebijakan Negara menjelaskan penghasilan-penghasilan *driver* yang ia ketahui,

“Ya ini yang saya tau pribadi ya, selain dia menyediakan jasa transportasi dia juga menyediakan ini ya sebagai agennya untuk menyediakan apa poinnya itu, apa go.. *top up* atau gopaynya. Dia tawarin juga kan kadang-kadang. Misalnya saya nih pernah naik gojek, pak mau di *top up* ga gopaynya, nah saya ngga tau nih ketika dia nawarin itu, dia dapet berapa tuh dari si gojeknya, apa iya dia mendapatkan itu serta merta dianya ngga dapet, bayangan saya dia dapet. Misalnya saya udah pernah naik gojek nih terus saya bayar *cash*, terus dia nawarin, kayaknya bapak ngga punya gopay ya, gopaynya abis? Mau di *top up* ngga? Terus saya bilang ya boleh deh *top up* Rp 50.000, ketika dia melakukan itu apakah dia.. bayangan saya sih dia dapet. Entah itu komisi. Sementara dua itu aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Februari 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Berikut adalah data penunjang atas pemaparan yang disampaikan oleh BA selaku narasumber mengenai penghasilan yang didapat *driver* atas pengisian saldo uang elektronik dari *customer*.

Rekan Driver,

Saat ini, Anda sebagai Driver GO-JEK sudah dapat mengisi saldo Pelanggan dengan melakukan transfer GO-PAY.

Berikut adalah beberapa ketentuan mengenai program ini:

- Transaksi hanya bisa dilakukan setelah pick-up order dan sebelum order diselesaikan (complete order)
- Transaksi hanya bisa dilakukan 1 (satu) kali apabila berhasil
- Tambahan **1 poin** berlaku untuk transaksi transfer GO-PAY Pelanggan minimal Rp25.000
- Tambahan **2 poin** berlaku untuk transaksi transfer GO-PAY minimal Rp25.000 bagi Pelanggan yang belum pernah melakukan pengisian saldo GO-PAY sebelumnya
- Maksimum nilai yang bisa ditransfer adalah Rp500.000 dan tidak bisa melampaui saldo deposit Driver

Malang	
Yogyakarta	
Semarang	
Batam	
Balikpapan	
Solo	
Samarinda	
Sukabumi	
Pekanbaru	
Banjarmasin	
Mataram	
Serang	
Cirebon	
Pematangsiantar	
Karawang	14 Poin = Rp15.000
Pasuruan	16 Poin = Rp25.000
Mojokerto	20 Poin = Rp40.000
Banda Aceh	
Sumedang	
Madura	
Probolinggo	
Purwakarta	
Banyuwangi	
Belitung	
Tasikmalaya	
Magelang	

**Catatan:**  
Dalam 1 (satu) hari yang sama menyelesaikan order (total 20 poin), maksimal bonus yang diterima Rp80.000/hari

### Gambar 16 Perhitungan Poin dan Bonus Driver Gojek luar Jabodetabek

Sumber: [driver.go-jek.com](http://driver.go-jek.com)

Berdasarkan penghasilan *driver* yang telah dijabarkannya, BA menjelaskan penghasilan-penghasilan yang seharusnya atau ideal dikenakan pajak. BA mengatakan,

“Kalo kita bicara *self assessment* maka sebenarnya penghasilan-penghasilan apa saja yang mereka dapatkan sebenarnya itu sudah bisa di *assess*. Dan itu sudah diatur kok dengan undang-undang yang ada di dalam. Jadi misalnya ngga hanya dalam gojeknya aja loh kita bicara dalam OTTnya aja misalnya *sorry to say* aja misalnya dia punya toko kelontong, kalo istrinya dagang kita ngga tau kan, kayak gitu-gitu ya harusnya kayak tadi prinsip *self assessment* yang harusnya dilakukan oleh mitra-mitra OTT ini.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal)

KF selaku pelaksana subbidang PPN Perdagangan dan Industri di Pusat Kebijakan Negara sependapat dengan penjelasan dari BA, ia menambahkan,

“Betul. Kayak misalnya saya. Kalau dilihat dari UU PPh kita liat penghasilannya sebenarnya apa sih, jadi apa saja yang saya dapatkan misalnya gaji dari kantor, saya nabung di bank dapet bunga. Semua penghasilan harus saya laporkan dan saya bayarkan pajaknya, harus semua jenis. Jadi gitu harus dibedakan dulu nih, kalo penghasilan yang didapatkan dari aplikasi itu bisa aja dipotong oleh aplikasinya tapi kalo penghasilan lain-lainnya itu dia harus setor lapor sendiri dan nanti yang udah dipotong seharusnya ya pemberi penghasilan atau pemotong pajak itu memberikan bukti kalo dia udah motong pajak itu ke yang diberikan ke perkerja sehingga dia bisa mengkreditkan pajak itu. Betul kan.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Kemudian menurut SS dari divisi peraturan perpajakan II DJP menjelaskan,

“Penghasilan yang diterima oleh ojek *online*? yang saya tau... yaudah pasti *fee* atau bayarannya, sewa yang diterima dari *customer*, kedua kan ada sistem bonus mereka gitu ya, dari bonus. Udah. Ada dua. Emang ada yang lain? Tetep aja ya berarti sumbernya, penghasilannya ada dua, dari perusahaan Grab itu dengan *customer*-nya. Tapi menurut ku ya ngga ada bedanya, ketika ngambil di *peak hour* dengan ngga nge pick up penumpang gitu ya, saya ngga dapet insentif. Insentif itu kan bonus sebenarnya, sebenarnya sama namanya aja yang beda. Tips juga penghasilan, karena dalam UU PPh ditulis semua tambahan kemampuan ekonomi.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak)

Apabila penghasilan *driver* tersebut dikaitkan dengan objek pajak SS berpendapat bahwa,

“Yaudah balik ke undang-undangnya aja, yang disebut penghasilan adalah setiap tambahan kemampuan ekonomis dalam nama dan bentuk apapun, kembali ke awalnya lagi juga sistem perpajakan kita *self assessment system* ya jadi terserah dia dong mau lapor atau ngga kalau yang idealnya ya semuanya harus dilaporkan dia, semuanya menjadi dasar pengenaan pajak. Saya juga mikir gitu ya, kalau *withholding* jadi perusahaan atau Grabnya yang memotongkan pajaknya gitu ya tapi ketika muncul-muncu *issue* baru, ketika saya bayar *cash* lain ceritakan, beda cerita kan tapi kalau *driver* nya minta begitu ya kita ngga bisa bilang yaudah deh dari itu aja yang ada di aplikasi, ya ngga bisa, tetep aja semua penghasilan harus dikenakan

pajak, semua tinggal kita ngaturnya gimana sih biar ini orang mau ngitung sendiri juga nyetor dan lapor.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Kepada perusahaan transportasi *online* Oke Jack di konfirmasi melalui wawancara dengan WY perihal penghasilan *driver*. Beliau mengatakan,

“Itu sistem bagi hasilnya ojek mitra kan sudah keliatan mbak, 85% untuk *driver*, 15% untuk perusahaan gitu kan. Penghasilannya rata-rata dari *customer*. Kalau bonus kita ada sih mbak, cuman kalo bonus kita ngga ada sistem target harus berapa trip, berapa trip gitu. Kalo saya lihat disini, di Oke Jack kita bonus itu keluarnya langsung secara otomatis, *driver* ngga tau. Katakanlah kalau hujan, hujan komunitas untuk *driver* rnya sedikit nah kalo dulu kan dikenakan bonus maka banyak *driver* yang *online*, kalo ngga bonus ngga ada yang *online*. Kalau kayak gitu kan berarti dia kerjanya kalo gitu aja, kalo sekarang tau-tau dia hitungannya, loh ko dapet Rp5000 satu trip. Itu bisa langsung di cairkan mbak kalo dia mau, ya itungannya langsung. mbak. Ini kan *charge-charge* ini kan ngga masuk sistem tapi ini peraturan untuk *driver* gitu.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack)



**Gambar 17 Bukti Bagi Hasil di Oke Jack**

Sumber: Riwayat Transaksi di Aplikasi Oke Jack HR, 2018

Berikut adalah tarif perjalanan menggunakan transportasi Oke Jack:

**Tabel 18 Tarif Penggunaan jasa di Perusahaan Oke Jack**

No	Jenis Layanan	Tarif
1.	Oke ride	0-4 km Rp 7.500, selanjutnya Rp 2.000/km
2.	Oke Shop, Oke food dan kurir	0-7 KM Rp 15.000, selanjutnya Rp 2.000/km

Sumber: Panduan Training Driver Baru, 2018

Selain mengatur tarif perjalanan dan presentase pembagian hasil antara perusahaan dengan *driver*. Oke Jack juga memberlakukan beberapa ketentuan lain yaitu adanya tambahan biaya apabila *customer* meminta *driver* untuk melakukan hal-hal sebagai berikut:

**Tabel 19 Daftar Tambahan Biaya di Oke Jack**

No	Jenis Layanan	Tarif
1.	Mampir	Rp 5000/1 tempat dan kelipatannya
2.	Tunggu/Antri	Rp 5.000/30 Menit dan kelipatannya
3.	Berat	Rp 5.000-Rp 10.000 tergantung berat
4.	Volume	Rp 5.000-Rp 10.000 tergantung berat
5	Dana Talangan lebih dari Rp 500.000	Rp 5.000
6.	Bonceng tiga	Rp 5.000
7.	Obrok	Rp 5.000

Sumber: Panduan Training Driver Baru, 2018

Ketika disinggung perihal penghasilan yang menurutnya harus dikenakan atau ideal di kenakan pajak Wawan Yulianto mengatakan, "Dari penghasilan yang disebutkan tadi bisa, cuman kan kita ngga tau *driver* dapet berapa setiap harinya gitu mbak." (Wawancara dilakukan pada hari Selasa 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack)

Kemudian melalui wawancara dengan HR di konfirmasi penghasilan *driver* transportasi *online* yang ia terima yaitu.

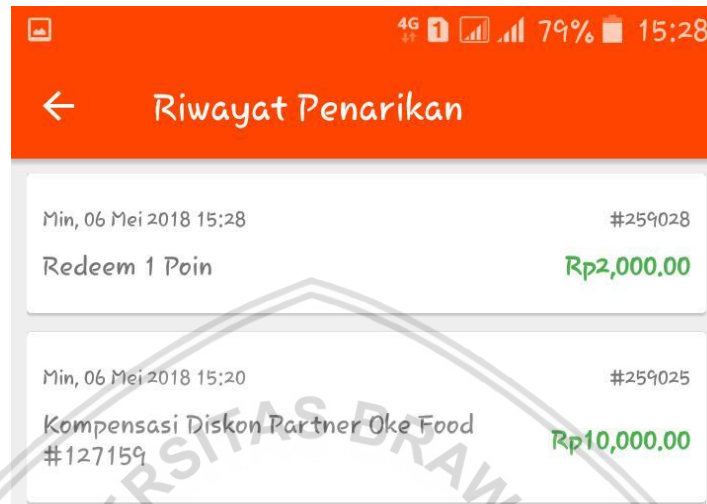
“Penghasilan dari aplikasi ya. Kalau mampir lumayan, parkir seringnya minta, tarifnya liat jarak. Kalo tunggu jarang itu jarang, berat jarang, volume jarak, kalo bonceng tiga ada cuman jarang dimintain apalagi kalo bertiganya sama anak kecil. Obrok itu ya semacam kayak keranjang pasar yang kanan kiri, itu tapi ngga pernah. Kalau dari aplikasi pake rata-rata aja ya, kalau *full time* itu ibaratnya dari pagi gini sampe magrib, pagi ya jam 07.00 sampe magrib ya bisa mengantongi Rp110.000 sampai dengan Rp120.000 per hari. Kalo mampir ngga mesti terkadang seminggupun belum tentu, kalo sebulan pasti ada ya paling empat hingga lima orang, ya kalo kita itung jaraknya Rp5000. Ini kotor mbak. Tips itu biasanya kalau malem, tipnya itu juga ngga mesti tergantung sama orangnya juga, kalo belanja rata-rata diatas ada sisa, atau nganter yang tempatnya atau lokasinya sepi, seperti disini ke karangpeloso ya biasanya aplikasi aja ngga terjangkau biasanya mereka ngasih tips ya Rp10.000 atau Rp3000. Kalo sehari ngga tau, paling kalo seminggu bisa dua atau tiga orang. Dan itu diluar dari Rp110.000 soalnya yang diaplikasi itu kan yang Rp110.000.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2008 di Wibbt Net).

Melalui wawancara dengan HR terdapat perbedaan tafsiran antara *driver* dan perusahaan terkait penggunaan istilah bonus atau poin. Sebagaimana yang telah dipaparkan oleh WY bahwa di Oke Jack selain *fee* akan ada bonus bila *driver* di jam tertentu menarik penumpang. Sedangkan HR menafsirkan tambahan penghasilan tersebut adalah poin. Tidak hanya istilah yang berbeda namun jumlah dari tambahan penghasilan selain *fee* juga berbeda sebagaimana yang di ungkapkan oleh HR,

“Kalo di Oke Jack ngga ada bonus cuman poin, poin hanya ada diwaktu-waktu tertentu. Misalnya jam-jam tertentu jam 12.00-13.00 itu ada poin 1 terus jam 17.00 sampai magrib itu ada poin lagi, kita tinggal narik berapa kali, kalo jam 12.00 sampai jam 13.00 bisa angkat dua ya dua poin. Poin itu bisa apa ya istilahnya kayak bonus, kita ngga bisa menghitung berapa, yang jelas tau kantor gitu ya. Cuman sepengetahuan saya kalo diaplikasi nilainya yang kita kirim itu tadi, misalnya 15.000 mungkin kalo dihitung sekitar 10% nya kayaknya tapi belum pernah menanyakan ke kantor. Itukan



masuk aplikasi gapapa kalo mau dikenakan pajak.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari di Wibby Net).



**Gambar 18 Poin bagi Driver di Oke Jack**

*Sumber: Saldo Poin di Aplikasi HR, 2018*

Berdasarkan basis penghasilan yang telah dipaparkannya, HR mengungkapkan harapannya agar penghasilan yang tertera di aplikasi saja yang dikenakan pajak, ia mengatakan sebagai berikut,

“Ya yang di aplikasi aja mbak, menghitungnya lebih gampang. Tinggal liat data langsung di perusahaan kan gampang kalo sendiri kan dilihat dari kejujuran hahaha. Ya itu tadi besar-nilainya ngga menentu.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari di Wibby Net).

- 2) Fasilitas dan Beban yang dapat dijadikan pengurang dalam perhitungan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

Dalam Undang-Undang PPh pasal 6 terdapat biaya-biaya yang dapat dijadikan pengurang dari penghasilan bruto. Pengurang tersebut dapat diakui apabila biaya digunakan dalam rangka mendapatkan, menagih dan memelihara penghasilan. Sebagai narasumber perwakilan dari instansi yang bertugas dalam perumusan kebijakan pajak KF

memaparkan biaya-biaya yang ia ketahui dikeluarkan oleh perusahaan untuk *driver* yang ia ketahui, ia menyatakan bahwa

“Kalau helm dan jaket diberikan oleh perusahaan itu dapat dibiayakan tapi oleh perusahaan. Jadi misalkan saya perusahaan, contohnya seperti indomaret. Gamungkin dong ada yang jual baju indomart, pasti saya sebagai indomart pesen baju buat nanti ku pakekan ke kasir, yang kerja di indomart itu. Jadi nanti ketika indomart itu membayar pajak ada biaya yang disampaikan itu bisa dikurangi.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Setelah memaparkan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk *driver*, KF memaparkan juga biaya-biaya yang ia ketahui dikeluarkan oleh *driver*. KF mengatakan,

”Aku ngga ngerti deh biaya apa, kecuali biaya itu ditanyakan lebih cocok kepada pengusaha. Menurutku apa saja boleh di biayakan kok, tapi yang rasional. Karena akan ada biaya-biaya tertentu yang tidak boleh dikurangkan dalam penghasilan. Misalkan kayak gini, aku beli pulsa kan nelfon juga tapi aku ngga mengurangkan biaya-biaya pulsa ini kedalam punya aku dong karna itu bukan biaya tapi pemakaian pribadi. Ini juga aku gunai untuk kerjaan tapi ngga aku *cover*. Kalau pegawai ya namanya dia berkerja ya dia pake tenaga yang dia jual itu tenaganya bukan dia olah sumber daya. Kalau dia punya istri yang jualan toko kelontongan itu lebih relevan, dia telfon untuk beli barang, dia nyewa tokoknya itu ada biaya sewa, tapi kalo perkerjaan bebas susah, bahkan dokter itu ngga ada biayanya. Dokter kan termasuk perkerjaan khusus yang penghasilannya dikalikan 50% baru dikalikan tarif, dokter, arsitek, insinyur, pengacara. Bensin, bagaimana membedakan dia untuk perkerjaan atau bukan?. Cuman untuk masalah teknis seperti itu sebenarnya harus ditanyakan bukan disini tapi ke KPP deh, auditor pajaknya ya. Itu yang berwenang, kami kami yang jawab itu kayak bukan kompetensi kami jawab itu, terlalu teknis.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Berdasarkan pemaparan yang disampaikan KF terkait biaya-biaya yang dapat dikurangi, tidak dapat dikurangi dan biaya yang sulit untuk ditentukan penggunaannya, beliau memberikan kesimpulan bahwa,

“Kalau mau di biayakan bisa lapor semuanya semuanya tapi nanti ketika ada audit pajak, pemeriksaan kalau nanti tidak tepat akan jadi koreksi fiskal positif kan gitu. Cuma yang wajar-wajar saja dan sebenarnya.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal)

Dari sisi DJP sebagai eksekutor kebijakan perpajakan SS menjelaskan biaya-biaya yang ia ketahui dikeluarkan oleh perusahaan transportasi *online* untuk para *drivernya*. SS mengungkapkan bahwa,

“Sejauh ini sih saya kurang atau ya biaya apa saja yang mereka keluarkan, tapi yang jelas mereka itu mengeluarkan biaya yang besar untuk nyewa jasa telekomunikasi itu loh. Biar mereka jaringannya gampang diakses kalau *limited* mereka susah kan ya. Kalau jaket dibayar setengah-setengah mislanya harga jaket Rp100.000 *driver* hanya bayar Rp 20.000, natura Rp 80.000. Jelas itu.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

Kemudian SS mengungkapkan biaya-biaya yang dikeluarkan oleh *driver* dalam menjalankan usahanya,

“Setau saya ya jelas dong kalo bawa kendaraan ya pasti bayar bahan bakar ya, bensin, terus kalo usaha dia itu aja jelas bayar pajak juga, pajak kendaraan bukan pajak kendaraan aja tapi retribusi juga.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

Selanjutnya SS menjelaskan biaya-biaya yang dapat dijadikan pengurang dalam menghitung pajak penghasilan *driver* transportasi *online*,

“Gini kalo pencatatan itu kan bruto ya ketika mencari netonya dikurangkan dengan biaya-biaya yang berhubungan langsung dengan kegiatan usaha yang dilakukan itu jadi 3M. Menagih, memelihara penghasilan itu, artinya kalo ngga berhubungan dengan kegiatan, biaya itu ya ngga boleh dikurangkan. Contoh bensin, satu hari keluar Rp100.000 ternyata untuk kegiatan saya, usaha saya itu cuma keluar Rp50.000, yang Rp50.000 lagi untuk jalan-jalan dengan keluarga bukan kerjaan dong, seharusnya yang bisa di bebaskan berapa? Rp50.000 Sama juga ini dengan pulsa sehari saya

bisa hampir Rp50.000 jadi untuk telfon *customer* itu cuman Rp5000/hari, saya ngobrol dengan pacar saya abis Rp15.000 yang mana yang bisa dibiayain? Rp5.000 gitu loh, jadi harus biaya-biaya yang berhubungan dengan kegiatan usaha. Tapi, ini sebenarnya untuk pembukuan sih, kalo pencatatan ngga seperti itu rumitnya, jadi kayak NPPN tadi loh, yaudah di normain aja kalo ngga mau ribet.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

Dari sisi perusahaan WY memaparkan biaya yang ia ketahui dikeluarkan oleh *driver* dalam menjalankan usahanya,

“Apalagi...jelas makan lah mbak. Kalo kita parkir, parkir berapapun kita kasih karena parkir bukan tanggung jawab *driver* tapi *cutomer* yang jelas itui servis motor karena motor dipake tiap hari. Tergantung motor kalo di bengkel umum rata-rata Rp25.000 perbulan. kalo di yang resminya tergantung antara Rp30.000 sampai Rp60.000 itu yang servis standar, belum ganti oli. Ganti oli itu setiap bulan mbak, gamungkin ngga ganti oli, tergantung olinya bisa sampai Rp70.000.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Sedangkan biaya-biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk *driver* dijelaskan oleh WY,

“Kita nekorin, kalo digojekan diambil dari uang *cutomer* kalo di kita ngga. Ini kan harga aslinya Rp7500 kena diskon 20% nah kalo di competitor lain kan kenapa dia bayar Rp4000 karena ditambahin dengan okepay-nya *customer* kalo kita ngga. Kalo ada diskon yang 20% itu udah masuk yang poin tadi, dimasukin ke saldo tadi yang nanggung perusahaan kita yang Rp1500 nya. Cuman ongkirnya ditanggung kita juga ada diskon 50% yang kayak gini-gini kan sebenarnya kita ada kok mbak lebih murah ada diskon.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Menurut WY biaya yang dapat dijadikan pengurang penghasilan bruto yang nantinya dikenakan pajak adalah,

“Kalo dibuat pajak harusnya pake neto. Kalo dihitung neto kan dia ngga layak dikenakan pajak. Harus dihitung semua yang tadi disebutin juga termasuk biaya neto seperti kredit rumah, kredit motor. Itu yang saya lakukan biasanya pendapatan bersih berapa, ditulis hutangnya berapa, kreditnya berapa akhirnya saya lolos.”

(Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

HR mengungkapkan biaya yang ia keluarkan selama menjadi *driver* transportasi *online*,

”Selain dari aplikasi, potongan aplikasi ya bensin, parkir. Kalo bensin sehari kita rata-rata ya Rp15.000 itu untuk *fulltime* ya kalo bensin Rp15.000 ya penghasilannya kayak itu tadi, kalo parkir biasanya kita klaim ke konsumennya, kadang-kadang kita beli Rp7000 belum parkir Rp2000. Kalo parkir rata-rata di klaim udah tau semuanya. Perbaikan motor itu pasti ada setiap bulan pasti, sekali servis bisanya hampir Rp60.000, itu wajib. Kalo oli ngga di ganti aduh. Oh pulsa, pulsa itu yang untuk paket biasanya pake axis Rp25.000 per satu bulan, paket data, ngga beli pulsa untuk nelfon kan rata-rata pake aplikasi. Ya campur-campur buat pribadi.“ (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 20 Februari 2018 di Wibby Net).

Mengenai biaya yang dikeluarkan perusahaan Oke Jack untuk para *driver* nya, HR mengungkapkan,

“Ya paling bonus atau poin itu tadi, sepengetahuan cuman itu tok yang lainnya ngga tau. Ngga wajib buat beli helm sama jaket. itu awalnya untuk menghindari perselisihan angkot.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 20 Februari 2018 di Wibby Net).

HR mengatakan biaya-biaya yang dapat dikurangi dari penghasilan bruto, “Ya semua pengeluaran itu, makan ngga usah.

Kalo makan kan fleksibel, kalo makannya enak-enak ya mahal.”

(Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 20 Februari 2018 di Wibby Net).

### 3) Dasar Pengenaan Pajak

Dasar Pengenaan Pajak adalah nilai berupa uang yang dijadikan sebagai dasar untuk menghitung pajak yang terutang. Mengacu pada

DPP PPh Pasal 21 dalam PER-32/PJ/2015 terdapat beberapa dasar pengenaan dan pemotongan PPh Pasal 21 adalah sebagai berikut :

- a) Penghasilan Kena Pajak, yang berlaku bagi:
  - (1) Pegawai tetap
  - (2) Penerima pensiun berkala
  - (3) Pegawai tidak tetap yang penghasilannya dibayar secara bulanan atau jumlah kumulatif penghasilan yang diterima dalam 1 (satu) bulan kalender telah melebihi Rp4.500.000 (empat juta lima ratus juta rupiah)
  - (4) Bukan pegawai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c yang menerima imbalan yang bersifat berkesinambungan
- b) Jumlah penghasilan yang melebihi Rp 450.000 (empat ratus lima puluh ribu rupiah) sehari, yang berlaku bagi pegawai tidak tetap atau tenaga kerja lepas yang menerima upah harian, upah mingguan, upah satuan atau upah borongan, sepanjang penghasilan kumulatif yang diterima dalam 1 (satu) bulan kalender belum melebihi Rp 4.500.000 (empat juta lima ratus rupiah).
- c) 50% (lima puluh persen) dari jumlah penghasilan bruto, yang berlaku bagi bukan pegawai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c yang menerima imbalan yang bersifat berkesinambungan; atau

- d) Jumlah penghasilan bruto, yang berlaku bagi penerima penghasilan selain penerima penghasilan sebagaimana dimaksud pada huruf a, b, dan huruf c.

Berdasarkan pilihan tarif pajak yang dapat digunakan untuk penghitung pajak penghasilan *driver* transportasi *online* yang telah dipaparkan sebelumnya. Artinya, apabila menggunakan tarif pajak progresif yang mengacu pada PPh Pasal 21 maka dasar pengenaan pajaknya berdasarkan penghasilan kena pajak atau penghasilan neto, sedangkan apabila menggunakan perhitungan PP 46 tahun 2013 dikenakan tarif 1% dengan dasar pengenaan pajak berdasarkan penghasilan bruto. BA beranggapan bahwa kedua hal tersebut ideal, tergantung pilihan dari para *driver*-nya, berikut yang disampaikan oleh BA, “pilihan *driver*-nya aja”. (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Pajak).

SS juga menyampaikan hal yang sama, penggunaan dasar pengenaan pajak tergantung pilihan dari para *driver*-nya saja. Sanggul Simanulang menjelaskan,

“Balik lagi diawal, maunya gampang atau adil. Kalau mau gampang dari bruto tarifnya flat, tapi kalau mau adil yaudah kita harus itung bersihnya dulu yakan terus tarifnya progresif gitu.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

WY mengungkapkan pendapatnya bahwa terkait dasar pengenaan pajak yang ideal adalah,

“Penghasilan bersih karena satu, memudahkan suatu kita aja. saja, kalo pendapatan bersih ya kalo seorang *driver* seperti yang saya

bilang mbak akan minus, tidak akan dikenakan pajak. Kan driver kita sekarang gini kalo pendapatan untuk suatu driver online saya bilang kayaknya ngga mungkin. Kenapa saya katakana ngga mungkin karena satu, ojek *online* itu dibuat untuk kerja sampingan, adalah yang untuk dia ambil suatu pekerjaan ini untuk beban hidupnya dari pagi sampai malem nah itu ada sebenarnya, cuman mau dihitungnya dari mana gitu kan.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Pendapat yang sama dikemukakan oleh HR bahwa,

”Kalo bruto itu kotor ya mbak? ya yang bersih itu yang net. Ya namanya penghasilan bruto itukan ada kita make bensin, BBM gitu ya kalo net kan udah bersih. Kalo bruto lebih besar malah. Ya lebih kecil ya net itu. Karena lebih kelihatan penghasilan sesungguhnya berapa.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

#### 4) Tarif Pajak

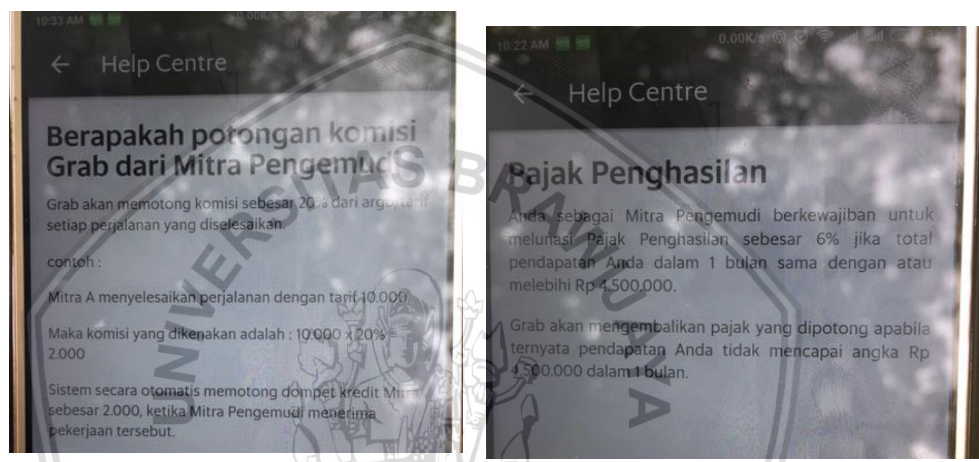
Tarif pajak adalah tarif untuk menghitung besarnya pajak terutang (pajak yang harus dibayar). Besarnya tarif pajak dapat dinyatakan dalam angka atau prosentase tertentu. Jenis tarif pajak di bedakan menjadi tarif tetap, tarif proporsional (sebanding), dan tarif progresif (meningkat), dan tarif regresif (menurun). Sebagaimana yang telah di paparkan dalam bab 1, Grab dalam halaman webnya menyatakan secara tertulis bahwa setiap mitra yang penghasilannya mencapai Rp4.500.000 akan dikenakan pajak penghasilan sebesar 6%. Pada pelaksanaannya bagi *driver* transportasi *online* dapat menggunakan perhitungan pajak atas UMKM yang diatur lebih jelas dalam PP 46

tahun 2013 dengan tarif 1%. Penggunaan tarif pajak 1% mengacu pada PP 46 tahun 2013 telah dirasakan oleh Dani Yoga Irawan salah

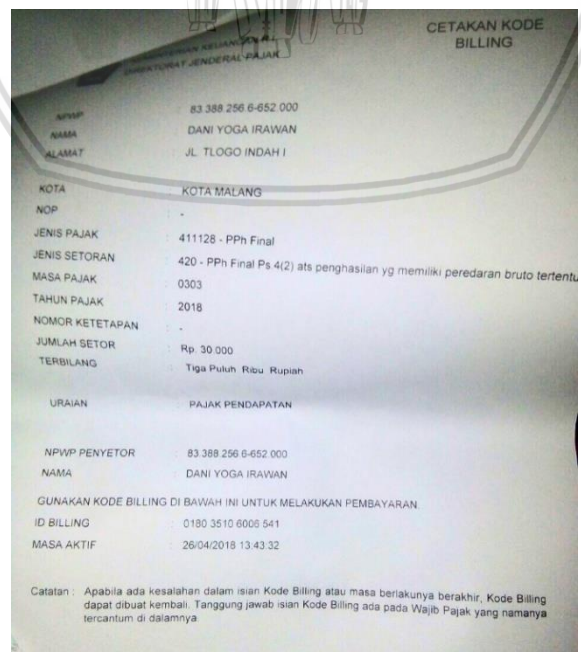


satu *driver* Gojek di Kota Malang yang secara sukarela telah membayarkan pajaknya di KPP Malang Utara.

Berikut adalah beberapa data penunjang yang bersumber dari perusahaan transportasi selain Oke Jack yang merupakan bukti atas pengenaan pajak penghasilan yang telah dipaparkan di atas,

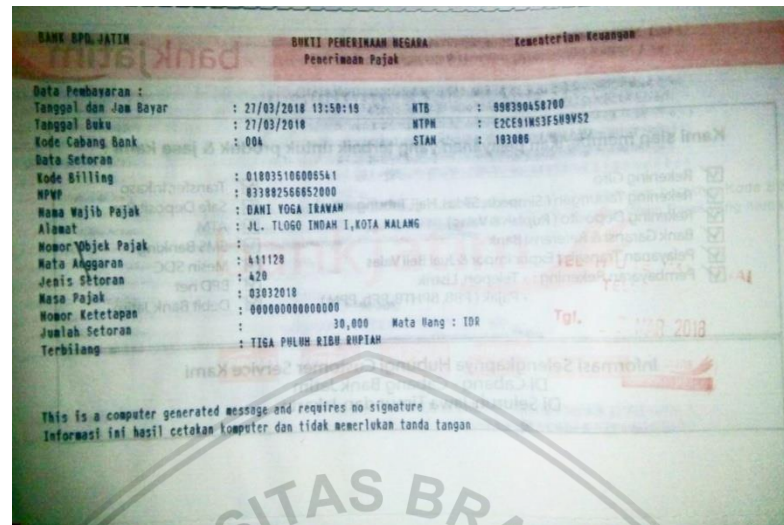


**Gambar 19 Ketentuan Pajak Penghasilan bagi driver Mitra Perusahaan Grab**  
 Sumber: Aplikasi *driver* Grab, 2017



**Gambar 20 Cetakn Kode e-billing Pajak Penghasilan Driver**  
 Menggunakan perhitungan PP 46

Sumber: Irawan, 2018



**Gambar 21 Bukti Penerimaan Negara Pajak Penghasilan Driver Transportasi Online**

Sumber : Irawan, 2018

Berdasarkan beberapa tarif tersebut KF mengungkapkan tanggapannya,

“Jadi kalau melihat apa sih mekanisme yang seperti tersebut, itu bukan di peraturan baru, benar itu ada di peraturan *existing* alias di peraturan konvensional. Dalam artian begini untuk prosedur pemotongan PPh 21 itu diatur di PER Direjen 31 yakan, nah berarti secara perusahaan atau secara bisnis, akuntansi juga, Grab itu menganggap *drivernya* dia tuh kayak memakai jasa si *driver* untuk dia. Contoh gampang kayak gini, saya mau bangun rumah, bangun rumah ngga bisa saya kerjakan sendiri kan, saya panggil tukang-tukang gitu, tukang-tukang itu kan kerja buat saya, tergantung saya misalnya kalo disini kan ojeknya. Tukang disini kan saya gaji, saya kasih duit, hmm setiap pembayar saya bisa kasih perhari, perminggu atau perbulan itu ada aturannya sendiri-sendiri di PER Dirjen 31 itu tahunnya saya sendiri lupa, kemudian ketika saya beri gaji itu benar, ketika ini kan dikenakan 5% ini 5% itu dikenakan adalah level tarif yang paling rendah dari pasal 17 yaitu 5%, 15%, 25%, 30%. 5% karena orang yang saya perkerjakan itu tidak mempunyai npwp ini kan berarti kan sesuai dengan yang kamu katakan mengikut peraturan yang lama, kalau misalkan si Grab itu di bisnisnya menganggap di bisnisnya memakai jasa *driver* maka bisa saja diperlakukan seperti ini tata caranya. Nah untuk yang 1%,

disitu tadi mbak bilang ada *driver*, itu apa?itu gojek. Bener dia lapor sendiri kan dia bayar sendiri. Nah, sepertinya disini ketika dia konsultasi pajak ke KPP account representativnya, ARnya yang berada di waskon untuk memberikan arahan untuk memberikan kemudahan. Demi kemudahan, maka biar ngga ribet ada mekanisme yaiu dengan menggunakan PP 46, dimana pajak yang terutang yaitu dikenakan 1% dari omset. Sehingga lebih mudah bagi WP-WP yang kurang mengetahui peraturan perpajakan, karena kalo ngga menggunakan peraturan yang ngga PP 46 perhitungannya kan lebih rumit yaitu dengan PER 31.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Penjelasan terkait alternatif tarif dijelaskan dengan rinci kembali oleh KF bahwa,

“Pajak penghasilan gitu kan lumayan gitukan, lumayan ribet perhitungannya, penghasilannya berapa disetahunkan dikurangkan biaya jabatan baru dikali tarifnya. Tapi untuk menyederhanakan pemotongan atau kewajiban perpajakan bagi pelaku usaha atau orang-orang yang mempunyai penghasilan dibawah 4,8 miliar nah ini dapat mengguna kan mekanisme di PP 46 ini yaitu tarif 1% dari omset. Seperti itu, tapi ini sekali lagi ini bukan pajak pemotongan, ini lapor sendiri.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Dalam menentukan tarif pajak yang digunakan diantara alternatif tarif yang ada BA mengungkapkam,

“Pilihan mbak sebenarnya. Balik lagi, namakanya idealnya sih bagusya sih memang para mitra *driver* ini punya ya, punya keinginan untuk buat NPWP sendiri, untuk lapor sendiri ke KPP, idelanya gitu, sempurnanya gitu. Again ini pendapat pribadi saya ya, idealnya diarahkan ke PP 46 ya karna secara kebijakan yang tertulis disitu sebenarnya meraka sudah difasilitasi, mudah kok. Dan ini akan memperkaya *database* pajak juga gitu, si baduy si fulan si siapa coco ini kalau memang jutaan orang ini masuk datanya ke DJP itu akan mudah DJP untuk melihatnya. Kalo tarif spesifik, ngga ada. Tarif untuk gojek sendiri. Jadi ngga ada,kalo ada justru malah menggerus rasa keadilan tadi. (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

KF menambahkan bahwa,

“Lebih baik ya, yang lebih adil juga yang lebih bener itu menggunakan pasal 17. PPh pasal 21 itu kan pemotongan, mbak

memperkerjakan orang mbak memotong pajaknya gitu kan, kalo ini kasusnya untuk *driver-driver* gojek PP 46 lebih mudah tapi untuk mekanismenya seperti grab yang dia melakukan pemotongan maka lebih baik juga mereka menggunakan PPh 21 karena apa, karena terus terang *compliance* atau kepatuhan dari subjek pajak Indonesia itu masih cukup rendah, sehingga pemotongan yang dilakukan oleh grab itu membuat kepatuhan dari *driver-driver* itu meningkat karena secara sukarela dipotong oleh grab, dan grab itu nanti akan gatau udah atau belum seharusnya menyetor ke kas negara. Tapi kalau PP 46 kitakan masih pake *self assessment* kan seperti yang kita tahu, jadi harus ada kesadaran bagi *driver* yang tidak dipotong oleh grabnya untuk melapor sendiri pajaknya, bisa menggunakan mekanisme tarif. PP 46 itukan tarif..Tarif 1% dari PP 46 atau pun tarif yang biasa menggunakan pasal 17 atau pasal 31 E. Jadi tarif itu dikenakan pada jumlah penghasilan bukan terhadap profesi.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Dari alternatif yang ada, SS selaku pelaksana kebijakan perpajakan dari instansi DJP menyampaikan tanggapannya terkait adanya berbagai tarif pajak bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Beliau justru belum mengetahui pengenaan pajak penghasilan bagi *driver* untuk menggunakan tarif progresif pasal 17.

“Kemaren sih sempat di *sounding* ya, tau ngga peraturan pemerintah nomor 46 tahun 2013, yang 1%?. Jadi itukan dipilih tarifnya *flat* ya, tarif tunggal 1% mempermudah awalnya itukan untuk UMKM aja ya, tidak termasuk jasa gitu ya tapi trendnya lagi diarahkan kesitu tuh. Termasuk kos-kosan, itukan jasa ya sebenarnya, ngga termasuk ke ruang lingkup PP 46, tapi untuk mempermudahnya ya digeser semua ke situ, dimasukin kesitu. Termasuk ojek online ini, yang penting sih untuk sekarang sih kalo DJP mintanya itu perlakuan persuasif aja, biar mereka masuk dulu ke tempat kita, nanti baru di adaptasi. Nanti begitu dia masuk gitu ya, udah daftar udah ngelapor, setor tentunya, ya nanti kedepannya kan edukasinya gampang. Kalau sebenarnya, walaupun aturannya nanti berubah bukan 1% ya atau sebenarnya itu bukan 1% pajak ini, Inikan jasa yaitu Pasal 17 progresif bukan non progresif gitu ya. Yang penting masuk dulu ke keranjang kita. Tapi sejauh ini gitu ya, yang namanya penghasilan yang diperoleh oleh *driver* tadi itu masih diarahkan ke keranjang praturan pemerintah nomor 46 itu tadi 1%. Kalau pun nanti diarahkan ke penghasilan atas pekerjaan bebas gitu ya bukan pekerjaan bebas

tapi penghasilan sehubungan dengan pekerjaan gitu ya tapi yang bersifat final misalnya PER 16 tahun 2016 itu, itu benar juga. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

SS menjelaskan kembali terkait tarif yang ada untuk pajak penghasilan *driver* transportasi *online* pihak DJP sedang mengarahkan untuk menggunakan mekanisme PP 46 selain itu beliau tidak dapat memberikan tanggapannya, sebagaimana yang ia katakan,

“Kalau saya sendiri ya dengan sepengetahuan saya belum pernah loh diarahin ke situ, belum diarahin kesitu, belum diarahkan ke tarif progresif pasal 17. Kalau 1% memang itu sudah di gaung-gaungkan dari kemaren-kemaren sejak ini panas, yaudah deh biar *simple* mereka kita persamakan saja dengan umkm jadi biar gampang gitu ya, itu 1% aja dikalikan jumlah penghasilan yang dia peroleh sepanjang dia daftar aja dulu, daftar lapor, setor atau gimanapun nanti itu yang penting mudah, cepet. Gini kalau masalah tarif ya, saya ngga bisa jawab berapa gitu ya. Gabisa tentuin juga berapa kan harus ada risetnya juga seperti yang saya sampein kemaren juga gitu ya kalau yang namanya nentuin tarif itu ngga disini, kita cuman eksekutor aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

SS mengungkapkan bahwa tarif yang ideal adalah tarif flat. Flat yang dimaksud oleh beliau adalah tarif proporsional yaitu berdasarkan presentase. Dari sisi perusahaan Oke Jack Wawan Yulianto mengungkapkan bahwa, “Kalau bisa yang tetap mbak, sisemnya *flat* aja. Pembayaran setiap tahun berapa ya gitu aja tapi kita kan harus lihat biaya hidupnya juga kan.”. Terdapat perbedaan persepsi tarif *flat* yang dimaksud oleh SS dan WY. Apabila mengacu dari beberapa tarif pajak, *flat* yang dimaksud WY adalah tarif pajak tetap, dimana besarnya berupa satuan rupiah. Tidak hanya memilih tarif *flat* bagi pajak

penghasilan *driver* transportasi *online* WY pun menyebutkan nominal yang menurutnya pas untuk dijadikan tarif *flat*,

“Kalo katakanlah Rp50.000 pertahun itu kan sudah sama aja mbak. Rp50.000 loh udah sama kayak pajak kendaraan, pajak kendaraan aja bisa naik turun kalo kita udah *flat* aja, jadi ngga akan memberatkan *driver*-nya. Kan hitungannya kita pake *flat*, kalo dihitung dari semua pajek minum loh untuk *driver*. Kalo dihitung loh makanya kalo kita kasih Rp50.000 pertahun kan udah lumayan pemerintah dikali berapa *driver* loh, jangan salah loh. Nah sekarang aja di malang itu sudah 12.000 loh mbak, kalo yang ijo itu kali dikalikan Rp50.000 udah berapa loh pendapatan pemerintah, yaudah kan itu kalo cari gampangnya loh. Tapi kalo setiap bulan Rp50.000, kalo Rp50.000 loh aku belum dapet untungnya. Nominal untuk pajak perbulan? Saya bilang liat kondisinya aja, kalo dilihat dari Rp10.000 dikali 12 bulan aja udah Rp120.000. Kalau Rp5000 perbulan aja okelah mungkin di anggap akan keberatan. Ya diantara Rp5000 ke bawah, kalau perbulan loh tapi kalo diatas itu loh kurang tau, kan semua kita kembalikan ke drivernya, kalo kita tekan waduh dan dia akan lari dari suatu perusahaan itu sendiri. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Dari sisi *driver*, HR menungkapkan tarif yang ideal digunakan adalah tarif progresif dengan pertimbangan agar lebih adil. HR mengungkapkan,

“Yang tetap apa tadi maksudnya, yang kedua itu berapa?. Yang ketiga itu, ya kalo nomor 1 dan 2 itu kalo lagi sepi katakanlah usaha sepi atau ojekan sepi cuman katakanlah sebulan dapet 2.000.000 terus pajeknya dapet Rp200.000 ya memberatkan. Nanti kalo liat besar kecilnya kan di hitung dari aplikasi, karena *online*. Biar adil, kasian nanti yang pendapatannya kecil disamakan.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

Melalui wawancara lebih lanjut apabila tarif progresif yang dikenakan level pertama adalah 5% menurutnya itu sangat memberatkan sehingga ia menyebutkan kemungkinan tarif yang menurutnya tidak memberatkan yaitu sebesar 2%. HR menambahkan “Ya kalo 5% ya berat mbak, kalo 5% berat mungkin kalo 2%

penghasilan dibawah 5.000.000 mungkin tidak memberatkan kalo 5% berat”.

#### 5) Sistem Pemungutan Pajak

Sitem pemungutan pajak ialah sebuah cara yang digunakan untuk menghitung besarnya pajak seseorang yang harus dibayar kepada negara yang ditempatinya. Pada dasarnya terdapat tiga sistem atau cara yang dipergunakan untuk menentukan siapa yang menghitung dan menetapkan jumlah pajak yang terutang oleh seseorang. Tiga sistem pemungutan pajak terdiri atas:

- a) *Official Assesment*
- b) *Self Assessment*
- c) *Withholding*

Sebelum menentukan sistem pemungutan pajak terlebih dahulu keempat narasumber mengidentifikasi siapa seharusnya yang melakukan perhitungan dan pemotongan pajak penghasilan *driver* transportasi online. BA mengatakan, “Ini sudah masuk keranah mekanisme ya, kalo saya pribadi sih kembalikan kepada platformnya saja.” Sedangkan pemungutan pajak yang ideal dikenakan baagi pelaksanaan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, menurut KF bahwa pemungutan pajak menggunakan *withholding* ataupun *self assessment* dapat diterapkan untuk memunngut pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, “iya jadi *withholding* bisa diterapkan, *self*

*assessment* juga bisa diterapkan.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

SS berpendapat bahwa,

“Seharusnya wp itu sendiri seharusnya, tapi kondisi tertentu bisa menjadikan pihak lain yang memungut dan memotong pemotongannya. Contoh, yang *withholding tax* yang kita omongin kemaren yah, kalo memang konsepnya itu semua penghasilan dari *driver* itu dibayarkan oleh perusahaan transportasi *online* nya itu dia yang motong dia yang menyetorkan kan gampang selesai, tapi kan berbeda kalo ada *issue-issue* baru pembayarannya berbeda gitu ada yang *cash* ada yang dari *go pay* itu ribet sebenarnya, jadi bingung juga siapa sih yang nyetor siapa sih yang motong, siapa yang bayar, ribet.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

Pemasalahan atau *issue* yang dimaksud oleh SS berawal karena adanya beberapa jenis pembayaran pada jasa transportasi dari *customer*. Jenis pembayaran tersebut terdiri dari uang tunai dan saldo elektronik. Hal itu akan menjadi masalah dan menimbulkan pertanyaan yaitu bagaimana cara meng-*withholding*-kan pajak penghasilan apabila *driver* mendapatkan penghasilan berupa uang tunai, karena penghasilan tersebut tidak akan menambah saldo deposit dalam rekening *driver* yang sudah berkerjasama dengan perusahaan. Hal tersebut justru mengurangi saldo deposit karena dipotong biaya bagi hasil dengan perusahaan. Belum adanya Undang-Undang di Indonesia yang menunjang *autodebet* pajak sehingga perusahaan transportasi *online* tidak dapat sertamerta menarik utang pajak dari *driver* transportasi *online*. SS mengatakan,

“Gimana ya, itu ngga segampang yang kita liat gitu, yaudah kalo lu ngutang kita *autodebet* deh, gabisa segampang itu, karna banyak hal



apa ya aturan yang dibentur gitu. Kita juga sendiri juga ngga bisa gitu nge- *autodebet* utang pajak orang lain dari misalnya nih mba Nabilah punya utang pajak tunggakan Rp50.000 yaudah DJP langsung kontak bank terkait untuk auto debet, belum ada sampe sekarang. Apalagi itu pihak ketiga yang berhubungan dengan wajib pajak yakan., yang ada dia malah menghindar gitu ya. Yaudah berarti kan cash yang masuk itu udah dipotong kan, yaudah berarti itu, kalo gitu oke tapi kalo kayak yang Nabilah bilang tadi yaudah dari saldonya nanti itu ketika ada pajak yang belum dibayarkan dipotong itu gabisa, kalo yang dikreditkan ke rekening *driver*-nya itu sih bisa. Tapi sampe sekarang belum ada loh kebijakan seperti itu, setau saya.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

Berdasarkan pemaparan masalah yang dikemukakan diatas, SS mengatakan,

”*Official* kan hanya untuk PBB yang saat ini, ngga ada lagi. *Withholding* karna jelas loh karena dia yang harus membayarkan penghasilan ke *driver*, penghasilan itu yang dapat disetorkan langsung oleh perusahaan transportasi *online* tadi, tapi ketika ada *issue* baru kan pemabayar itu ada yang ngga *cash* nah itu yang bingung bagaimana membayarkannya. *Self assessment* sistem sih jadi sebenarnya kita sendiri yang harusnya nyetor dan lapor, tentunya setelah daftar ya, kalo ngga daftar awas aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

Tanggapan berbeda dari WY terhadap pendapat yang menyatakan bahwa sistem pemungutan yang ideal adalah dengan menggunakan *withholding*. WY justru menganggap bahwa pajak penghasilan *driver* transportasi *online* adalah pajak perorangan sehingga kewajibannya bukan pada perusahaan. Wawan Yulianto mengungkapkan, “Kalau saya pajak, saya awam mbak. Kalo dipikiran saya ketiga itu artinya apa mbak? Yang nomor satu mbak, kan sama juga seperti pajak perorangan.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Dari sisi *driver*, HR justru mendukung pemungutan pajak menggunakan *withholding*, beliau menjelaskan alasannya,

“Seharusnya yang menghitung pajak penghasilan ya perorangan tapi kan memang sulit gitu , selain sulit budaya orang-orang kita juga. Kalo orang-orang kita di suruh bayar pajak pasti mikir nanti nanti duitnya di korupsi. Kalo saya ya perusahaan ini, ya balik lagi seperti diawal itu. Lebih mudah dan transparan karena kalo orang sendiri menghitung selain ngga bisa ya faktor budaya kita, budaya ngga bagus itu. Supaya lebih transparan dan lebih mudah karena kalo orang kita dipotong kalo satu bulan itu terasa, kalo di pertransaksi itu tidak akan terasa, kalo di online ya seperti itu, kalo di perusahaan lain saya tidak tahu. Kalo katakanlah saya setiap bulan penghasilan saya Rp3.000.000 disuruh bayar 5% ya memang berat, berat,. Tapi kalo dipotong per transaksi ya Rp10.000 dikenakan per transaksi ya tidak akan terasa kan gitu. Kalo langsung ya nilainya kayaknya besar kan kalo per transaksi ga besar, bisa langsung.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

#### 6) Sanksi Administrasi

Sebagaimana yang diketahui bersama bahwa Indonesia merupakan negara hukum artinya terdapat peraturan-peraturan resmi dari pemerintah yang harus dipatuhi oleh seluruh masyarakat Indonesia. Apabila peraturan-peraturan tersebut tidak di taati maka orang maupun suatu kelompok tersebut akan menerima sanksi, begitu pula dengan pajak. Pada penelitian kali ini akan menyajikan pemaparan dari beberapa narasumber terkait sanksi atau denda yang akan diterapkan bagi *driver* transportasi *online* apabila tida melakukan kewajiban perpajakannya. BA menyatakan bahwa,

“Iya. Seperti yang sudah dijelaskan dalam UU yang berlaku dan UU KUP, kalua misalakan ada pajak yang kurang atau tidak dibayar nanti aka nada sanski dan denda, kalo nanti ngga lapor nanti ada sanski denda administrasi untuk ngga lapor SPT” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Badan Kebijakan Fiskal).

SS mengemukakan bahwa,

“Pasal 4(2) yang sekarang diatur sejauh ini ngga ada loh yang mengatur sanksi jelasnya sendiri itu apa, tapi kalau mau diatur ya.. apa tadi mau dikasih sanksi ya? Cocok juga sih dikasih sanksi seperti itu tapi, itu berbanding terbalik dengan kepatuhannya. Gini tadi kan kita sudah ini ya bikin kalo yaudah ikutin umkm 1% PP 46. PP 46 itu kan turunan dari pasal 4 (2) final daru UU PPh 1% final. Nah kalo yang pasal 25 itu yang pasal progresif sebenarnya pake pasal 17, yaudah deh balik lagi kita kan simple ya jadi pake pasal 4(2) gitu ya 1%. Kalau nanti dikenakan sanksi gitu ya, sampe sekarang ini saya belum tau ada sanksi itu, umkm itu. Kalau dia ngga setor berarti nihil gitukan berarti ngga usah lapor juga. Ngga ada sih sanksi setau ini. Jadi kalopun diatur gitu ya, bisa aja diatur tapi sampe sekarang aturan jelasnya belum ada. Jadi mengacu PP 46, kalo tidak bayar dianggap nihil kecuali gelondongan. Contohnya yaudah saya bayar entar aja deh, desember saya bayar sekaligus jadi 12 SSP, ada yang kayak begitu. tapi kalo ditanyain berapa besarnya sanksi itu, bagaimana ya saya ngga bisa jawab ya”. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 20 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

WY selaku Manager Oke Jack mengatakan,

“saya kembalikan sama pemerintah. Kalo kita ada denda kayak gitu mbak kalo kita ga bayar. Kalo ditanggung suatu perusahaan sih bener tapi kalo mitra itu ngga bisa mbak kenapa kalo kita denda kesitu lah semakin banyak bebannya.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di kantor Oke Jack).

HR mengungkapkan bahwa,

“Kembali lagi gitu ya, untuk menghindari denda itu ditarikin per transaksi aja, itu tidak memberatkan, nanti tinggal dilihat dari transaksi penghasilannya berapa, tinggal kita lihat pemerintah sama perusahaan ini kayak gayus tambunan atau ngga hahahahaha. Kalo kayak gayus tambunan ya, pajaknya abis ngga ada penerimaan negara, ngga ada, Ya antara pihak perusahaan sama petugas pajak sama-sama mengelola data. Mungkin bisa gitu minta bukti dari uang saya yang sudah dibayarkan untuk pajak.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di wibby net jalan bunga andong selatan).

## 7) Peran dan Perlibatan Konsultan Pajak

Terkait penggunaan jasa konsultan pajak sebagai salah satu solusi minimnya pengetahuan *driver* transportasi *online* KF mengungkapkan,

”Itu kan sudah kalangan bisnis, konsultan pajak kan sudah menjual jasa servis yang make siapa, nanti masing-masing perusahaan. Jadi tergantung kebutuhan aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Kemudian BA mengungkapkan,

”Aku sudah tau arahnya nih, sepertinya nanti tiap-tiap *driver* dikutip lagi untuk konsultan pajaknya, jadi di monitoring. Jadi konsultan pajaknya ini nanti ngintil ke ininya ke si aplikasinya. Udah ada yang kayak gini nih nih. Pajak *online* kayak gini nih. Nantikan bisa lagi *driver* nya dikutip lagi biayanya, buat jasa konsultasi pajaknya jadi itungin per *driver* itu, itu dikutip berapa untuk konsultan jasa pajaknya. Monggo aja tapi jangan dijadikan itu dijadikan stempel bahwa nanti kalo misalkan menggunakan jasa konsultan itu pemerintah meng *endorse* ya. Ngga gitu. Jadi individual rakyat kayak apapun juga datang ke kantor pajak kan minta dijelasin itu udah tugas dan tanggung jawabnya mereka untuk menjelasin. Jadi udah ngga perlu lagi pake jasa konsultan. Jadi jangan seolah-oleh kalo ngga pake jasa konsultan itu ngga sah. Ya monggo kalo ngebatin ngga usah pake *withholding* aja karena siap kok temen-temen di KPP untuk melayani. Ngga ada masalah mbak. Jadi kalua mau diperbolehkan sih ya monggo aja silahkan tapi pemerintah engga *endorse* loh gitu.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Selanjutnya sebagai pihak DJP SS menjelaskan pendapatnya,

“Perlu ngga perlu sih tapi kayaknya untuk itu ngga perlu sih, *cost*-nya tinggi loh dan kayaknya ngga ada sih *driver* pake konsultan pajak. Gini insentif itukan banyak, mempermudah proses pembayar pajak aja sebetulnya itu udah insentif. Contoh lain kita berikan sosialisasi juga sebenarnya sudah termasuk hal itu. Artinya, kita sudah peduli, artinya dia dateng ke kita aja itu udah termasuk insentif, WP lain belum tentu diperlakukan yang sama begitu. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

SS menjelaskan lebih dalam lagi terkait insentif yang disebutkannya tadi,

“Kalo insentif berbentuk uang, ngapain? kayaknya ngga *make sense*, ngga masuk akal. Ketika untuk satu segmen usaha jasa seperti itu, nanti yang lain juga pada tereak. Gini mba, kalo secara makro jumlah yang terdaftar itu lebih dari 10.000.000 gitu ya yang lapor SPT tahunan orang pribadi, lebih dari 10.000.000. Jumlah wajib pajak kita yang lapor ngga banyak juga, nah kalo kita hanya memikirkan satu segmen usaha aja kita kasih insentif untuk uang tadi, yang lain nanti ikut juga dan menurut ku itu juga ngga akan mendongkrak. Menurut ku ya itu ngga akan mendongkrak kepatuhan. Ngga ngaruh juga mbak sebetulnya, kalo mbak saya kasih duit gitu ya sekarang, mungkin mbak akan lapor. Tahun depan belum tentu mbak akan laporkan tanpa saya kasih duit. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Direktorat Jendral Pajak).

WY mengungkapkan bahwa yang harusnya lebih membantu para *driver* untuk memahami perpajakan adalah dari aparat perpajakannya. WY mengungkapkan,

“Ya harusnya semua dari sananya juga lah mbak jangan mau denger laporan dari orang-orang alangkah baiknya turun tangan. Entah itu dirjen pajaknya, entah dia mau nyuruh siapa dilapangan, dia harus tau *driver* gimana kan harus jelas. Jangan kita aja yang lapor.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Selanjutnya HR mengungkapkan pendapatnya terakit penggunaan jasa konsultan pajak dalam permasalahan ini,

”Ngga kayaknya deh ngga, tambah banyak lagi pengeluarannya. Kalo perusahaan saya rasa ya perlu karena ngurus pajak kan kayak gampang-gampang susah nanti kalo gampangnya liat penghasilan berapa udah selesai, tapi ribetnya kan berapa nilai atau penghasilannya per *driver* gitu.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

b. Penyetoran Pajak

1) Prosedur Penyetoran Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*

Prosedur penyetoran dalam penelitian ini berkaitan dengan orang yang bertanggung jawab dalam melakukan penyetoran, tempat, jangka waktu, dokumen serta dan langkah-langkah yang perlu dilakukan dalam melakukan penyetoran pajak.

Pihak yang bertanggung jawab dalam melakukan penyetoran pajak penghasilan *driver* transportasi *online* menurut KF “*Driver*-nya pasti.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal). Sedangkan SS mengatakan bahwa, “Sendiri bisa tapi bisa dengan orang lain.” (Wawancara dilakukan pada Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

WY selaku narasumber dari perusahaan mengatakan,

“*Driver* mbak, Kita juga mau safety juga, mereka yang mendapatkan penghasilan, jadi mereka aja yang menghitung daripada bermasalah. Jadi *driver*-nya juga yang bayar. Sekarang pertanyaannya apakah fiskus mau melayani *driver* ketika *driver* bertanya dan membayarkan pajaknya.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Berikut adalah tanggapan dari HR terkait pihak yang seharusnya membayar atau menyetorkan pajak *driver* transportasi *online*. Ia mengatakan,

“Ya perorangan, orangnya itu sendiri. Tapi mau mudah atau mau sulit, aku yakin kalo ditarik perorangan pasti ngga ada yang mau bayar Mbak, pasti. Kalo ada ngga nyampe 10% atau 15% aja yang mau bayar. Bakal jarang. Orang maunya gratis-gratisan aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

Sebagai suatu bisnis yang baru dimana para *driver* transportasi *online* tidak memiliki waktu kerja yang menentu berikut adalah pendapat dari KF terkait waktu dan tempat penyetoran pajak bagi *driver* transportasi *online*, ia menjelaskan,

“Kayaknya kalau setor itu bisa kapan saja, yang penting sebelum lapor. Dalam satu tahun ada 365 hari ya walaupun ngebludak banget kayak sehari aja cukup. Bener sehari aja cukup, setor abis itu lapor. Cepet. Kalau misalnya *driver*-nya sendiri kapan saja boleh sebelum tanggal lapor. Kalau di *withholding*-in sesuai UU KUP. Yang sekarang ini udah yang paling mudah dan aman, ke bank itu udah aman banget ngga ada bayar ke kantor pajak, nanti ditilep oleh orang-orangnya lagi.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

SS dari sisi DJP mengungkapkan pendapatnya bahwa,

“Kan udah ada tuh ya sebelum tanggal 10. Sebenarnya kalo kembali lagi ke dasarnya itu ya, saat paling tepat membayar pajak itu adalah saat penghasilan itu di peroleh, tapi kan ngga mungkin kan setiap saya dapat Rp10.000 saya bayar pajak. Kapan harus bayar itu saat penghasilan itu diterima, yaitu saat paling nyaman, saat penghasilan itu diperoleh tapi ngga mungkin jadi setiap saat. Jadi, saya jawab baiknya tanggal berapa, saya ngga bisa jawab tapi ikutin ketentuan umum aja dulu seperti itu aja gitu.” (Wawancara dilakukan pada Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Kemudian WY mengungkapkan pendapatnya bahwa,

“Kalau tanggal mbak, untuk tanggal penyetoran udah relevan udah paten dari masing-masing instansi kebijakannya dan yang ikutpun udah harus mau ngga mau ikutin aturan dia, kita ngga bisa merubah suatu tanggal atau jadwal untuk ditetapkan. Perusahaan juga harus kita yang menyesuaikan, kita mau ga melakukan itu sebelum tanggal 10, itukan kitanya sendiri. Tempatnya *online*, pokoknya *online* sama kan kayak pajak kendaraan *online* juga bisa mbak, alfamart pokoknya yakin bisanharus. Sekarang kalo dia mau mengikutin perkembangan jaman sama lah kayak kita, kita di *top up* pun di indomart juga bisa. Kalo masih di atm gapapalah tapi kebanyakan orang itu gapernah pake atm, orang desa itu Taunya token listrik aja beli di indomart dengan mudah. Kan kalo pajak mau dilakuin sama semua orang sistemnya harus kayak token listrik aja. Pajak harus punya aplikasi tersendiri untuk pembayaran di android atau apple itu

aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Menanggapi dari pendapat WY terkait tempat pembayarn pajak yang diharapkan dapat dilakukan di alfamart juga, KF mengatakan bahwa,

“Membayar lewat alfamart itu *impossible*. Soalnya kayak membayar listrik atau tiket, itu kan gampangnya kita sebut *official*, *official assessment* dari PLN misalnya kita pake pasca bayar bukan pra bayar, udah ada tagihannya itu artinya ketika kita bayar ke alfamart itu sudah ada sistemnya, ini loh nomor PLN aku terus berapa sih mbak yang haus ku bayar? Dibayarliah itu, oh sekian mbak. Begitu juga dengan tiket yang kita pesen. Misalnya tiket kereta, eh tiket pesawat gitu bis akita bayar. Tapi kalua ini, pajak itu menggunakan *self assessment* jadi DJP tidak tau pajak yang harus-harus kita bayar itu berapa nah intinya kan kayak gitu. Jadi sepertinya ngga bisa kalua begitu ditetapkan.”(Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Selanjutnya SS menanggapi harapan WY terkait pembayaran pajak menggunakan aplikasi. Ia menjelaskan bahwa,

”Belum ada aplikasinya karna pengembangan kita itu, sebenarnya kebanyakan aplikasi kita itu masih beta. Tau ngga beta? Aplikasi uji coba, kebanyakan besar ini karena aturan pajak ini kan suka berubah-ubah masih dinamis, sering berubah ketika sudah menciptakan sesuatu itu bisa aja tahun depan udah ngga itu lagi, gitu contoh PP 46 ini kan sudah mau diubah ketika sekarang kita membuat aplikasi khusus untuk WP OP atau badan yang menggunakan PP 46 dengan aplikasi khusus tiap tahun depan berubah, berubah lagi beta kan, jadi uji coba lagi dong aplikasinya. Aplikasi generalnya belum ada, jadi semuanya melalui *website* termasuk *e-billing*-nya. Yang ideal bagi si ojek *online*, kalo sekarang adakan ya yang pake atm Ada juga kalo *withholding* ngga perlu nyetor kan ya, paling enak sih kalo dikembangin sih yaudah melalui pake aplikasinya. Sama aplikasi gojeknya. Bisa aja sih kalo mereka niat gitu ya jadi langsung ambil disitu perhitungan pajaknya, terus kalo mau berkerjasam adengan DJP bisa aja dengan pihak ketiga. Jadi nanti mereka yang memfasilitasi dari si perusahaan jasa transportasi *online* ini kalau *drivernya* mau bayar pajak bisa pake aplikasi mereka, ada tuh aplikasi-aplikasi begitu lagi



dikembangkan.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Dari sisi *driver*, HR mengemukakan pendapatnya terkait jangka waktu dan tempat penyetoran pajak bahwa,

“Apa ngga ribet itu mbak? pasti ribet itu mbak karena kalo sekarang ojek-ojek *online* di malang aja sekitar hampir 12.000 sekarang aja ngga bayar pajak ke bank-bank mana aja ngrantrinya juga lama. Ngga bisa sesuai tanggal juga, sendiri-sendiri juga ngga bisa makanya dari perusahaan aja. Sekarang ngelayanin satu orang aja sulit. 12.000 *driver* lebih bisa, ngrantri di bank. Kalo perusahaan yang lalukan lebih fleksibel dan ngga mengganggu waktu ojeknya, kalo sekarang aja ngrantri bisa berjam-jam, sudah bayar pajak sudah mengeluarkan pengeluaran terus ngga punya penghasilan. Kan bisa langsung pake *online* sama perusahaan itu kan bisa. Pemerintah juga jadi ngga ribet untuk memperisapkan tempat.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

Terkait dokumen yang dibutuhkan dalam penyetoran pajak, BA mengungkapkan bahwa,

“*Supporting* aja kan sebenarnya, tinggal bayar aja kok. Mislanya saya mau bayar pajak jebak mau bayar PBB Rp 500.000 yaudah bayar Rp500.000.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

SS menjelaskan bahwa,

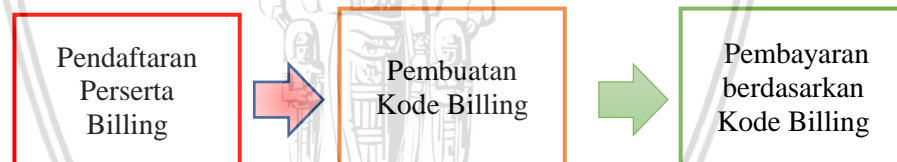
“Dokumen? Kayaknya ngga ada deh. SSP doang kan itu SSP kalo bayarnya secara manual kalo internet melalui *e-billing* ngga ada untuk menyiapkan dokumen dalam rangka membayar pajak, ngga ada.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Kemudian terkait dokumen dalam penyetoran pajak bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* WY mengatakan bahwa,

”Dokumennya hanya form kayak pajak penghasilan pertahun jadi kita isi nama alamat, penghaislan perbulan, jumlah keluarga, piutangnya berapa angsurannya berapa. NPWP. Kalau bermitra tidak bisa di tanggung perusahaan, urusan disini udah ribet.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack)

Dari sisi *driver* HR mengungkapkan bahwa, “Dokumennya yang dipersiapkan ya nomor pokok wajib pajaknya sama kayak slip untuk pembayaran, sebagai bukti kita telah membayar itu.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

Dalam rangka mempermudah Wajib Pajak dalam pemenuhan kewajiban perpajakannya. Direktorat Jendral Pajak memberikan berbagai fasilitas salah satunya adalah sistem pembayaran dan/atau penyetoran elektronik (*billing system*). Tahap pertama untuk memuali layanan Billing System DJP dimulai dari pendaftaran peserta *billing*, kemudian pembuatan kode billing dan terakhir adalah tahap pembayaran berdasarkan kode Billing.



**Gambar 22 Tahapan menggunakan layanan E-Billing**

Sumber: Buku Panduan Billing System, 2012

Berikut adalah gambar yang menjelaskan beberapa informasi terkait tempat pendaftara *e-billing* dan alat pembayaran yang dapat digunakan ketika Wajib Pajak melakukan penyetoran menggunakan *e-billing*.

Kementerian Keuangan Republik Indonesia  
Direktorat Jenderal Pajak

# bayar pajak

mulai **1 Juli 2016**  
hanya dapat menggunakan  
**e-billing**

**e-Billing** adalah cara pembayaran pajak secara elektronik dengan menggunakan Kode Billing (berupa 15 digit kode angka) yang diterbitkan melalui Sistem Billing Pajak.

## 1 Buat Kode Billing

2 Langkah Mudah Bayar Pajak

- Customer Service/Teller Bank (saat ini sudah dapat dilayani oleh Mandiri, BRI, BCA, BNI dan Citibank) dan Kantor Pos
- Kring Pajak 1500200 (saat ini hanya dapat dilayani untuk Wajib Pajak Orang Pribadi)
- SMS ID Billing \*147\*500# (saat ini sudah dapat diakses oleh pengguna Telkomsel)
- Layanan Billing di KPP/KP2KP secara mandiri
- <https://sse.pajak.go.id>  
<https://sse2.pajak.go.id>
- Internet Banking (saat ini sudah dapat diakses oleh nasabah BRI)
- Penyedia Jasa Aplikasi (ASP) (saat ini sudah dapat diakses di [www.online-pajak.com](http://www.online-pajak.com))

## 2 Bayar Pajak Anda

- Teller Bank/ Kantor Pos
- ATM
- MiniATM di KPP/KP2KP
- Internet Banking
- Mobile Banking (saat ini hanya dapat diakses oleh nasabah BRI, BNI)
- Agen Branchless Banking (saat ini sudah dapat dilayani melalui BRebank)

Lebih Mudah . Lebih Cepat . Lebih Akurat

1500 200

**Gambar 23** Prosedur Penggunaan *E-Billing*

Sumber: *pajak.club*, 2016

Penggunaan *e-billing* dalam melakukan penyetoran pajak dapat digunakan pula oleh *driver* transportasi *online*, sebagaimana yang dikemukakan oleh BA “Iya dong, harusnya bisa.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Hal serupa diungkapkan oleh SS selaku pihak DJP “Jelas dong bisa, tapi memang belum ada aplikasinya jadi pake website.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Tanggapan dari WY selaku manager Oke Jack atas penggunaan *e-billing* sebagai berikut,

“Saya ini tidak pernah mengurus pajak. belum tau tentang *e-billing*. Kalo bisa kirim suratlah atau broadcast tentang kebijakan baru. Kalo email masih belum sampe ke desa, minimal benner, ada pos-pos jadi pajak ngga terkesan seperti musuh. Pajak harus bersosialisasi bagi masyarakat bukan sebagai hantu masyarakat.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Tanggapan HR selaku *driver* mengenai penggunaan *e-billing* dalam proses pembayaran atau penyetoran pajak sebagai berikut,

“Ya, bagus-bagus aja tetapi sepertinya mana mungkin tukang ojeknya yang bayar. Kalo disuruh menghitung sendiri pasti ditulis yang paling rendah. Apalagi pasal pengenaan pajak kan ngga begitu menuntut atas hukumnya.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net)

## 2) Kendala dalam Pelaksanaan Penyetoran Pajak

Sebagaimana yang sudah dipaparkan di atas, bahwa terdapat banyak cara dan tempat yang dapat digunakan dalam memenuhi kewajiban perpajakan berupa pembayaran atau penyetoran pajak. Semua prosedur penyetoran pajak didesain sedemikian rupa untuk mempermudah Wajib Pajak sehingga dapat meminimalisir kendala dalam pelaksanaannya. Berkaitan dengan kendala bagi *driver* transportasi *online* dalam melakukan penyetoran berikut adalah tanggapan dari para narasumber. BA berpendapat tidak ada kendala, beliau mengungkapkan “Ngga ada. Nyetor kan?ngga ada. (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

SS mengungkapkan hal yang sama sebagaimana yang dikemukakan oleh BA, “Kendala? Ngga ada menurut gue. Tapi kalo masalah yang

timbul antara fiskus dan *driver*-nya sama aja dengan Wajib Pajak yang lain.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Sedangkan WY memandang kendala dari sudut pandang lain yaitu terkait pungli. Dirinya mengharapkan adanya beberapa kantor pembayaran pajak agar Wajib Pajak lebih mudah dalam membayarkan pajaknya namun hal tersebut berdekatan dengan proses pungli. Kendala yang dimaksud adalah bagaimana agar pajak yang dibayarkan oleh *driver* nantinya terhindar dari pungli yang dilakukan oleh fiskus.

“Kalau pajak punya cabang-cabang kayak BCA ituan lebih mudah tapi memang kalo ada cabang rawan permainan. Kalau memang ada cabang bagusya digunakan untuk sosialisasi saja.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

HR mengungkapkan kendala yang akan terjadi dalam penyetoran pajak sebagai berikut, “Kendalanya ya..waktu Mbak. kalo ngantri kan juga males, menghitung pajaknya juga sebuah kendala. Sudah itu aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

### c. Pelaporan Pajak

#### 1) Prosedur Pelaporan Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*

Serupa dengan prosedur penyetoran pajak yang telah dipaparkan sebelumnya. Penelitian ini juga mengkaji mengenai prosedur pelaporan pajak yang ideal dilakukan oleh *driver* transportais *online*. Prosedur penyetoran pajak berkaitan dengan orang yang bertanggung jawab dalam melakukan pelaporan, tempat, jangka waktu, dokumen serta dan

langkah-langkah yang perlu dilakukan dalam melakukan pelaporan pajak.

Wajib Pajak yang bertanggung jawab dalam melakukan pelaporan pajak menurut KF yaitu “*Driver*-nya sendiri mbak.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal). SS mengungkap hal yang sedikit berbeda dari penjelasan KF. Menurutnya yang bertanggung jawab dalam melakukan pelaporan dapat dilakukan kedua belah pihak yaitu perusahaan dan *driver*. SS mengatakan,

“Yang seharusnya lapor ya Wajib Pajaknya sendiri. Lapor SPT tahunan nih? Ngga mungkin orang lain yang laporin. *Withholding* kan hanya dalam rangka memotong dan menyetorkan, bukan dalam rangka melaporkan. Yang dilaporkan oleh perusahaan jasa transportasi online kan bahwa sudah dia sudah memotong penghasilan si X. Ini daftarnya, Ini bukti potongnya gitu. Ketika nanti si X lapor ada bukti potongnya. Kalau untuk pelaporan SPT Tahunan itu bukan tanggung jawab si perusahaanya. Pelaporan itu kewajiban yang melekat pada Wajib Pajak, bukan pihak lain yang menanggung itu.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Berikut adalah tanggapan WY perihal pihak yang bertanggung jawab dalam melakukan pelaporan pajak atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*,

“Kalo secara pribadi pelaporan pajak ya harus *driver* tapi kalo *driver* gamau kenapa kantor pajak tidak mau jemput bola, datengin aja kerumahnya dia minta aja ke kantor alamat dari *driver* tersebut. Kita siap bantu, kalo data *driver* ke DJP bisa namun tergantung CEO. Kita siap mau ngkutin peraturan pajak seperti apa namanya. Kalau memonitoring kalo saya akan memberikan data penghasilan dan data pribadi dari *driver* yang aktif saja. Karena pendapat *driver* sesungguhnya yang tau hanya *driver* karna penghasilan yang sesungguhnya hanya *driver* yang tau sendiri seperti tips. Alangkah baiknya DJP mencari tahu dulu perbedaan dari setiap *driver*

transportasi *online* dari perusahaan yang berbeda-beda.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

HR mengemukakan pendapatnya terkait pihak yang bertanggung jawab dalam melakukan pelaporan pajak atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* sebagai berikut, “Ya orang-orang yang wajib bayar pajak, *driver*-nya yang seharusnya, wajib. Tapi untuk mempermudah ya perusahaan itu tadi.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

Berikut adalah tanggapan BA perihal waktu dan tempat penyetoran yang ideal bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. “Sesuai ketentuan aja. Ngga ada peraturan khusus nanti semua minta mbak.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

KF menambahkan bahwa tempat pelaporan bisa dimana saja dengan menggunakan pelaporan elektronik yaitu *e-filling*. Penggunaan *e-filling* menurutnya sudah yang paling *secure* dan mudah digunakan, ia mengatakan,

“*E-filling* itu udah ideal banget tuh. Itu mudah banget *secure*, cepat. 5 menit selesai. Harus *e-fin* itu harus ke KPP. Aku harus ke KPP dulu untuk ini loh NPWP ku sama KTP ku, nanti di data mereka dan dibuatkan *e-fin*. Dengan *E-fin* itu nanti bisa dibuatkan *account* untuk *e-filling*. Tapi kalua misalkan dia sendiri belum punya NPWP, itu ngga bisa masuk ke sistem karena kalo dia ngga ngelapor npwp dia ngga ngelapor pajak gitu kan. Kendala *e-filling* ya menurut saya sih ngga ada.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Pendapat yang menjelaskan bahwa tidak ada aturan khusus mengenai jangka waktu dan tempat pelaporan bagi *driver* transportasi *online* dikemukakan oleh SS, bahwa,

“Gabisa loh kita atur sendiri, walaupun jumlah *drivernya* banyak. Lebih banyak dari itu ada loh, jadi gabisa *segmented*. Pegawai swasta tanggal segini tanggal segini nanti *driver* ojeknya ditanggal segini, ngga bisa. Nanti kebanyakan aturan yang ada bingung. Aturannya gabisa dibikin, berbenturan nantinya. Contoh Nabilah tahun ini sekarang sebagai pegawai swasta, berartikan ikuti peraturan yang berlaku umum ya sampe tanggal 31 maret, udah tahun depan Nabilah ngga ngasih tau ke DJP kalo Nabilah tuh ternyata udah ganti, ngga jadi pegawai swasta lagi sudah jadi *driver* pelaporannya itu jadi bulan agustus gitu ya, tetep ajakan jadi bingung kan? kitanya juga yang jadi bingung. Gitu, ngga bisa diatur secara segmen per segmen, ngga bisa.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Terkait tempat penyetoran SS mengungkapkan,

“Kalo tempat pelaporan, kalo masa semuanya di KPP terdekat kalo SPT Tahunan itu di KPP mana aja sekarang, ada aturan lagi di PER-09. PMK 09 2018 ada itu yang baru untuk SPT Tahunan itu bisa dilaporkan di mana saja termasuk di tempat lain yang disediakan oleh DJP contohnya pojok pajak, kan ada tuh di mall-mall kadang-kadang. Terus ada mobil pajak, terus ada layana diluar kantor yang sekarang sedang dikembangkan, artinya ketika bank mandiri misalnya gede banget kan banknya, yaudah pegawainya udah ada banyak tuh yaudah kita kesitu aja deh. Bis itu layanan diluar kantor. Begitu. Ada mobil pajak, pernah tau ngga? biasanya sekarang ini udah jarang sih. Dulu itu sasarannya Wajib Pajak orang pribadi untuk melaporkan SPT Tahunannya, sama kayak drop box tau ngga drop box? Jadi ada setiap kotak masukan aja kesitu nanti kita ambil. Masukin SPT Tahunan tapi behubung sekarang sudah dikembangkan e-filling, penyampaian SPT Tahunan secara elektronik membuat wajib pajak yang melaporkan secara manual berkurang signifikan.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Terkait pelaporan menggunakan elektronik, SS mengungkapkan,

“Udah ada *efilling* kalo dari laptop aja udah bisa ngerjain. Masalahnya itu tingkat pemahamannya beda-beda. Ketika pemahamannya sama mungkin gampang tapi ketika sudah diedukasi



ada yang berpendidikan ada yang ngga sama sekali, itu yang susah. Sekarang menurutku ya, yaudah di biarin aja Wajib Pajak yang berusaha untuk menyampaikan SPT Tahunan secara manual dilayanin tapi emang harus pada tempatnya, ngga pada semua tempat gitu ya biar nanti yang menyampaikan SPT secara eletronik mendapatkan insentif, saya mudah banget loh dibandingin yang manual susah-susah, udah pindah aja, nanti akhirnya pindah. Ketika ada yang gaptek ya, sekarang kan emang harus dipaksa mengerti yang namanya teknologi. Kalo ada yang gaptek nanti kita akomodir gitu ya, yaudah kalo emang punya niat untuk melaporkan SPT Tahunan bisa datang ketempat kita dan tugas kita untuk melayani, kita bisa edukasikan kita bisa bantu isiin malahan. Tapi kalo namanya teknologi ngga bisa dihindari, kita paksa loh, mau diajarin oke, tapi kalo ngga mau diajarin masih banyak yang bisa diajarin yang kedepannya akan berkembang menjadi wajib pajak yang *mature*, yang dewasa juga kan yang sudah lama berurusan dengan pajak mereka akhirnya akan ngeti juga. Jadi sasaran sekarang itu yang muda-muda generasi milineal yang akan menjadi wajib pajak, potensial kita.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

Perihal jangka waktu dan tempat pelaporan WY mengungkapkan,

“Kita ikuti pemerintah saja mbak. Alangkah baiknya seperti sim keliling, dia keliling kekabupaten ada *stand-stand* biar mereka atau mau pelaporan pajak dimana. Kalua *online* kendalanya jaringan tapi kalo *offline* fiskusnya harus memberikan pelayanan yang ramah” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Setelah mewawancarai HR dikonfirmasi bahwa harapannya untuk jangka waktu pelaporan dan tempat adalah sebagai berikut,

“Kalo untuk menghitungnya sih di akhir bulan nanti penyeterannya di awal bulan mungkin ya satu minggu setelah perhitungan. Menghitungnya kan di akhir bulan, pelaporan itu katakanlah 1 minggu setelah pembayaran.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

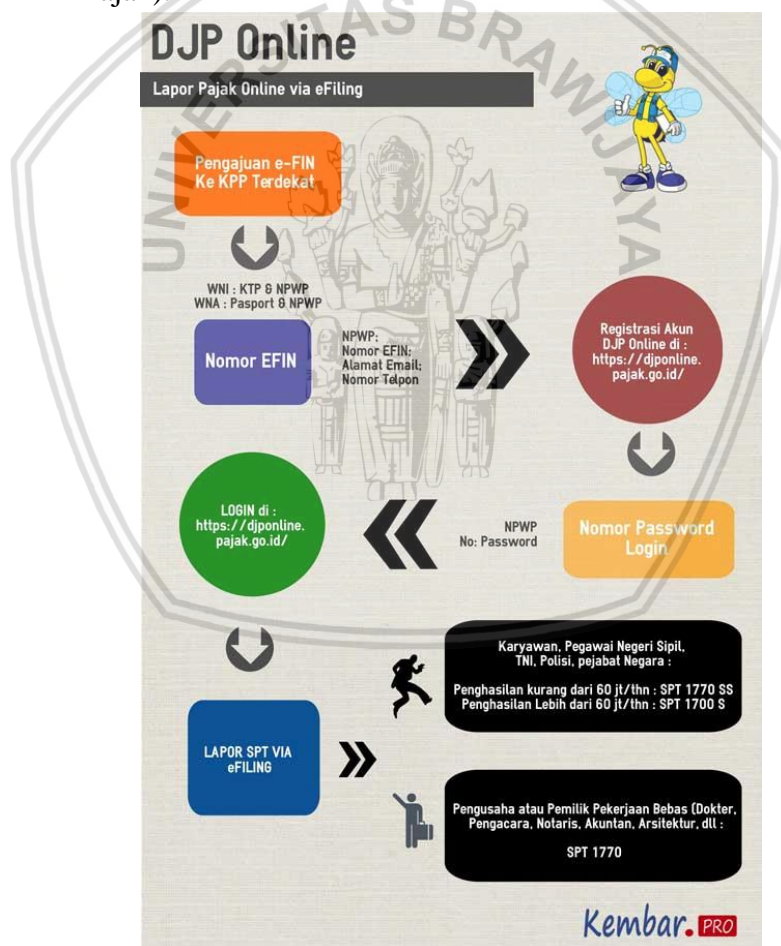
KF menjelaskan dokumen yang dibutuhkan dalam pelaporan khususnya menggunakan *e-filling*,

“Ketika kalo kita mau *login* ke *e-filling* itu kan masukkan npwp kita, atau kalo saya sih email saya cukup, kemudian *password* saya sih udah saya ubah gitu. Tapi ketika mau bikin *account* itu kita harus ngisi ini ini dan ini dan *e-fin*-nya, itu biar data kita itu terverifikasi

di DJP. Namanya juga pajak gitu ya, harus *secure*. Pake *key* gitu ya *password* untuk keamanan. Jadi nanti *e-fin* diberikan untuk NPWP dan KTP yang sudah di verifikasi. Dikasihhin satu aja.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Kemudian terkait dokumen pelaporan SS mengungkapkan bahwa,

“Ngga ada paling NPWP doang. Artinya kalo kayak tadi tuh, diikutin PP 46 dia harus nyatat tuh berapasih penghasilan sebulan, omsetnya berapa, dia harus simpan itu sebenarnya. kalo secara aturannya harus simpan itu nanti ketika mislanya dilaporkan sama dia, oh ini loh pencatatan saya ada kok. (Wawancara dilakukan ada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).



**Gambar 24** Prosedur Pelaporan Menggunakan *E-Filing*

Sumber : kembar.pro, 2018

Dari sisi perusahaan WY mengatakan, “Diaplikasi saja siapkan jadi nanti *driver* tinggal isi-isi saja. Saya setuju kalo berbasis *online*.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Sedangkan dari sisi *driver* HR mengungkapkan, “Wah saya ngga paham mbak, belum pernah melakukannya.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

## 2) Kendala dalam pelaksanaan Penyetoran Pajak

KF mengemukakan pendapatnya bahwa tidak ada kendala yang dialami oleh *driver* transportasi *online* dalam melakukan pelaporan dengan *e-filling*. KF mengatakan, “Kedala *e-filling* ya? Menurut saya sih ngga ada”. (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal). BA meyakinkan bahwa tidak ada kendala dalam penggunaan *e-filling*, beliau mengatakan, “Nonton video lengkapnya aja di youtube sebenarnya udah gampang kok Mbak. Udah ada teknologi sekarang.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

SS mengemukakan bahwa terdapat beberapa kendala atau masalah yang timbul dalam pelaporan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, beliau mengatakan,

“Masalahnya itu tingkat pemahamannya beda-beda. Ketika pemahamannya sama mungkin gampang tapi ketika sudah diedukasi ada yang berpendidikan ada yang ngga sama sekali itu yang susah. Sisi fiskus ngga ada, mereka hanya lapor aja, setornya di bank. SPT tahunan kalo dibuat secara *online* gampang aja, kalo secara manual

kita sudah dari dulu melayani yang manual, jadi kayaknya ngga ada masalah.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

WY mengatakan bahwa, “kalau *online* kendalanya jaringan tapi kalau *offline* fiskusnya harus memberikan pelayanan yang ramah.”

(Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 30 Januari 2018 di Kantor Oke Jack).

Tanggapan HR terkait kendala yang timbul dalam pelaporan pajak oleh *driver* atas penghasilannya sebagai berikut,

“Kalau sudah membayar ya ngga ada kendala. Ya waktu itu aja, masalah antri. Kalau pake *online* pake aplikasi saya ngerti. Kalo di laptop itu kan biayanya besar juga, harus punya laptop atau ke warnet kalo berbasis aplikasi kan rata-rata udah pada punya hp.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

### 3. Proyeksi Keberhasilan Penerapan *Withholding tax* pajak penghasilan *driver* transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia

Terkait tanggapan dari beberapa narasumber apabila diterapkan pelaksanaan *withholding tax* dalam pemenuhan kewajiban perpajakan pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dari pihak Badan Kebijakan Fiskal, BA mengungkapkan bahwa,

“Kalo pake *withholding* Bisa jadi kepatuhan meningkat sih karna kan kebijakan itu nanti sudah dimintain tolong ke OTTnya kan *over the top* transportasi. Oke misalnya disepakati ya para mitra lapor pajaknya dengan OTT ya otomatis ya jutaan ini kesana. Pasti meningkat, kepatuhannya, pasti meningkat. Kalo pake konteksnya tadi *withholding*. Kalua mislanya memang menggunakan *withholding*.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Selanjutnya menurut SS perwakilan narasumber dari Direktorat Jendral Pajak menjelaskan bahwa *withholding* bagi pemenuhan kewajiban pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dapat diterapkan namun masih harus

memperhatikan permasalahan-permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya. SS mengungkapkan,

”Dengan adanya desain yang Nabilah buat ini ya mungkin menajdi lebih mudah dengan tarif flat *tapi* diujungnya ada *cons*-nya, kalau ada yang teriak ini ngga adil. Jadi kayak 2 mata pisau, kalo adil yaudah ribet,tapi kalua mau gampang gitu ya biasa ngga adil. Bisa diterapin tapi ada *issue-issue* itu yang menjadikan itu sulit, contoh td bayarnya beda apalagi disitu ada tarif *flat* justru itu dijadikan pilihan utamam gitu ya dibandingkan tarif progresif yang ribet. Mening *flat* aja. *Withholding* itu caranya, yaudah 1%. Lebih setuju dia *withholding* tarifnya *flat*, kecuali kalo ada yang teriak ngga gitu ya, yaudah *withholding* semuanya bikin progresif tapi agak lebih ribet dengan ppenghasilan netto. Tapi itu ribet bisa dihilangkan seperti kita bisa menggunakan pembukuan atau pencatatan, nanti netonya berapa, netonya di benchmark dulu ternyata ojek ini setelah dari Rp 100.000 bersihnya dari dia itu cuman Rp 40.000. Kalo *branchmark*-nya segitu yaudah dari Rp 40.000 dikalikan tarif itu tapi aga ribet kan, tapi kalo dari bruto lebih gampang.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari 2018 di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

WY mengungkapkan bahwa,

“Kembali lagi kami itu perusahaan penyedia aplikasi Mbak masih merintis, kita juga ngga ada investor loh mbak dari pertama kali. Kita perusahaanyang masih kecil dan berkembang, menjadi PT saja baru satu tahun. Makanya kalau kami sudah menjadi perusaahn yang besar mungkin kami dapat memotong pajak *driver* seperti Grab. Untuk saat ini saja kita bertanya ke orang pajak mengenai pajak perusahaan mereka justru mengembalikan lagi ke kita. Dia bertanya tetang *cash flow* kita, jadi kita dikasih kewajiban berupa pajak tahunan aja, kayak pajak pribadi gitu.” (Wawancara dilakukan pada hari Kamis, 19 April 2018 di Kantor Oke Jack)

Ketika ditanya kesanggupan untuk memotong penghasialn *driver* sebesar

1% dari setiap penghasilanyang diterima oleh *driver*, WY menjawab,

“Sebenarnya kita mau kesana mbak, tapi sedang ngitung untuk perusahaannya dulu. Dari perusahaannya aja belum beres masalahnya apratur perpajakan juga masih bingung dengan perhitungan kita katakanya. Ini masih dalam proses pembayaran pajak, tiap hari kita itung ini kita lagi coba akuntansinya juga. Siap untuk *withholding*, cuman sekarang masih tahap perhitungan bagi perusahaan. (Wawancara dilakukan pada hari Kamis, 19 April 2018 di Kantor Oke Jack)

HR yang sangat setuju apabila pajak penghasilan bagi *driver* diterakan dengan menggunakan *withholding tax*, ia mengatakan,

“Saya bersedia membayar pajak, yang pasti kalo kewajiban saya dilakukan saya menuntut hak. Terutama untuk jalan ya, ya jangan yang bolong-bolong. Asal pajaknya dimanfaatkan dan dipergunakan tepat ya gapapa dan tidak dikorupsi-korupsi.” (Wawancara dilakukan pada hari Jumat, 2 Februari 2018 di Wibby Net).

KF mengungkapkan dasar dari keberhasilan penerapan *withholding tax* pada sektor bisnis ini,

“Dasar pertimbangan apakah akan berhasil atau ngga, dilihat dari kemudahan yang di berikan, jadi jauh lebih mudah, sederhana. Bahkan aku, misalnya aku ngga pernah nyetor pun secara otomatis aku complan karena udah disetorin oleh kantorku. Secara otomatis saya patuh. Kayaknya untuk mengetahui kepatuhan pajak itu akhirnya berujung ke berapa sih yang lapor, lebih ke pelaporan karna kalo dia sudah melapor artinya di sudah menghitung dan menyetor. Itu kayaknya indikator yang paling tepat deh.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Kemudian BA menambahkan,

“Jadi sebenarnya itu kembali ke tingkat pelaporannya itu, SPT tahunannya itu mbak. Diharapkan nanti dengan *withholding* ini ada efek kegiatan selanjutnya yang di harapkan nanti oleh mitra ini nanti untuk melakukan, melaporkan sptnya karena nanti kan mungkin nanti ada semacam dasar dari DJP, eh kamu udah dipotong loh berarti kita sudah punya data kamu. Kalo nanti kamu ngga lapor spt di akhir tahun ya, keliatan misalnya kalo mau di cek.” (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 5 Maret 2018 di Kantor Badan Kebijakan Fiskal).

Selanjutnya SS mengungkapkan dasar pertimbangan keberhasilan dari penerapan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* sebagai berikut,

“Ketika wajib pajak yang daftar itu jadi membayar pajak gitu kan, otomatis meningkatkan penerimaan dari sektor perpajakan untuk segmen *driver* gojek ini. Jadi kalo meningkat desainnya bagus gitu ya berhasil. Rasio

kepatuhan jadi kalo dari semua wajib pajak, driver gojeknya itu..bentar berarti jumlah driver gojek yang lapor spt per jumlah terdaftar dalam hal ini *driver* gojek juga, bukan yang ngga punya npwp. Itu artinya..itu yang namanya rasio. Rasio tingkat kepatuhan, tapi berapapun nilai yang keluar dari itu tidak dapat menentukan kepatuhan. Jadi kalo 50% itu gede kan, yang daftar itu sudah lapor belum bisa dikatakan sukses, tapi bisa dikatakan sukses ketika timbul ada aturan yang baru misalnya ya dari rasio kepatuhan cuman 50% naik meningkat jadi 55% artinya desain yang baru sukses, tapi kalo menyatakan 50% itu sukses tidak bisa. Ngerti ga? Artinya peningkatan itu yang dibidang sukses bukan nilainya, jadi kalo dari itu cuman dapet 50, hari itu juga, data tunggal, itu ngga bisa kita bilang sukses. Tapi setelah lewat beberapa masa, 50 jadi 60 atau 60 jadi 62 ada margin 12% gitu ya itu bisa dikatakan sebuah sukses walaupun secara empiris belum tentu karna itu ya, tapi kalo karna kebijakan itu jadi muncul meningkat, mungkin dikatakan sukses. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak).

SS menambahkan bahwa menghitung suatu kepatuhan Wajib Pajak tidak dapat dihitung dari satu jenis pajak saja, beliau mengatakan sebagai berikut,

“Gabisa gitu. Gimana ya ku bilangnyanya. Itukan udah jadi semuanya, susah itu ngga signifikan juga. Artinya ngga bisa dong Ketika Nabilah mau menghitung karna adanya desain ini meningkatkan kepatuhan wp op ya secara global ngga bisa. Contoh ya jadi nih selama ini yang lapor 100 yang daftar 1000, ternyata Nabilah ada kebijakan baru nih, ternyata yang daftar nih ojek *online* jadi 105, ditambah lima kan berarti per 1005. Harus persegmen. Yaudah memang cuman 5 per berapa. Tambahin lah. Gabisa begitu. Ngga bisa jadi, gabisa pokonya serta merta jumlah *driver* gojek itu yang lapor spt Nabilah jumlahin dengan yang selama ini lapor, per jumlah yang terdaftar ditambah jumlah driver yang daftar itu. Ngga. Ngga begitu ngitungnya, harus sendiri-sendiri. Artinya kalau ngitung itu, gimana ku bilangnyanya ya. Ngga sesederhan itu perhitungannya, tapi ada proporsinya. Artinya misalnya ditahun ini ternyata setelah muncul kebijakan ini tingkat kepatuhan wajib pajak peningkatan sebesar 15%. Baru di hitung lagi ternyata peningkatan itu dari abc salah satunya oleh kebijakan *driver* ojek *online*, itu menyumbang 0, sekian persen. Jadi dari peningkatan itu erapa sih kontribusi dari kepatuhan *driver* ini meningkatkan jadi 15% ini gabisa dijumlahkan dengan sesederhana itu. Contoh data panel ya, setelah beberapa tahun ternyata pajak yang diperoleh itu ngga hanya 1 milyar, turun terus berarti gagal. Tapi kalo setiap tahun meningkat. Hitungannya sepanjang aturan itu ada, dan meningkatkan penerimaan berarti ada indikasi kalo dia itu sebenarnya desainnya berjalan dengan baik, bagus gitu ya tapi kalo pada umumnya pada suatu waktu high kemudian waktu seterusnya turun terus berarti ada yang salah dalam aturan itu. Tapi bukan juga kalo kontribusinya dibawah 1% itu dia gagal, tapi kitatau itu gagal kalo udah batas waktu gitu,

turun terus atau bahkan ngga ada itu diapusin aja aturannya atau ngga ada.” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 21 Februari di Kantor Pusat Direktorat Jendral Pajak). “

### C. Pembahasan

#### 1. Identifikasi Permasalahan pemotongan pajak penghasilan *driver* transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia

##### a. Proses bisnis perusahaan transportasi *online*

Transportasi *online* merupakan bisnis baru namun, mengalami perkembangan yang sangat pesat di Indonesia. Perkembangan tersebut dapat dilihat dari beberapa aspek diantaranya banyaknya perusahaan yang berlomba-lomba dalam menjalankan bisnis ini, masyarakat yang mendaftar menjadi *driver* dan permintaan yang banyak dari konsumen atas jasa ini. Faktor pendorong perkembangan tersebut disebabkan karena kemudahan, kenyamanan, keamanan dan harga ekonomis yang diberikan oleh perusahaan pada bisnis ini. Kemudahan-kemudahan yang telah dijabarkan sebelumnya terjadi karena kehebatan perusahaan dalam mengelola bisnis, teknologi dan jaringan internet. Salah satu dampak terbesar dari pengelolaan unsur-unsur tersebut adalah memudahkan konsumen dalam mendapatkan *driver* transportasi *online* dimanapun dan kapanpun. Adanya perkembangan pada bisnis ini menjadikan proses bisnis merupakan hal yang paling penting untuk dipahami sebagai salah satu cara untuk menerapkan sistem perpajakannya.

Transportasi *online* merupakan sebuah jenis bisnis yang beroperasi dibantu bahkan menumpang pada jaringan internet. Hal tersebut yang



menyebabkan bisnis ini termasuk ke dalam layanan *over the top* (OTT). Hal ini sejalan dengan yang dikemukakan Thomas (2017) bahwa kemajuan teknologi menjadi pendorong munculnya transportasi *online*. Layanan *over the top* khususnya bisnis transportasi *online* belum terlalu disentuh dalam sisi perpajakannya hal ini dikarenakan masih terasa sulit untuk diidentifikasi terlebih karena penghasilan *driver* yang bila dilihat dari setiap transaksi jumlahnya sangat minim atau kecil hal tersebut sebagaimana yang telah dipaparkan oleh salah satu narasumber dari Badan Kebijakan Fiskal. Belum terlalu disentuh dalam hal perpajakannya bukan berarti *driver* pada bisnis ini dikecualikan dari kewajiban perpajakannya. Dalam rangka menerapkan sistem perpajakan pada bisnis ini khususnya pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online* terlebih dahulu harus diperhatikan status *driver* dalam perusahaan tersebut.

Terdapat dua skema proses bisnis dari perusahaan transportasi *online*. Proses bisnis ini diklasifikasikan berdasarkan status kerja *driver*-nya yang terdiri dari *driver* berstatus sebagai pegawai dan *driver* yang berstatus sebagai mitra kerja. Perbedaan mencolok antara dua status tersebut adalah apabila *driver* tersebut seorang pegawai maka ketika mereka mendapatkan penghasilan, semua penghasilan tersebut terlebih dahulu masuk ke perusahaan kemudian mereka akan mendapatkan komisi. Hal berbeda apabila *driver* tersebut merupakan mitra, setiap penghasilan yang diterima dari konsumen akan langsung di potong dari uang para *driver* yang ada di deposit dari bank yang sudah berkerjasama dengan perusahaan.

Pembayaran *fee* tersebut dibayarkan atas penggunaan aplikasi yang mereka gunakan untuk mendapatkan konsumen.

Berkaitan dengan status *driver* tersebut, apabila *driver* berstatus pegawai maka perusahaan memiliki tanggung jawab sebagai pihak yang memotong pajaknya. *Driver* yang berstatus pegawai akan dikenakan Pajak Penghasilan Pasal 21 sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-Undang PPh Nomor 36 Tahun 2008. Kemudian sebagaimana yang dijelaskan dalam Resmi (2014: 183) kewajiban dari pemotong pajak dalam hal ini pada perusahaan, adalah wajib mendaftarkan diri ke Kantor Pelayanan Pajak atau Kantor Penyuluhan Setempat, menghitung, memotong dan menyetorkan, melaporkan PPh Pasal 21 dan memberikan bukti pemotongan PPh Pasal 21 atas pegawainya. Lain halnya dengan *driver* yang berstatus sebagai mitra kerja, status *driver* pada perusahaan transportasi *online*.

Sebagaimana dalam konfirmasi narasumber *driver* di Oke Jack merupakan seorang mitra. Artinya *driver* harus melakukan kewajiban dan hak perpajakannya sendiri-sendiri tidak dipotong oleh perusahaan transportasi *online*. Sebagaimana telah dikonfirmasi dalam wawancara menyatakan bahwa *driver* transportasi *online* kewajiban perpajakannya dapat mengikuti Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2013 dengan tarif 1%. Saat ini fiskus mengarahkan pelaku bisnis ini agar menggunakan perhitungan PP 46 Tahun 2013 dan belum mengetahui dapat atau tidaknya dikenakan Pajak menggunakan PPh Pasal 21.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, kejelasan atas status kerja *driver* transportasi *online* sangatlah penting karena hal tersebut berhubungan dengan hak dan kewajiban perpajakan yang dimiliki oleh perusahaan maupun *driver*nya. Hal tersebut juga berhubungan jenis pajak yang seharusnya dikenakan bagi *driver*. Jenis pajak yang dikenakan berkaitan dengan tarif pajak yang akan menentukan besarnya pajak yang harus dibayarkan.

b. Regulasi bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

Regulasi merupakan suatu cara yang digunakan untuk mengendalikan masyarakat dengan aturan tertentu. Dalam sistem perpajakan terdiri atas beberapa unsur yaitu kebijakan pajak, hukum pajak dan administrasi perpajakan. Rosdiana dan Irianto (2014:83-118) menjelaskan untuk mencapai sasaran yang hendak dicapai oleh sistem perpajakan dibutuhkan kebijakan pajak yang mengatur mengenai pajak yang dipungut, subjek pajak, objek pajak, tarif pajak dan prosedurnya. Hukum pajak merupakan seperangkat peraturan perpajakan yang terdiri dari undang-undang perpajakan untuk mengatur pokok-pokok pikiran dan peraturan dalam pelaksanaannya. Selanjutnya, administrasi perpajakan merupakan kunci keberhasilan pelaksanaan kebijakan yang dilihat dari adanya undang-undang perpajakan dan fakta kena pajak atau kenyataan yang tidak menurut undang-undang harus dikenakan pajak.

Sebagaimana yang telah dipaparkan sebelumnya bahwa transportasi *online* merupakan bisnis baru yang perkembangannya sangat signifikan

sehingga membutuhkan pemahaman yang lebih dalam untuk mengenakan pajak penghasilan khususnya bagi *driver* transportasi *online*. Apabila ingin menerapkan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online* terlebih dahulu harus ada peraturan yang mengaturnya. Berdasarkan pemaparan hasil wawancara menyatakan bahwa regulasi atau peraturan pajak penghasilan bersifat konvensional sudah dapat memfasilitasi pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online*.

Pernyataan bahwa peraturan konvensional sudah dapat memfasilitasi peraturan pajak bagi *driver* karena penghasilan yang diterima oleh *driver* transportasi *online* merupakan objek pajak sebagaimana yang diatur dalam pasal 4 Undang-Undang PPh. Objek pajak penghasilan yaitu setiap tambahan kemampuan ekonomis yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak, baik yang berasal dari Indonesia maupun dari luar Indonesia yang dapat dipakai untuk konsumsi atau untuk menambah kekayaan Wajib Pajak yang bersangkutan, dengan nama dan dalam bentuk apapun.

Hal yang disayangkan pada kondisi ini adalah Kantor Pelayanan Pajak tempat kedudukan PT Oke Jack Indonesia hanya menjelaskan perihal kewajiban perpajakan yang harus dipenuhi oleh perusahaan saja, tidak untuk *driver*-nya. Terlepas dari kejelasan status kerja *driver* transportasi *online* sebagai pegawai atau mitra, mereka telah memenuhi dua syarat untuk menjadi Wajib Pajak yaitu syarat subjektif dan objektif. Lepasnya pengawasan dari KPP tersebut Peneliti menganalisis terdapat dua dampak dari lengahnya pengawasan ini.

Pertama adalah mengenai *potential loss* yang besar. Tercatat dalam *database* di Perusahaan Oke Jack terdapat 965 *drivers* yang telah bergabung, bila mengacu dari penghasilan *driver* sebagai narasumber dengan jumlah penghasilan sebesar Rp110.000/hari dan berkerja selama 25 hari, maka *potential loss* yang ada sebesar Rp2.653.750.000/bulan. Kedua yaitu KPP kehilangan basis data Wajib Pajak dari *drivers* Oke Jack. Basis data berkaitan untuk mengetahui nilai pajak yang harus dibayarkan Wajib Pajak dan dibandingkan dengan realisasi pembayaran oleh Wajib Pajak tersebut. Basis data yang bagus dapat mengetahui potensi-potensi pajak yang dapat dicapai.

c. Perlibatan Badan Kebijakan Fiskal, Direktorat Jendral Pajak, Perusahaan Transportasi *Online* dan *Driver* dalam menciptakan regulasi Pajak Penghasilan yang ideal

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Subarsono (2005:68) terdapat variabel-variabel yang menentukan kerangka kerja dalam pembuatan kebijakan publik salah satunya adalah kemampuan aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan. Kelima narasumber dalam penelitian ini sepakat dibutuhkan perlibatan dari setiap *stakeholder* demi terciptanya kebijakan pajak akan menghasilkan regulasi atau peraturan yang baik.

Bentuk perlibatan sesuai dengan tugas dari setiap *stakeholder*. Badan Kebijakan Fiskal sebagai instansi yang melakukan perumusan kebijakan pajak akan bertugas dalam menentukan Standar Oprasional Prosedur (SOP) peraturan. Dalam lingkup kecil SOP peraturan pajak berisi mengenai subjek

pajak, objek pajak, dan tarif pajak. berdasarkan SOP tersebut akan dituangkan dan di resmikan dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) dan/atau Keputusan Menteri Keuangan (KMK). Kemudian pihak Direktorat Jendral pajak akan bertindak sebagai eksekutor atau pelaksana kebijakan pajak tersebut. Intansi ini memiliki tugas dalam perumusan peraturan teknis dan tata cara pelaksanaan dari kebijakan tersebut yang nantinya dapat di resmikan dalam Peraturan Pejabat Eselon 1 (PMK) dan/atau Surat Edaran (SE).

Selanjutnya pihak perusahaan dari transportasi *online* ikut berperan dalam juga menciptakan kebijakann pajak yang baik bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Sebaagaimana tujuan dari penelitian ini yaitu mengkaji *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* maka, diperlukan audiensi bertahap mengenai kesediaan perusahaan dalam melakukan *withholding tax*. Kesediaan tersebut mencakup kemauan, kemampuan pemahaman pajak perusahaan untuk mengetahui kesulitan serta bantuan yang dibutuhkan dalam pelaksanannya nanti.

Terakhir perlibatan dari pihak *driver* dimana penghasilan mereka adalah objek pajak dalam penelitian ini. Instansi BKF maupun DJP perlu mengetahui tingkat pemahaman pajak mereka. Hal tersebut bertujuan untuk mengetahui langkah selanjutnya dalam mengurangi ketidakpahaman mereka mengenai pajak. Berkurangnya ketidakpahaman tersebut dapat meningkatkan kepatuhan Wajib Pajak dan peningkatan penerimaan negara. Setelah dikonfirmasi melalui wawancara, salah satu faktor yang dapat

meningkatkan kepatuhan dan peningatan penerimaan adalah adanya transparansi pajak, untuk apa dana pajak digunakan dan dampaknya bagi masyarakat. Penuntutan transparansi tersebut, mengindikasikan bahwa kepercayaan Wajib Pajak masih lemah. Perihal rancangan kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, narasumber dari pihak *driver* sangat setuju akan rancangan tersebut.

Terdapat beberapa alasan yang melatarbelakangi narasumber terkait rancangan kebijakan *withholding tax* pajak penghasilan *driver* transportasi *online*, Pertama, karena perusahaan bertugas selaku penyedia aplikasi dianggap mengetahui penghasilan yang diterima oleh setiap *driver*-nya, penghasilan tersebut tertera dalam aplikasi. Alasan selanjutnya adalah karena minimnya pengetahuan *driver* terkait kewajiban perpajakan apabila harus dilakukan sendiri-sendiri.

Berdasarkan uraian tanggapan dari berbagai pihak yang menjadi narasumber, dapat dikatakan bahwa audiensi atau jejak pendapat yang melibatkan beberapa *stakeholder* sangat diperlukan dalam membuat suatu kebijakan. Hal tersebut bertujuan untuk mengetahui tugas dan kemampuan dari setiap *stakeholder* apabila pajak penghasilan *driver* transportasi *online* diterapkan dengan menggunakan pemungutan pajak secara *withholding*, Kemampuan aktor yang dimaksud dapat berupa tingkat pendidikan, pengalaman yang dimiliki dan kompetensi yang dimiliki setiap aktor dalam bidangnya.

Sebagaimana yang telah diungkapkan oleh pihak *driver*, selain pentingnya menciptakan regulasi yang baik untuk menerapkan mekanisme perpajakan ada hal yang penting juga yang tidak boleh dilupakan yaitu transparansi keuangan. Menurut analisa peneliti Wajib Pajak akan secara sukarela membayarkan pajaknya apabila pajak dilakukan secara transparan. Ketakutan atas praktek korupsi pajak rupanya menjadi salah satu faktor besar yang mempengaruhi pembayaran pajak secara sukarela oleh *driver*. Hal tersebut menunjukkan apabila pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online* dilakukan dengan *withholding*, maka setiap *stakeholder* harus saling bertanggungjawab dan mengawasi jalannya pelaksanaan ini. Salah satu bentuk dari praktek transparansi adalah dengan memberikan bukti potong setiap penghasilan *driver* dipotong pajak.

- d. Asas yang diutamakan dalam pelaksanaan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online*

Dalam pemungutan suatu pajak, terdapat asas-asas atau prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam sistem pemungutan pajak. Rosdiana dan Irianto (2014:158) menjelaskan bahwa asas-asas perpajakan yang ideal terdiri dari asas penerimaan negara (*revenue productivity*), asas keadilan (*equality*) dan terakhir adalah asas kemudahan (*ease of administration*). Pada dasarnya asas-asas perpajakan tersebut seharusnya dipegang teguh dan dijaga keseimbangannya (Mansury,1996:16). Pada perkembangan di tingkat implementasi rupanya tidak sejalan lagi. Menurut Bird dan Oldman sebagaimana dikutip dalam Rosidana dan Irianto (2014:159) tampaknya



keseimbangan tersebut tidak lagi terjaga, sering kali karena alasan kepentingan penerimaan negara.

Berdasarkan paparan wawancara dari beberapa narasumber peneliti menganalisis teori yang mengatakan bahwa saat ini dalam implementasi kebijakan asas yang diutamakan adalah penerimaan negara, teori tersebut kurang tepat. Pihak BKF maupun DJP selaku instansi yang bertugas dalam perumusan kebijakan mengatakan, bahwa mereka mempunyai besar lainnya dari sekedar membuat kebijakan. Hal besar tersebut yaitu mencari keseimbangan agar bisnis ini tetap tumbuh dan berkembang namun tetap mentaati peraturan dari kebijakan yang ada.

Menurut hasil pengamatan peneliti, seharusnya ketiga asas itu dicari titik keseimbangannya tanpa mengutamakan satu atau beberapa asas yang lain. Apabila telah tercipta keseimbangan dari tiga aspek ini maka akan menimbulkan dampak positif yang banyak dan bermfaat. Keberhasilan dari asas keadilan akan mempengaruhi tingkat kesadaran Wajib Pajak dalam membayar pajaknya. Kesadaran itu tumbul karena Wajib Pajak yakin bahwa pajak yang dipotong atau dipungut oleh pemerintah sudah adil sebagaimana yang telah dijelaskan oleh Otto Eickstein dalam Rosdiana dan Irianto (2012:159) bahwa, apabila pajak yang dipungut tidak adil hal tersebut akan menimbulkan kebencian dalam diri Wajib Pajak contohnya adalah menimbulkan revolusi sosial.

Agar terpenuhinya asas keadilan, dimana pada asas ini menitik beratkan pada kemampuan dari setiap *driver* dalam pembayaran pajaknya,

pemerintah terlebih dahulu harus turun lapangan dan mengetahui medan atau kondisi kerja dari *driver* transportasi *online*. Kondisi yang dimaksud berhubungan dengan jumlah penghasilan sesungguhnya yang diterima oleh *driver*, biaya-biaya yang dikeluarkan dalam menjalankan pekerjaannya, hal-hal yang berhubungan dengan tingkat pemahaman mereka mengenai perpajakan.

Dari sisi asas kemudahan yang terdiri dari kepastian, kenyamanan, efisiensi dan kesederhanaan semua asas tersebut akan menciptakan prosedur perpajakan yang jelas karena tanpa adanya prosedur yang jelas maka wajib pajak akan sulit untuk menjalankan kewajiban serta haknya dan bagi fiskus akan kesulitan untuk mengawasi pelaksanaan kewajiban perpajakan yang dilakukan oleh Wajib Pajak dalam melayani hak-hak Wajib Pajak.

Terakhir yaitu setiap kebijakan yang ada perlu melibatkan asas penerimaan negara, hal ini sesuai dengan fungsi pajak sebagai budgetair. Makna dari fungsi budgetair adalah pajak sebagai penghimpunan dana dari masyarakat untuk membiayai kegiatan pemerintah baik pembiayaan rutin maupun pembiayaan pembangunan. Jumlah pajak yang dipungut hendaknya memadai untuk menjalankan roda pemerintah namun dalam implementasinya tetap harus memperhatikan jumlah pajak yang dipungut tidak terlalu tinggi sehingga berdampak bagi pertumbuhan ekonomi.

Hal itu sesuai dengan teori administrasi perpajakan menurut Rosidana dan Irianto (2012:103) bahwa indikator administrasi perpajakan yang baik adalah efisiensi. Efisiensi terjadi ketika biaya pemungutan pajak yang

dilakukan oleh kantor pajak lebih kecil daripada jumlah pajak yang berhasil di kumpulkan dan pemungutan pajak yang harus dikeluarkan Wajib Pajak untuk memenuhi kewajiban perpajakannya bisa seminimal mungkin.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa seharusnya tidak ada asas perpajakan yang diutamakan dalam menjalankan suatu kebijakan, karena asas-asas tersebut ada untuk saling melengkapi sebagai cara untuk menerapkan kebijakan pajak yang dapat menguntungkan setiap *stakeholder*-nya.

- e. Permasalahan yang akan terjadi dalam pemungutan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online*

Berdasarkan pemaparan hasil wawancara diatas permasalahan besar lainnya yang dialami oleh *driver* adalah minimnya pemahaman *driver* transportasi *online* akan pentingnya pajak. Minimnya pemahaman mereka berdampak pada kemampuannya dalam pemenuhan kewajiban perpajakan. Selain hal tersebut, permasalahan selanjutnya adalah anggapan dari pihak perusahaan bahwa penghasilan yang diterima oleh *driver* Oke Jack masih terlalu kecil apabila dikenakan pajak. Hal tersebut diperkuat oleh jumlah penghasilan harian maupun bulanan yang diterima belum dikurangi dengan biaya-biaya.

Menurut sudut pandang pihak narasumber dari Badan Kebijakan Fiskal mengungkapkan tidak ada masalah dalam pemungutan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Hal ini dilatarbelakangi bahwasannya sudah ada peaturan yang mengatur dari hal subjek pajak,

objek pajak, tarif pajak dan ketentuan lainnya yang diatur dalam Undang-Undang Ketentuan Umum Perpajakan. Hanya saja, masih diperlukan ide-ide baru untuk menemukan jalan tengah yang dapat mempermudah semua *stakeholder* dalam kebijakan ini. Tidak adanya permasalahan menyebabkan tidak perlunya ada *treatment* khusus bagi *driver* transportasi *online*. Permasalahan dalam pemotongan pajak yang akan timbul merupakan hal wajar, sebagaimana permasalahan yang ada antara fiskus dan Wajib Pajak pada umumnya.

2. Konfirmasi desain kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* pada PT Oke Jack Indonesia

a. Perhitungan Pajak Penghasilan

1) Basis Penghasilan

Konsep penghasilan yang dianut Indonesia diatur dalam Pasal 4

Undang-Undang Pajak Penghasilan di Indonesia yaitu :

“yang menjadi objek pajak penghasilan setiap tambahan kemampuan ekonomis untuk yang diterima atau diperoleh oleh Wajib Pajak, baik yang berasal dari Indonesia maupun luar Indonesia yang dapat digunakan untuk konsumsi maupun menambah kekayaan Wajib Pajak yang bersangkutan, dengan nama dan dalam bentuk apapun.”

Berdasarkan paparan diatas, peneliti menganalisis beberapa hal yang perlu di perhatikan. Pertama, pihak-pihak dari instansi pemerintah yaitu Badan Kebiakan Fiskal maupun Direktorat Jendral Pajak belum betul-betul mengetahui dan memahami jenis penghasilan dengan karakteristik yang berabeda pada setiap perusahaan bisnis transportasi *online*. Menurut mereka *fee*, bonus atau insentif merupakan termasuk

kedalam objek pajak sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 4 Undang-Undang Pajak Penghasilan. Sejatinya *fee* dan bonus merupakan tambahan ekonomis yang dapat di gunakan baik untuk menambah kekayaan ataupun konsumsi hanya namanya yang berbeda.

Banyaknya perusahaan transportasi *online* baik berskala besar yaitu layanannya sudah dapat dirasakan hampir diseluruh kota di Indonesia maupun, perusahaan lokal yang masih merintis bisnisnya hanya di beberapa kota memiliki perbedaan jenis dan karakteristik penghasilan. Jenis dan karakteristik penghasilan tersebut dapat dibedakan dari cara mendapatkannya dan besaran jumlah penghasilannya.

Pada perusahaan Oke Jack terdapat tambahan penghasilan selain *fee* dari setiap orderan yang di kerjakan oleh *driver*. Tambahan penghasilan tersebut berupa bonus. Bonus, hanya dapat diterima di jam-jam tertentu khususnya ketika *driver* menerima orderan di saat jumlah *driver* keseluruhan di wilayah tersebut sedikit atau kurang dari jumlah permintaan konsumen. Besaran jumlah bonus pun berbeda-beda antara satu cabang wilayah operasi dengan cabang lainnya.

Besaran jumlah tersebut tergantung dari kebijakan *manager* pada wilayah cabang. Bonus untuk wilayah pusat yaitu Oke Jack di Kota Malang berkisar Rp2000 s.d Rp 10.000. Menurut peneliti pajak penghasilan *driver* pada bisnis ini dapat memberikan kontribusi yang cukup besar bagi penerimaan negara. Hal tersebut didasari dari jumlah *driver* yang sangat banyak dan bertambah setiap harinya. Jumlah *driver*

tersebut berdampak pada penghasilan yang mereka terima dimana penghasilan tersebut merupakan objek pajak. Walaupun satuan penghasilannya sekali memberikan layanan sangat kecil yaitu sekitar Rp8000 namun tidak sedikit akumulasi penghasilan perbulan mereka dapat mecapai jutaan rupiah diatas UMR.

2) Fasilitas dan Beban yang dapat dijadikan pengurang dalam perhitungan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*

Undang-Undang Pajak Penghasilan tidak hanya menjelaskan tentang penghasilan-penghasilan yang merupakan objek pajak namun, juga menjelaskan terkait fasilitas atau biaya yang dapat menjadi pengurang penghasilan sehingga akan menghasilkan penghasilan neto. Ketentuan pengurang beban pajak menjadi bagian yang tidak bisa dihindari keberadaannya apabila Wajib Pajak memiliki penghasilan yang merupakan objek pajak.

Undang-Undang PPh Pasal 6 berisikan rincian biaya-biaya yang dapat dijadikan pengurang pajak. Berdasarkan hasil wawancara yang sudah dipaparkan sebelumnya dapat ditarik seimpulan untuk menentukan penghasilan apa saja yang dapat dijadikan pengurang bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* terlebih dahulu harus diidentifikasi biaya-biaya yang dikeluarkan oleh *driver*.

Berikut adalah hasil identifikasi oleh para narasumber terkait biaya-biaya yang dikeluarkan oleh *driver* transportasi *online* dan dapat dijadikan pengurang dalam perhitungan pajak penghasilan *driver*

transportasi *online*. Biaya-biaya tersebut terdiri dari biaya bahan bakar minyak, biaya atas pajak salah satunya adalah pajak kendaraan dan retribusinya, biaya servis kendaraan menjadi hal yang sangat penting dan cukup mahal. Dikatakan sangat penting karena motor atau kendaraan yang digunakan untuk pekerjaan ini digunakan hampir setiap maka dari itu, ganti oli maupun servis kendaraan adalah sesuatu yang wajib dilakukan agar konsumen tetap merasa nyaman. Terakhir adalah biaya pembelian pulsa sebagaimana yang diketahui bahwa untuk melakukan pekerjaan ini sangat diperlukan komunikasi antara *driver* dan *customer* yang dilengkapi jaringan internet.

Mekanisme yang dilakukan apabila ingin menerapkan biaya-biaya yang dapat dijadikan pengurang, para *driver* terlebih dahulu harus melakukan pembukuan dari penghasilannya berkerja menjadi *driver* transportasi *online*. Hasil dari pembukuan tersebut berupa penghasilan neto. Selanjutnya baru dikurangi dengan biaya-biaya yang berhubungan langsung dengan kegiatan usaha atau yang dapat disebut dengan 3M (mendapatkan, menagih dan memelihara penghasilan). Artinya, penghasilan-penghasilan diluar dari 3M tersebut tidak dapat dijadikan pengurang pajak.

Peneliti menganalisis bahwa apabila para *driver* ingin menerapkan biaya untuk jadi pengurang beban pajaknya mereka dalam harus menggunakan pembukuan. Suharsono (2015:44) menjelaskan bahwa pembukuan adalah suatu proses pencatatan yang dilakukan secara

teratur untuk mengumpulkan data dan informasi keuangan yang meliputi harta, kewajiban, modal, penghasilan dan biaya, serta jumlah harga perolehan dan penyerahan barang atau jasa, yang ditutup dengan menyusun laporan keuangan berupa neraca, dan laporan laba rugi untuk priode Tahun Pajak tertentu.

Berdasarkan paparan hasil wawancara sebelumnya, terdapat beberapa kesulitan bagi *driver* apabila menggunakan fasilitas pengurangan beban pajak. Pertama, *driver* merasa sulit untuk mengolah data penghasilannya agar menghasilkan data-data yang harus ada bila melakukan pembukuan. Kesulitan tersebut berkaitan dengan tingkat pemahaman pajak dan akuntansi *driver* yang masih rendah. Kedua yaitu terdapat perbedaan peraturan pembukuan dalam akuntansi dan pajak. Hal tersebut membuat para *driver* harus memahami bahwa biaya-biaya yang diakui secara akuntansi tidak semuanya dapat diakui sebagai biaya dalam perpajakan. Ketiga yaitu sulit menentukan besarnya jumlah biaya yang hanya dikeluarkan saat menjadi *driver* transportasi *online* dengan biaya yang dikeluarkan untuk keperluan pribadi.

Rosidana dan Irianto (2014:172) menjelaskan di dalam asas *ease of administrasion* terdapat asas efisiensi. Dikatakan efisien ketika biaya yang dikeluarkan oleh fiskus maupun Wajib Pajak rendah. Biaya Wajib Pajak terdiri dari *Fiscal Cost*, *Time Cost* dan *Psychic Cost*. Berdasarkan kesulitan-kesulitan dalam melakukan pembukuan sebagaimana yang sudah di paparkan diatas menimbulkan besarnya biaya yang harus



dikeluarkan oleh Wajib Pajak berupa *Time Cost* dan *Psychic Cost*. Artinya asas *ease of administration* tidak dapat dirasakan sepenuhnya.

Dalam perpajakan biaya-biaya yang dapat diperbolehkan untuk dijadikan pengurang (*deductible expenses*) untuk menghitung penghasilan neto adalah biaya-biaya yang memiliki hubungan langsung dengan penghasilan yang diterima atau diperoleh wajib pajak, atau yang dikenal di Indonesia dengan istilah biaya mendapatkan, menagih dan memelihara penghasilan. Dalam perpajakan juga menerapkan prinsip *substance over form*. (Dengan kata lain tidak menjadi masalah istilah atau nama biaya tersebut, yang terpenting hakikatnya dari biaya tersebut yaitu untuk apa biaya tersebut dikeluarkan. Sepanjang biaya tersebut dikeluarkan untuk mendapatkan penghasilan, maka boleh dijadikan sebagai *deductible expenses*. (Rosdiana dan Irianto,2014:187)

Dengan demikian, pengeluaran yang sifatnya pribadi (untuk kepentingan Wajib Pajak sendiri seperti bensin yang dikeluarkan untuk mengantar anak atau kegiatan pribadi lainnya tidak dapat dijadikan pengurang. Selanjutnya biaya pulsa yang digunakan selain untuk menghubungi konsumen tidak dapat dijadikan pengurang, begitu juga dengan biaya servis. Dibutuhkan kejujuran dari setiap *driver* mengenai biaya yang benar-bener mereka keluarkan hanya untuk pekerjaan menjadi *driver* transportasi *online*.

### 3) Dasar Pengenaan Pajak

Dasar Pengenaan Pajak adalah nilai berupa uang yang dijadikan sebagai dasar untuk menghitung pajak yang terutang. Mengacu pada DPP dalam PER-32/PJ/2015 terdapat beberapa dasar pengenaan dan pemotongan pajak PPh Pasal 21. Pada peraturan tersebut dari berbagai jenis dasar pengenaan pajak, yang dapat diterapkan untuk menghitung pajak penghasilan *driver* transportasi *online* yaitu dengan menggunakan DPP dari Penghasilan Kena Pajak dan jumlah penghasilan bruto. Apabila menggunakan DPP dari Penghasilan Kena Pajak maka mengikuti mekanisme perhitungan pajak Penghasilan Pasal 21 dengan syarat status *driver* adalah pegawai Lain halnya apabila *driver* bukan pegawai melainkan seorang mitra maka menggunakan DPP dari peredaran bruto dengan mekanisme perhitungan mengacu pada PP 46 Tahun 2013. Sehingga dapat disimpulkan bahwa alternatif dari penggunaan DPP dan mekanisme perhitungan pajak tersebut dilatarbelakangi oleh status *driver* dan kondisi lapangan yang terjadi.

Menurut analisis peneliti diantara pilihan dasar pengenaan pajak yang ada, keduanya memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Apabila menggunakan dasar pengenaan pajak dari penghasilan neto, akan mencerminkan beban pajak yang lebih adil karena pajak dikenakan atas jumlah penghasilan sesungguhnya yang harus dikenakan pajak dan menimbulkan beban pajak yang kecil.

Penggunaan dasar pengenaan pajak menggunakan penghasilan bruto pun mempunyai kelebihan khususnya dapat memberikan kemudahan perhitungan pajak penghasilan dari para *driver* transportasi online. Apabila menggunakan DPP dari predaran bruto maka para *driver* hanya perlu melakukan pencatatan.

Isi dari pencatatan hanya terdiri dari tanggal saat menerima penghasilan setiap hari dari tanggal 1 hingga tanggal akhir bulan, menuliskan uraian dari mana penghasilan tersebut dan jumlah penghasilan brutonya, kemudia di akumulasi pada akhir bulan. Jumlah akumulasi tersebutlah yang yang menjadi dasar pengenaan pajak yang selanjutnya dikalikan tarif pajak sebagaimana yang diuraikan dalam Suharsono (2015:59). Penghasilan yang diterima selama sebulan harus dicatat baik yang diterima dari penghasilan menjadi *driver* transportasi *online* maupun dari usaha lainnya.

#### 4) Tarif Pajak

Tarif pajak merupakan suatu presentase tertentu yang digunakan untuk menghitung besarnya Pajak Penghasilan. Resmi (2014:14-16) menjelaskan bahwa terdapat beragam jenis tarif pajak di Indonesia yang terdiri atas tarif tetap, tarif proporsional (sebanding), tarif progresif (meningkat) dan tarif progresif menurun.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dipaparkan sebelumnya saat aparat pajak mengarahkan *driver* tranportasi *online* untuk menerapkan mekanisme perhitungan pajak sesuai dengan PP 46 Tahun

2013 dengan tarif *flat* atau dapat disebut juga tarif proporsional sebesar 1% bukan dengan perhitungan sebagaimana diatur dalam PPh Pasal 21 menggunakan tarif Pasal 17.

Saat ini, jenis tarif *flat* dianggap lebih ideal dibandingkan dengan tarif lainnya. Penerapan tarif tersebut menghasilkan banyak manfaat baik untuk aparat pajak maupun para *driver*. Dengan kemudahan yang diberikan oleh PP 46 Tahun 2013 ini bukan tidak mungkin para *driver* akan secara sukarela untuk membayarkan pajaknya. Asas kemudahan yang tercermin dari penerapan tarif *flat* yang besaran tarifnya lebih kecil daripada tarif progresif tidak berarti asas penerimaan dan keadilan dikesampingkan. Pernyataan tersebut didukung oleh Rosdiana dan Irianto (2014:194) yang beranggapan bahwa keadilan dalam pembebanan pajak tetap akan tercapai dalam *flat rate*, *marginal rate* tetap akan naik seiring dengan besarnya penghasilan yang dimiliki seseorang.

Selain mengenai tarif yang ideal dikenakan untuk menghitung pajak penghasilan *driver* transportasi *online* terdapat hal lain yang perlu dicermati. Pihak dari Direktorat Jendral Pajak selaku eksekutor dalam pelaksanaan perpajakan mengungkapkan bahwa selama ini belum ada arahan bagi para *driver* dikena pajak penghasilan dengan pasal 17. Hal tersebut semakin memperkuat bahwa tarif yang ideal diterapkan adalah tarif *flat* dengan mekanisme perhitungan sesuai PP 46 Tahun 2013.

##### 5) Sistem Pemungutan Pajak

Di Indonesia terdapat tiga teknik pemungutan pajak yaitu *self assessment*, *official assessment* dan semi *self assessment* atau yang saat ini lebih dikenal dengan *withholding* (Rosidana dan Irianto, 2014:106). Penentuan teknik pemungutan pajak sangat penting bagi pelaksanaan pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Dari ketiga teknik pemungutan pajak telah dikonfirmasi dalam wawancara bahwa terdapat dua teknik pemungutan pajak yang dapat digunakan bagi *driver* yaitu *self assessment* atau *withholding tax*. Diantara pilihan kedua teknik tersebut yang ideal yaitu dengan mengembalikan kewajiban menghitung dan membayar pajak *driver* oleh perusahaan.

Dengan penerapan *withholding tax* maka kewajiban perpajakan *driver* transportasi *online* akan lebih mudah terlaksana. Hal tersebut akan meningkatkan tingkat kepatuhan Wajib Pajak. Asumsi meningkatkan kepatuhan wajib pajak contohnya kurang lebih terdapat 965 *driver* pada perusahaan Oke Jack melalui proses pelaporan yang dilakukan para *driver* tersebut akan meningkatkan kepatuhan formil. Sesuai dengan contoh kepatuhan formil dari Rahayu (2013:138) misalnya ketentuan batas waktu penyampaian Surat Pemberitahuan Pajak Penghasilan (SPT PPh) Tahunan tanggal 31 Maret. Apabila Wajib Pajak telah melaporkan Surat Pemberitahuan Pajak (SPT PPh) Tahunan sebelum atau pada tanggal 31 Maret maka Wajib Pajak telah memenuhi ketentuan formal. Peningkatan kepatuhan formil tersebut artinya

Peningkatan kepatuhan formil tersebut menimbulkan utang pajak material. Rosidana dan Irianto (2014:122) mengemukakan bahwa timbulnya utang pajak terbagi menjadi dua aliran yaitu paham formal dan paham material. Paham material artinya utang pajak timbul karena terpenuhinya *tatbestand*, artinya ketentuan dalam undang-undang terpenuhi tanpa harus menunggu fiskus menerbitkan surat ketetapan pajak, wajib pajak sudah harus membayarkan pajak terutang. Teori tersebut sejalan dengan Teori menurut Rosdiana dan Irianto (2014:109) penerapan *withholding tax* akan mengurangi *administrative cost*.

Pengurangan *administrative cost* dari pihak fiskus terjadi karena peran pihak ketiga dalam hal ini perusahaan sangat kuat sehingga membuat fiskus cukup fokus pada pengawasannya saja. Dari sisi *driver* akan mengurangi *time cost* mereka sehingga mereka tidak perlu mengeluarkan waktu untuk mengisi formulir-formulir perpajakan, tidak perlu mengeluarkan waktu untuk melakukan perhitungan, penyetoran, hanya perlu melakukan pelaporan. Terakhir para *driver* tidak akan merasakan ketakutan atau gelisa terkait kewajiban perpajakan sebagaimana yang telah dijelaskan diatas, karena hal tersebut sudah dilakukan oleh perusahaan hal ini berhubungan dengan *psychological costs*.

Atas peningkatan kepatuhan tersebut berdampak juga pada penerimaan negara. Artinya teori Rosidana dan Irianto (2014:109) yang mengatakan bahwa penerapan *withholding tax* langsung dilakukan

ketika wajib pajak mendapatkan penghasilan terbukti dapat meningkatkan penerimaan pajak yang tinggi adalah sesuai apabila *withholding* diterapkan bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Apabila *withholding tax* dilakukan dengan mekanisme pemotongan pajak seperti bagi hasil dengan perusahaan hanya saja 1% ditarik dari penghasilan *driver* untuk di bayarkan ke kas negara.

Penerapan *withholding tax* bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dapat diterapkan dan akan memberikan kemudahan bagi *driver* dalam pemenuhan kewajiban perpajakannya namun, ada beberapa permasalahan yang harus diperhatikan. Permasalahan yang harus diperhatikan tersebut yaitu bagaimana memotong pajak penghasilan *driver* apabila *driver* tersebut mendapatkan pembayaran secara tunai dari konsumen karena penghasilan tersebut tidak akan menambah saldo deposit dalam rekening *driver* yang sudah berkerjasama dengan perusahaan. Hal tersebut justru mengurangi saldo deposit karena dipotong biaya bagi hasil dengan perusahaan. Belum adanya Undang-Undang di Indonesia yang menunjang *autodebet* pajak sehingga perusahaan transportasi *online* tidak dapat sertamerta menarik utang pajak dari *driver* transportasi *online*.

#### 6) Sanksi Administrasi

Menurut analisis peneliti mengacu kepada dua alternatif perhitungan pajak yang telah dipaparkan sebelumnya maka terdapat dua jenis sanksi. Apabila *driver* tersebut adalah karyawan maka sanksi

administrasi sesuai dengan Pasal 9 ayat (2a) dan (2b) Undang-Undang Ketentuan Umum Perpajakan. Pada Ayat (2a) mengatakan bahwa Wajib Pajak yang membayarkan pajaknya setelah jatuh tempo akan dikenakan denda sebesar 2% per bulan. Selanjutnya pada ayat (2b) dikatakan Wajib Pajak yang baru membayar pajak setelah jatuh tempo penyampaian SPT Tahunan akan dikenakan denda sebesar 2% per bulan yang dihitung sejak berakhirnya batas waktu penyampaian SPT sampai dengan tanggal pembayaran, dan bagian dari bulan dihitung secara penuh satu bulan.

Alternatif lainnya yaitu apabila driver tersebut merupakan mitra dan dikenakan pajak mengikuti mekanisme perhitungan PP 46 Tahun 2013 diberikan penghapusan sanksi administrasi. Penghapusan tersebut sebagaimana yang diatur dalam PP 46 Tahun 2013 huruf G. Terdapat beberapa alasan dari penghapusan sanksi tersebut diantaranya untuk memberikan kemudahan dan penyederhanaan aturan perpajakan, mengedukasi masyarakat untuk tertib administrasi dan transparansi, memberikan kesempatan masyarakat untuk berkontribusi dalam penyelenggaraan negara. Artinya untuk driver yang tidak menyetorkan pajaknya dapat dianggap nihil. Pembayaran pajak ini pun dapat dilakukan secara langsung untuk satu tahun, yang terpenting adalah kontribusi masyarakat dalam perpajakan. Hal tersebut hanya diberikan pada Wajib Pajak yang memiliki predaran bruto tertentu.

#### 7) Peran dan Perlibatan Konsultan Pajak



Mengacu pada Undang-Undang PPh pasal 20 ayat 1 agar pelunasan pajak dalam tahun pajak berjalan mendekati jumlah pajak yang akan terutang untuk tahun pajak yang bersangkutan maka pelaksanaannya dapat melalui pemotongan dan pemungutan pajak oleh pihak lain, serta pembayaran pajak oleh wajib pajak sendiri. Hal tersebutlah yang menjadi dasar pijakan dalam pelaksanaan *withholding tax*. Dengan menggunakan *withholding tax*, pihak ketiga diberikan kepercayaan untuk melaksanakan kewajiban memotong atau memungut pajak atas penghasilan yang dibayarkan kepada penerima penghasilan sekaligus menyetorkannya ke kas negara. Di akhir tahun pajak, pajak yang telah dipotong atau dipungut dan telah disetorkan ke kas negara itu akan menjadi pengurang atau kredit pajak bagi pihak yang dipotong dengan melampirkan bukti pemotongan atau pemungutan.

Pihak ketiga yang dimaksud dapat berupa perwakilan dari kantor konsultan pajak. Konsultan pajak adalah orang yang memberikan jasa konsultasi perpajakan kepada Wajib Pajak dalam rangka melaksanakan hak dan memenuhi kewajiban perpajakannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan perpajakan. Minimnya pengetahuan perpajakan yang dialami oleh *driver* menjadikan suatu alasan yang memungkinkan mereka untuk mendapatkan fasilitas atas jasa konsultan pajak.

Berdasarkan paparan yang sudah dijelaskan sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa bagi *driver* yang membutuhkan jasa konsultan pajak dalam rangka men- *withholding*-kan pajaknya jelas bisa

dilakukan. Hanya saja jangan sampai ada pemahaman bahwa pajak bagi *driver* transportasi *online* tidak sah apabila tidak menggunakan jasa konsultan pajak. Kemudian pemerintah tidak pernah men-*endorse* konsultan pajak apapun dalam memenuhi kewajiban pajak *driver*. *Cost* yang tinggi untuk membayar jasa konsultan pajak justru akan menimbulkan penghasilan *driver* yang semakin berkurang. Atas *cost* tersebut pemerintah tidak memiliki tanggung jawab untuk memberikan subsidi walaupun jumlah dari *driver* transportasi *online* sudah mencapai ratusan ribu bahkan mencapai jutaan ribu di Indonesia. Pemerintah telah memfasilitasi berbagai layanan yang akan membantu Wajib Pajak dalam memenuhi kewajiban perpajakannya, maka bagi *driver* yang merasa kesulitan untuk memahami kewajibannya, mereka dapat datang dan berkonsultasi dengan aparat perpajakan di Kantor Pelayanan Pajak.

Fasilitas konsultasi dan berbagai layanan bantuan lainnya yang diberikan oleh aparat pajak di KPP merupakan insentif dari pemerintah namun bukan berupa uang melainkan kemudahan-kemudahan dalam memahami perpajakan. Pemerintah tidak akan memberikan insentif berupa uang karena ketika pemerintah memberikan insentif berupa uang untuk *driver* dalam rangka menggunakan jasa konsultan pajak pada tahun ini belum tentu ketika insentif berupa uang itu dihentikan para *driver* akan membayar pajak ditahun-tahun berikutnya. Dampak dari pemberian insentif berupa uang untuk satu segmen yaitu *driver*

transportasi *online* akan menimbulkan kecemburuan bagi profesi lain, bukan tidak mungkin profesi lain menuntut untuk diberikan insentif yang sama. Hal tersebutlah yang akan membuat *fiscal cost* meningkat.

Menurut analisis peneliti, penggunaan jasa konsultan pajak bukan merupakan kebutuhan *primer* bagi *driver* transportasi *online*. Penggunaan jasa konsultan pajak justru akan meningkatkan *cost fiscal*. Apabila *withholding tax* belum dapat dilakukan oleh perusahaan sebaiknya, *driver* melakukan konsultasi dengan aparat per pajak di Kantor Pelayanan Pajak agar permasalahan dan kesulitan yang dialami dapat diselesaikan. Sikap jemput bola pun harus dilakukan oleh aparat per pajak, pihaknya juga harus memberikan sosialisasi secara rutin dan bertahap bagi setiap Wajib Pajak khususnya *driver* transportasi *online*.

b. Penyetoran

1) Perosedur Penyetoran Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dipaparkan sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa yang berkewajiban dalam melakukan perhitungan dan penyetoran pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dapat dilakukan oleh dua pihak yaitu oleh *driver*-nya itu sendiri dan/atau pihak ketiga salah satunya adalah perusahaan transportasi *online* tempat *driver* tersebut berkerja. Kedua alternatif kewajiban penyetoran tersebut didasarkan karena Indonesia menganut beberapa sistem pemungutan pajak. Apabila *driver* melakukan perhitungan dan penyetoran pajaknya sendiri artinya *driver* tersebut menganut sistem *self assessment*,

sedangkan apabila dibantu oleh pihak lain atau kewenangan perpajakannya dilimpahkan kepada pihak ketiga artinya *driver* tersebut menggunakan *withholding tax*.

*Withholding tax* dapat diterapkan bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* didukung oleh pernyataan dari Darussalam dan Septriadi (2006:28) menjelaskan bahwa *withholding tax* secara tradisi hanya diterapkan terhadap pemotongan atas gaji, bunga dan deviden, kemudia diperluas untuk memotong penghasilan dari jasa profesional, sewa dan terhadap semua penghasilan dari usaha lainnya. Teori tersebut mendukung pernyataan bahwa penyetoran pajak *driver* dapat dilakukan oleh pihak ketiga.

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 242/PMK.03/2014 tentang tata cara pembayaran dan penyetoran pajak telah mengatur bahwa jangka waktu pembayaran dan penyetoran yang dilakukan oleh pemotong pajak khususnya untuk PPh Pasal 21 dan PPh Pasal 4(2) yang dipotong oleh pemotong harus disetor paling lama tanggal 10 bulan berikutnya, sedangkan untun PPh Pasal 4(2) yang harus dibayar sendiri batas akhir pembayaran pada tanggal 15 bulan berikutnya setelah masa pajak berakhir. Terkait tempat penyetoran saat ini DJP melalui peraturan 242/PMK.03/2014 juga telah menjelaskan bahwa tempat pembayaran dan penyetoran pajak dapat dilakukan melalui layanan pada loket/ *teller* dan layanan dengan menggunakan sistem

elektronik lainnya pada bank presepsi/pos persepsi/bank devisa/bank persepsi mata uang asing atau layanan dengan menggunakan.

Jangka waktu, tempat dan alat yang digunakan dalam penyetoran pajak tetap mengikuti ketentuan yang sudah ada diundang-undang. Terdapat saran dari pihak perusahaan yaitu akan lebih mudah apabila ada aplikasi penyetoran pajak harus dijadikan pertimbangan. Ini merupakan salah satu langkah reformasi perpajakan yang akan memberikan kemudahan bagi wajib pajak, dampak dari kemudahan tersebut akan berujung bagi peningkatan penerimaan negara.

Dokumen yang harus di isi apabila melakukan penyetoran secara manual adalah Surat Setoran Pajak (SSP). Terdapat beberapa identitas yang harus di cantumkan dalam SSP yaitu Nomor Pokok Wajib Pajak, nama dan alamat Wajib Pajak, kode akun pajak dan kode jenis setoran, uraian pembayaran, masa dan tahun pembayaran, nomor ketetapan (hanya diisi untuk pembayaran Surat Tagihan Pajak atau Surat Ketetapan Pajak), jumlah pajak yang akan dibayarkan dan terbilangnya, tanggal penyetoran pajak, terakhir nama dan tandang tangan penyetor pajak. Dokumen lain yang harus dipersiapkan adalah pembukuan atau pencatatan apabila pajak dilakukan sendiri atau menggunakan teknik pemungutan *self assessment*. Pembukuan dan pencatatan ini sebagai dasar dari nominal yang tercantum sebagai dasar pengenaan pajaknya yang kemudian dikalikan dengan tarif pajak.

Sistem pembayaran melalui *e-billing* dapat diterapkan juga atas pembayaran Pajak Penghasilan *driver* transportasi *online*. Sistem pembayaran tersebut justru menjadi sistem yang sangat ideal karena Wajib Pajak cukup melakukan pembuatan kode *e-billing* di tempat-tempat yang sudah ditetapkan Menteri Keuangan. Pembayaran dapat dilakukan melalui beberapa cara, dimana cara-cara tersebut sudah sering kali digunakan oleh masyarakat seperti menggunakan ATM, *internet banking*, *mobile banking* dan lainnya yang telah ditetapkan Menteri Keuangan.

2) Kendala dalam Pelaksanaan Penyetoran Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*

Berdasarkan berbagai jawaban yang dikonfirmasi dari hasil wawancara Peneliti menganalisis bahwa dari pihak instransi pemerintah yang terdiri dari BKF dan DJP mengatakan bahwa permasalahan yang akan timbul tidak akan jauh berbeda dengan yang terjadi antara aparat perpajakan dengan Wajib Pajak pada umumnya. Kendala atau permasalahan lain yang perlu dicermati adalah bagaimana membangun kepercayaan Wajib Pajak khususnya para *driver* maupun perusahaan transportasi agar mereka yakin bahwa pajak yang telah dibayarkan terhidar dari praktek korupsi sehingga mereka dapat merasakan dampak dari pajak tersebut. Contohnya adalah fasilitas jalan yang menjadi tuntutan *driver*.

c. Pelaporan Pajak

1) Prosedur Pelaporan Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*

Berdasarkan konfirmasi dalam wawancara yang dilakukan dengan beberapa narasumber, peneliti menganalisis bahwa setiap Wajib Pajak mempunyai kewajiban yang melekat dan tidak dapat digantikan oleh orang lain yaitu dalam hal pelaporan pajaknya, meskipun sistem pemungutan pajaknya dilimpahkan kepada pihak ketiga atau dengan menggunakan *withholding tax*. *Withholding tax* hanya dapat diterapkan dalam rangka perhitungan, pemotongan dan penyetorannya bukan dalam pelaporan pajak atas Wajib Pajak tersebut.

Tempat pelaporan pajak bagi *driver* transportasi *online* mengikuti ketentuan perpajakan yang saat ini berlaku, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang KUP yang dikutip oleh Suharsono (2015:89) bahwa Pelaporan atau penyampaian SPT oleh Wajib Pajak dilakukan di KPP, namun terdapat tempat lain sebagaimana yang diatur oleh Dirjen Pajak yaitu dapat dilakukan:

- a) Secara langsung
- b) Melalui pos dengan bukti pengiriman surat, atau
- c) Dengan cara lain, melalui jasa ekspedisi atau jasa kurir dengan bukti pengiriman *e-filing*

Tempat pelaporan pajak lainnya sebagaimana di konfirmasi oleh narasumber terdiri dari pojok pajak yang berlokasi di beberapa mall, mobil pajak dan *dropbox*. Selain tempat-tempat tersebut apabila *driver*

melaporkan pajaknya menggunakan *e-filling* maka tempat pelaporannya bisa dimana saja.

Penggunaan *e-filling* dalam melaporkan pajak memiliki beberapa manfaat diantaranya sangat mudah dilakukan, aman dan dapat dilakukan dimana saja. Tahapan-tahapan yang harus dilakukan *driver* untuk menggunakan *e-filling* terlebih dahulu adalah datang ke KPP untuk di buatkan nomor *e-fin*, kemudian melakukan registrasi online di website [pajak.go.id](http://pajak.go.id), login, merubah *password* dan melakukan pelaporan. Berdasarkan kelebihan-kelebihan tersebut membuat *e-filling* menjadi alat pelaporan yang ideal untuk digunakan oleh Wajib Pajak. Kelebihan penggunaan *e-filling* belum tentu diketahui dan dipahami oleh seluruh Wajib Pajak khususnya *driver* dan perusahaan transportasi online. Hal ini yang membuat aparat perpajakan dan Wajib Pajak saling berperan aktif dalam membuat *e-filling* dapat diketahui dan digunakan oleh seluruh Wajib Pajak khususnya *driver* transportasi *online*.

Keputusan Direktur Jendral Pajak KEP-214/PJ/2001 telah mengatur dokumen-dokumen yang harus di persiapkan dalam Surat Pemberitahuan Tahunan Pajak Penghasilan Wajib Pajak Orang Pribadi khususnya yang menyelenggarakan pembukuan dan pencatatan. Pada pasal 3 KEP-214/PJ/2001 tertulis bawah. Keterangan atau dokumen yang harus dilampirkan pada SPT Tahunan Wajib Pajak Orang Pribadi yang menyelenggarakan pembukuan adalah:



- a) Neraca dan Laporan Labar Rugi Tahun Pajak yang bersangkutan dari Wajib Pajak itu sendiri beserta rekonsiliasi fiskalnya.
- b) Daftar perhitungan penyusutan dana tau amortisasi fiskal.
- c) Perhitungan kompensasi kerugian dalam hal terdapat sisa kerugian tahun-tahun sebelumnya yang masih dapat dikompensasikan.
- d) Surat Setoran Pajak Pajak Penghasilan Pasal 29 yang seharusnya dalam hal terdapat kekurangan pajak yang terutang, kecuali ada izin untuk mengangsur atau menunda pembayaran Pajak Penghasilan Pasal 29.
- e) Surat Kuasa Khusus dalam hal Surat Pemberitahuan Tahunan ditandatangani oleh bukan Wajib Pajak, atau Surat Keterangan Kematian dari instansi yang berwenang dalam hal tandatangani oleh Ahli Waris.
- f) Fotocopi formulir 1721-A1 dan atau 1721-A2, dalam hal Wajib Pajak menerima penghasilan sehubungan dengan pekerjaan yang sudah dipotong pajaknya oleh pemberi kerja.
- g) Perhitungan Pajak Penghasilan yang terutang oleh masing-masing pihak bagi Wajib Pajak yang kawin dengan perjanjian pemisahan harta dan penghasilan.
- h) Daftar susunan keluarga uang menjadi Wajib Pajak

- i) Bukti setoran zakat atas penghasilan yang dibayar oleh Wajib Pajak orang pribadi pemeluk agama Islam kepada badan amil zakat atau lembaga amil zakat yang dibentuk dan disahkan oleh Pemerintah.
- j) Lampiran-lampiran lainnya yang dianggap perlu untuk menjelaskan perhitungan besarnya penghasilan kena pajak atau besarnya Pajak Penghasilan Pasal 25.

Berikutnya Pasal 4 dari KEP-214/PJ./2001 menjelaskan dokumen yang harus dilampirkan dalam Pembertahunana Pajak Penghasilan Wajib Pajak Orang Pribadi yang menyelenggarakan pencatatan adalah

- a) Jumlah peredaran atau penerimaan bruto sebulan selama setahun
- b) Keterangan dan atau dokumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf d sampai dengan huruf j.

Peneliti menganalisis bahwa dokumen yang seharusnya dipersiapkan yaitu bukti setoran pajak yang telah dibayarkan setiap bulannya, kelengkapan yang dapat menjelaskan identitas dari wajib pajak khususnya para driver dan pencatatan atau pembukuan yang dilakukan driver transportasi online.

Jangan waktu pelaporan tetap mengikuti tanggal yang telah diatur oleh PMK-22/PMK.03/2008 berikut adalah rinciannya:

**Tabel 20. Jangka Waktu Pelaporan**

No	Jenis Setoran	Dilapor Paling Lama
1.	PPH Pasal 4 ayat (2) yang dipotong oleh pemotong Pajak Penghasilan	Dua puluh hari setelah akhir Masa Pajak
2.	PPH Pasal 4 ayat (2) yang harus dibayar sendiri oleh Wajib Pajak	Dua puluh hari setelah akhir Masa Pajak
3.	PPH Pasal 21 yang dipotong oleh Pemotong PPh	Dua puluh hari setelah akhir Masa Pajak

Sumber : Data diolah penulis, 2018

Dapat ditraik kesimpulan lagi bahwa menggunakan *withholding tax* atau *self assessment* tanggal pelaporan pajak bagi *driver* transportasi *online* sama yaitu dilaporkan paling lama dua puluh hari setelah akhir Masa Pajak dan tidak ada aturan khusus atau tanggal pelaporan khusus bagi suatu profesi.

## 2) Kendala dalam Pelaksanaan Pelaporan Pajak

Berdasarkan pemaparan dri narasumber yang sudah disajikan sebelumnya Peneliti menganalisis bahwa salah satu faktor yang menjadi kendala dalam pelaksanaan pelaporan pajak diver transformasi pajak adalah karena adanya perbedaan pengetahuan dan Pendidikan terkait perpajakan. Cara yang dapat dilakukan untuk meminimalisir kendala tersebut adalah dengan mencari tahu dan mempelajari prosedur pelaporan pajak.

Saat ini sudah memasuki zaman modern dimana teknologi sudah menjadi hal yang tidak bisa dipisahkan oleh kehidupan manusia maka untuk mempelajari kewajiban pajak dalam hal pelaporan dapat

memanfaatkan teknologi. Pemanfaat teknologi tersebut salah satu contohnya dengan belajar dari video-video tutorial yang ada di youtube khususnya untuk penggunaan pelaporan pajak menggunakan e-filing. Dengan menggunakan e-filing, kendala antri terlalu lama yang dirasakan Wajib Pajak akan terpecahkan.

Terkait minimnya pemahaman *driver* akan perpajakan dan teknologi hal tersebut dianggap biasa oleh beliau. Artinya saat ini Wajib Pajak memang dipaksa harus untuk memahami teknologi, karena teknologi tidak bisa dihindari. Aparatur perpajakan akan siap untuk memberikan edukasi terkait melakukan pelaporan pajak secara elektronik, apabila *driver* tidak ingin diajari menurutnya masih banyak wajib pajak yang kedepannya akan berkembang menjadi wajib pajak yang *mature*.

### 3. Proyeksi Keberhasilan Penerapan *Withholding Tax* Penghasilan *Driver* Transportasi *Online* pada PT Oke Jack Indonesia

Penerapan *withholding tax* bagi pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dapat diterapkan dan akan berpengaruh pada peningkatan kepatuhan para *driver*. Ketika pajak penghasilan *driver* transportasi *online* di *withholding*-kan oleh perusahaan otomatis jutaan Wajib Pajak yang berprofesi sebagai *driver* akan melaksanakan kewajiban perpajakannya. Penggunaan teknik pemungutan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online* menggunakan *withholding tax* maka tarif yang diharapkan yaitu tarif *flat* sesuai dengan mekanisme yang sedang diarahkan oleh DJP untuk *driver* transportasi *online* diarahkan menggunakan perhitungan PP 46 Tahun 2013. Jadi tarifnya 1%

namun di *withholding*-kan oleh perusahaan. Tarif *flat* atau proporsional ini akan jauh lebih mudah penggunaannya daripada dengan tarif progresif.

Mengacu dari penelitian Damayanti *et al.*, (2016) yang menjelaskan bahwa terdapat enam hasil dari efektivitas penerapan *withholding tax* yang terdiri dari: 1) kepastian pajak terbayar tinggi, 2) *cost collection* untuk penagihan dan pemeriksaan rendah, 3) Proses pemeriksaan lebih mudah karena hanya fokus pada *withholder*, 4) kepatuhan pajak meningkat, 5) penyederhanaan administrasi perpajakan, 6) Wajib Pajak dipajaki saat kemampuan ekonomi tinggi. Berdasarkan hasil analisis yang telah dipaparkan diatas keenam hasil tersebut dapat di capai ketikan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* di lakukan.

Parameter dari keberhasilan *withholding tax* ini berhasil atau tidak dapat dilihat dari kemudahan yang diberikan untuk Wajib Pajak sehingga Wajib Pajak tersebut mengalami perubahan perilaku menjadi lebih patuh. Kepatuhan yang dapat diukur dari keberhasilan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* hanya kepatuhan formilnya saja. Sesuai dengan Kepatuhan formil yang dfinisikan oleh Rahayu (2013:136) merupakan suatu keadaan dimana Wajib Pajak memenuhi kewajiban perpajakan secara formal sesuai dengan ketentuan dalam undang-undang perpajakannya. Artinya, berhasil atau tidaknya kebijakan ini harus dilihat dari kemudahan yang diberikan oleh aparaturnya terlebih dahulu, selanjutnya dilihat dampak dari kemudahan tersebut meningkatkan jumlah *driver* transportasi *online* melaporkan pajaknya secara tepat waktu atau tidak. Keberhasilan kebijakan

*withholding tax* tidak dapat diukur dengan kepatuhan material disebabkan karena tidak ada yang bisa menjamin *driver* transportasi *online* mengisi Surat Pemberitahuan Pajak (SPT) dengan jujur, lengkap dan benar sesuai ketentuan dan menyampaikannya ke KPP sebelum batas waktu.

Diasumsikan *driver* yang melakukan pelaporan pajak artinya sudah melewati mekanisme menghitung dan menyetor. Penerapan teknik pemungutan *withholding tax* akan menambah *database* dari wajib pajak. Dengan adanya *database* tersebut diharapkan akan meningkatkan kesadaran pajak bagi para *driver* karena aparat perpajakan sudah mempunyai data mereka sehingga bisa diawasi pemenuhan kewajiban perpajakannya.

Proyeksi keberhasilan kepatuhan dapat dihitung menggunakan rumus rasio kepatuhan pajak, dengan rumus:

$$\text{Kepatuhan} = \frac{\text{Jumlah Wajib Pajak yang melapor}}{\text{Jumlah Wajib Pajak yang terdaftar}}$$

Penelitian ini belum dapat memproyeksikan kepatuhan pajak menggunakan mekanisme perhitungan rasio kepatuhan di atas. Belum dapat diproyeksikan karena dalam memproyeksikan kepatuhan wajib pajak tidak dapat diukur atas penambahan satu segmen jenis pajak saja, artinya harus dihitung dari berbagai jenis pajak, barulah ketemu hasil dari rasio kepatuhan wajib pajak tersebut. Penelitian ini hanya dapat mengasumsikan peningkatan kepatuhan wajib pajak dari jumlah *driver* perusahaan transportasi *online* Oke Jack. Terdapat 965 *driver* di perusahaan Oke Jack yang ada di Kota Malang,

artinya terdapat penambahan 965 wajib pajak yang akan melakukan pelaporan pajak atas penghasilan yang sudah di potong oleh perusahaan.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan terkait Formulasi Kebijakan *Withholding Tax* atas Pajak Penghasilan *Driver* Transportasi *Online*, maka dapat disimpulkan bahwa penerapan dari kebijakan tersebut dapat diterapkan. Formulasi pada kasus pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online* tidak menghasilkan sebuah peraturan baru melainkan konfirmasi peraturan yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan dari fenomena yang telah di paparkan sebelumnya. Konfirmasi pajak penghasilan tersebut berupa apabila *driver* transportasi *online* berstatus sebagai mitra kerja perhitungan pajaknya menggunakan mekanisme perhitungan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2014 dengan tarif 1% atas penghasilan bruto. Kewajiban menghitung dan menyetor pajak penghasilan tersebut dapat dilampahkan kepada orang ketiga salah satunya perusahaan dengan menggunakan sistem pemungutan *withholding tax*. Mekanisme perhitungan pajak penghasilan bagi *driver* transportasi *online* ini merupakan salah satu solusi yang diberikan oleh Direktorat Jendral Pajak untuk mempermudah para *driver* atau pihak lain yang akan menjadi *withholder* dalam melaksanakan beberapa kewajiban perpajakan yang telah disebutkan diatas.

Walaupun mekanisme perhitungan dan penyetoran tersebut dapat dilakukan secara *withholding tax* namun atas kewajiban pelaporan pajak, harus dilakukan sendiri oleh *driver* yang menerima penghasilan tersebut. Perihal ketentuan yang



mengatur tata cara penyetoran dan pelaporan pajak mengikuti peraturan yang sudah ada. Artinya, tidak ada aturan khusus mengenai hal tersebut. Terkait sanksi administrasi, dengan mengacu mekanisme Peraturan Pemerintah nomor 46 Tahun 2013 maka bagi *driver* transportasi *online* yang belum melakukan kewajiban perpajakannya karena termasuk dalam Wajib Pajak dengan predaran tertentu di bebaskan dari sanksi administrasi. Penghapusan sanksi administrasi tersebut memiliki alasan diantaranya adalah penyederhanaan pajak, mengedukasi masyarakat untuk tertib administrasi, ikut berkontribusi dalam penyelenggaraan negara dan mengedukasi masyarakat untuk transparansi.

Terdapat enam manfaat dari terlaksananya penerapan kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online*. Pertama, kepastian pajak terbayar tinggi karena perhitungan dan penyetoran pajak dilakukan oleh perusahaan transportasi *online*. Hal tersebut menjadi salah satu solusi dari kendala yang timbul karena kurangnya pemahaman *driver* atas kewajiban perpajakannya. Kedua, *cost collection* untuk penagihan dan pemeriksaan pajak rendah, karena biaya penagihan dan pemeriksaan pajak yang dilakukan oleh aparat perpajakan kepada *withholder*-nya saja yakni perusahaan transportasi *online* bukan kepada seluruh jumlah *driver*. Ketiga, proses pemeriksaan lebih mudah karena hanya fokus pada *withholder*, sebagaimana yang diketahui bersama ketika diterapkan *withholding tax* maka segala hal yang berkaitan dengan pajak dari *driver* pelaksanaannya menjadi tanggung jawab perusahaan sehingga ketika ada permasalahan atas perhitungan dan penyetoran aparat perpajakan hanya cukup melakukan pemeriksaan melalui perusahaan sebagai *withholder* tersebut.

Keempat, kepatuhan pajak meningkat dimana seluruh *driver* atas penghasilannya telah dipotong oleh perusahaan sehingga mereka hanya cukup melakukan pelaporan. Kelima, penyederhanaan administrasi perpajakan, salah satu contohnya yaitu *time cost* dan *psychic cost* rendah, tarif dan mekanisme yang digunakan pun mudah yaitu 1% dari penghasilan bruto. Keenam, Wajib Pajak dipajaki saat kemampuan ekonomi tinggi, pajak ditarik setiap *driver* memberikan jasa layanan transportasi, mekanisme pemotongan pajak sepierti bagi hasil dengan perusahaan bedanya 1% di potong dan di bayarkan ke kas negara atas pajaj mereka.

Parameter dari keberhasilan *withholding tax* ini berhasil atau tidak dapat dilihat dari kemudahan yang diberikan untuk Wajib Pajak sehingga Wajib Pajak tersebut mengalami perubahan perilaku menjadi lebih patuh. Kepatuhan yang dapat diukur dari keberhasilan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* hanya kepatuhan formilnya saja. Artinya, berhasil atau tidaknya kebijakan ini harus dilihat dari kemudahan yang diberikan oleh aparatur pepajakan terlebih dahulu, selanjutnya dilihat dampak dari kemudahan tersebut meningkatkan jumlah *driver* transportasi *online* melaporkan pajaknya secara tepat waktu atau tidak. Proyeksi keberhasilan dari kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* dalam penelitian ini yaitu dengan asumsi dari perusahaan transportasi *online* Oke Jack terdapat 965 *driver* transportasi *online* yang ada di Kota Malang. Mereka yang akan melakukan pelaporan pajak atas penghasilan yang sudah di potong oleh perusahaan. Artinya, akan terdapat tambahan Wajib Pajak yang patuh.

## B. Keterbatasan

Keterbatasan dalam penelitian ini yaitu peneliti belum dapat melakukan konfirmasi dalam bentuk wawancara dengan perusahaan transportasi *online* bertaraf internasional seperti Gojek dan Grab. Alasan peneliti belum dapat mengkonfirmasi beberapa pertanyaan dengan perusahaan-perusahaan tersebut karena saat peneliti melakukan penelitian, perusahaan-perusahaan tersebut belum sepenuhnya terbuka dengan Badan Kebijakan Fiskal maupun Direktorat Jendral Pajak mengenai bisnis mereka. Meskipun, perusahaan-perusahaan tersebut tidak menjadi narasumber dalam penelitian ini, bukan berarti penelitian ini, tidak memenuhi validitas dan realibilitas.

Penelitian ini menggunakan narasumber-narasumber yang berkompeten yaitu dari pihak Badan Kebijakan Fiskal, Direktorat Jendral Pajak, Perusahaan lokal Kota Malang yang memiliki kesamaan dalam bisnis dengan perusahaan Gojek dan Grab yaitu Oke Jack, dan terakhir *driver* transportasi *online*. Selain memilih narasumber yang berkompeten, penelitian ini juga didukung dengan data sekunder yang dapat dipertanggungjawabkan. Contohnya beberapa data-data yang digunakan diunduh langsung dari website resmi, menggunakan undang-undang dan peraturan resmi dari pemerintah yang masih berlaku.

Keterbatasan penelitian selanjutnya yaitu dalam memproyeksikan keberhasilan *withholding tax* dilihat dari rasio kepatuhan Wajib Pajak. Peneliti hanya dapat memberikan asumsi dari data yang peneliti miliki. Latar belakang dari keterbatasan

ini karena dalam memproyeksikan keberhasilan kepatuhan tidak dapat dilakukan persegmen atau dari satu profesi dengan satu jenis pajak saja. Menentukan tingkat penambahan kepatuhan Wajib Pajak di Kota Malang pun harus dengan diawali dengan adanya pemberian kemudahan bagi Wajib Pajak, hal tersebut menjadi keterbatasan besar bagi peneliti untuk mengkajinya.

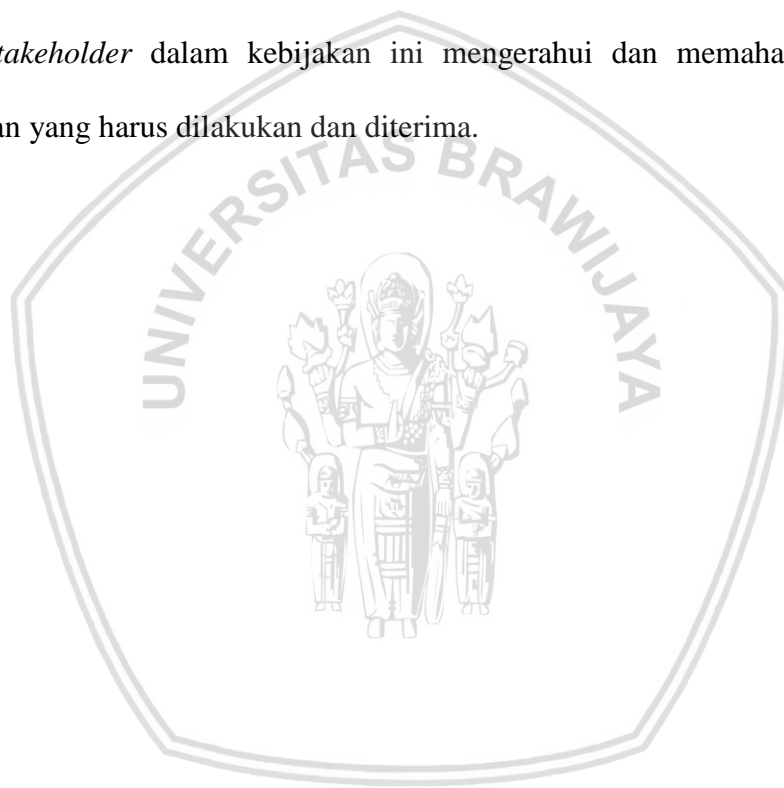
### C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan maka peneliti memberikan beberapa saran dalam bentuk strategi untuk menerapkan kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* yaitu terdiri atas tiga saran. Pertama, antara Badan Kebijakan Fiskal dan Direktorat Jendral Pajak seharusnya bersama-sama bersinergi untuk memahami proses bisnis ini. Walaupun satuan penghasilan *driver* dalam satu kali trip atau memberikan jasa layanan transportasi terlihat rendah namun tidak sedikit dari mereka meraup penghasilan yang tinggi setiap bulannya. Kurangnya pemahaman dan perhatian pada bisnis ini merupakan salah satu alasan yang menyebabkan *potential loss* pajak di Indonesia semakin meningkat. Artinya, kedua instansi pemerintah di bawah naungan Menteri Keuangan tersebut harus tidak bisa terlena dengan perkembangan bisnis yang ada saat ini khususnya pada perusahaan transportasi *online*.

Kedua, maraknya bisnis yang memanfaatkan teknologi dalam bentuk aplikasi seharusnya dapat mendorong Direktorat Jendral Pajak dalam memberikan pelayanan yang lebih optimal. Belum adanya aplikasi untuk pembayaran maupun pelaporan pajak yang secara resmi dari Direktorat Jendral Pjak hingga detik ini mencerminkan belum baiknya instansi ini memanfaatkan teknologi. Apabila

kesulitannya adalah karena peraturan pajak yang dinamis, seharusnya sebagai salah satu lembaga yang memberikan penerimaan terbesar untuk negara dapat mengelola dana tersebut untuk memperbaiki kualitas pelayanannya sendiri.

Ketiga, untuk menerapkan kebijakan *withholding tax* atas pajak penghasilan *driver* transportasi *online* diperlukan kajian dan sosialisasi secara bertahap dan berkesinambungan bagi perusahaan transportasi online dan para *driver*-nya. Sehingga setiap *stakeholder* dalam kebijakan ini mengerahui dan memahami hak dan kewajiban yang harus dilakukan dan diterima.



**DAFTAR PUSTAKA****BUKU**

- Agustino, Leo. 2017. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung; Alfabeta
- Ahmadi, Rulam. 2016. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media
- Anderson, James E. 1966. *Cases in Public Policy Making*. New York : Preager Media
- Arifin, Husnul dan Admojo, Tri. 2016. *Mendirikan Startup yang Diburu Angel Investor dan Big Fund*. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Arikunto, S. 2010. *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik (Edisi Revisi)*. Jakarta: Rineka Cipta..
- Devano, Sony dan Rahayu, Kurnia Siti. 2016. *Perpajakan: Konsep, Teori dan Isu*, Jakarta: Kencana,
- Halim, Abdul, Icuk Rangga Bawono dan Amin Dara. 2017. *Perpajakan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Herdiansyah, Haris. 2015. *Wawancara, Observasi dan Focus Groups*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Islamy, Irfan. 2007. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakanaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Jones, Charles O. 1991. *Pengantar Kebijakan Publik (Public Policy)*. Jakarta: Rajawali.
- Kusumanegara, Solahuddin. 2010. *Model dan Aktor dalam Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gava Media.
- Miles.M.B, Huberman.A.M. dan Saldana. J. 2014. *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook Edition 3*. USA: Sage Publications.
- Moleong, Lexy. 2013. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Rahayu, Siti Kurnia. 2013. *Perpajakan Indonesia Konsep dan Aspek Formal*. Yogyakarta: Graha Ilmu

- Rahayu, Kurnia Siti dan Suhayati, Ely. 2010. *Perpajakan Indonesia: Teori dan Teknis Perhitungan*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Resmi, Siti. 2014. *Perpajakan Teori dan Kasus*. Jakarta: Salemba Empat.
- Rosdiana, Haula dan Irianto, Edi Slamet. 2014. *Pengantar Ilmu Pajak: Kebijakan Dan Implementasi di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Press.
- Rudito, Priyanto dan Sinaga F.N, Mardi. 2017. *Digital Mastery: Membangun Kepemimpinan Digital untuk Memenangkan Era Disrupsi*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Suharsono, Agus. 2015. *Ketentuan Umum Perpajakan*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Sulostiyanti, Teguh Ambar. 2017. *Kemitraan dan Model-Model Pemberdayaan Edisi Kedua*. Yogyakarta : Penerbit Gala Media
- Waluyo, Wirawan B Ilyas. 2010. *Perpajakan Indonesia: Pembahasan Sesuai Dengan Ketentuan Pelaksanaan Perundang-Undangan Perpajakan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Yusuf, Muri. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Kencana.

## **JURNAL**

- Aslam, Aqib & Shah,Alpa. 2017. Taxation and the Peer-to-Peer Economy. IMF Working Paper.17,187.
- Darmayasa, I Nyoman., Aneswari, Yuyung Rizka., & Yusdita, Elana Era. 2016. Meningkatkan Kepatuhan dan Penerimaan Pajak Melalui Withholding Tax System. *Jurnal InFestasi*. 2 No.2, 203-216.
- Flores, Onesimo & Rayle, Lisa. 2016. How Cities Use Regulation for Innovation: the case if Uber, Lyft and Sidecar in San Francisco. *Transportation Research Procedia*,25,3756-3768.

- McGregor, Noira.,Brown, Bray., Gloss, Mareike & Lampinem, Airi. 2016. On-Demand Taxi Driving: Labour Conditions. The internet, Policy & Politics Conference.
- Murillo, David.,Buckland, Heloise., & Val, Esther. 2017. When the sharing economy becomes neoliberalism on steroids: Unravelling the controversies. *Technological Forecasting & Social Change*,125, 66-76.
- Leaphart M. Jennifer. 2016. Sharing Solutions?An Analysis of Taxing the Sharing Economy in the United States and Europe. *Tulane Law Review*, 91:189.
- Oei, Shu-Yi & Ring, Diane.M. 2015. Can Sharing be taxed?.*Washington University Law Review*. 93:989.
- Oei, Shu-Yi & Ring, Diane M. 2016. The Tax Lives of Uber Drivers: Evidence From Internet Discussion Forums.*Cplumbia Journal of Tax Law*, 8,56.
- Saad, Natrah. 2014. Tax Knowledge, Tax Complexity and Tax Compliance: Taxpayers View. *Social and Behavioral Sciences (Procedia)*,109,1069-1075.
- Sanders, Donald E., & Pattison, Patricia. 2016. Worker Characterization In Gig Economy Viewed Through An Uber Centric Lens. *Southern Law Journal*, 26 no. 2. 297.
- Thomas, Kathleen Delaney. 2017. Taxing the Gig Economy. *University of Pennsylvania Law Review*, Forthcoming UNC Legal Studies Research. No 2894394.

### **Artikel Online**

- Anugraheni, Titasya. 2016. 5 Inovasi Ojek Online yang Hanya Ada di Malang, Hati-hati Ada yang Bikin Baper. Diakses pada Januari 25, 2017. <https://www.inovasee.com/ojek-online-malang-4640/>
- Aumayr, Christine.2015. Digitalization and working life: lessons from the ‘Uber Cases’ around Europe. Diakses pada November 13, 2017. [http://www.adirelab.es/site/wp-content/uploads/2016/04/ECONOM%C3%88DA-COLABORATIVA-UBER-eurwork\\_topical\\_update\\_uber\\_final\\_13\\_01\\_2016\\_0\\_0-2.pdf](http://www.adirelab.es/site/wp-content/uploads/2016/04/ECONOM%C3%88DA-COLABORATIVA-UBER-eurwork_topical_update_uber_final_13_01_2016_0_0-2.pdf)



- Berger, Thor., Chen, Chinchih., & Frey, Carl Benedikt. 2017. Driver of Disruption? Estimating the Uber Effect. Oxford Martin Programme on Technological and Economic Change. Diakses pada November 19, 2017. <https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/publications/view/2387>
- Goodall, Warwick., Fishman, Tiffany., Dixon, Simon., & Perricos, Costi. 2015. Transport in the Digital Age Disruptive Trends for Smart Mobility. *Deloitte*. Diakses pada Oktober 31, 2017. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/uk/Documents/bps/deloitte-uk-transport-digitalage.pdf>
- Josina. 2017. Lima Fakta Unik Grab di Indonesia. *Detik.com*. Diakses pada Desember 1, 2017. <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3534007/lima-fakta-unik-pengguna-grab-di-indonesia>
- Kusuma, Hendra. 2017. Pendapatan Sopir Gojek Rata-rata Rp 4 Juta Sebulan. *Detikfinance*. Diakses pada Desember 1, 2017. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3700868/pendapatan-sopir-gojek-rata-rata-rp-4-juta-sebulan>
- Prasetyo, Wisnu & Subagja, Indra. 2017. 250.000 Driver Go-Jek Kini Kuasai Jalanan Indonesia. *Kumparan.com*. Diakses pada Desember 1, 2017. <https://kumparan.com/@kumparannews/250-000-driver-go-jek-kini-kuasai-jalanan-indonesia>
- Sidik, Syahrizal. 2017. Perbankan Harus Siap Beradaptasi dengan Disrupsi Digital, Ini Alasannya. Diakses pada Januari, 25, 2017. <http://www.tribunnews.com/bisnis/2017/08/24/perbankan-harus-siap-beradaptasi-dengan-disrupsi-digital-ini-alasannya>
- Setyanti, Elfa Putri. 2016. [Update] Kumpulan Layanan Ojek On-Demand Populer di Indonesia. Diakses pada November 5, 2017. <https://id.techinasia.com/layanan-ojek-on-demand-indonesia>
- Schiller, Zach & Davis, Carl. 2017. Taxes and the On-Demand Economy. Intitute on Taxation & Economy Policy. Diakses pada Oktober 30, 2017. <https://itep.org/wp-content/uploads/ondemandeconomytaxes0317.pdf>

**Hasil Survei**

Simon Kemp, *We Are Social*, 2016

