

kk
THB. 26/05
Aul
P

TESIS

PERATURAN, PROSEDUR, DAN PEMUNGUTAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PADA ANGKUTAN UMUM DI DARAT DAN DI AIR



Oleh :

DIEN HABSARI AULIA, SH

NIM : 090310139 MH

**PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM BISNIS
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA**

SURABAYA

2004



**PERATURAN, PROSEDUR, DAN PEMUNGUTAN
PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PADA ANGKUTAN UMUM
DI DARAT DAN DI AIR**

TESIS

**DIAJUKAN UNTUK MEMPEROLEH GELAR MAGISTER HUKUM
PADA PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM
MINAT STUDI HUKUM BISNIS PADA FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA**



Oleh :

DIEN HABSARI AULIA, SH

NIM : 090310139 MH

**PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM BISNIS
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA**

SURABAYA

2004

LEMBAR PENGESAHAN

**Tesis ini telah disetujui
Pada Tanggal 28 April 2004**

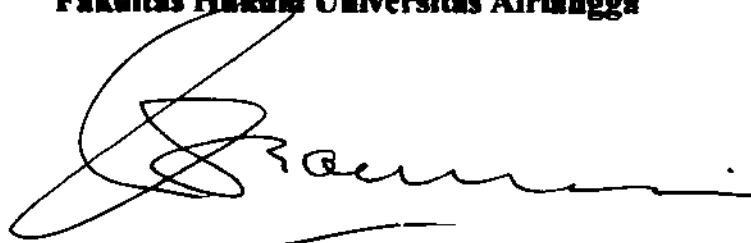
**Oleh
Dosen Pembimbing**



**Dr.Hl. Sarwirini, S.H., M.S.,
NIP. 131453126**

Mengetahui :

**Ketua Minat Studi Hukum Bisnis
Program Studi Magister Hukum
Minat Studi Hukum Bisnis dan Hukum Pemerintahan
Fakultas Hukum Universitas Airlangga**



**Prof. Dr. H. Moch. Isnaini, S.H., M.S.
NIP. 130604270**

**Tesis Ini Telah Diuji dan dipertahankan dihadapan panitia penguji,
Pada Tanggal 28 April 2005**

PANITIA PENGUJI TESIS :

KETUA : Prof. Dr.H. Moch. Isnaeni, S.H.,M.S.

ANGGOTA : 1. Dr. Hj. Sarwirini, S.H., M.s.

2. Prof. Dr.Sri Hajati, S.H., M.S..

Motto :

“ Aku memang bukan yang terbaik, tetapi aku akan selalu berusaha untuk berbuat yang terbaik dalam hidupku, karena Allah tidak akan mengubah nasibku kecuali aku sendiri yang berusaha mengubahnya”

Persembahan :

Kupersembahkan karya kecilku ini kepada guru, panutan dan idolaku :

Bapak, Mamaku terkasih, tercinta, yang kuhormati yang telah mengukir

Jiwa ragaku

Juga teristimewa kepada kakak dan adikku yang kubanggakan

Shierly Firdaily, S.T dan suami Dwi Pusanto, S.T

Annisa Wulansari dan suami Kasoanto

Yang karena perhatian moral-materiil dan semangat yang tiada terkira diriku mampu menembus cakrawala ilmu tuk mereguk setitik kesuksesan demi melangkah kecerahannya masa depan.

Teruntuk anak-anakku :

Iqbal, Dhany dan Icha

Engkau adalah “bara” semangat dalam hidupku.

ABSTRAKSI

Menyusun suatu Undang-Undang memang bukan merupakan pekerjaan yang mudah, oleh karena itu segenap substansi yang terkandung dalam Undang-Undang dimaksud menjadi acuan untuk penegakan hukum oleh kalangan penegak hukum, sehingga apabila ada satu saja substansi pasal yang normanya tidak diatur secara jelas maka akan mengakibatkan interpretasi yang bermacam-macam sehingga tujuan kepastian hukum akan semakin sulit untuk dicapai.

Dalam Undang-Undang Nomor 18 tahun 2000 tentang perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 8 tahun 1983, pasal 4A ayat 3 huruf *i* tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 tahun 2000 pasal 5 huruf *i* tentang Jenis Barang dan Jasa yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai dengan jelas dirumuskan bahwa jasa dibidang angkutan umum di darat dan di air merupakan salah satu jenis jasa yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai tanpa ada pengecualian. Namun Menteri Keuangan mengeluarkan kebijakan yang terasa berbeda bahkan menyimpang dari ketentuan tersebut. Pada tanggal 1 Januari 2004 mulai berlaku Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003 tanggal 4 Desember 2003 Tentang Jasa dibidang Angkutan Umum Di darat dan Di air yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai. Keputusan Menteri Keuangan ini menggantikan Keputusan Direktur Jendral Pajak Nomor: KEP-370/PJ/2002 dan Surat Edaran Dirjen Pajak Nomor SE-42/PJ.53/2002 tanggal 7 Agustus 2002.

Dalam Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003 tanggal 4 Desember 2003 ditetapkan lebih lanjut bahwa atas penyerahan jasa pemindahan orang atau barang dikenakan Pajak Pertambahan Nilai sepanjang dilakukan dengan cara : ada perjanjian lisan atau tulisan, waktu dan atau tempat pengangkutan telah ditentukan sesuai dengan perjanjian, Kendaraan angkutan digunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak atau untuk mengangkut orang, yang telah terikat perjanjian dengan pengusaha angkutan umum dalam satu perjalanan (trip)

Sesuai dengan susunan perundang-undangan dimana semua peraturan pemerintah dibawah Undang-undang harus mengacu pada peraturan yang lebih tinggi maka Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003 Tentang Jasa Angkutan Umum Di darat dan Di air yang tidak dikenakan Pajak tersebut tidak sejalan dengan Undang-Undang Nomor 18 tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 tahun 2000. Jika Keputusan menteri sebagai pelaksanaan teknis bertentangan dengan Peraturan Pemerintah sebagai penjabaran undang-undang hal ini jelas tidak sesuai atau bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku hal ini akan menimbulkan akibat tidak ada kepastian hukum dalam pelaksanaannya. Demi diperolehnya kepastian hukum Keputusan menteri tersebut dapat dibatalkan / *Judicial review*.

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji syukur dipanjatkan kehadirat Allah Subhna Wata'ala yang telah memberikan taufik dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Besar harapan, mudah-mudahan tesis ini akan memenuhi maksud penulisannya.

Dalam menyelesaikan tesis ini penulis telah banyak memperoleh bantuan dari berbagai pihak, dalam kesempatan ini saya mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak H. Machsoen Ali, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga ;
2. Bapak Prof. Dr. Frans Limahelu, S.H., LL.M. selaku Ketua Minat Studi Hukum Bisnis ;
3. Ibu Dr. Hj. Sarwirini, S.H., M.S. selaku pembimbing penulisan dan anggota tim penguji tesis ;
4. Bapak Prof Dr. H. Moch. Isnaeni, S.H., M.S. selaku Ketua Tim Penguji Tesis ;
5. Ibu Prof. Dr. Sri Hajati, S.H., M.S. selaku anggota Tim Penguji Tesis ;
6. Para Bapak dan Ibu dosen pengajar pada Program Magister Hukum Bisnis yang memberikan kepada saya kesempatan kuliah, belajar dan menyelesaikan tesis serta menyelesaikan masa studi ;
7. Rekan kuliah Dra Susanti Arsi Wibawani, S.H., Budiono, S.H., M.H yang selalu mendorong saya untuk menyelesaikan tesis ini ;
8. Rekan-rekan satu angkatan tahun 2003 Minat Studi Hukum Bisnis yang kompak sehingga membuat suasana kuliah bagai dalam lingkungan keluarga

9. **Segenap staf, Pimpinan dan Karyawan PT Pelayaran Surya dan PT Sumber Makmur Bangkit**

10. **Semua pihak-pihak yang telah memberikan bantuan dan dorongan hingga selesainya tesis ini.**

Semoga Allah Subhana Wata'ala memberikan balasan yang setimpal.

Amien....

Surabaya, April 2005

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	iii
ABSTRAKSI	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah.....	1
2. Tujuan Penelitian.....	6
3. Manfaat Penelitian.....	6
4. Kajian Pustaka.....	8
5. Metode Penelitian.....	19
a. Pendekatan Masalah.....	19
b. Sumber Bahan Hukum.....	20
c. Prosedur Pengumpulan dan Analisa Bahan Hukum.....	20
6. Sistematika Penulisan.....	21
BAB II. PERATURAN, PROSEDUR DAN PEMUNGUTAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PADA ANGKUTAN UMUM DI DARAT DAN DI AIR	
1. Angkutan Umum Di Darat dan Di Air Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai	23
2. Peraturan dan Prosedur melalui Angkutan Laut.....	31

a. Sifat Jasa Angkutan Air.....	31
b. Kegiatan di Pelabuhan pemberangkatan dan di Pelabuhan tujuan.....	36
c. Pelaksanaan Angkutan Perairan.....	42
d. Perhitungan Tariff Angkutan Laut.....	46
3. Peraturan dan Prosedur Angkutan Darat.....	49
a. Kegiatan di terminal pemberangkatan dan di terminal tujuan.....	49
b. Dasar Penentuan Tariff.....	54

BAB III. AKIBAT HUKUM PEMUNGUTAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PADA ANGKUTAN UMUM DIDARAT DAN DIAIR

1. Kontradiksi Jasa Angkutan umum didarat dan diair yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai.....	59
2. Akibat Hukum Yang Timbul Dengan Adanya SK Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003.....	67

BAB IV. PENUTUP

1. Kesimpulan.....	71
2. Saran.....	71

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Dan Rumusan Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang tersebar diseluruh nusantara. Letak Indonesia sangat strategis karena diapit oleh dua benua yaitu Benua Australia dan Benua Asia serta dua samudra yaitu samudra Pasific dan Samudra Indonesia (Samudra Hindia). Sebagian besar wilayah Negara Indonesia merupakan wilayah lautan, yaitu meliputi \pm 3 juta km² sedangkan wilayah daratannya meliputi \pm 1,9 juta km². Dalam perwujudan, Indonesia sebagai negara kesatuan maka, wilayah laut, dan udara merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan antara yang satu dengan yang lainnya.

Untuk mengisi kemerdekaan bangsa Indonesia yang diproklamkan pada Tanggal 17 Agustus 1945, pemerintah melaksanakan pembangunan nasional dengan segenap kemampuan dan alat perlengkapan negara serta partisipasi seluruh lapisan masyarakat. Pembangunan nasional meliputi segala bidang kehidupan bernegara, misalnya bidang-bidang politik, sosial, ekonomi, kebudayaan dan pertahanan keamanan. Salah satu faktor yang diperlukan oleh pemerintah untuk menunjang kelangsungan dan kelancaran pelaksanaan pembangunan nasional guna mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang merata materiil dan spiritual berdasarkan pancasila dan Undang - Undang Dasar

I



1945 adalah faktor dana. Dana yang digunakan untuk membiayai pembangunan nasional, diperoleh dari sumber-sumber penghasilan Negara dari pajak dan non pajak misalnya, pinjaman luar negeri dan penanaman modal baik dalam negeri maupun luar negeri.

Dalam rangka mencapai tujuan pembangunan nasional seperti yang telah digariskan didalam Garis Besar Haluan Negara, salah satu unsur penunjang keberhasilan pembangunan perekonomian adalah alat transportasi. Indonesia mengarahkan pembangunan transportasi untuk ikut berperan serta sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan antara lain dengan meningkatkan sarana dan prasarana transportasi. Prasarana transportasi selain menjadi tumpuan tatanan kegiatan ekonomi dan kegiatan pemerintahan juga menjadi tempat menyelenggarakan jasa lainnya dalam menunjang penyelenggaraan transportasi tersebut.

Pengangkutan barang dan penumpang di Indonesia meliputi darat, laut dan udara. Hal ini dikarenakan geografis Indonesia terdiri atas beribu pulau baik yang besar, sedang maupun kecil. Untuk urusan angkutan barang dan penumpang didalam negeri saja ketiga jalur lalu lintas transformasi tersebut cukup ramai, mengingat jumlah penduduk bangsa Indonesia sekitar dua ratus juta jiwa tersebar disebagian besar Kepulauan Nusantara ini. Terminal darat maupun pelabuhan laut memerlukan penanganan yang professional agar tercipta sistem pengaturan manusia/penumpang dan pendistribusian barang yang lancar, tertib dan aman guna menunjang keberhasilan pembangunan nasional.

Dalam kegiatan pengangkutan penumpang, pengiriman dan penerimaan barang, terdapat beberapa pihak yang berkepentingan. Khusus angkutan barang selain pihak pengirim dan pihak penerima barang serta perusahaan angkutan umum darat dan perusahaan pelayaran sebagai pengangkut di air maka terdapat satu pihak lagi yang tidak kalah penting peranannya yaitu Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). EMKL adalah suatu usaha yang ditujukan untuk melakukan pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan / penyerahan muatan yang diangkut di darat, laut maupun udara untuk diserahkan kepada/ diterima dari perusahaan angkutan untuk kepentingan pemilik barang.

Dengan adanya barang-barang dan penumpang yang memerlukan angkutan, maka tidak sedikit terdapat pengusaha-pengusaha ataupun perusahaan-perusahaan jasa angkutan yang beroperasi di ketiga jalur transformasi tersebut. Akibat samping dari hubungan transformasi ini, timbulah berbagai permasalahan atau pertikaian. Hal ini tentu saja membutuhkan suatu peraturan atau perundang-undangan untuk mencegah atau memperkecil timbulnya hal-hal yang sebenarnya tidak diinginkan bersama. Untuk itu urusan lalu lintas pengangkutan barang dan penumpang baik untuk hubungan antarkota ataupun antarpulau didalam negeri maupun untuk hubungan antarnegara secara internasional, telah dibentuk peraturan perundang-undangannya, baik yang berskala nasional maupun internasional. Peraturan-peraturan dan perundang-undangan tersebut meliputi kelayakan angkut bagi kendaraan angkutan barang dan penumpang, tentang kapasitas muat, biaya angkut, tanggung jawab pengusaha jasa angkutan bagi barang-barang dan penumpang yang diangkutnya termasuk masalah pemungutan

pajak. Berkaitan dengan ketentuan bahwa setiap usaha yang memunggut bayaran akan terkena pajak usahanya maka sebagai perusahaan angkutan umum di darat dan di air secara langsung sudah terkena peraturan untuk membayar pajak perusahaannya.

Jika disepakati, masalah pemungutan pajak merupakan masalah bersama. Oleh karena itu hak dan kewajiban antara wajib pajak dan fiskus (Aparat pemerintah dibidang perpajakan) harus seimbang. Dalam pelaksanaan kegiatannya perusahaan umum di darat dan di air menghadapi banyak permasalahan yang timbul dari situasi dan kondisi yang terjadi dilapangan. Untuk itu penulis akan membahas permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan angkutan umum di darat dan di air agar tidak mempengaruhi kelancaran usaha angkutan umum di darat dan di air disatu pihak, serta tidak merugikan kerugian pajak (Negara) dipihak lain.

Sistem perpajakan yang lama ternyata sudah tidak sesuai lagi dengan tingkat kehidupan sosial ekonomi masyarakat Indonesia, baik dari segi kegotongroyongan nasional maupun dari laju pembangunan nasional yang telah dicapai. Disamping itu, system perpajakan yang lama tersebut belum dapat menggerakkan peran dari semua lapisan subjek pajak yang besar peranannya dalam menghasilkan penerimaan dalam negeri yang sangat diperlukan guna mewujudkan kelangsungan dan peningkatan pembangunan nasional. Oleh karena itu, pemerintah menciptakan system perpajakan yang baru yaitu dengan lahirnya Undang-undang perpajakan baru yang terdiri dari atas Undang-Undang No 6 tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan, Undang-Undang

No 7 tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan dan Undang-undang No 8 tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai (Selanjutnya disebut PPN)Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah.

Sejalan dengan perkembangan yang ada, disadari banyak masalah yang ternyata tidak sesuai lagi dengan kondisi yang ada sehingga menuntut perlunya penyempurnaan terhadap Undang-undang perpajakan tersebut. Dengan alasan tersebut diadakan penyempurnaan terakhir terhadap Undang-Undang perpajakan dengan dikeluarkannya Undang-undang No 16 tahun 2000 tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang No 6 tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan, Undang-undang No 17 tahun 2000 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No 7 tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan, Undang-undang No 18 tahun 2000 tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang No 8 tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah. Adapun tujuan perubahan ini sebagaimana ditegaskan dalam konsideran filosofi Undang-undang Nomor 18 tahun 2000 adalah :

- a. lebih meningkatkan kepastian hukum dan keadilan
- b. menciptakan sistem perpajakan yang sederhana dengan tanpa mengabaikan pengawasan dan pengamanan penerima negara

Dari uraian yang telah dikemukakan tersebut diatas, pokok permasalahan yang akan dibahas adalah :

1. Apa makna Angkutan umum didarat dan diair dalam hukum pajak yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai dengan kata lain apakah ada kontradiksi antara peraturan perundang-undangan tersebut ?

2. apa akibat hukum yang timbul dengan adanya Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003 tersebut?

2. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisa kontradiksi angkutan umum di darat dan di air di Indonesia yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan nilai menurut Undang-Undang No 18 tahun 2000 tentang Pajak Pertambahan Nilai, Peraturan Pemerintah No 144 tahun 2000 tentang jasa angkutan umum di darat dan di air yang tidak dikenakan PPN dan menurut Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003 Tentang Jasa Angkutan Umum Diarat dan Di air yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai;
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003 yang dianggap bertentangan dengan Undang-Undang No 18 tahun 2000 tentang PPN dan PP No 144 tahun 2000 tentang jasa angkutan umum di darat dan di air yang tidak dikenakan pajak serta akibat hukum yang timbul.

3 Manfaat Penelitian

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan kajian, baik untuk mendukung pengembangan ilmu hukum khususnya kajian hukum pajak

maupun bahan pertimbangan dalam pelaksanaan tugas Departemen Keuangan melalui Direktorat Jendral Pajak sebagai organ pelaksana kebijakan-kebijakan pemerintah dibidang perpajakan. Dalam upaya pemerintah untuk mengurangi ketergantungan hutang dari luar negeri, memang diperlukan peningkatan penerimaan Negara dari berbagai sektor, diantaranya peningkatan penerimaan Negara dari sektor pajak yang diharapkan dapat meningkat dari tahun ketahun. Iklim reformasi juga berdampak pada kesadaran masyarakat, terutama masyarakat wajib pajak untuk mengoreksi pemerintah dalam mengeluarkan kebijakan perpajakan supaya tidak hanya berorientasi pada pemasukan uang kenegara saja tapi juga harus memperhatikan rambu-rambu larangan sebagai landasan hukum.

- b. Juga diharapkan dapat memberi pemahaman/sumbangan pemikiran yang mungkin berguna bagi Departemen Keuangan yang dalam hal ini adalah Direktorat Jendral pajak dan pembuat Undang-Undang khususnya didalam membuat aturan-aturan/ketentuan-ketentuan mengenai pemungutan pajak pada angkutan umum didarat dan diair demi diperolehnya kepastian hukum.

4. Kajian Pustaka

Negara mempunyai hak untuk memungut pajak, teori yang mendukung atau memberikan justifikasi pemberian hak kepada Negara untuk memungut pajak antara lain adalah :

1. teori asuransi, Negara melindungi keselamatan jiwa, harta benda, dan hak-hak rakyatnya, oleh karena itu rakyat harus membayar pajak yang diibaratkan sebagai suatu premi asuransi karena memperoleh jaminan perlindungan tersebut
2. teori kepentingan, pembagian beban pajak kepada rakyat didasarkan pada kepentingan (misalnya perlindungan) masing-masing orang. Semakin besar kepentingan seseorang, semakin tinggi pajak yang harus dibayar
3. teori daya pikul, beban pajak untuk semua orang harus sama beratnya, artinya pajak harus dibayar sesuai dengan daya pikul masing-masing orang. Untuk mengukur daya pikul dapat digunakan 2 (dua) pendekatan yaitu unsur objektif dengan melihat besarnya penghasilan atau kekayaan yang dimiliki oleh seseorang dan unsur subjektif dengan memperhatikan besarnya kebutuhan materiil yang harus dipenuhi.
4. teori bakti, dasar keadilan pemungutan pajak terletak pada hubungan rakyat dengan negaranya. Sebagai warga Negara yang berbakti, rakyat harus selalu menyadari bahwa pembayaran pajak adalah sebagai suatu kewajiban
5. teori asas daya beli, dasar keadilan terletak pada akibat pemungutan pajak, maksudnya memungut pajak berarti menarik daya beli dari rumah tangga

masyarakat untuk rumah tangga Negara, selanjutnya negara akan menyalurkannya kembali ke masyarakat dalam bentuk pemeliharaan kesejahteraan masyarakat dengan demikian kepentingan seluruh masyarakat lebih diutamakan¹

Pemungutan pajak didasarkan pada suatu falsafah. Sedangkan falsafah pemungutan pajak di Indonesia lebih lanjut didasarkan pada falsafah Negara yaitu Pancasila. Pasal 23A Undang-Undang Dasar 1945 amandemen ketiga, merupakan dasar hukum pemungutan pajak yang berbunyi bahwa “Pajak dan pungutan yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dengan Undang-Undang”². Hal ini memberikan jaminan hukum untuk menyatakan keadilan, baik bagi Negara maupun warganya. Pancasila sebagai falsafah negara merupakan landasan idiil dari pungutan pajak, sudah barang tentu Pancasila dengan lima silanya harus mendapatkan penjabarannya dalam perundang-undangan pajak karena pajak tidak lain adalah penjelmaan kekeluargaan dan kegotongroyongan rakyat, dimana rakyat memberikan baktinya berupa uang dengan tidak mendapatkan imbalan yang secara langsung dapat ditunjuk, yang digunakan untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran untuk kepentingan masyarakat umum. Keadilan yang merupakan syarat yuridis dari pajak tercermin dalam prinsip non diskriminasi, prinsip daya pikul artinya bahwa orang dalam keadaan yang sama harus dikenakan pajak yang sama, tidak dibenarkan mengadakan perlakuan yang berlainan terhadapnya tanpa pandang bangsa, golongan, aliran, ideologi dan lain sebagainya. Pajak adalah merupakan sumber keuangan utama untuk

¹ Mardiasmo, Perpajakan, Andi Yogyakarta, Edisi Revisi 2003, h. 3

² *Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Setelah Amandemen Ketiga Tahun 2001*, Sinar Grafika, 2002, h. 17

mmpertahankan persatuan yang telah diproklamasikan pada Tanggal 17 Agustus 1945, karena hidup suatu bangsa tergantung pada adanya pendapatan negara yang merupakan jiwa untuk kelangsungan dan kesinambungan hidup bangsa.

Pajak adalah gejala masyarakat, artinya bahwa pajak hanya terdapat dalam masyarakat. Jika tidak ada masyarakat tidak akan ada pajak³. Bangsa Indonesia telah bertekad dan berikrar untuk mendirikan Negara (masyarakat) untuk jangka waktu yang panjang untuk tujuan tertentu dengan Pancasila sebagai dasar falsafahnya. Kelangsungan hidup Negara juga berarti kelangsungan hidup individu, yang memerlukan biaya. Biaya hidup negara untuk kelangsungan alat-alat negara, administrasi negara, lembaga negara yang harus dibiayai dari penghasilan Negara yang berasal dari rakyatnya melalui pungutan pajak. Adalah hal yang wajar suatu ungkapan bahwa penarikan pajak dari anggota masyarakat merupakan suatu pekerjaan yang tidak mudah, karena pada saat bersamaan ada pameo bahwa pada dasarnya tidak ada orang yang senang membayar pajak. Pandangan yang berkembang dikalangan masyarakat adalah adanya anggapan bahwa pajak merupakan masalah ekonomi, sehingga bagi sebagian masyarakat pajak merupakan beban atau biaya. Dalam dunia bisnis, untuk efisiensinya usaha, maka biaya harus ditekan semaksimal mungkin. Jika pajak dikategorikan dalam golongan ini, maka berarti pajak juga harus ditekan. Untuk suksesnya penerimaan pajak maka pandangan demikian harus bergeser menjadi pandangan bahwa pajak bukan hanya urusan negara melainkan juga urusan penegakan hukum. Kewajiban perpajakan adalah kewajiban kenegaraan, keberhasilannya tergantung dari

³ Rochmat Soemitro, *Pengantar Singkat Hukum Pajak*, PT Eresco, Bandung, 1992, h.1

kemauan, kemampuan dan kesadaran masyarakat untuk membayar pajak pada negara. Hal tersebut tentunya tidak terlepas dari suatu realita bahwa pajak merupakan suatu bentuk gejala sosial yang hanya terdapat dalam suatu masyarakat, dalam artian tanpa masyarakat tidak mungkin ada suatu pajak. Agar pemungutan pajak tidak menimbulkan hambatan atau perlawanan, pemungutan pajak harus adil sesuai dengan tujuan hukum yakni mengenakan pajak secara umum dan merata, serta disesuaikan dengan kemampuan masing-masing, tidak mengganggu perekonomian, kelancaran kegiatan produksi maupun perdagangan sehingga tidak menimbulkan kelesuan perekonomian masyarakat.

Pajak Pertambahan Nilai merupakan pajak atas konsumsi (*consumption tax*) yang dikenakan kepada setiap penyerahan Barang Kena Pajak atau Jasa Kena Pajak (*multy stage levy*) Penyerahan kembali kepada masyarakat melalui kas negara mengandung arti bahwa pengembalian sebagian kekayaan seseorang yang diambil oleh pemerintah adalah untuk kepentingan masyarakat umum, tidak langsung ditujukan kepada orang yang bersangkutan. Melalui kas negara berarti pengembalian kepada masyarakat tersebut dilaksanakan dengan ketentuan anggaran belanja negara.

Bayak definisi atau batasan pajak yang telah dikemukakan oleh para pakar, yang satu sama lain pada dasarnya memiliki tujuan yang sama yaitu merumuskan pengertian pajak sehingga mudah dipahami. Perihal hubungan pajak dan masyarakat dapat diketahui pada definisi pajak. Salah satu definisi yang sangat dikenal adalah yang dirumuskan oleh Adriani sebagaimana disitir R. Santoso Brotodiharjo dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum Pajak, yang

memberikan rumusan sebagai berikut : “Pajak adalah iuran kepada Negara (yang dapat dipaksakan) yang terutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-Peraturan dengan tidak mendapat prestasi-kembali, yang langsung dapat ditunjuk dan yang gunanya adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubung dengan tugas negara untuk menyelenggarakan pemerintahan.”⁴

Dari rumusan diatas tergambar sangat jelas bahwa pajak berfungsi semata-mata sebagai sarana untuk memasukkan uang kekas negara (Budgeter) akan tetapi dalam kenyataannya fungsinya tidak semata-mata demikian, karena ada fungsi lain yang tersentuh dalam setiap kebijakan perpajakan yaitu fungsi mengatur (Regulerend). Berdasarkan kedua fungsi ini, kemudian Rochmat Soemitro memberikan rumusan pajak adalah : “peralihan kekayaan dari sector swasta ke sector pajak berdasarkan Undang-undang yang dapat dipaksakan dengan tidak mendapat imbalan (tegenprestatie) yang secara langsung dapat ditunjukkan, yang digunakan sebagai alat pendorong, penghambat atau pencegah untuk mencapai tujuan yang ada diluar bidang keuangan negara.”⁵

Definisi ini lebih bersifat ekonomis, karena penekanannya pada factor peralihan kekayaan dan manfaat pajak bagi masyarakat. Kemudian rumusan tadi dilanjutkan oleh beliau yaitu ditinjau dari segi hukum, yaitu : “pajak adalah perikatan yang timbul dari Undang-undang yang mewajibkan seseorang yang memenuhi syarat-syarat yang ditentukan oleh UU untuk membayar sejumlah uang kepada (kas) negara yang dapat dipaksakan, tanpa mendapatkan suatu imbalan yang secara

⁴ R. Santoso Brotodiharjo, *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, PT Eresco, Bandung , 1982, h.2

⁵ Rochmat Soemitro, *Op.Cit.*, h.12



langsung dapat ditunjuk, yang digunakan untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran negara (rutin & pembangunan) dan yang digunakan sebagai alat (Pendorong-penghambat) untuk mencapai tujuan di luar bidang keuangan negara.⁶

Rumusan yang terakhir ini menitik beratkan pajak sebagai suatu perikatan dan yang terpenting dari rumusan ini adalah secara tersirat menekankan adanya hak dan kewajiban pada masyarakat maupun pada negara, sehingga pengenaan pajak tidaklah seenaknya karena harus memiliki dasar yuridis yang kuat agar pemungutan pajak jauh dari kesewang-wenangan dan lebih dari itu dasar yuridis inilah yang nantinya berfungsi sebagai sarana pengikatan kepatuhan anggota masyarakat dalam menunaikan kewajiban perpajakannya. Dari dasar yuridis inilah lahir pemikiran bahwa pajak adalah utang kepada Negara. Di Indonesia dasar yuridis ini telah diatur sejak berlakunya Undang- Undang Dasar 1945.

Dikedepankannya Undang-Undang sebagai dasar yuridis membawa konsekwensi isinya harus pasti dan adil. Menurut R. Soemitro untuk ketegasan dan kepastian hukum, ketentuan yang dimut dalam Undang-Undang hanya dapat dirubah, ditambah dan dicabut dengan ketentuan Undang-Undang atau dengan peraturan yang lebih tinggi (Vide pasal 23 A Amandemen keempat Undang-Undang 1945 dan Tap MPRS No III/2000 sebagai revisi dari Tap MPRS No XX/MPRS/1966 tentang sumber hukum dan tata urutan perundang-undangan)⁷ Pandangan ini setidaknya berjalan dengan Negara konsepsi Negara hukum (Rechtstaat) yang selalu mengedepankan prinsip legalitas dalam menjalankan aktivitas

⁶ Rochmat Soemitro, *Op.Cit.*, h. 15

⁷ Rochmat Soemitro, *Azas dan Dasar Perpajakan (Jilid 1)*, Refika Aditama, Bandung, h. 3

administrasi. Sehingga sekalipun utang pajak adalah utang yang timbul kepada Negara karena undang-undang, pemerintah tidak menjalankan kebijakan perpajakan secara sewenang-wenang.

Berdasarkan faktor yang sangat dominan untuk menentukan timbulnya kewajiban pajak oleh Adriani⁸ pajak dibedakan antara Pajak Subjektif dan Pajak Objektif. Adapun yang dimaksud dengan Pajak Subjektif adalah suatu jenis pajak yang kewajiban pajaknya sangat ditentukan pertama-tama oleh keadaan subjektif subjek pajak walaupun untuk menentukan timbulnya kewajiban membayar pajak tergantung pada keadaan objek pajaknya yang termasuk dalam kelompok ini adalah pajak penghasilan. Sedangkan yang dimaksud dengan Pajak Objektif adalah suatu jenis pajak yang timbulnya kewajiban pajaknya sangat ditentukan pertama-tama oleh objek pajak, yang termasuk dalam kelompok ini adalah Pajak Pertambahan Nilai, Pajak Bumi dan Bangunan, Pajak Kendaraan bermotor dan lain sebagainya.

Disamping pembagian tersebut diatas, pembagian pajak yang sangat populer adalah yang didasarkan pada mekanisme pemungutannya. Berdasarkan cara pandang ini, pajak dibagi kedalam kelompok Pajak Langsung dan kelompok Pajak Tidak Langsung. Untuk membedakan kedua kelompok pajak ini, John Stuart Mill yang memelopori pembedaan antar pajak langsung dengan pajak tidak langsung dalam arti ekonomis memberikan pengertian sebagai berikut: " A direct tax is one, which is demanded from the very persons, who, it is INTENDED or DESIRED, should pay it. Whereas, indirect taxes are those, which are demanded from one, in the EXPECTATION and INTENTION, that he shall INDEMNIFY

⁸ Santoso Brotodiharjo, *Loc. cit.*, h. 81-90

himself at the expense of ANOTHER”⁹ Secara ekonomis, untuk membedakan pajak langsung dengan pajak tidak langsung, dapat dilihat adanya tiga unsur, yaitu¹⁰:

- a. penanggungjawab pajak (taxpayer) adalah orang yang secara formil yuridis diharuskan melunasi pajak, bila padanya terdapat faktor/kejadian yang menimbulkan sebab untuk dikenakan pajak
- b. penanggungjawab pajak adalah orang yang dalam faktanya dalam arti ekonomis memikul beban pajak
- c. pemikul beban pajak adalah orang yang menurut maksud pembuat undang-undang harus memikul beban pajak (destinataris)

Dari penjelasan tersebut di atas, dapat diketahui yang dimaksud dengan pajak langsung menurut pengertian ekonomi adalah pajak yang beban pajaknya tidak bisa digeserkan/dialihkan kepada pihak lain dan pajak tidak langsung adalah pajak yang beban pajaknya dapat dipindahkan/dialihkan kepada pihak lain. Disamping peninjauan secara ekonomi, pembagian pajak langsung dan tidak langsung dapat pula dilihat secara yuridis, dalam pajak langsung pihak yang bertanggungjawab atas pemenuhan kewajiban pembayaran pajak ke kas Negara adalah wajib pajak yang secara ekonomis juga sebagai pemikul beban pajak, sedangkan dalam pajak tidak langsung, pihak yang bertanggungjawab atas pemenuhan kewajiban membayar pajak ke kas Negara adalah wajib pajak yang telah melimpahkan beban pajak kepada pihak ketiga (pembeli/penerima jasa).

⁹ Untung Sukardji, *Pajak Pertambahan Nilai*, RajaGrafindo Persada, edisi revisi 2005, Jakarta, h.3

¹⁰ *Ibid.*, h. 4

untuk membiayai pembangunan nasional, dapat diperoleh dari sumber-sumber penghasilan Negara baik dari sector pajak maupun sector non pajak, salah satu unsur penunjang keberhasilan pembangunan adalah alat transportasi yang mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat pertahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa. Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) yang termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Pembangunan hukum pengangkutan harus mendukung dan mempercepat proses pembangunan diberbagai sektor. Prioritas pembangunan hukum pengangkutan terfokus pada penggantian undang-undang zaman kolonial Belanda dahulu dengan undang-undang pengangkutan nasional yang memenuhi kebutuhan masyarakat berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Prinsip pembangunan hukum yang digariskan dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara adalah sebagai berikut :¹¹

- a. pembaharuan undang-undang yang sudah ada
- b. penyusunan undang-undang baru
- c. kesadaran hukum dan dinamika masyarakat
- d. tersusun dalam undang-undng yang serlaku unifikasi

Istilah niaga adalah sinonim dari dagang, yaitu kegiatan menjalankan usaha dengan cara membeli barang dan menjualnya lagi atau menyewakannya dengan tujuan memperoleh keuntungan. Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat karena keadaan geografis Indonesia berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil dan

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, h. 6

berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut serta danau memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Negara. Kondisi angkutan diketiga jalur tersebut mendorong dan menjadi alasan pengguna alat pengangkutan modern yang digerakan secara mekanik. Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan kedalam alat pengangkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang ataupun barang. Jika penggunaan alat pengangkut ditarik biaya angkutan sebagai sewanya, pengangkutan itu disebut pengangkutan niaga. Pengangkutan niaga pada hakekatnya adalah menyewakan alat angkut kepada penumpang dan/atau pengirim barang, baik dijalankan sendiri ataupun oleh orang lain.

Pengangkutan niaga merupakan rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi :

- a. memuat penumpang dan / atau barang kedalam alat pengangkut
- b. membawa penumpang dan / atau barang ketempat tujuan
- c. menurunkan penumpang atau membongkar barang ditempat tujuan.

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua yaitu asas yang bersifat public diatur dengan undang-undang merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa),

sedangkan asas-asas yang bersifat perdata pada pengangkutan diatur dengan perjanjian yang dibuat oleh pihak-pihak dan kebiasaan yang hidup didalam masyarakat merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.¹²

Untuk menyelenggarakan pengangkutan niaga, harus ada perjanjian terlebih dahulu antara pengangkut dan penumpang/pengirim. Perjanjian pengangkutan niaga adalah persetujuan dengan siapa pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia No 14 Tahun 1992 pasal 43 ayat 1 ditentukan, pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.¹³ Tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian mulai berjalan sejak penumpang dan / atau barang dimuat kedalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan

¹² Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, h.17

¹³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992, *tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Biro Hubungan Masyarakat Sekretariat Wilayah/Daerah Tingkat I, Jawa Timur, 1993, h.32

dalam perjanjian atau undang-undang. Kewajiban ini mengikat sejak penumpang atau pengirim melunasi biaya angkutan.

Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut atau selama diangkut atau ketika turun dari alat pengangkut, pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan tersebut. Demikian juga halnya pada pengangkutan barang, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran ditempat tujuan, kecuali diperjanjikan lain.

5. Metode Penelitian

a. Pendekatan Masalah

Penelitian hukum yang dalam bahasa Inggris disebut sebagai *legal research*, bukanlah untuk melakukan verifikasi atau menguji hipotesis. Oleh karena itu didalam penelitian hukum tidak dikenal istilah data. Penelitian hukum dilakukan tidak untuk mencari pemecahan atau menolak hipotesis yang diajukan, melainkan memberikan deskripsi mengenai apa yang seyogyanya atau isu diajukan¹⁴.

Berdasarkan pemikiran tersebut, tipe penelitian hukum yang digunakan dalam tesis ini adalah tipe penelitian hukum normatif, dan bahan yang akan dikaji/dianalisa difokuskan pada bahan hukum peraturan perundang-undangan, oleh karena itu diperlukan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*)

¹⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Yuridika, 2001, Vol 16 No 1, h.103

b. Sumber Bahan hukum

Berdasarkan pendekatan ini, maka permasalahan dalam tesis ini dikupas melalui analisa dengan menggunakan bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perpajakan dan bahan sekunder berupa literature-literatur, artikel-artikel dan bahan sekunder lainnya yang berhubungan dengan permasalahan dalam tesis ini.

c. Prosedur Pengumpulan dan Analisa Bahan Hukum

Bahan hukum yang diperoleh diinventarisasi, kemudian bahan hukum yang berhubungan dengan pokok masalah diidentifikasi untuk digunakan sebagai bahan analisa. Berdasarkan hasil identifikasi, bahan-bahan hukum tersebut kemudian akan dianalisa secara sistematis yang hasilnya kemudian disusun secara sistematis dalam uraian pembahasan.

Berdasarkan penelitian dan analisa yang ada, akan ditarik beberapa kesimpulan dan dilengkapi dengan saran-saran yang dipandang bermanfaat bagi Direktorat Jendral Pajak dan Pembuat Undang-Undang Khususnya agar tercapai rasa keadilan didalam penyusunan Undang-Undang mengenai pajak.

Setelah melalui tahap-tahap inventarisasi, klasifikasi dan identifikasi terhadap bahan hukum yang relevan, yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, maka langkah berikutnya adalah melakukan sistematisasi terhadap keseluruhan bahan hukum yang ada, baik yang menyangkut perundang-undangan dan kajian pustaka maupun data penunjang lainnya. Proses sistematisasi ini juga berlaku terhadap teori-teori, konsep-konsep dan bahan rujukan lainnya. Analisis

terhadap bahan hukum penelitian difokuskan pada norma yang termuat dalam perundang-undangan.

6. Sistematika Penulisan

Penelitian hukum ini disusun dalam 4 (empat) bab. Bab I adalah pendahuluan. Pada intinya bab ini menjelaskan latar belakang masalah yang hendak dibahas dalam penelitian dan metode serta bahan hukum yang digunakan untuk melakukan pembahasan terhadap permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini.

Pada bab II dibahas mengenai peraturan dan prosedur pengangkutan dan pengiriman barang melalui darat dan air yang diuraikan menjadi 3 (tiga) sub bab yaitu : (1) Angkutan Umum Di Darat dan Di Air Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai, (2) Peraturan dan Prosedur Angkutan Laut yang terbagi menjadi 4 (empat) sub sub bab yaitu : (a) Sifat Jasa Angkutan Air, (b) Kegiatan di Pelabuhan Pemberangkatan dan di Pelabuhan Tujuan dan (c) Pelaksanaan Angkutan Perairan serta (d) Perhitungan Tariff Angkutan Laut. (3) Peraturan dan Prosedur Angkutan Darat yang terbagi menjadi 2 (dua) sub sub bab yaitu : (a) Kegiatan di terminal Pemberangkatan dan di terminal Tujuan dan (b) Dasar Penentuan Tarif.

Selanjutnya pada bab III dibahas tentang akibat hukum pemungutan Pajak Pertambahan Nilai pada angkutan didarat dan di air yang terbagi atas sub bab (1) Kontradiksi Peraturan Perundang-undangan Jasa Angkutan Umum di Darat dan di Air Yang Tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai dan (2) Akibat Hukum Yang

Timbul Dengan Adanya Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003.

Bab IV adalah bab penutup yang berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan intisari pembahasan yang dilakukan terhadap permasalahan-permasalahan masing-masing sebagaimana diuraikan dalam bab II dan bab III. Sedangkan saran dimaksudkan untuk memberi masukan terhadap tiap-tiap kekurangan yang ditemukan dalam pembahasan yang telah dilakukan dalam bab II dan bab III.

BAB II

PERATURAN DAN PROSEDUR PENGANGKUTAN DAN PENGIRIMAN BARANG MELALUI AIR DAN DARAT

1. **Angkutan Umum Di Darat dan Di Air Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai**

Hukum pengangkutan niaga adalah keseluruhan aturan hukum yang mengatur tentang pengangkutan niaga. Pengangkutan niaga yang dimaksud meliputi pengangkutan darat dengan menggunakan kendaraan umum yaitu setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran, Jasa angkutan umum di jalan ini adalah jasa pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan yang dilakukan oleh pengusaha angkutan umum, baik dalam trayek tetap dan teratur maupun tidak dalam trayek, termasuk jasa angkutan taksi. Jasa pengangkutan perairan dapat melalui Kapal yaitu kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Jasa angkutan umum dilaut adalah setiap kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan

kapal, yang dilakukan oleh pengusaha angkutan laut, dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan kepelabuhan lain, dengan dipungut bayaran

Jasa pengangkutan perairan ini termasuk jasa angkutan umum disungai dan danau yaitu setiap kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kapal, yang dilakukan oleh pengusaha angkutan sungai dan danau, yang dilakukan disungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal atau terusan, dengan dipungut bayaran dan Jasa angkutan umum penyebrangan yaitu setiap kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kapal, yang dilakukan oleh pengusaha angkutan penyebrangan, yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan, dengan dipungut bayaran.

.Hukum yang mengatur pengangkutan niaga disebut hukum pengangkutan niaga, hukum pengangkutan niaga selalu berdimensi bisnis. Seperti telah dikemukakan sebelumnya, pengangkutan merupakan proses kegiatan mulai dari pemuatan kedalam alat pengangkut, pemindahan ketempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran/penurunan ditempat tujuan tersebut. Proses ini baru dapat diamati bila diterapkan secara nyata pada setiap pengangkutan. Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur sistem, yaitu :

- a. Subjek (pelaku) hukum pengangkutan yaitu pihak-pihak dalam perjanjian dan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan

- b. Status pelaku hukum pengangkutan khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum
- c. Objek hukum pengangkutan yaitu alat pengangkut, muatan dan biaya angkutan
- d. Peristiwa hukum pengangkutan yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan
- e. Hubungan hukum pengangkutan yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan

Dalam memori penjelasan pasal 4 ditegaskan bahwa suatu penyerahan barang atau jasa dapat dikenakan PPN sepanjang memenuhi tiga syarat yaitu :

- a. barang (berwujud atau tidak berwujud) atau jasa yang diserahkan merupakan Barang Kena Pajak atau Jasa Kena Pajak
- b. penyerahan dilakukan didalam daerah pabean
- c. penyerahan dilakukan dalam kegiatan usaha atau pekerjaan pengusaha yang bersangkutan.

Dalam pasal 1 huruf c dan huruf b lama Undang-undang PPN 1984 sebelum 1 Januari 1995, pengertian Barang Kena Pajak dirumuskan sebagai berikut :

“ Barang Kena Pajak adalah barang berwujud yang menurut sifat atau hukumnya dapat berupa barang bergerak maupun barang tidak bergerak sebagai hasil proses pengolahan barang (pabrikasi) yang dikenakan pajak berdasarkan undang-undang ini.”¹

Sedangkan dalam pasal 1 angka 3 dan angka 2 Undang-undang PPN Tahun 1984 pengertian barang Kena Pajak dirumuskan sebagai berikut :

¹ Untuk Sukardji, *Op.Cit*, h. 64

“Barang Kena Pajak adalah barang berwujud yang menurut sifat atau hukumnya dapat berupa barang bergerak atau barang tidak bergerak maupun barang tidak berwujud yang dikenakan pajak berdasarkan undang-undang ini”²

Sebagai penjabaran dari ketentuan pasal 4A Undang-undang PPN 1984, dalam pasal 3 sampai dengan pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1994 telah ditetapkan jenis barang yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai sesuai dengan kriteria yang dicantumkan dalam memori penjelasan Pasal 4A UU PPN 1984, sebagai berikut :

- a. Barang hasil pertanian, hasil perkebunan, dan hasil kehutanan, yang dipetik langsung, diambil langsung, atau disadap langsung dari sumbernya
- b. Barang hasil peternakan, perburuan/penangkapan, atau penangkaran, yang diambil langsung dari sumbernya
- c. Barang dari hasil penangkapan atau budidaya perikanan yang diambil langsung dari sumbernya
- d. Barang dari hasil pertambangan, penggalian dan pengeboran yang diambil langsung dari sumbernya
- e. Barang-barang kebutuhan pokok yaitu :
 1. beras dan gabah
 2. jagung
 3. sagu
 4. kedelai

² *ibid*

5. garam baik yang beryodium maupun yang tidak beryodium
- f. Makanan dan minuman yang disajikan dihotel, restoran, rumah makan, warung dan sebagainya
- g. Listrik, kecuali listrik untuk perumahan dengan daya diatas 6.600 watt
- h. Saham, obligasi, dan surat-surat berharga sejenisnya
- i. Air bersih yang disalurkan melalui pipa.

Dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000, pasal 4A Undang-undang PPN 1984 yang semula hanya terdiri dari satu ayat diubah menjadi tiga ayat. Pasal 4A ayat (1) mengatur secara umum bahwa jenis barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 angka 2 dan jenis jasa sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 angka 5 yang tidak dikenakan pajak berdasarkan Undang-undang PPN 1984 ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah. Pengelompokan jenis barang yang tidak dikenakan PPN, dengan pasal 4A ayat (2) ditentukan harus berdasarkan kelompok barang sebagai berikut :

- a. barang hasil pertambangan atau hasil pengeboran yang diambil langsung dari sumbernya
- b. barang-barang kebutuhan pokok yang sangat dibutuhkan oleh rakyat banyak
- c. makanan dan minuman yang disajikan dihotel, restoran, rumah makan, warung dan sejenisnya
- d. uang, emas batangan dan surat-surat berharga

Jasa Kena Pajak (JKP) adalah setiap kegiatan pelayanan berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang atau fasilitas atau kemudahan atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk

menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan yang dikenakan pajak berdasarkan Undang-undang PPN.³ Berdasarkan pasal 4 huruf c Undang-undang PPN 1984, PPN dikenakan atas penyerahan jasa kena pajak didalam daerah pabean yang dilakukan oleh pengusaha, karena pengusaha ini melakukan penyerahan jasa kena pajak. Berdasarkan pasal 1 angka 14, orang pribadi atau badan yang melakukan penyerahan jasa kena pajak dapat digolongkan sebagai pengusaha apabila kegiatan itu dilakukan dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya. Berdasarkan memori penjelasan Pasal 4 huruf c tersebut suatu kegiatan penyerahan jasa dapat dikenakan PPN sepanjang memenuhi syarat :

- a. Jasa yang diserahkan adalah jasa kena pajak
- b. Penyerahan dilakukan di dalam Daerah Pabean
- c. Penyerahan dilakukan dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya.

Dengan rumusan yang berbeda namun dalam nuansa yang sama, berdasarkan pasal 4 huruf c jo pasal 1 angka 14 dan angka 15 Undang-undang PPN 1984, suatu kegiatan penyerahan jasa dapat dikenakan PPN sepanjang memenuhi unsur-unsur :

- a. penyerahan jasa kena pajak
- b. didalam daerah pabean
- c. dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya
- d. penyerahan dilakukan oleh pengusaha kena pajak

Seiring dengan perubahan Undang-undang PPN 1984, Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1994 diganti antara lain dengan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun

³ Mardiasmo, Perpajakan, Andi Yogyakarta, Edisi Revisi 2003, h. 228

2000 tentang jenis barang dan jasa yang tidak dikenakan PPN berdasarkan pasal 4A ayat (3) Undang-undang PPN 1984 jo pasal 5 PP Nomor 144 Tahun 2000, jenis jasa yang tidak dikenakan PPN salah satunya adalah jasa dibidang angkutan umum di darat dan di air, seperti jasa angkutan umum di darat, di laut, di danau, dan di sungai yang dilakukan oleh pemerintah atau swasta.

Pada dasarnya semua barang dan jasa dikenakan PPN, kecuali yang ditentukan oleh Undang-undang. Sistem PPN di Indonesia mengenal istilah “*Negative List*” yaitu konsep pengenaan PPN hanya kepada barang dan atau jasa yang tidak terdaftar dalam *negative list*. Ketentuan mengenai *negative list* diatur dalam pasal 4A Undang-undang PPN. Berdasarkan pasal 4A ayat (1) Undang-undang PPN, jenis barang yang tidak dikenakan PPN berdasarkan undang-undang ini ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000 Tanggal 22 Desember 2000 tentang jenis barang dan jasa yang tidak dikenakan PPN. Pasal 4A ayat (1) Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000 menentukan bahwa penetapan jenis barang (*negative list*) menjadi 4 (empat) kelompok barang. Pada pasal 4A ayat (3) Undang-undang PPN dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000 membatasi kelompok jasa yang tidak dikenakan PPN menjadi 12 (dua belas) kelompok jasa yang didasarkan atas kelompok-kelompok jasa dalam *negative list*. Salah satu diantara kelompok jasa dalam *negative list* pada pasal 4A ayat (3) huruf i yaitu jasa dibidang angkutan umum di darat dan di air adalah :

- Jasa angkutan umum di darat, di laut, di danau maupun di sungai yang dilakukan oleh pemerintah maupun oleh swasta
- Jasa angkutan udara luar negeri, termasuk didalamnya jasa angkutan dalam negeri yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari jasa angkutan udara luar negeri tersebut

Jika kita menyimak dan memperhatikan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 527/KMK.03/2003 Tanggal 4 Desember 2003 tentang jasa dibidang angkutan umum di darat dan di air yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) pada pasal 2 menegaskan bahwa atas penyerahan jasa angkutan umum di darat dan di air tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) termasuk angkutan umum di jalan, angkutan kereta api, di laut, angkutan umum di sungai, dan angkutan di danau serta angkutan penyebrangan.

Namun pada pasal 3 menyatakan bahwa penyerahan jasa angkutan umum di jalan yang tidak termasuk kedalam penyerahan jasa angkutan umum di jalan (di darat) yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai adalah penyerahan jasa angkutan di jalan yang dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- a. ada perjanjian lisan dan tulisan
- b. waktu dan atau tempat pengangkutan telah ditentukan sesuai dengan perjanjian
- c. kendaraan angkutan dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau untuk mengangkut orang, yang terikat perjanjian dengan pengusaha angkutan umum dalam satu perjalanan (trip)

Kemudian dalam ketentuan pasal 5, pasal 6 dan pasal 7 mengatakan bahwa penyerahan jasa angkutan umum di laut, di sungai serta jasa angkutan umum penyebrangan yang tidak termasuk kedalam penyerahan jasa angkutan umum di laut, di sungai serta jasa angkutan umum penyebrangan yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai adalah penyerahan jasa angkutan yang dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. ada perjanjian lisan atau tulisan
- b. kapal dipergunakan untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau untuk mengangkut orang, yang terikat perjanjian dengan pengusaha angkutan laut, sungai dan danau serta angkutan penyebrangan dalam satu perjalanan (trip)

Dalam ketentuan ini ditetapkan lebih lanjut bahwa karcis (tiket), *bill of lading*, konosemen, bukti pembayaran lainnya untuk jasa angkutan tidak diperlakukan sebagai bentuk perjanjian.

2. Peraturan dan Prosedur Melalui Angkutan Laut

a. Sifat Jasa Angkutan Air

Sebagai Negara maritim, Indonesia mempunyai ketergantungan yang tinggi terhadap angkutan laut, terutama untuk kelangsungan kehidupan social dan perekonomian penduduknya. Angkutan laut adalah unsur yang tidak terpisahkan dari kegiatan pengangkutan barang melalui air dengan menggunakan kapal dan kendaraan air lainnya berdasarkan tata laksana angkutan dan kepelabuhan untuk tujuan tertentu, hal ini menyangkut perdagangan dalam dan luar negeri. Transportasi adalah

merupakan bagian hubungan hukum lalu lintas (*communication* atau *verkehr*) dan angkutan juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ketempat lain.

Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dengan Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran, selain itu pengangkutan pelayaran juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yaitu Buku II Bab V tentang perjanjian carter kapal, Buku II Bab V A tentang pengangkutan barang, Buku II Bab V B tentang pengangkutan penumpang.

Angkutan laut sebagai kegiatan transportasi merupakan proses berpindahnya barang/penumpang dari pelabuhan asal kepelabuhan tujuan. Dalam proses kegiatan transportasi, terdapat tiga kepentingan yang terlibat dalam proses angkutan laut, yaitu :

1. Kepentingan pemilik barang, merupakan proses berpindahnya barang dari satu tempat ketempat lain agar barang tersebut mempunyai nilai tambah.
2. Kepentingan Perusahaan Pelayaran, adalah sebagai sumber pendapatan bagi pengusaha yang bergerak dalam bidang ini.
3. Kepentingan Pemerintah, adalah bahwa dengan terselenggaranya angkutan laut akan memberikan manfaat antara lain, menyerap tenaga kerja, sumber pendapatan Negara/pajak, sumber devisa Negara dan dapat menumbuhkan usaha lainnya seperti usaha galangan, surveyor dan usaha-usaha penunjang lainnya.

Angkutan laut adalah salah satu alat/jenis moda angkutan barang, hewan dan penumpang/turis dan merupakan moda angkutan yang paling dominan diantara moda-

moda angkutan yang lainnya (Angkutan darat dan udara), karena moda angkutan laut memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan moda-moda yang lain, yaitu :

- a. Dapat mengangkut muatan yang lebih besar
- b. Biaya pengangkutan yang relative lebih murah
- c. Tingkat keamanan barang (Dalam arti utilisasi dan keutuhan barang) lbwh terjamin karena penanganannya yang semakin modern/canggih (containerized).

Didalam Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran dijelaskan sebagai berikut :

“ Menyadari peranan transportasi, maka pelayaran sebagai salah satu moda transportasi, penyelenggaraannya harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancer, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Pelayaran yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal, sehingga mampu meningkat pelayanan yang lebih luas baik didalam negeri.....⁴

Untuk mengenal lebih jauh mengenai angkutan laut, definisi angkutan laut menurut Soedjatmiko adalah sebagai berikut : “ Usaha pengangkutan barang, khususnya barang dagangan melalui laut, baik yang dilakukan diantara tempat-tempat, pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri....”⁵Jasa produksi angkutan laut biasanya mengenai barang-barang besar atau bulk komoditi dan juga dapat menempuh jarak jauh, lebih jauh jarak yang ditempuh relatif akan lebih murah

⁴ Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, *tentang Pelayaran*, Eko Jaya, Jakarta, h. 197

⁵ Soedjatmiko, *Pelayaran Niaga*, Bharata Karya Aksara, Jakarta, 1979, h. 1

freight-nya, ruang angkutan laut jika dibandingkan dengan angkutan darat lebih besar dan luas. Indonesia sebagai Negara kepulauan yang terdiri dari banyak pulau sangat mengandalkan moda transportasi laut sebagai sarana penghubung antara pulau yang satu dengan yang lainnya. Angkutan laut sebagai bagian dari moda transportasi laut juga dipergunakan sebagai sarana penghubung dengan Negara-negara lainnya khususnya didalam bidang perniagaan. Secara luas tujuan angkutan laut dapat dijabarkan sebagai berikut :

- a. Membina kesatuan ekonomi Negara Kepulauan Indonesia.
- b. Mampu menggerakkan pembangunan daerah dan sekaligus pembangunan nasional.
- c. Mendorong peningkatan perekonomian nasional

Angkutan laut menjadi sangat penting sebagai sarana yang menghubungkan satu pulau / tempat kepulauan / tempat lain. Angkutan laut identik dengan pelayaran niaga.

Adapun kegiatan pelayaran niaga memberikan manfaat terhadap barang, yaitu :

- a. Sebagai alat pengangkut barang-barang dan orang dari tempat/pelabuhan satu ketempat / pelabuhan yang lain dan dari tempat / pelabuhan luar negeri ketempat / pelabuhan dalam negeri dan sebaliknya dengan menggunakan sarana kapal sebagai alat angkut.
- b. Sebagai alat untuk meningkatkan perdagangan dan perekonomian.
- c. Sebagai sarana untuk meningkatkan devisa Negara.

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ketempat lain (*part of*

destination) sangat bermanfaat untuk pemindahan / pengiriman barang-barang atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan. Dengan adanya jasa produksi yang diperlukan oleh masyarakat dalam memindahkan atau mengirimkan barang-barang ketempat lain, kegiatan angkutan laut atau pelayaran niaga memberikan manfaat terhadap barang, yaitu :

”Pelayaran niaga memberikan beberapa kegunaan tertentu kepada muatan yakni :

- a. Place utility (kegunaan berdasarkan perbedaan tempat....)
- b. Time utility (kegunaan berdasarkan waktu....).”⁶

Place utility menimbulkan nilai dari suatu barang tertentu karena dapat dipindahkan dari tempat dimana barang yang berlebihan kurang diperlukan disuatu tempat ketempat lain dimana barang tersebut sangat dibutuhkan. Didaerah dimana barang dihasilkan dalam jumlah yang berlebihan nilainya akan turun, dibandingkan disuatu tempat barang tersebut sangat sukar didapatkan. Tetapi dengan dipindahkan, dikirim atau diangkut kedaerah lain harga kebutuhan barang tersebut dapat disamaratakan. Sedangkan time utility menimbulkan sebab karena barang-barang dapat diangkat atau dikirim dari satu tempat ketempat lain atau dari *port* atau *origin* diangkut ketempat tertentu dimana benda atau barang sangat dibutuhkan menurut keadaan, waktu dan kebutuhan.

⁶ *Ibid*, h.4

b. Kegiatan di Pelabuhan Pemberangkatan dan di Pelabuhan Tujuan

Pengiriman barang dengan kapal laut di Indonesia merupakan kebiasaan umum yang dilakukan oleh para pedagang dalam usahanya untuk antarpulau dan ekspor / impor barang. Pengiriman barang dalam negeri Dalam dunia kemaritiman terdapat beberapa jenis angkutan yang didasarkan pada sudut pandang terhadap angkutan laut tersebut.

a. Berdasarkan Jenis pelayarannya pengiriman barang dapat dibagi sebagai berikut :

1. Pelayaran Samudra yaitu pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antara Negara ke Negara yang lain untuk membawa barang-barang impor dan ekspor dengan menggunakan kapal-kapal milik Perusahaan Pelayaran Samudra Nasional ataupun asing yang diageni oleh perusahaan nasional yang berkedudukan didalam negeri. Biasanya dilayani oleh perusahaan-perusahaan pelayaran niaga yang tergabung dalam *Shipping Confrence*.
2. Pelayaran Nusantara (Antar pulau / Interinsulair) yaitu Pelayaran yang mempunyai wilayah operasi meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia tetapi tidak sampai menyebrang ke perairan internasional atau perairan Negara lain, misalnya pengiriman barang dari satu pelabuhan di Indonesia ke pelabuhan lainnya di Indonesia.
3. Pelayaran Lokal / Rakyat merupakan usaha pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau local tertentu didalam dua propinsi di Indonesia atau dalam dua propinsi yang berbatasan, misalnya sebuah perusahaan yang dapat beroperasi local dalam wilayah Kepulauan Riau atau antara Panjang di Sumatera Selatan

dengan Merak di Jawa Barat. Wilayah operasi pada pelayaran local tidak boleh melebihi radius 200 mil. Sedangkan yang dimaksud pelayaran rakyat adalah pelayaran yang menggunakan kapal atau perahu rakyat yang terdiri atas perahu-perahu layer, pinisi dan lain-lain, mempunyai wilayah operasi yang tidak terbatas diseluruh wilayah Indonesia

b. Berdasarkan Jenis Barang.

Selain berdasarkan jenis pelayaran, jenis angkutan laut dapat pula dibagi berdasarkan jenis barang muatannya, yaitu sebagai berikut :

1. Barang Ekspor / Impor barang ekspor adalah barang yang diangkut dengan cara mengeluarkan barang tersebut dari dalam negeri keluar wilayah pabean Indonesia dengan terlebih dahulu memenuhi ketentuan-ketentuan tertentu. Sedangkan barang impor adalah barang yang dimasukkan dari luar negeri kedalam wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan.
2. Barang Antar Pulau adalah pendistribusian barang dari daerah / pulau ke daerah / pulau yang lain didalam wilayah Negara. Kegiatan ini dalam istilah angkutan laut dinamakan sebagai angkutan pelayaran nusantara / interinsulair.
3. Barang Transshipment (*Comodity Ekspor*) yaitu pengiriman dari asal tempat barang tersebut berada yaitu pada pelabuhan muat yang tidak merupakan pelabuhan ekspor / pelabuhan yang tidak dibuka untuk perdagangan luar negeri kepelabuhan distribusi yang dapat melakukan kegiatan ekspor.

c. Berdasarkan Jenis Muatan.

1. General Cargo, yaitu muatan yang terdiri dari berbagai jenis barang yang dibungkus dan dikapalkan secara potongan, misalnya peti, palet, besi, rotan dan lain-lain yang bukan bersifat curah.
2. Dry Bulk Cargo yaitu pemuatan barang dengan cara mencurahkan barang / muatan kedalam kapal (termasuk curah dalam karung). Jenis muatan ini sering disebut juga sebagai muatan curah.
3. Liquid Bulk Cargo (LBC) yaitu muatan cair basah, termasuk dalam kaleng.

Peranan *shipping company activity* kapal dalam pemuatan dan pembongkaran biasanya dibagi dalam pelabuhan pemuatan barang dan selama dalam perjalanan (*Voyage*) dan kapal dipelabuhan tujuan pembongkaran barang dan pemuatan kembali. Ketentuan-ketentuan pemuatan ataupun pembongkaran sangat penting sehubungan dengan biaya (*cost*) yang dikeluarkan berhubungan dengan pengeluaran / pemasukan barang melalui pabean dengan disertai beberapa aspek pelaksanaan dalam persetujuan /kontrak jual beli yang harus pula diketahui baik oleh pihak importer dan eksportir. Untuk terjadinya pengangkutan perairan dengan kapal, perlu diadakan perjanjian pengangkutan lebih dahulu yang dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Menurut ketentuan pasal 85 UUAP perusahaan angkutan perairan wajib mengangkut penumpang dan / atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan. Setelah terjadi kesepakatan antara penumpang dan/atau pengirim mengenai angkutan dengan kapal, yang pertama kali diselesaikan adalah pembayaran biaya angkutan. Atas dasar ini, pengangkut (perusahaan angkutan perairan) menyiapkan kapal (ruang kapal) dipelabuhan pemberangkatan sesuai dengan jadwal

yang ditetapkan. Jadwal keberangkatan tersebut menetapkan hari, tanggal dan waktu serta nama kapal yang digunakan. Menurut ketentuan pasal 504 KUHD, pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut diatas kapal menerima surat tanda terima (*mate's receipt*) yang merupakan bukti bahwa barangnya sudah dimuat dalam kapal. Jika pengirim menghendaki konosemen, dapat menukarkan surat tanda terima tersebut dengan konosemen yang diterbitkan oleh pengangkut.

Kegiatan kapal setelah tiba dipelabuhan adalah pembongkaran barang / pemuatan kembali dan menyelesaikan hal yang berhubungan dengan administrasi barang dokumen-dokumen yang diperlukan oleh pihak pabean bea dan cukai. Dipelabuhan muatan ini disamping membongkar barang yang ditujukan pada pelabuhan tersebut juga melakukan pengisian bekal kapal dan pemuatan antara lain mengisi pembekalan air, bunker dan lain sebagainya guna keperluan pelayaran berikutnya, mengurus dan menyelesaikan semua dokumen-dokumen yang berhubungan dengan pelayaran dalam liner service, daftar muatan (*manifes*) sebagai himpunan segala muatan kapal yang diangkut menuju sebuah pelabuhan tertentu untuk memudahkan perusahaan pelayaran niaga menghitung beberapa freight yang didapat setiap pelabuhan tujuan. Dokumen muat barang mempunyai fungsi tanda pemberitahuan dari pengirim / kuasanya pengangkut kepada paban terhadap barang muatan intersulair (antar pulau) yang diangkut dari satu pelabuhan di Indonesia.

Sebelum kapal diberangkatkan dari pelabuhan pemberangkatan I, kapal harus memiliki dokumen sebagai syarat untuk memenuhi pemberian ijin berlayar, yitu :

a. Kapal harus layak laut terdiri dari :

- Cukup peralatan
 - Cukup perawatan
 - Cukup awak kapal dan mempunyai daftar mansterool
 - Cukup mempunyai persediaan kapal yang diperlukan selama jangka waktu berlayar
 - Kapal cukup mampu dimuat barang / penumpang menurut ketentuan syarat-syarat yang ditentukan untuk itu.
- b. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan selain syarat tersebut diatas harus mempunyai dokumen-dokumen antara lain :
- Surat ukur
 - Pas kapal
 - Daftar perlengkapan perbekalan
 - Surat lambung timbul
 - Surat ijin berlayar dan lain-lain yang diperlukan barang.

Kegiatan kapal setibanya dipelabuhan tujuan dalam pembongkaran harus memenuhi prosedur pelaksanaan pembongkaran muatan kapal, sebagai halnya tata laksana pemuatan dipelabuhan pertama, dalam hal pembongkaran tersebut dapat dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut :

1. Pembongkaran langsung dimuat diatas truck
2. Pembongkaran barang langsung dengan perantara perahu
3. Pembongkaran melalui gudang laut , artinya dibongkar untuk ditimbun diterminal selanjutnya menunggu penyelesaian pemeriksaan pabean bea cukai / pembayaran.

Pengangkut wajib menyerahkan barang kepada penerima setelah kapal tiba dipelabuhan tujuan. Menurut ketentuan pasal 510 KUHD, penerima adalah pemegang terakhir konosemen atas pengganti berdasarkan endosemen yang teratur atau pemegang konosemen atas tunjuk. Setiap penerima yang sudah menerima barang wajib menyerahkan kembali konosemen yang dipegangnya tersebut kepada pengangkut sebagai bukti bahwa pengangkut sudah memenuhi penyerahan barang. Menurut ketentuan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang pasal 515 menyebutkan jika pada saat penyerahan barang, pengangkut kurang percaya kepada penerima, dia dapat minta kepada penerima supaya konosemen itu dititipkan pada pihak ketiga. Dalam ketentuan pasal 507 ayat 2 KUHD apabila kepada pengangkut ditunjukkan lembaran konosemen yang tidak menyebutkan jumlah seluruh konosemen yang diterbitkan dan tidak ada tulisan copy not negotiable serta konosemen tersebut diperoleh dengan itikad baik atas beban (seperti jual beli), pengangkut wajib menyerahkan barang yang disebutkan dalam konosemen tersebut. Pada saat barang diterima oleh pemegang konosemen, keadaan barang tidak cocok dengan yang tertulis dalam konosemen dapat diselesaikan dengan cara sebagai berikut :

- a. Jika pemegang konosemen adalah pengirim sendiri, pengangkut bebas dari tuntutan, asalkan keadaan barang pada saat diserahkan sama dengan keadaan barang pada saat dimuat dalam kapal (pasal 512 KUHD)
- b. Jika pada konosemen ditulis suatu klausula yang menerangkan bahwa wujud, jumlah, berat atau ukuran barang yang diangkut tidak dikenal, pengangkut tidak terikat dalam keadaan barang kecuali jika pengangkut sendiri mengetahui atau

seharusnya mengetahui keadaan barang tersebut, atau barang tersebut sudah dihitung, ditimbang, atau diukur dihadapannya.(pasal 513 KUHD)

- c. Jika pada konosemen sama sekali tidak ditulis keadaan barang yang diangkut, pengangkut hanya bertanggungjawab atas keadaan barang tersebut seperti keadaan pada waktu dimuat dalam kapal sepanjang dapat dilihat dari luar, sampai dapat dibuktikan sebaliknya. (pasal 514 KUHD)

Setelah barang diterima oleh penerima dipelabuhan tujuan, maka sesuai dengan ketentuan pasal 491 KUHD, penerima wajib membayar biaya angkutan serta segala biaya yang wajib dibayarnya menurut dokumen atas dasar penyerahan barang yang diserahkan kepadanya. Tetapi menurut ketentuan pasal 493 KUHD pengangkut tidak mempunyai hak retensi atas barang jika tidak memperoleh pembayaran biaya angkutan dari penerima, oleh karena itu untuk mencegah kemungkinan wanprestasi penerima, pengangkut menetapkan dalam perjanjian pengangkutan supaya biaya angkutan dibayar lebih dahulu oleh pengirim barang. Setelah penumpang tiba dengan selamat dan penyerahan barang kepada penerima serta penyelesaian segala kewajiban dan hak para pihak, berakhirlah perjanjian pengangkutan perairan.

- c. Pelaksanaan Angkutan Perairan

Perjanjian pengangkutan yang dibuat secara sah mengikat kedua pihak yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim. Antara kedua pihak tercipta hubungan kewajiban dan hak yang perlu direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan dan pembayaran biaya angkut. Menurut ketentuan pasal 73 UUAP,

penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Tetapi dengan tidak mengurangi ketentuan ini dalam keadaan dan persyaratan tertentu, pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan laut dalam negeri yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia. Kapal yang digunakan untuk menyelenggarakan angkutan laut harus memenuhi syarat keselamatan agar dapat sampai ditempat tujuan dengan selamat. Dalam ketentuan pasal 35 ayat (2) dan (3) UUAP mengatakan keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan kapal yang disebut laik laut (*seaworthy*).

Untuk kelancaran dan keselamatan angkutan perairanm setiap nahkoda wajib memenuhi persyaratan dalam ketentuan pasal 5 ayat (4) UUAP berupa pendidikan dan pelatihan, kemampuan dan keterampilan serta kesehatan. Persyaratan tersebut dibuktikan dengan sertifikat kemampuan yang diakui oleh pemerintah. Selama dalam pelayaran, pemimpin kapal wajib berada dikapal kecuali dalam keadaanyang sangat memaksa. Dalam keadaan kecelakaan kapal, pemimpin kapal hanya dapat meninggalkan kapal setelah melaksanakan seluruh kewajibannya. Untuk menyelamatkan angkutan perairan, pemimpin kapal berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan yang diperlukan walaupun penyimpangan tersebut akan menambah biaya operasi dan perjalanan yang lebih lama. Selama dalam pelayaran, pasal 55 ayat (1) UUAP menentukan bahwa nahkoda merupakan pemimpin diatas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas :

- d. Keselamatan pelayaran (termasuk penumpang)
- e. Keamanan dan ketertiban kapal
- f. Barang muatan

Pasal 522 ayat (1) KUHD menentukan bahwa tanggung jawab pengangkut atau nakhoda yang mewakilinya berlangsung sejak penumpang naik ke kapal dan berakhir setelah penumpang turun dari kapal. Pada angkutan barang, tanggung jawab tersebut berlangsung sejak barang diterima oleh pengangkut dan berakhir pada saat penyerahannya kepada penerima, hal ini sejalan dengan pasal 468 ayat (1) KUHD dan Pasal 1 huruf (e) The Hague Rules 1942, yaitu Konvensi Internasional Tentang Angkutan di Laut menentukan :

“Carriage of goods covers the period from the time when the goods are loaded on the time they are discharged from the ship”, yang artinya angkutan barang meliputi jangka waktu sejak barang dimuat di atas kapal sampai dengan saat barang dibongkardari kapal.⁷

Apabila dalam pelaksanaan angkutan laut timbul kerugian akibat pengoperasian kapal berupa :

- a. Kematian atau lukanya penumpang
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang muatan
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan / atau barang
- d. Kerugian pihak ketiga

Perusahaan angkutan perairan (laut) bertanggung jawab atas kerugian tersebut. Namun, jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian

⁷ Abdul Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, h.151.

tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan tersebut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya. Selama dalam pelayaran dan sebelum mencapai pelabuhan tujuan yang telah ditentukan, muatan tidak dapat diserahkan kepada penerima ditempat pelabuhan tujuan karena beberapa alasan, yaitu :

- a. Jika karena keadaan setempat kapal tidak sepatutnya mencapai tujuan akhir, pengangkut atas biaya sendiri wajib mengusahakan membawa barang yang diangkut tersebut ketempat tujuan akhir dengan menggunakan kapal kecil atau dengan cara lain
- b. Jika sudah diperjanjikan bahwa pengangkut tidak mengangkut lebih jauh dari tempat yang dipandang aman untuk berlabuh, pengangkut berhak menyerahkan barang tersebut ditempat yang paling dekat dengan tempat tujuan yang memenuhi syarat keamanan, kecuali jika halangan tersebut bersifat sementara yang mengakibatkan keterlambatan sebentar saja.

Selama kapal belum sampai ditempat tujuan, pengangkut tidak wajib meurunkan penumpang atau menyerahkan barang tujuan kepada pemegang konosemen. Jika terjadi penyerahan barang kepada pemegang konosemen karena peristiwa tertentu yang tidak pasti terjadinya, penyerahan tersebut harus disertai dengan syarat yaitu penerima harus menyerahkan semua lembar konosemen yang dapat diperdagangkan. Menurut pasal 509 UUAP menentukan jika lembar konosemen tidak diserahkan semua, penerima harus memberi jaminan atas kerugian yang mungkin timbul karenanya. Kerugian yang mungkin timbul tersebut adalah

tuntutan penyerahan barang dari pemegang konosemen lembar kedua ditempat tujuan terakhir. Menurut ketentuan pasal 3 UUAP, pengangkutan dengan kapal bertujuan untuk :

1. memperlancar arus perpindahan orang dan / atau barang melalui perairan, dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional dalam rangka menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional
2. memantapkan perwujudan wawasan nusantara
3. memperkuat ketahanan nasional

d. Perhitungan Tariff Angkutan Laut

Untuk mendapatkan suatu tarif / daftar harga yang wajar bagi perusahaan jasa angkutan perlu menetapkan daftar harga biaya (*cost*) yang harus dikeluarkan sesuai dengan barang yang diangkut. Menurut kebiasaan dalam menetapkan jasa angkutan perhitungannya didasarkan atas keadaan barang, baik menurut berat, volume atau nilai barang yang diangkut serta jarak yang ditempuh atau tempat tujuan barang (*part of destination*). Dasar dalam menentukan besarnya freight ditetapkan *shipping conference* dengan mendapatkan pertimbangan-pertimbangan yang disetujui oleh pemerintah negara masing-masing yang bersangkutan. Sebagaimana yang telah ditentukan dalam *shipping conference* selain tariff murni (*Line Haul Cost*) dan tariff-tarif tambahan yang ditetapkan pada setiap terminal cost Negara-negara yang bersangkutan masih terdapat tari-tarif tambahan, antara lain :

- a. *Bunker Adjustment Factor* yaitu penggunaan bahan bakar atas dasar fluktuasi harga baik input dan output yang mempengaruhi besarnya tariff angkutan dan dibebankan kepada pemakai jasa angkut
- b. *Currency Adjustment Factor*, akibat adanya valuasi terhadap mata uang internasional (*Floating rate*) yaitu penurunan nilai mata uang dengan menyesuaikan kurs dengan tidak membebankan kepada shipping company / tidak menanggung resiko kerugian yang besar dengan jalan dibebankan oleh pemakai jasa angkutan.
- c. *Additional freight* yaitu ongkos angkutan yang dibebankan atas barang yang diangkut berdasarkan berat koli, besarnya isi koli, dan panjang dari koli
- d. *Tarif Net Otherwise Enummureted* yaitu tarif suatu komoditi khususnya bagi barang-barang eksport non tradisional / eksport komoditi lemah diberikan keringanan 10% dibawah tarif wajar.
- e. *Immidiata Rabate dan Defered Rabate* yaitu jumlah freight yang dibayar langsung diberi potongan (*rabate*) serta perhitungannya tercantum dalam *Bill of Lading* sedangkan defered rabate adalah potongan yang diberikan kemudian setelah shipper memenuhi tenggang waktu pembayaran dengan syarat bahwa shipper merupakan langganan tetap dalam mengapalkan barangnya.

Dalam penetapan tarif jasa angkutan atau tarif harga harus memperhatikan :

- a. Dasar perhitungan tariff (*Structure of rate*) dibagi dalam unsur-unsur sebagai berikut :

- Nilai pelayanan (*The Value Of Service Pricing*), bentuk tariff disesuaikan dengan jasa yang telah diberikan oleh pengangkut kepada pihak pengirim. Dalam hal ini penentuan tariff sifatnya sama dengan penentuan harga. Suatu tariff yang didasarkan atas *value of service pricing* atau nilai jasa mengadakan tariff berbeda untuk pengiriman barang yang kelasnya (koefisien golongan barang) berlainan
 - Pengeluaran Biaya (*The Cost of Servie Pricing*), pengeluaran biaya penentuan ini didasarkan atas pengeluaran biaya yang sebenarnya untuk mengangkut orang atau mengirimkan barang ditambah dngan keuntungan atas jasa yang dikerjakan.
 - Volume Barang (*What The Traffic Will Bear*) yaitu penentuan tariff tergantung volume yang telah ditentukan. Tiap macam barang dn tiap jarak diadakan suatu tariff tersendiri.
- b. Dasar tingkat yang wajar (*Reasonable Level of Rate*), penentuan tariff harus didasarkan pada kondisi-kondisi setempat.

Seseorang yang mempunyai perusahaan pengangkutan baik angkutan darat, angkutan laut dan angkutan udara wajar untuk memahami segala jenis biaya yang harus dikeluarkan dan diminta terhadap jasa yang telah diberikan. Oleh karena itu tariff angkutan diatur sedemikian rupa sehingga dapat memberikan suatu provit kepada pihak pengangkut dan tidak memberikan beban yang berat terhadap pengiriman barang / pemakai jasa. Kepentingan pengangkut atau dari pihak yang mempunyai kapal perlu sekali dibuat suatu tariff yang sesuai dengan golongan yang

akan diangkut sehingga tidak hanya yang mengangkut barang saja yang akan mendapat keuntungan tetapi juga yang mempunyai kapal / angkutan mendapat untung yang wajar.

3. Peraturan dan Prosedur Angkutan Darat

a. Kegiatan di terminal Pemberangkatan dan di terminal Tujuan

Menurut ketentuan pasal 12 ayat (1) UUAJ, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis, dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui. Agar kendaraan bermotor memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, menurut ketentuan pasal 13 UUAJ wajib diuji yang dibuktikan dengan tanda bukti lulus uji. Dalam surat tanda bukti lulus uji dicantumkan daya angkut maksimum kendaraan bermotor, sehingga kendaraan bermotor yang disediakan oleh pengangkut selalu dalam keadaan memenuhi syarat keselamatan agar dapat sampai ditempat tujuan dengan selamat. Pasal 43 UUAJ menentukan pengusah angkutan umum wajib mengangkut penumpang dan / atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan / atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan / atau pengirim barang. Untuk terjadinya pengangkutan dengan kendaraan bermotor, perlu diadakan perjanjian pengangkutan lebih dahulu yang dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat angkutan barang. Setelah terjadi kesepakatan antara penumpang dan / atau pengirim mengenai angkutan dengan kendaraan bermotor, yang pertama kali diselesaikan adalah pembayaran biaya angkutan dan penerbitan dokumen angkutan. Dalam hal

biaya angkutan dibayar lebih dahulu dokumen angkutan berfungsi sebagai bukti bahwa perjanjian sudah terjadi dan biaya angkutan sudah dibayar, sedangkan dalam hal biaya angkutan dibayar kemudian, perjanjian sudah terjadi dan mengikat sejak barang dimuat dalam truck, atau kapal.

Atas dasar dokumen tersebut, pengangkut (pengusaha angkutan umum) menyiapkan kendaraan bermotor diterminal pemberangkatan atau ditempat yang disepakati sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Jadwal keberangkatan tersebut menetapkan hari, tanggal dan waktu yang ditentukan dalam dokumen angkutan. Penumpang yang telah memiliki karcis dapat naik kendaraan bermotor (bus umum, bus kota) dan barang yang akan diangkut dimuat kedalam kendaraan bermotor (truck, boks). Setelah pemuatan selesai, pengangkut atau sopir yang mewakilinya menyiapkan keberangkatan kendaraan bermotor sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan.

Menurut ketentuan pasal 23 ayat (1) UUAJ, pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, pengemudi kendaraan bermotor wajib :

- a. mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar
- b. mengutamakan keselamatan pejalan kaki
- c. menunjukkan surat bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji atau tanda bukti lain yang sah dalam hal dilakukan pemeriksaan
- d. memenuhi semua ketentuan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan

- e. memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih

Untuk keselamatan keamanan dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, menurut pasal 16 UUAJ memberi wewenang kepada pejabat yang ditunjuk undang-undang untuk melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Pemeriksaan tersebut meliputi :

- b. persyaratan teknis dan laik jalan
- c. tanda bukti lulus uji
- d. tanda bukti pendaftaran / tanda coba kendaraan bermotor
- e. surat izin mengemudi

melalui kewenangan pejabat melakukan pemeriksaan tersebut diharapkan proses penyelenggaraan angkutan darat berlangsung dengan tertib, aman dan selamat tiba ditempat tujuan.

Selama proses angkutan berlangsung, pengangkut melalui pengemudinya wajib melakukan penjagaan, pengawasan dan pemeliharaan terhadap penumpang dan / atau barang yang diangkut sampai tiba ditempat tujuan dengan selamat. Kewajiban ini dilakukan terhadap kemungkinan terjadinya gangguan, pengacauan, keributan, penodongan yang datang dari luar atau dari dalam kendaraan. Bentuk penjagaan, pengawasan dan pemeliharaan tersebut, antara lain :

- a. menempatkan petugas keamanan didalam kendaraan jika jalan yang dilalui rawan kejahatan
- b. menutup pintu kendaraan setelah penumpang naik ke atau turun dari kendaraan

- c. mengunci pintu bagasi dengan baik
- d. menutup dengan terpal barang dalam truck sehingga tidak mudah basah karena hujan atau tidak mudah dijarah oleh pencuri.

Dalam ketentuan pasal 47 UUAJ, selama proses pengangkutan berlangsung, pengemudi angkutan umum diberi wewenang untuk menurunkan penumpang dan/ atau barang yang diangkut ditempat pemberhentian terdekat, apabila ternyata penumpang dan / atau barang yang diangkut tersebut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan. Kewenangan ini digunakan dengan pertimbangan yang benar-benar dapat dipertanggungjawabkan secara hokum dan kepatutan, antara lain :

- a. penumpang yang melakukan keributan atau pencurian dalam kendaraan, sehingga mengganggu atau merugikan penumpang lain walaupun sudah diperingatkan secara patut
- b. barang yang diangkut ternyata adalah barang yang berbahaya bagi keselamatan angkutan misalnya mercon, bahan mudah terbakar
- c. barang yang dapat mengganggu penumpang karena berbau busuk

Apabila pengangkut (pengusaha angkutan umum) lalai dalam melaksanakan tugasnya selama proses pengangkutan berlangsung, sesuai dengan ketentuan pasal 45 UUAJ, pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Besarnya ganti kerugian tersebut adlah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga. Tanggung jawab terhadap penumpang dimulai sejak diangkut sampai

ditempat tujuan yang telah disepakati. Sedangkan tanggungjawab terhadap pemilik barang dimulai sejak barang diterima dari pengirim sampai barang diserahkan kepada penerima ditempat tujuan yang telah disepakati. Namun, pengusaha angkutan umum tidak bertanggungjawab atas kerugian yang timbul apabila dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh :

- a. peristiwa yang tidak dapat diduga lebih dahulu (force majeure, pasal 1244 KUHPerdara)
- b. cacat sendiri pada penumpang atau barang yang diangkut
- c. kesalahan / kelalaian pengirim atau ekspediter (pasal 91 KUHD)

Setelah kendaraan bermotor tiba di terminal tujuan atau di tempat yang telah disepakati seperti tertera pada dokumen angkutan, penumpang turun dari kendaraan bermotor. Apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan penumpang menderita luka atau meninggal dunia , PT Asuransi Jasa Raharja akan membayar santunan berdasarkan bukti kecelakaan dan tiket penumpang sedangkan apabila timbul kerugian akibat kesalahan / kelalaian pengangkut dalam penyelenggaraan angkutan darat, pengangkut menyelesaikan pembayaran ganti rugi. Di terminal tujuan barang dibongkar dari kendaraan bermotor dan disimpan ditempat penyimpanan yang ditetapkan oleh pengusaha angkutan umum. Pengusaha angkutan umum memberitahukan kepada pengirim / penerima agar menerima barang kiriman dalam jangka waktu yang ditetapkan. Apabila pengirim / penerima tidak mengambil barang tersebut dari tempat penyimpanan, menurut ketentuan pasal 48 UUAJ, pengirim /

penerima dikenakan biaya penyimpanan barang dan wajib dilunasi ketika barang tersebut diambil.

Tujuan pengangkutan dengan kendaraan bermotor secara khusus diatur dalam pasal 3 UUAJ. Dalam pasal tersebut dinyatakan, pengangkutan dengan kendaraan bermotor bertujuan untuk :

- a. mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat
- b. mampu memadukan moda transportasi lainnya
- c. mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan
- d. menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas pembangunan nasional
- e. sebagai pendorong, penggerak, penunjang pembangunan nasional.

b. Dasar Penentuan Tarif

Dalam semua undang-undang yang mengatur tentang angkutan tidak dijumpai rumusan secara umum mengenai biaya angkutan, tetapi dilihat dari perjanjian pengangkutan, biaya angkutan adalah kontra prestasi terhadap penyelenggaraan angkutan yang dibayar oleh pengirim atau penerima atau penumpang kepada pengangkut. Menurut ketentuan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang pasal 533-I, pada angkutan barang biaya angkutan dibayar setelah tiba ditempat tujuan kecuali diperjanjikan lain. Sedangkan pada angkutan penumpang biaya angkutan harus dibayar lebih dahulu, pada angkutan penumpang pasal 533-j KUHD

menentukan bahwa biaya pemeliharaan penumpang selama pengangkutan termasuk dalam biaya angkut.

Struktur dan golongan tariff angkutan orang dan atau penumpang ditetapkan oleh pemerintah, untuk kendaraan umum diatur dalam pasal 42 UUAJ. Pengeluaran biaya didasarkan atas pengeluaran biaya yang sebenarnya untuk mengangkut orang atau mengirim barang, segala macam biaya diperhitungkan. Penentuan biaya ini tergantung dari *fixed coast* (biaya yang tidak berubah) sesuai dengan tingkat produksi / jasa. *Commen cost* adalah biaya yang tidak dapat dialokasikan yang selanjutnya tergantung pada biaya tambahan (*additional cost*) yang tidak dapat diperhitungkan dalam produksi jasa angkutan. Penghitungan jumlah biaya angkutan ditentukan pula oleh beberapa hal sebagai berikut :

- f. Jenis angkutan yaitu angkutan darat, perairan dan udara. Setiap jenis angkutan tariff biaya angkutan berbeda
- g. Jenis alat pengangkut yaitu kereta api, bis, kapal dan pesawat udara pelayanannya berbeda, sehingga berbeda pula tariff biaya angkutannya
- h. Jarak angkutan, jauh dekatnya angkutan menentukan jugatariff biaya angkutan
- i. Waktu angkutan yaitu cepat atau lambat menentukan besar dan kecilnya biaya angkutan
- j. Sifat muatan, berbahaya, mudah rusak, mudah pecah, resiko kerugian lebih besar, menentukan pula besarnya tariff biaya angkutan.

Jika ditinjau dari segala jenis ongkos angkutan atau biaya yang dikeluarkan, biaya yang terpenting adalah *line haul cost* (tariff yang murni) dan *accessorial cost*

(pengeluaran tambahan) mengenai biaya penjagaan / perlindungan, pengawalan, biaya terminal cost antara lain pemindahan barang (bongkar mut) ke alat angkutan lainnya. Dalam *line haul cost* terdapat *running cost* meliputi biaya langsung dan biaya tidak langsung.

Biaya langsung meliputi :

- a. biaya penyusutan
- b. biaya bunga moda
- c. biaya awak bis
- d. biaya bahan bakar minyak / BBM
- e. biaya ban
- f. biaya pemeliharaan kendaraan
- g. biaya terminal
- h. biaya pajak kendaraan bermotor
- i. biaya kear (Uji kelayakan jalan) kendaraan
- j. biaya asuransi.

Sedangkan dalam biaya tidak langsung meliputi :

- a. biaya pegawai kantor
- b. biaya pengelolaan

Asumsi dalam perhitungan tarif⁸

- a. load factor penumpang 70%
- b. umur kendaraan 5 tahun

⁸ Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, Jakarta, 25 Februari 2005

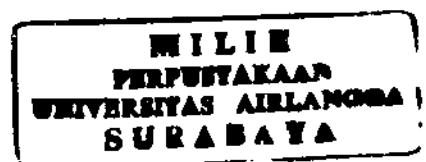
- c. bung pinjaman 18%
- d. hari operasi adalah 25 hari/bulan
- e. nilai residu (harga sisa kendaraan) 20% dari harga kendaraan baru
- f. pemakaian BBM 3 KM/liter
- g. daya tahan ban 24.000 KM
- h. service kecil setiap 5.000 KM
- i. service besar setiap 15.000 KM
- j. overhaul setiap 360.000 KM

Untuk struktur dan golongan tariff angkutan barang sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1990 Tanggal 16 Juni 1990 tentang kebijaksanaan tariff penumpang dan barang khususnya pada bab IV tentang angkutan barang, pasal 3 ayat (1) yang berbunyi tariff angkutan barang di jalan raya, kereta api penyebrangan, kapal laut dan pesawat udara ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan berdasarkan prinsip kesepakatan bersama dengan pengguna jasa yang bersangkutan. Kemudian lebih dikhususkan pada tariff angkutan barang di jalan, sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 1993 tanggal 09 September 1993 tentang tariff angkutan penumpang dan barang di jalan pada bab II tentang tariff angkutan barang, pasal 14 menentukan tariff angkutan barang ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan. Pemerintah menetapkan tariff yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Dengan berpedoman pada struktur dan golongan tariff tersebut, perusahaan umum kereta api, perusahaan angkutan umum, perusahaan

angkutan laut niaga dan perusahaan angkutan udara niaga menetapkan tariff yang berorientasi kepada kelangsungan usaha badan penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan.

BAB III**AKIBAT HUKUM PEMUNGUTAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PADA
ANGKUTAN UMUM DI DARAT DAN DI AIR****3.1. Kontradiksi Peraturan Perundang-undangan Jasa Angkutan Umum di
Darat dan di Air Yang Tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai**

Pajak penjualan yang pemungutannya berdasarkan Undang-undang Darurat Nomor 19 Tahun 1951 yang kemudian ditetapkan sebagai Undang-Undang Nomor 35 Tahun 1953, sejak tanggal 1 April 1985 telah diganti oleh Pajak Pertambahan Nilai yang pemungutannya didasarkan pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983. Dalam kurun waktu lebih dari tiga dasawarsa, Undang-Undang Pajak Penjualan 1951 telah menunjukkan dedikasinya dalam pemungutan pajak atas konsumsi di Indonesia. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah yang lebih dikenal dengan nama Undang-Undang Pajak Pertambahan Nilai 1984 merupakan salah satu produk reformasi sistem perpajakan nasional (*tax reform*) 1983, telah mengalami dua kali perubahan, perubahan yang pertama dilakukan dengan Undang-undang Nomor 11 Tahun 1994 yang mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1995 sedangkan perubahan yang kedua dilakukan dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 yang mulai berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001.



Adapun tujuan perubahan ini sebagaimana ditegaskan dalam konsideran filosofis Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 adalah :¹

- a. lebih meningkatkan kepastian hukum dan keadilan
- b. menciptakan system perpajakan yang sederhana dengan tanpa mengabaikan pengawasan dan pengamanan penerimaan Negara.

Dalam era reformasi saat ini, perkembangan sosial ekonomi dan politik berlangsung sangat cepat sehingga perubahan sistem perpajakan yang pernah dilakukan belum dapat menampung perkembangan dunia usaha karena masih dijumpai kelemahan-kelemahan dalam Undang-undang perpajakan yaitu :

- a. belum adil walaupun sudah dilaksanakan sesuai ketentuan
- b. kurang memberi hak-hak wajib pajak
- c. kurang memberikan kemudahan kepada wajib pajak dalam melaksanakan kewajibannya
- d. kurang memberikan kepastian hokum dan kurang sederhana.

Pada awal mulai belaku Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai 1984 tanggal 1 April 1985, objek PPN yang diatur dalam pasal 4 Undang-undang PPN 1984 lebih diarahkan pada penyerahan Barang Kena Pajak (BKP) yang dilakukan oleh pengusaha yang menghasilkan BKP yang disebut pabrikan. Kegiatan dibidang perdagangan yang dikenakan PPN adalah orang atau badan yang mengimport BKP atau pengusaha yang memiliki hubungan istimewa dengan pabrikan serta yang langsung mendistribusikan BKP produk pabrikan yaitu penyalur utama, agen utama,

¹ Untung Sukardji, Op.Cit, h. 41

pemegang hak merek dagang. Penyerahan BKP oleh pedagang besar belum dikenakan PPN, sedangkan objek PPN dibidang jasa dibatasi hanya jasa pemborong.

Berbagai peraturan pelaksanaan dan petunjuk pelaksanaan dalam banyak surat edaran Direktur Jenderal Pajak yang acapkali mengatur permasalahan yang tidak pernah ditemukan dalam Undang-undang. Baik Undang-undang Nomor 11 Tahun 1994 maupun Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000, melakukan perluasan objek pajak. Perluasan objek pajak ini merupakan konsekuensi logis dari perluasan pengertian Barang Kena Pajak, Yaitu :

- i. Semula Barang Kena Pajak hanya meliputi barang berwujud, tetapi sejak 1 Januari 1995 meliputi pula barang tidak berwujud
- ii. Untuk menentukan suatu barang adalah Barang Kena Pajak, semula dikaitkan dengan kegiatan pabrikasi, tetapi sejak 1 Januari 1995 tidak lagi dikaitkan dengan kegiatan pabrikasi
- iii. Objek pajak tidak lagi selalu dikaitkan dengan kriteria “lingkungan perusahaan atau pekerjaan”, sehingga kegiatan membangun sendiri yang dilakukan tidak dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaandan penyerahan aktiva perusahaan yang menurut tujuan semula tidak untuk diperjualbelikan yang dilakukan oleh Pengusaha Kena Pajak dapat dikenakan PPN

Perluasan ini jelas tidak selaras dengan prinsip dasar yang ditegaskan dalam pasal 1 huruf k dan memori penjelasan pasal 4 Undang-undang PPN 1984.

Dalam perjalanan waktu sejarah Undang-undang PPN 1984 sejak ditetapkan mulai berlaku 1 April 1985 oleh Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1985 hingga

perubahan terakhir yang berlaku mulai 1 Januari 2001 yang dilakukan dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000, objek Pajak Pertambahan Nilai telah mengalami berbagai perluasan. Hal ini sesuai dengan ketentuan pasal 4 ayat (2) yang lama Undang-undang PPN 1984, yang menetapkan bahwa dengan Peraturan Pemerintah PPN dapat diberlakukan hingga penyeraha Barang Kena Pajak yang dilakukan di daerah Pabean dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaan pedagang eceran dan semua penyerahan Jasa Kena Pajak. Pada tahap awal pelaksanaan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 sejak 1 April 1985, objek Pajak Pertambahan Nilai dalam tahap ini ditetapkan dalam Pasal 4 ayat (1) Undang-undang PPN 1984, yang menetapkan bahwa PPN dikenakan atas penyerahan Barang Kena Pajak yang dilakukan di Daerah Pabean dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaan oleh pengusaha yang menghasilkan Barang Kena Pajak, mengimpor Barang Kena Pajak, mempunyai hubungan istimewa dengan pengusaha yang menghasilkan dan mengimpor Barang Kena Pajak, bertindak selaku penyalur utama atau agen utama dari penghasil dan atau pengimpor Barang Kena Pajak, menjadi pemegang hak atau pemegang hak menggunakan paten dan merek dagang dari Barang Kena Pajak tersebut. Dalam ketentuan pasal 4 ayat (2) huruf b Undsng-undang PPN 1984 yang menetapkan bahwa dengan Peraturan Pemerintah diatur penyerahan jenis-jenis jasa yang dikenakan PPN, dalam pasal 8 jo pasal 1 huruf h Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1985 ditentukan bahwa Pajak Pertambahan Nilai dikenakan atas penyerahan Jasa yang dilakukan oleh pemborong atau kontraktor bangunan atau barang tak bergerak lainnya. Pada perluasan tahap pertama disamping berdasar

ketentuan pasal 4 ayat (2) huruf b tersebut diatas sebagai pelaksanaan pasal 4 ayat 2 huruf a Undang-undang PPN 1984 yang memberi kuasa kepada Peraturan Pemerintah antara lain untuk memberlakukan Pajak Pertambahan Nilai terhadap semua penyerahan Barang Kena Pajak yang dilakukan didaerah Pabean oleh pedagang besar, pada tanggal 27 Desember 1988 diundangkan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1988 yang pada hakikatnya memperluas objek Pajak Pertambahan Nilai, sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 4 ayat (1) Undang-undang PPN 1984 jo pasal 8 dan pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1985, Pajak Pertambahan Nilai dikenakan atas penyerahan Barang Kena Pajak yang dilakukan di daerah Pabean Republik Indonesia dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaan oleh pedagang besar, Penyerahan Jasa Kena Pajak yang dilakukan di daerah Pabean Republik Indonesia dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaan oleh pengusaha kena Pajak, kecuali :

- a. jasa pelayanan dan perawatan kesehatan
- b. jasa pelayanan social
- c. jasa pelayanan pos dan giro
- d. jasa perbankan, asuransi, Lembaga Keuangan Bukan Bank dan Financial Leasing
- e. jasa dibidang keagamaan
- f. jasa dibidang pendidikan
- g. jasa dibidang kesenian yang tidak bersifat komersial
- h. jasa penyiaran radio dan televisive
- i. jasa angkutan laut dan angkutan darat

- j. jasa angkutan udara luar negeri
- k. jasa tenaga kerja dan penyediaan tenaga kerja
- l. jasa perhotelan dan rumah penginapan
- m. jasa telepon umum coin-box, telegram, dan jasa penyewaan transponder luar negeri.

Kemudian perluasan tahap kedua sebagai pelaksanaan lebih lanjut ketentuan pasal 4 ayat (2) huruf a Undang-undang PPN 1984 terhitung sejak tanggal 1 April 1992, objek Pajak Pertambahan Nilai diperluas lagi, dengan Peraturan Pemerintah Nomor 75 Tahun 1991, Pajak Pertambahan Nilai dikenakan atas penyerahan Barang Kena Pajak yang dilakukan di Daerah Pabean Republik Indonesia dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaannya oleh pedagang eceran besar yaitu pedagang eceran yang dalam satu tahun pajak atau bagian tahun pajak dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaannya melakukan penyerahan Barang Kena Pajak dan bukan Barang Kena Pajak di dalam Daerah Pabean mencapai jumlah Rp 1 milyar atau lebih. Kemudian pada perluasan tahap ketiga disebut dengan nama tahap paripurna, karena dengan Undang-undang Nomor 11 Tahun 1994, Pajak Pertambahan Nilai Indonesia telah mampu menunjukkan jati dirinya sebagai pajak atas konsumsi karena pada tahap inilah PPN dikenakan atas Barang Kena Pajak yang dilakukan oleh seluruh Pedagang Eceran sepanjang tidak tergolong sebagai pengusaha kecil. Perluasan tahap keempat objek pajak yang terakhir dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000, sejak 1 Januari 2001 dikenakan PPN atas penyerahan Barang Kena Pajak dalam rangka perubahan bentuk usaha, Penyerahan Barang Kena Pajak dalam rangka

penggabungan usaha, pengalihan seluruh aktiva perusahaan yang diikuti dengan perubahan pihak yang berhak atas Barang Kena Pajak. Pada pasal 4A ayat (2) ditentukan kelompok barang yang tidak dikenakan PPN, sedangkan dalam ayat (3) ditentukan kelompok jasa yang tidak dikenakan PPN.

Jika kita menyimak dan memperhatikan dengan seksama pada Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 527/KMK.03/2003, terdapat kontradiksi pengertian atau definisi pada materi pasal 1 dan pasal 2 dengan materi yang terdapat pada pasal 3 pasal 5, pasal 6, dan pasal 7. Dimana dalam ketentuan pasal 3, pasal 5 pasal 6 dan pasal 7 Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 527/KMK.03/2003 terdapat kriteria yang berlainan dengan ketentuan dalam pasal 1 dan pasal 2 tentang pengertian yang tidak termasuk penyerahan jasa angkutan umum di jalan, di laut, disungai dan danau serta angkutan penyebrangan tidak dikenakan Pajak pertambahan Nilai yang dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- a. ada perjanjian lisan atau tulisan
- b. waktu dan atau tempat pengangkutan telah ditentukan sesuai dengan perjanjian
- c. kendaraan angkutan / kapal dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau untuk mengangkut orang yang terikat perjanjian dengan pengusaha angkutan umum di jalan, di laut, disungai dan danau serta angkutan penyebrangan dalam satu perjalanan (trip)

Jika ketentuan dalam pasal 1 dan pasal 2 dikaitkan dengan pasal 3, ketentuan dalam pasal 1 dan pasal 2 tersebut tidak akan pernah ada atau tidak pernah terjadi dan mengakibatkan Undang-undang Nomor 18 tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah

Nomor 144 Tahun 2000 menjadi tidak berlaku karena semua jasa angkutan umum di darat menjadi terkena Pajak Pertambahan Nilai mengingat :

- a. Setiap pengangkutan pasti dilakukan atas dasar perjanjian, yang dapat berupa tiket yang tercantum perjanjian yang mengikat bagi kedua belah pihak.
- b. Setiap pengangkutan pasti terlebih dahulu menetapkan waktu dan atau tempat pengangkutan(Asal dan tujuan) Karena tidak mungkin pengangkutan terjadi tanpa menentukan waktu dan tujuan terlebih dahulu.
- c. Dalam pelaksanaan pengangkutan sudah diketahui baik jenis maupun jumlah barang yang akan diangkut, untuk kebutuhan pemuatannya dan penempatannya diatas alat angkut agar tidak mengganggu stabilitas / keseimbangan alat angkut serta tidak memuat dengan jumlah yang melebihi kapasitas angkut.

Dan apabila dikaitkan dengan ketentuan dalam pasal 5, pasal 6 dan pasal 7, Surat keputusan Menteri Nomor 527/KMK.03/2003 tersebut , pemungutan Pajak Pertambahan Nilai tersebut dapat dihindari dengan adanya bill of lading, konosemen, maupun dokumen pengangkutan di air, sehingga untuk melakukan pungutan Pajak Pertambahan Nilai pada jasa angkutan umum di air tidak pernah dapat dilakukan.² Kemudian jika dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 18 tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000, sebagai rujukan dikeluarkannya Surat keputusan Menteri Nomor 527/KMK.03/2003, tidak ada satu kalimatpun yang memberi peluang atau celah untuk dikeluarkannya Surat keputusan Menteri Nomor 527/KMK.03/2003 tersebut. Dalam Undang-Undang Nomor 18 tahun 2000 tentang

² wawancara dengan Pimpinsn PT Pelayaran Surya, Tanggal 31 Maret 2005

perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 8 tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak penjualan atas barang mewah dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 tahun 2000 tentang jasa dibidang angkutan umum di darat dan di air yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai, ditetapkan bahwa bahwa jasa dibidang angkutan umum didarat dan di air merupakan salah satu jenis jasa yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai tanpa ada pengecualian.

Namun sekiranya Surat keputusan Menteri Nomor 527/KMK.03/2003 tersebut tetap dilaksanakan, maka Undang-undang Nomor 18 tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000 khususnya tentang jasa angkutan umum di darat dan di air tidak pernah dapat diberlakukan, artinya Surat keputusan Menteri tersebut akan mengalahkan Undang-undang dan Peraturan Pemerintah, dan hal ini bertentangan dengan ketentuan hukum yang ada, dimana kedudukan Undang-undang dan Peraturan Pemerintah lebih tinggi dibandingkan Keputusan Menteri.

3.2. Akibat Hukum Yang Timbul Dengan Adanya Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003

Sebagai Negara hukum, Indonesia memiliki sistem tata hukum nasional, sebagai suatu sistem, tata hukum nasional mempunyai asas :

- a. bentuk tertulis
- b. konstitusional, yang berpangkal pada Undang-Undang Dasar
- c. dibuat oleh pembentuk undang-undang
- d. meliputi semua bidang hukum positif

- e. berasaskan falsafah Negara Pancasila
- f. tujuan tertentu sebagai tujuan Negara dan bangsa
- g. berlaku secara unifikasi

Tata hukum nasional mempunyai bentuk tertulis, peringkat pertama (tertinggi) adalah Undang-Undang Dasar yang dibentuk oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, peringkat kedua adalah Undang-Undang yang mengatur bidang-bidang hukum tertentu yang dibentuk oleh Presiden dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat kemudian peringkat ketiga adalah peraturan pelaksana undang-undang yang secara berurutan terdiri dari Peraturan Pemerintah dibuat oleh Presiden untuk menjalankan undang-undang, dan keputusan Presiden yang dibuat oleh presiden serta keputusan menteri yang dibuat oleh menteri yang bersangkutan.

Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 527/KMK.03/2003 yang materinya bertentangan dengan peraturan yang ada di atasnya, dipandang secara hukum hal ini tidak boleh terjadi, karena sebuah keputusan menteri berisi materi pelaksanaan teknis dari suatu Peraturan Pemerintah, sedangkan Peraturan Pemerintah merupakan penjabaran dari suatu undang-undang. Jika Keputusan menteri sebagai pelaksanaan teknis bertentangan dengan Peraturan Pemerintah sebagai penjabaran undang-undang hal ini jelas tidak sesuai atau bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku hal ini akan menimbulkan akibat tidak ada kepastian hukum dalam pelaksanaannya. Demi diperolehnya kepastian hukum Keputusan menteri tersebut dapat dibatalkan / yudicial review. Dipandang secara ekonomis, dimana Negara Indonesia yang masih dalam taraf Negara berkembang, Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor

527/KMK.03/2003 tersebut sangat menghambat laju pertumbuhan ekonomi dan persaingan global dengan Negara lain / luar negeri karena akan menaikkan biaya operasional perusahaan (*high cost*) dimana pengusaha angkutan dipaksakan untuk menaikkan biaya tambahan yang berupa Pajak Pertambahan Nilai pada penggunaan jasa angkutan, sedangkan pengguna jasa angkutan akan memasukkan biaya tersebut pada keperluan biaya operasi secara menyeluruh, ditambah keuntungan yang akan diperolehnya sehingga penjualan ke masyarakat sebagai konsumen akan menjadi mahal karena penjualan barang yang dihasilkan akan naik harganya. Masyarakat selaku konsumen akan sangat terbebani dengan tingginya harga barang sehingga daya beli masyarakat terhadap barang hasil dalam negeri menurun yang akan mengakibatkan sulit untuk melakukan persaingan dengan barang luar negeri, ekspor ke luar negeri akan menurun, sedangkan barang dari luar negeri akan membanjiri pasar dalam negeri karena harganya relatif lebih murah. . Kemudian dengan kenaikan harga BBM yang berlaku terhitung mulai tanggal 01 Maret 2005, dan dampak kenaikan komponen yang lain (suku cadang, ban, minyak pelumas dan lain-lain), sedangkan tariff angkutan barang dari dan atau ke Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya sukar untuk dinaikan karena menurunnya volume ekspor/import, sehingga yang terjadi dilapangan justru pemberian diskon yang sangat tidak masuk akal, diskon mencapai 40% dari tariff yang telah disepakati antara pengusaha angkutan sebagai penyedia jasa yang tergabung dalam asosiasi DPC Khusus Organda Tanjung Perak, Surabaya dengan pengguna jasa yang tergabung dalam asosiasi BPD Ginsi Jawa Timur, DPH GPEI Jawa Timur, DPW Gafeksi / Infa Jawa Timur dan

DPC Insa Surabaya serta Adepi Surabaya.³ Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang merupakan perusahaan jasa yang mewakili eksportir / importir mulai dari pengurusan dokumen sampai dengan pengangkutan ke tempat tujuan akan terbebani dengan banyaknya pungutan jasa angkutan umum di darat, mulai lift on barang ke kendaraan angkutan dengan menggunakan fork lift, perjalanan dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan, pembongkaran dengan general crane, penumpukan barang dilapangan penumpukan, penggunaan short crane untuk pemuatan di kapal dan biaya fright kapal sebagai jasa angkutan di air. karena Keputusan Menteri Keuangan tersebut masih berlaku, maka yang dapat melakukan pemungutan Pajak Pertambahan Nilai hanya pengusaha angkutan umum yang juga melakukan usaha Ekspedisi Muatan Angkutan Laut (EMKL) yang dalam hal ini salah satu usahanya dikorbankan dengan tidak mengambil keuntungan.⁴ Apabila Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 527/KMK.03/2003 tersebut tetap diberlakukan hal ini akan menimbulkan akibat yang sangat berpengaruh pada keadaan perekonomian negara Republik Indonesia karena kondisi perekonomian negara saat ini yang masih belum pulih dari keterpurukan ekonomi global, hal ini akan memberatkan beban pengusaha angkutan umum dan meningkatnya biaya angkut yang pada gilirannya akan memberatkan pengguna jasa angkutan umum di darat dan di air.

³ Wawancara dengan Ketua Organda, Tanjung Perak, Surabaya, Tanggal 14 Maret 2005

⁴ Wawancara dengan PT Sumber Makmur Bangkit, Tanggal 31 Maret 2005

BAB IV

PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 527/KMK.03/2003 bertentangan (tidak sinkron) dengan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000
- c. Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 527/KMK.03/2003 mengakibatkan Undang-undang nomor 18 tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000 tidak dilaksanakan karena semua jasa angkutan umum terutama angkutan umum didarat menjadi terkena Pajak Pertambahan Nilai

2. Saran

- a. Agar Pembuat Undang-undang dalam membuat aturan / ketentuan-ketentuan merujuk kepada ketentuan yang lebih tinggi sehingga tidak terjadi penyimpangan dalam pelaksanaannya.
- b. Demi terbentuknya kerjasama yang baik dalam membuat suatu kebijakan, khususnya Departemen Keuangan selaku Pembantu Presiden, sangat diharapkan Menteri Keuangan mengkaji ulang Surat Keputusan Menteri Keuangan

Republik Indonesia Nomor : 527/KMK.03/2003 dengan jalan tidak menarik kewenangan Keputusan Direktur Jendral Pajak Nomor : 370/P.J/2002 tanggal 07 Agustus Tahun 2002 ketingkat Menteri Keuangan namun seyogyanya Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 527/KMK.03/2003 tanggal 04 Desember 2003 bermateri pembatalan Keputusan Direktur Jendral Pajak tersebut demi diperolehnya kepastian hukum untuk itu perlu dilakukan *Judicial review* ke Mahkamah Konstitusi Jika Surat Keputusan Menteri Keuangan tetap diberlakukan

DAFTAR BACAAN

Buku-Buku

- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998
- Gunadi, *Panduan komprehensif Pajak Pertambahan Nilai Sesuai UU No 18 tahun 2000*, Multi Utama Consultindo, Jakarta, 2001
- Mardiasmo, *Perpajakan*, Andi, Yogyakarta, 2003
- Radiks, Purba, *Angkutan Muatan Laut*, Bharata Karya Aksara, Jakarta, 1980
- Soemitro, Rochmat, *Azas dan Dasar Perpajakan*, Refika Aditama, Bandung, 1992
- Soemitro, Rochmat, *Pengantar Singkat Huum Pajak*, Eresco, Bandung, 1992
- Brotodiharjo, Santoso, *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, Eresco, Bandung, 1982
- Soedjatmiko, *Pelayaran Niaga*, Bharata Karya Aksara, Jakarta
- Tjakranegara, Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta, 1995
- Sukardji, Untung, *Pajak Pertambahan Nilai*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, Edisi Revisi, 2005
- Wiwohono, Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Bina Aksara Jakarta, 1982

Perundang-undangan

- Keputusan Dirjen Pajak No : Kep-370/PJ/2002 tentang Jasa dibidang Angkutan umum didarat dan diair yang tidak dikenakan Pajak
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Undang-Undang Kepailitan, Pranya Paramita, Jakarta, 2003
- Peraturan pemerintah No 38 tahun 2003 tentang perubahan atas Peraturan pemerintah No 146 tahun 2000 tentang Import dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu Yang dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai

Peraturan pemerintah No 144 tahun 2000 tentang Jasa Angkutan umum didarat dan diair yang tidak dikenakan Pajak

Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No 527/KMK.03/2003

Surat Edaran Dirjen Pajak No : SE-42/P.J.53/2002 tentang Penyampaian Keputusan Dirjen Pajak tentang Jasa dibidang Angkutan umum didarat dan diair yang tidak dikenakan Pajak

Undang-Undang Republik Indonesia 1945, setelah Amandemen ketiga Tahun 2001, Sinar Grafika, Jakarta, 2002

Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah

Majalah, Artikel dan Makalah

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bapernas, Pointer arahan Menteri Perhubungan pada pertemuan dengan para gubernur, Jakarta, 2005

Marzuki, Peter Mahmud, Penelitian Hukum, *Yuridika*, 2001, Vol 16



2/6

**KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 527 /KMK.03/ 2003**

TENTANG

**JASA DI BIDANG ANGKUTAN UMUM DI DARAT DAN DI AIR
YANG TIDAK DIKENAKAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI**

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa sebagai pelaksanaan lebih lanjut Pasal 13 Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000 tentang Jenis Barang dan Jasa Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai dan untuk memberikan kepastian hukum dan kejelasan mengenai jenis jasa di bidang angkutan umum di darat dan di air yang tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai, perlu menetapkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Jasa Di Bidang Angkutan Umum Di Darat dan Di Air Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai;

- Mengingat** :
1. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3264) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3986);
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 144 Tahun 2000 tentang Jenis Barang dan Jasa Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4062);
 3. Keputusan Presiden Nomor 228/M Tahun 2001;
 4. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 552/KMK.04/2000 tentang Batasan Pengusaha Kecil Pajak Pertambahan Nilai;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : **KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN TENTANG JASA DI BIDANG ANGKUTAN UMUM DI DARAT DAN DI AIR YANG TIDAK DIKENAKAN PAJAK PERTAMBAHAN NILAI.**

Pasal 1

3/6

Dalam Keputusan Menteri Keuangan ini yang dimaksud dengan:

- ✓ 1. Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
- ✓ 2. Trayek Tetap dan Teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal.
3. Jasa Angkutan Taksi adalah jasa pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan, yang merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer.
- ✓ 4. Jasa Angkutan Umum Di Jalan adalah jasa pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan, yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Umum, baik dalam trayek tetap dan teratur maupun tidak dalam trayek, termasuk Jasa Angkutan Taksi.
5. Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai adalah Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000.
- ✓ 6. Pengusaha Angkutan Umum adalah Pengusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 14 Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai yang melakukan usaha berupa penyediaan Jasa Angkutan orang dan atau barang dengan kendaraan umum di jalan.
7. Kereta Api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel.
8. Jasa Angkutan Kereta Api adalah jasa pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kereta Api, yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Kereta Api, dengan dipungut bayaran.
9. Pengusaha Angkutan Kereta Api adalah Pengusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 14 Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai yang melakukan usaha berupa penyediaan Jasa Angkutan orang dan atau barang dengan Kereta Api.
- ✓ 10. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- ✓ 11. Jasa Angkutan Umum Di Laut adalah setiap kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kapal, yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Laut, dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, dengan dipungut bayaran.

4/6

- ✓ 12. Pengusaha Angkutan Laut adalah Pengusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 14 Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai yang melakukan usaha angkutan laut.
- ✓ 13. Jasa Angkutan Umum Di Sungai dan Danau adalah setiap kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kapal, yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Sungai dan Danau, yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal atau terusan, dengan dipungut bayaran.
- ✓ 14. Pengusaha Angkutan Sungai dan Danau adalah Pengusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 14 Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai yang melakukan usaha angkutan sungai dan atau danau.
- ✓ 15. Jasa Angkutan Umum Penyeberangan adalah jasa pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kapal, yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Penyeberangan, yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur Kereta Api yang terputus karena adanya perairan, dengan dipungut bayaran.
- ✓ 16. Pengusaha Angkutan Penyeberangan adalah Pengusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 14 Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai yang melakukan usaha angkutan penyeberangan.

Pasal 2

- (1) Atas penyerahan Jasa Angkutan Umum di darat dan di air tidak dikenakan Pajak Pertambahan Nilai.
- (2) Termasuk Angkutan Umum di darat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah Angkutan Umum Di Jalan dan Angkutan Kereta Api.
- (3) Termasuk Angkutan Umum di air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah Angkutan Umum Di Laut, Angkutan Umum Di Sungai dan Danau, dan Angkutan Umum Penyeberangan.

Pasal 3

✓ - Darat

- (1) Tidak termasuk dalam pengertian penyerahan Jasa Angkutan Umum Di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) adalah penyerahan Jasa Angkutan di jalan yang dilakukan dengan cara:
 - a. ada perjanjian lisan atau tulisan;
 - b. waktu dan atau tempat pengangkutan telah ditentukan sesuai dengan perjanjian; dan
 - c. kendaraan angkutan dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau untuk mengangkut orang, yang terikat perjanjian dengan Pengusaha Angkutan Umum, dalam satu perjalanan (trip).
- (2) Tidak termasuk dalam pengertian perjanjian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1)

5/6

IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
adalah karcis yaitu tanda bukti telah terjadinya perjanjian angkutan dan pembayaran biaya angkutan.

Pasal 4

- (1) Tidak termasuk dalam pengertian penyerahan Jasa Angkutan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) adalah penyerahan Jasa Angkutan Kereta Api yang dilakukan dengan cara:
 - a. ada perjanjian lisan atau tulisan; dan
 - b. gerbong kereta api dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau untuk mengangkut orang yang terikat perjanjian dengan Pengusaha Angkutan Kereta Api, dalam satu perjalanan (trip).
- (2) Tidak termasuk dalam pengertian perjanjian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah karcis atau bukti pembayaran Jasa Angkutan Kereta Api.

Pasal 5

- Laut
- (1) Tidak termasuk dalam pengertian penyerahan Jasa Angkutan Umum Di Laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) adalah penyerahan Jasa Angkutan Di Laut yang dilakukan dengan cara:
 - a. ada perjanjian lisan atau tulisan; dan
 - b. Kapal dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau untuk mengangkut orang yang terikat perjanjian dengan Pengusaha Angkutan Laut, dalam satu perjalanan (trip).
 - (2) Tidak termasuk dalam pengertian perjanjian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah tiket, *bill of lading*, konosemen, dokumen pengangkutan di air, karcis atau bukti pembayaran Jasa Angkutan penumpang Kapal.

Pasal 6

- Sungai dan Danau
- (1) Tidak termasuk dalam pengertian penyerahan Jasa Angkutan Umum Di Sungai dan Danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) adalah penyerahan Jasa Angkutan Di Sungai dan Danau yang dilakukan dengan cara:
 - a. ada perjanjian lisan atau tulisan; dan
 - b. Kapal dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau orang yang terikat perjanjian dengan Pengusaha Angkutan Sungai dan Danau, dalam satu perjalanan (trip).
 - (2) Tidak termasuk dalam pengertian perjanjian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah tiket, *bill of lading*, konosemen, dokumen pengangkutan di air, karcis atau bukti pembayaran Jasa Angkutan penumpang Kapal.

Pasal 7

6/6

- (1) Tidak termasuk dalam pengertian penyerahan Jasa Angkutan Umum Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) adalah penyerahan Jasa Angkutan Penyeberangan yang dilakukan dengan cara:
 - a. tanpa perjanjian lisan atau tulisan; dan
 - b. Kapal dipergunakan hanya untuk mengangkut muatan milik 1 (satu) pihak dan atau orang yang terikat perjanjian dengan Pengusaha Angkutan Penyeberangan, dalam satu perjalanan (trip).

- (2) Tidak termasuk dalam pengertian perjanjian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah tiket, *bill of lading*, konosemen, dokumen pengangkutan di air, karcis atau bukti pembayaran Jasa Angkutan penumpang Kapal.

Pasal 8

Ketentuan yang diperlukan dalam rangka pelaksanaan Keputusan Menteri Keuangan ini diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 9

Keputusan Menteri Keuangan ini mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2004 ✓

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengumuman Keputusan Menteri Keuangan ini dengan pencuatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta

pada tanggal 4 Desember 2003

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

td.

BOEDIONO

FAKTUR PAJAK STANDAR

Lembar ke - 2 : Untuk Pengusaha Kena Pajak yang Menerbitkan Faktur Pajak Standar sebagai bukti Pajak Keluaran.

Kode dan Nomor Seri Faktur Pajak :

DTQHF-413-0012541

No.Ref SMB/17023/1/05

Pengusaha Kena Pajak

Nama : PT.SUMBER MAKMUR BANGKIT
 Alamat : JL. Prapat Kurung Selatan No 5
 Perak Utara-Cabean Cantian, Surabaya-60165
 N.P.W.P. : 01.715.885.8-613-000
 Tanggal Pengukuhan : 27 Maret 1995

Pembeli Barang Kena Pajak / Penerima Jasa Kena Pajak

Nama : ARTISANJAYA INTERNUSA MAKMUR.PT.
 Alamat : Jl .RADEN INTAN NO.105
 POLOWIJEN-BLIMBING, MALANG 65126
 N.P.W.P. : 01.991.274.0-623.000

No. Urut	Nama Barang Kena Pajak/ Jasa Kena Pajak	Harga Jual / Penggantian / Uang Muka / Termijn (Rp.)
	Jasa PPTK SMB/17023/1/05 465621 - 51129	Rp. 450.000

Harga Jual / Penggantian / Uang Muka / Termijn *)

Rp. 450.000

Dikurangi potongan harga

Dikurangi uang muka yang telah diterima

Dasar pengenaan pajak

Rp. 450.000

PPN = 10% x Dasar Pengenaan Pajak

Rp. 45.000

Pajak Penjualan Atas Barang Mewah

Tarif	DPP	PPn BM
.....%	Rp.	Rp.
.....%	Rp.	Rp.
.....%	Rp.	Rp.
.....%	Rp.	Rp.
JUMLAH		Rp.

Surabaya, ..5..Januari..2005.....

PT. SUMBER MAKMUR BANGKIT
 SURABAYA - INDONESIA

Nama : Kho Jan Suwandi
 Jabatan : Direktur

*) Coret yang tidak perlu