

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum

Bursa Efek Indonesia (BEI) merupakan infrastruktur yang digunakan untuk mendukung terselenggaranya perdagangan efek yang teratur, wajar, efisien dan sangat mudah diakses bagi yang berkepentingan. Perusahaan yang ada di Bursa Efek Indonesia (BEI) mencatat sahamnya yang dikategorikan menjadi 9 sektor. Sektor-sektor yang tercatat pada Bursa Efek Indonesia (BEI) sebagai *Jakarta Stock Exchange Industrial Clasification* atau JASICA. Tujuan dari *Jakarta Stock Exchange Industrial Clasification* (JASICA) salah satunya yaitu untuk menstandarkan klasifikasi industri dan membantu analisa dan evaluasi perusahaan yang terdaftar bagi di BEI bagi investor (Sahamok, 2020)

Industri manufaktur merupakan industri yang mengolah bahan baku menjadi barang jadi atau produk. Sektor aneka industri merupakan salah satu bagian dari sektor perusahaan manufaktur yang ada di Indonesia. Sektor aneka industri yang mencatat sahamnya di Bursa Efek. Sektor aneka industri memiliki beberapa sub sektor diantaranya sub sektor mesin & alat berat, sub sektor otomotif & komponennya, sub sektor tekstil & garmen, sub sektor alat kaki, sub sektor kabel, sub sektor elektronika dan sub sektor lainnya (Sahamok, 2020). Sub sektor otomotif merupakan perusahaan yang bergerak dibidang kendaraan. Produk dari sektor otomotif tersebut merupakan komponen dari kendaraan yang dirakit menjadi kendaraan utuh. Pada tahun 2020 untuk sektor otomotif terdapat sekitar 13 perusahaan yang telah melakukan IPO (*Initial Public Offering*) berupa penjualan saham kepada investor. Berikut ini daftar nama-nama perusahaan sektor otomotif dan kompenannya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia:

Tabel 1.1
Perusahaan Sektor Otomotif yang Terdaftar di BEI

No	Kode Saham	Nama Emiten
1	ASII	Astra Internasional Tbk
2	AUTO	Astra Otoparts Tbk
3	BOLT	Garuda Metalindo Tbk

(bersambung)

(sambungan)

4	BRAM	Indo Kordsa Tbk
5	GDYR	Goodyear Indonesia Tbk
6	GJTL	Gajah Tunggal Tbk
7	IMAS	Indomobil Sukses Internasional Tbk
8	INDS	Indospring Tbk
9	LPIN	Multi Prima Sejahtera Tbk
10	MASA	Multi strada Arah Sarana Tbk
11	NIPS	Nipress Tbk
12	PRAS	Prima Alloy Steel Universal Tbk
13	SMSM	Selamat Sempurna Tbk

Sumber: *sahamok.net* (2020)

Industri otomotif merupakan salah satu industri nasional yang ikut berpartisipasi dalam pengembangan perekonomian Indonesia yang berkembang dari tahun ke tahun demi memenuhi kebutuhan masyarakat yang semakin meningkat, sehingga industri otomotif bisa dikatakan mampu bersaing dengan industri lainnya dengan memberikan inovasi pada teknologi. Industri otomotif terus berkembang, dilihat dari penjualan dan ekspor mobil yang cenderung meningkat, serta bertambahnya investasi modal perusahaan otomotif di Indonesia.

Menurut Direktur Jendral Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika (ILMATE) Kementerian menyampaikan bahwa capaian dari ekspor produk otomotif dan komponennya yang terus mengalami peningkatan menunjukkan bahwa sektor otomotif memiliki potensi yang besar. Pada tahun 2018 ekspor kendaraan dalam bentuk utuh atau *completely built up* (CBU) sebanyak 265 ribu unit dan ekspor kendaraan secara terurai atau *completely knocked down* (CKD) sebanyak 82 ribu set, serta komponen lebih dari 86,6 juta. Pada juli 2019 nilai ekspor tersebut telah melampaui sekitar 50 persen dari pencapaian ekspor tahun 2018. Di tahun 2019 ekspor mobil menargetkan untuk menembus sekitar 400 ribu unit dengan mengeksport ke 80 negara (Postkota, 2019).

Industri otomotif telah menggunakan sistem industri 4.0 dengan tujuan untuk memperkuat daya saing dan memiliki peran penting dalam rantai global. Indonesia memiliki industri manufaktur mobil terbesar kedua setelah Thailand di Asia Tenggara. Thailand menduduki posisi pertama dengan menguasai 50 persen produksi mobil. Tetapi karena perusahaan otomotif di Indonesia terus berkembang,

dan dapat mengancam posisi Thailand yang merupakan produsen terbesar di Asia Tenggara. Hal ini dapat dibuktikan pada tabel dibawah mengenai penjualan mobil di wilayah ASEAN, sebagai berikut :

Tabel 1.2
Penjualan Mobil di Wilayah ASEAN

Jenis Kendaraan	2014	2015	2016	2017
Thailand	881,832	799,632	768,788	871,650
Indonesia	1,208,019	1,013,291	1,061,735	1,079,534
Malaysia	666,465	666,674	580,124	576,635
Philippines	234,747	288,609	359,572	425,673
Vietnam	133,588	209,267	270,820	250,619
Singapore	47,443	78,609	110,455	116,148
Brunei	18,114	14,406	13,248	11,209

Sumber: indonesia-invesment.com (2020)

Pada tabel diatas menjelaskan bahwa Indonesia menjual mobil dikawasan Asia Tenggara pada setiap tahunnya dengan angka yang sangat tinggi tetapi masih ada kendala yang dimiliki yaitu Indonesia hanya dapat menjangkau negara berkembang dengan alasan negara-negara tersebut masih memiliki standar keamanan dan emisi gas yang rendah (Indonesia-invesment, 2017)

Industri otomotif telah menjadi pilar penting di dalam sektor manufaktur dengan meningkatnya permintaan dan kebutuhan sarana transportasi. Hal tersebut membuat perusahaan otomotif terus mengembangkan inovasi dan teknologi demi memenuhi tingkat permintaan sarana transportasi di Indonesia. Tingginya peluang dari industri otomotif tidak jauh dengan masyarakat Indonesia ataupun ASEAN yang banyak menggunakan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor. Indonesia sedang mengalami transisi dengan perubahan yang terjadi hanya memproduksi mobil untuk di ekspor di wilayah Asia Tenggara, kini telah menjadi pasar penjualan yang dikarenakan telah memberikan Produk Domestik Bruto (PDB) yang tinggi di setiap tahunnya.

Industri otomotif merupakan salah satu sektor andalan yang memiliki kontribusi cukup besar pada Produk Domestik Bruto (PDB). Hal ini dibuktikan pada tahun 2017 industri otomotif mencapai 10,16 persen dengan mampu menyerap tenaga kerja langsung sekitar 350 ribu orang dan tenaga kerja tidak langsung

sebanyak 1,2 juta orang. Kebutuhan masyarakat akan produk otomotif akan meningkat dan akan menargetkan pada tahun 2020 industri otomotif akan memproduksi lebih dari 1,29 juta unit baik untuk kebutuhan domestik maupun ekspor. Pemerintah selalu mendorong pengembangan produk-produk dan komponennya di sektor otomotif (Tempo, 2018).

Penelitian ini mengambil perusahaan sektor otomotif karena di sektor ini menunjukkan kinerja yang bagus dengan menyumbangkan cukup besar pertumbuhan ekonomi, terutama pada Produk Domestik Bruto (PDB). Apabila nilai Produk Domestik Bruto (PDB) suatu negara meningkat maka potensi dalam penerimaan pajak juga akan meningkat dan diikuti dengan *tax ratio*. *Tax ratio* dapat digunakan untuk mengetahui besaran penerimaan pajak yang diterima oleh negara. Rendahnya *tax ratio* biasanya dikaitkan dengan adanya tindakan penghindaran pajak yang dilakukan oleh perusahaan di Indonesia, terutama pada industri otomotif. Penghindaran pajak merupakan tindakan yang meminimalkan beban pajak perusahaan dan bersifat legal, yang termasuk kedalam koridor peraturan undang-undang.

1.2 Latar Belakang

Di Indonesia pajak merupakan salah satu sumber penerimaan terbesar bagi negara yang digunakan untuk membayar pengeluaran negara. Menurut Undang-Undang No. 16 Tahun 2009 tentang ketentuan umum dan tata cara perpajakan, “Pajak merupakan kontribusi wajib kepada negara yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan negara bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Dapat disimpulkan dari pernyataan diatas bahwa pajak merupakan sumber pendapatan bagi negara. Pembayaran pajak merupakan wujud dari kewajiban dan peran untuk pembiayaan negara dan pembangunan nasional. Karena peran pajak sangat penting bagi negara, maka pemerintahan di Indonesia berupaya untuk meningkatkan penerimaan dana dari sektor perpajakan.

Salah satu sumber pendapatan negara adalah sektor perpajakan, tetapi bagi sebuah perusahaan merupakan beban yang akan mengurangi laba bersih dari perusahaan. Maka dari itu manajemen dari perusahaan berupaya agar membayar pajak dengan seminimal mungkin baik dengan memanfaatkan kelemahan ketentuan perpajakan atau dengan cara lainnya (Puspita & Febrianti, 2018). Pemerintah melakukan kebijakan untuk meningkatkan pendapatan negara dengan tujuan mewujudkan suatu kesejahteraan yang merata di Indonesia dengan menggunakan strategi diantaranya yaitu meningkatkan perbaikan penggalan potensi perpajakan (Nico Aditia, 2020). Tetapi fenomena dalam perpajakan sering terjadinya target anggaran yang tidak tercapai yang telah ditentukan meskipun realisasi penerimaan pajak cukup tinggi untuk setiap tahunnya. Berikut tabel target dan realisasi penerimaan pajak dari tahun 2013-2019:

Tabel 1.3
Realisasi Penerimaan Negara tahun 2013-2019 (dalam triliun rupiah)

Tahun	Target	Realisasi	Presentase
2013	1.148,4	1.077	93,7%
2014	1.246,1	1.146,9	92%
2015	1.294,2	1.060,8	81,9%
2016	1.355,2	1.105,8	81,6%
2017	1.283,5	1.151,1	89,6%
2018	1.424,0	1.315,9	92,4%
2019	1.577,5	1.322,6	84,4%

Sumber: bps.go.id (data diolah, 2020)

Dari tabel diatas bisa diketahui bahwa realisasi penerimaan pajak di Indonesia sangat besar, tetapi disetiap tahun realisasi penerimaan pajak belum mencapai target yang sudah ditetapkan. Menurut Direktorat Jenderal Pajak, banyak yang terindikasi melakukan tindakan penghindaran pajak (*tax avoidance*) bisa dilihat dari besarnya jumlah dalam menyampaikan SPT tahunan ke kantor pajak. Masih banyak wajib pajak yang belum melaksanakan kewajibannya, hal ini menunjukkan bahwa realisasi penerimaan pajak belum maksimal atas target pajak yang dapat diindikasikan wajib pajak melakukan praktik penghindaran pajak (*tax avoidance*). Pemerintah berupaya untuk meningkatkan penerimaan pajak yang berasal dari perusahaan ataupun wajib pajak. Tetapi ada kendala yang terjadi pada

penerimaan pajak yaitu adanya tindakan penghindaran pajak secara legal (*tax avoidance*) dan upaya pengurangan pajak secara ilegal (*tax evasion*) yang dilakukan oleh wajib pajak atau perusahaan (Suciarti et al., 2020).

Dalam melakukan tindakan *tax avoidance* perusahaan mempunyai landasan teori yang disebut *teory agency*. Menurut Jensen & Meckling (1976) teori keagenan merupakan hubungan keagenan yang adanya kontrak terjadi antara anggota dalam perusahaan yaitu *principle* (pemangku kepentingan) dan *agent* (manajemen). Teori keagenan berasumsi bahwa adanya perbedaan kepentingan antara pihak *principle* dengan pihak *agent* dapat menimbulkan benturan dan permasalahan dimana manajer perusahaan cenderung memenuhi tujuan pribadi mereka. Permasalahan keagenan akan semakin membesar dan dapat mengancam keberlangsungan perusahaan apabila tidak dilakukan pengawasan secara terus menerus oleh pihak *principle* atas kinerja manajemen perusahaan. Oleh karena itu, dibutuhkan pengawasan yang efisien dan optimal oleh *principle* terhadap *agent* untuk kinerja perusahaan kedepannya (Iman Nugraha et al., 2019).

Hal ini menyebabkan perbedaan kepentingan fiskus dengan perusahaan berdasarkan teori keagenan yang akan menimbulkan wajib pajak atau pihak manajemen perusahaan melakukan perencanaan pajak yang salah satunya melakukan *tax avoidance*. *Tax avoidance* merupakan tindakan suatu perusahaan dalam meminimalkan beban pajak dan bersifat legal, yang termasuk kedalam koridor peraturan undang-undang. Menurut Pohan (2016:23) *tax avoidance* dapat diartikan sebagai tindakan yang dilakukan oleh perusahaan yang tidak melanggar peraturan dengan cara mencari celah atau kelemahan (*grey area*) yang ada dalam peraturan perpajakan. Namun berbeda dengan penggelapan pajak (*tax evasion*).

Tax evasion merupakan tindakan yang mengurangi jumlah pajak dengan cara melanggar peraturan perpajakan. Oleh sebab itu, peraturan perpajakan penting dibuat sedemikian rupa dalam menjalankan kewajiban membayar pajak sesuai dengan peraturan yang berlaku (Ngadiman & Puspitasari, 2017). Terdapat banyak proksi yang digunakan untuk mengukur *tax avoidance*, didalam penelitian ini menggunakan proksi *effective tax ratio* (ETR). ETR merupakan sebuah presentasi besaran tarif pajak yang ditanggung oleh perusahaan. ETR dilihat dari

perbandingan antar beban pajak penghasilan dengan laba sebelum pajak. Semakin rendah nilai ETR maka semakin tinggi tingkat *tax avoidance* yang dilakukan oleh suatu perusahaan.

Penghindaran pajak (*tax avoidance*) dilakukan perusahaan dengan memanfaatkan celah (*grey area*) demi mengurangi jumlah pajak. Praktik penghindaran pajak ini telah banyak dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang ada di Indonesia, salah satunya adalah PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) mengumumkan kinerja ekspor mobil utuh atau Completely Built Up (CBU) mereka pada tahun lalu. Jumlahnya mencatat rekor yakni lebih dari 118 ribu unit. Jumlah ini setara dengan 70 persen total ekspor kendaraan dari Indonesia tahun lalu. Jika ditambah dengan produk mobil terurai atau Complete Knock Down (CKD) dan komponen kendaraan, maka nilai ekspor pabrik mobil yang 95 persen sahamnya dikuasai Toyota Motor Corporation (TMC) Jepang tersebut mencapai US\$ 1,7 miliar atau sekitar Rp 17 triliun.

Direktorat Jenderal Pajak Kementerian Keuangan memiliki bukti bahwa Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) memanfaatkan transaksi antar-perusahaan terafiliasi di dalam dan luar negeri untuk menghindari pembayaran pajak melalui *transfer pricing*. Modusnya sederhana yaitu memindahkan beban keuntungan berlebih dari satu negara ke negara lain yang menerapkan tarif pajak lebih murah (*tax haven*). Pemindahan beban dilakukan dengan memanipulasi harga secara tidak wajar yaitu Toyota Motor Manufacturing Indonesia menjual seribu mobil buaatannya ke Toyota Asia Pasifik di Singapura.

Hal ini dilakukan untuk menghindari membayar pajak yang tinggi di Indonesia. *Transfer pricing* yang dilakukan Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) memiliki motif untuk menggeser penghasilan kena pajak mereka di Indonesia ke Toyota Asia Pasifik Singapura yang dikenal sebagai salah satu *tax heaven countries*, Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) hanya terkena pajak penghasilan Singapura sebesar 10%, jauh lebih kecil dibandingkan dengan Indonesia. Hal tersebut dimaksudkan untuk menghindari pembayaran pajak yang besar di negara Indonesia (Investigasi.Tempo, 2014).

Dari kasus *tax avoidance* diatas dapat disimpulkan bahwa PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) telah melakukan penghindaran pajak (*tax avoidance*), ini membuktikan bahwa masih lemahnya peraturan di Indonesia mengenai kepatuhan dalam membayar pajak sebagai kewajiban warga negara Indonesia. Masih banyak perusahaan yang melakukan penghindaran pajak (*tax avoidance*) dengan menggunakan celah atau kelemahan (*grey area*) tersebut. Negara Indonesia sendiri memiliki sumber pendapatan terbesar dari sektor perpajakan. Apalagi sub sektor otomotif sebagai pilar penting dari industri manufaktur dan merupakan sektor andalan bagi perekonomian Indonesia, terutama dibagian ekspor. Di Indonesia menganut sistem pemungutan pajak *self assessment*, yang dimana wajib pajak memiliki wewenang dalam menghitung, membayar dan melaporkan sendiri kewajiban dalam pemabayaran pajak. Sehingga dapat menyebabkan tindakan penghindaran pajak yang dilakukan oleh wajib pajak atau perusahaan.

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi *tax avoidance* yaitu *transfer pricing*, *capital intensity* dan profitabilitas. Menurut Undang-Undang Pasal 18 No.36 tahun 2008 tentang pajak penghasilan dijelaskan bahwa “Direktorat Jenderal Pajak berwenang untuk melakukan perjanjian dengan Wajib Pajak dan bekerja sama dengan pihak otoritas pajak negara lain untuk menentukan harga transaksi antar pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa yang berlaku selama suatu periode tertentu dan mengawasi pelaksanaannya serta melakukan renegotiasi setelah periode tertentu tersebut berakhir”. *Transfer pricing* dapat terjadi antara wajib pajak dalam negeri dengan wajib pajak luar negeri yang memiliki hubungan istimewa (Sentanu et al., 2016).

Menurut Amrullah (2018:127–128) praktik *transfer pricing* dengan memperkecil harga jual yang dilakukan perusahaan global kepada perusahaan yang mempunyai hubungan istimewa yang berada di negara tarif pajak lebih rendah (*tax heaven*). Perusahaan akan sengaja melakukan penjualan barang atau jasa kepada perusahaan afiliasi yang berada diluar dengan harga yang tidak wajar, tujuannya agar perusahaan tersebut memperkecil keuntungan ataupun merugi, sehingga laba yang dilaporkan juga kecil. Maka dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi praktik

transfer pricing akan meningkatkan penghindaran pajak (*tax avoidance*) di suatu perusahaan.

Transfer pricing sering kali disalahgunakan perusahaan untuk melakukan tindakan *tax avoidance* (Nugraha & Kristanto, 2019). Penelitian ini mengukur *transfer pricing* menggunakan proksi dengan pendekatan dikotomi yaitu dengan melihat ada tidaknya transaksi atau penjualan kepada pihak yang memiliki hubungan istimewa (pihak berelasi). Menurut Maulana (2018) pendekatan dikotomi tersebut diukur dengan *variable dummy* yang artinya nilai variabel tersebut terbatas hanya pada nilai 0 dan 1 saja. Berdasarkan penelitian sebelumnya tentang *transfer pricing* yang dilakukan oleh Maulana (2018) dan Lutfia & Pratomo (2018) menunjukkan bahwa *transfer pricing* berpengaruh terhadap *tax avoidance*. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Falbo & Firmansyah (2018) dan Dewi & Suardika (2019) mengatakan bahwa *transfer pricing* tidak berpengaruh terhadap *tax avoidance*.

Capital intensity merupakan aktivitas investasi yang dilakukan oleh sebuah perusahaan yang berbentuk aset dan persediaan. Menurut Iman Nugraha *et al* (2019) bahwa *capital intensity* adalah keputusan yang dilakukan oleh manajer perusahaan yang memiliki tujuan untuk meningkatkan profit bagi perusahaan dengan cara investasi dalam bentuk aset tetap. Dimana ketika nilai aset suatu perusahaan semakin tinggi, maka nanti akan mengakibatkan penyusutan semakin tinggi. Penyusutan ini termasuk kedalam komponen *deductible expense* yang diatur dalam Pasal No.6 UU PPH menyebutkan bahwa “Besarnya penghasilan kena pajak bagi wajib pajak dalam negeri dan bentuk usaha tetap, ditentukan penghasilan bruto dikurangi biaya untuk mendapatkan, menagih, dan memelihara penghasilan”.

Ketika beban penyusutan itu semakin tinggi, maka beban perusahaan pun semakin tinggi, maka penghasilan kena pajaknya akan semakin rendah dan pajaknya pun akan semakin rendah. Perusahaan yang memiliki nilai aset tetap tinggi akan mengeluarkan biaya penyusutan atau depresiasi yang tinggi, sehingga penghindaran pajak (*tax avoidance*) akan semakin meningkat. Inilah salah satu cara perusahaan untuk menghindari pajak dengan meningkatkan *capital intensity* atau aset tetap sebesar-besarnya. Penelitian ini akan mengukur *capital intensity* dari total

aset tetap dibagi dengan total aset. Berdasarkan penelitian sebelumnya yang membahas tentang *capital intensity* yang dilakukan oleh Iman (2019) dan Darsono (2015) menunjukkan bahwa *capital intensity* berpengaruh terhadap *tax avoidance*, sedangkan penelitian yang dilakukan Irianto (2017) dan Puspita (2018) menunjukkan bahwa *capital intensity* tidak berpengaruh terhadap *tax avoidance*.

Faktor lainnya yang mempengaruhi *tax avoidance* yaitu profitabilitas. Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba pada penjualan, aset dan modal saham. Menurut Pitaloka (2019) profitabilitas menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan aset yang dimilikinya. Penelitian ini menggunakan proksi dengan rasio *Return on Asset* (ROA) dimana perbandingan antara laba bersih setelah pajak dengan total aset perusahaan. ROA memiliki keterkaitan dengan laba bersih perusahaan dan pengenaan pajak penghasilan untuk perusahaan.

Return on Assets (ROA) dapat mengukur sejauh mana efektivitas perusahaan dalam memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya (Puspita & Febrianti, 2018). Semakin tinggi nilai *Return on Assets* (ROA) yang mampu di raih oleh perusahaan maka performa keuangan perusahaan dikategorikan baik, semakin baik pengelolaan aset suatu perusahaan dan semakin besar juga laba yang diperoleh perusahaan. Ketika perusahaan memperoleh laba yang besar maka pajak yang ditanggung oleh perusahaan pun semakin besar sesuai dengan peningkatan laba perusahaan sehingga perusahaan akan cenderung melakukan penghindaran pajak (*tax avoidance*) untuk meminimalisir pembayaran pajak yang harus ditanggung. Berdasarkan penelitian sebelumnya Irianto (2017) dan Margaretha & Jenni (2019) menyatakan bahwa profitabilitas memiliki pengaruh terhadap *tax avoidance*. Sedangkan peneliti Permata (2018) dan Eva (2020) yang menyatakan profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *tax avoidance*.

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan maka penulis menginginkan penelitian tentang “**Pengaruh *Transfer Pricing*, *Capital Intensity*, dan Profitabilitas Terhadap *Tax Avoidance* (Studi Kasus Perusahaan Sub Sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2013-2019)**”.

1.3 Perumusan Masalah

Pajak merupakan sumber pendapatan terbesar bagi negara. Perusahaan menginginkan dalam membayarkan beban labanya dengan seminimal mungkin, berbeda halnya dengan pemerintah. Pajak yang diterima oleh pemerintah yang akan digunakan untuk membiayai pembangunan nasional demi kesejahteraan rakyat. Perusahaan termasuk dalam wajib pajak dan memiliki kewajiban dalam membayar pajak. Banyak diluar sana perusahaan-perusahaan yang tidak memenuhi kewajiban dalam pembayaran pajak atau tidak sama dengan keadaan perusahaan yang sebenarnya. Tingginya laba yang diperoleh suatu perusahaan menggambarkan perusahaan tersebut memiliki kinerja atau performa yang sangat baik. Hal ini yang diinginkan oleh perusahaan. Ketika perusahaan mendapatkan laba yang tinggi memicu untuk meminimalkan pembayaran pajak, sehingga perusahaan berpotensi untuk melakukan tindakan penghindaran pajak (*tax avoidance*) dengan tujuan memaksimalkan pencapaian dari laba perusahaan.

Berdasarkan dari perumusan diatas, terdapat faktor yang dapat mempengaruhi *tax avoidance* yaitu *Transfer Pricing*, *Capital Intensity*, dan Profitabilitas pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2013-2019. Berikut rumusan masalah penelitian:

1. Bagaimana *Transfer Pricing*, *Capital Intensity*, Profitabilitas dan *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019?
2. Apakah *Transfer Pricing*, *Capital Intensity*, dan Profitabilitas berpengaruh simultan terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019?
3. Apakah *Transfer Pricing* berpengaruh terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019?
4. Apakah *Capital Intensity* berpengaruh terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019?
5. Apakah Profitabilitas berpengaruh terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk menjelaskan *Transfer Pricing*, *Capital Intensity*, Profitabilitas dan *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019.
2. Untuk menganalisis simultan pada *Transfer Pricing*, *Capital Intensity*, dan Profitabilitas terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019.
3. Untuk menganalisis pengaruh dari *Transfer Pricing* terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019.
4. Untuk menganalisis pengaruh *Capital Intensity* terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019.
5. Untuk menganalisis pengaruh Profitabilitas terhadap *Tax Avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019.

1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan dari tujuan penelitian diatas, maka penulis ingin mengharapkan dapat memberikan manfaat baik dari penelitian ini secara akademis maupun praktis, sebagai berikut:

1.5.1 Aspek Akademis

Dari segi aspek akademis manfaat dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Penulis dapat memberikan wawasan dan pengetahuan mengenai *tax avoidance* dengan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi yang berkaitan dengan *transfer pricing*, *capital intensity*, dan profitabilitas pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2019.
2. Semoga penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya yang berkaitan dengan judul penelitian.

1.5.2 Aspek Praktis

Dari segi aspek praktis manfaat dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Perusahaan yang ada dalam penelitian ini diharapkan dapat mempertimbangkan dalam melakukan *tax avoidance* dengan memperhatikan *transfer pricing*, *capital intensity* dan profitabilitas.
2. Bagi pemerintah penelitian ini dan dapat membantu dalam meningkatkan penerimaan negara dengan mengidentifikasi faktor-faktor *tax avoidance* yang dilakukan oleh perusahaan.

1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Penulisan tugas akhir ini memiliki 5 bab yang saling berkaitan, sehingga dapat ditarik kesimpulan atas permasalahan yang diteliti. Secara garis besar, sistematika penulisan ini terdiri dari:

a. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum objek penelitian yaitu perusahaan sub sektor otomotif pada tahun 2013-2019. Latar belakang penelitian ini berkaitan dengan fenomena dari objek penelitian, perumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian yang merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian, manfaat penelitian secara akademik dan praktis, dan sistematika penulisan tugas akhir.

b. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan tentang teori-teori relevan yang dengan penelitian, khususnya tentang perpajakan dan tentang *transfer pricing*, *capital intensity*, dan profitabilitas. pada bab ini penulis akan menguraikan penelitian terdahulu, kerangka pemikiran untuk mengembangkan teori yang ada serta hipotesis sebagai jawaban sementara atas masalah yang dibahas.

c. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan karakteristik penelitian, alat pengumpulan data, pelaksanaan penelitian, variabel operasional, populasi dan sampel yang akan digunakan serta teknik analisis pengujian hipotesis.

d. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini dilakukan pengujian serta penjelasan dan pembahasan mengenai variabel-variabel penelitian. Pengujian yang dilakukan dalam

penelitian ini adalah analisis deskriptif menggunakan rasio, mean, min dan max. Kemudian menggunakan analisis data panel, uji secara simultan (uji F), uji secara parsial (uji t) dan koefisien determinasi (R^2). Kemudian dari hasil pengujian ditarik kesimpulan.

e. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini akan menguraikan kesimpulan atas penelitian dan saran untuk yang diberikan untuk peneliti selanjutnya.