



**PENGARUH *LEVERAGE* DAN LIKUIDITAS TERHADAP
AGRESIVITAS PAJAK PADA PERUSAHAAN SUB
SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)
PERIODE 2012-2018**

Skripsi

Dibuat oleh :

Desy Saraswati
022115135

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS PAKUAN
BOGOR**

NOVEMBER 2019

ABSTRAK

Desy Saraswati. 022115135. Pengaruh *Leverage* dan Likuiditas terhadap Agresivitas Pajak Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018. Dibawah Bimbingan Monang Situmorang dan Haqi Fadillah. 2019.

Agresivitas pajak perusahaan adalah suatu tindakan merekayasa pendapatan kena pajak yang dirancang melalui tindakan perencanaan pajak (*tax planning*) baik menggunakan cara yang legal ataupun illegal. Walaupun tidak semua tindakan melanggar peraturan, namun semakin banyak celah yang digunakan ataupun semakin besar penghematan pajak yang dilakukan maka perusahaan tersebut dianggap semakin agresif terhadap pajak, perusahaan yang memiliki likuiditas tinggi memiliki arus kas yang baik sehingga perusahaan tersebut enggan untuk membayar seluruh kewajibannya termasuk membayar pajak sesuai dengan aturan yang berlaku. *Leverage* merupakan rasio yang menandakan besarnya modal eksternal yang digunakan perusahaan untuk melakukan aktivitas operasi. Apabila perusahaan memiliki sumber dana pinjaman tinggi maka memiliki beban bunga yang akan mengurangi laba, sehingga dengan berkurangnya laba maka mengurangi beban pajak dalam satu periode berjalan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis seberapa besar pengaruh *leverage* dan likuiditas baik secara parsial dan simultan terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI pada periode 2012-2018. Penelitian ini dilakukan pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018. Sampel yang digunakan pada penelitian ini sebanyak 3 perusahaan. Sampel dipilih menggunakan metode *purposive sampling*. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kuantitatif bersifat verifikatif yang berfungsi sebagai penganalisis data yang telah dikumpulkan. Data diuji dengan menggunakan SPSS versi 23 dengan menggunakan uji regresi linear berganda dan uji hipotesis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan hasil pengujian secara parsial mendapatkan hasil variabel *leverage* berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak dan likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak. Hasil pengujian secara simultan dengan yaitu *leverage* dan likuiditas secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap transportasi pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018.

Kata kunci: *Leverage*, Likuiditas dan Agresivitas Pajak.

**PENGARUH *LEVERAGE* DAN LIKUIDITAS TERHADAP
AGRESIVITAS PAJAK PADA PERUSAHAAN SUB
SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)
PERIODE 2012-2018**

Skripsi

Diajukan sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Akuntansi Program
Studi Akuntansi pada Fakultas Ekonomi Universitas Pakkuan
Bogor

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi,



(Dr. Hendro Sasongko, Ak. M.M., CA.)

Ketua Program Studi,

(Dr. Arief Tri Hardiyanto, Ak., MBA.,
CMA., CCSA., CA., CSEP., QIA.)

**PENGARUH *LEVERAGE* DAN LIKUDITAS TERHADAP
AGRESIVITAS PAJAK PADA PERUSAHAAN SUB
SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)
PERIODE 2012-2018**

Skripsi

Telah disidangkan dan dinyatakan lulus
Pada hari : Sabtu, Tanggal : 02 November 2019

Desy Saraswati
022115135

Menyetujui,

Ketua Sidang,



(Dr. Yohanes Indrayono, Ak., MM., CA.)

Ketua Komisi Pembimbing,



(Monang Situmorang, Drs., Ak., M.M., CA.)

Anggota Komisi Pembimbing,



(Haqi Fadillah, S.E., M.Ak.)

© Hak Cipta milik Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan, tahun 2019

Hak Cipta dilindungi Undang-undang

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan atau menyebutkan sumbernya. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik, atau tinjauan suatu masalah, dan pengutipan tersebut tidak merugikan kepentingan yang wajar Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan.

Dilarang mengumumkan dan atau memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis dalam bentuk apapun tanpa seizin Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puji serta syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberi rahmat, rezeki, kesehatan dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat mencapai gelar Sarjana Akuntansi Program Studi Akuntansi pada Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan. Penulis menyadari bahwa selesainya skripsi ini tidak lepas dari dukungan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan terimakasih kepada:

1. Allah SWT, karena kehendak-Nya penulis bisa menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua Orang Tua tercinta yang selalu menyalurkan doa serta memberikan dukungan baik dalam material, motivasi, serta bimbingan-bimbingannya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak Dr. Hendro Sasongko, Ak., M.M., CA. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor.
4. Bapak Dr. Arief Tri Hardiyanto, Ak., MBA., CMA., CA., CSEP., QIA. selaku Ketua Program Studi Akuntansi.
5. Ibu Retno Martanti Endah Lestari, S.E., M.Si., CMA., CAPM. Selaku Sekertaris Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan, Bogor.
6. Bapak Monang Situmorang, Drs., Ak., M.M., CA. selaku ketua komisi pembimbing, yang telah banyak membimbing dan memberikan ilmu yang sangat bermanfaat dalam menyusun skripsi ini.
7. Bapak Haqi Fadillah, SE., M.Ak. Selaku Anggota Komisi Pembimbing, yang telah banyak membimbing, memberikan ilmu serta masukan-masukan yang sangat bermanfaat dalam menyusun skripsi ini.
8. Bapak dan Ibu Dosen pengajar Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang sangat berguna bagi peneliti.
9. Teman-teman kelas D Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor, serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dan mendukung dalam penyusunan skripsi ini.
10. Sahabat-sahabat tercinta Zahara, Sindi, Meyhanna, Elis, dan Lusiana yang telah bersedia untuk selalu menemani, memberikan motivasi dan semangat dalam bertukar pikiran selama pengerjaan skripsi ini.
11. Sahabat diluar kampus Lita, Novita, Dilla dana Maulidya yang senantiasa selalu ada untuk membantu penulis mencari referensi dan bertukar pikiran

Penulis menyadari bahwa Skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangatlah penulis harapkan. Akhir kata, penulis berharap agar Allah SWT berkenan membalas kebaikan semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini. Semoga skripsi ini memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Bogor, November 2019

Penulis

DAFTAR ISI

| | |
|---|------|
| JUDUL | i |
| ABSTRAK | ii |
| LEMBAR PENGESAHAN | iii |
| HAK CIPTA | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR TABEL | x |
| DAFTAR GAMBAR | xi |
| DAFTAR LAMPIRAN | xii |
| | |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Identifikasi Masalah dan Perumusan Masalah | 6 |
| 1.2.1 Identifikasi Masalah | 6 |
| 1.2.2 Perumusan Masalah | 7 |
| 1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian | 8 |
| 1.3.1 Maksud Penelitian | 8 |
| 1.3.2 Tujuan Penelitian | 8 |
| 1.4 Kegunaan Penelitian | 8 |
| 1.4.1 Kegunaan Praktis | 8 |
| 1.4.2 Kegunaan Akademis | 8 |
| | |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| 2.1 Teori Agensi | 9 |
| 2.2 Rasio <i>Leverage</i> | 10 |
| 2.2.1 Pengertian Rasio <i>Leverage</i> | 10 |
| 2.2.2 <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) | 12 |
| 2.3 Rasio Likuiditas | 13 |
| 2.3.1 Pengertian Rasio Likuiditas | 13 |
| 2.3.2 <i>Current Ratio</i> (CR) | 14 |
| 2.4 Pajak Penghasilan | 15 |
| 2.4.1 Pengertian Pajak Penghasilan | 15 |
| 2.4.2 Objek Pajak Penghasilan | 16 |
| 2.5 Agresivitas Pajak | 19 |
| 2.5.1 Pengertian Agresivitas Pajak | 19 |
| 2.5.2 <i>Efecctive Tax Rate</i> (ETR) | 20 |
| 2.6 Penelitian Terdahulu dan Kerangka Pemikiran | 21 |
| 2.6.1 Penelitian Terdahulu | 21 |
| 2.6.2 Kerangka Pemikiran..... | 25 |
| 2.6.2.1 Pengaruh <i>Leverage</i> dengan Agresivitas Pajak | 25 |
| 2.6.2.2 Pengaruh Likuiditas dengan Agresivitas Pajak | 26 |
| 2.6.2.3 Pengaruh <i>Leverage</i> dan Likuiditas Terhadap | |
| Agresivitas Pajak | 27 |

| | | |
|----------------|--|----|
| 2.7 | Hipotesis Penelitian | 28 |
| BAB III | METODOLOGI PENELITIAN | |
| 3.1 | Jenis Penelitian | 29 |
| 3.2 | Objek, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian | 29 |
| 3.3 | Jenis dan Sumber data Penelitian | 29 |
| 3.4 | Operasionalisasi Variabel | 29 |
| 3.5 | Metode Penarikan Sampel | 30 |
| 3.6 | Metode Pengumpulan Data | 31 |
| 3.7 | Metode Pengolahan atau Analisis Data | 32 |
| 3.7.1 | Statistik Deskriptif | 32 |
| 3.7.2 | Uji Asumsi Klasik..... | 32 |
| 3.7.3 | Analisis Regresi Linier Berganda | 34 |
| 3.7.4 | Pengujian Hipotesis | 35 |
| BAB IV | HASIL PENELITIAN | |
| 4.1 | Hasil Penelitian Data | 37 |
| 4.1.1 | Data <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) Pada Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2012-2018. 38 | |
| 4.1.2 | Data <i>Current Ratio</i> (CR) Pada Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2012-2018. 40 | |
| 4.1.3 | Data <i>Effective Tax Rate</i> (ETR) Pada Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2017. 43 | |
| 4.2 | Analisis Data | 44 |
| 4.2.1 | Analisis Statistik Deskriptif | 44 |
| 4.2.2 | Uji Asumsi Klasik..... | 45 |
| 4.2.3 | Analisis Regresi Linear Berganda | 49 |
| 4.2.4 | Uji Hipotesis | 50 |
| 4.3 | Pembahasan Interpretasi Hasil Penelitian | 53 |
| 4.3.1 | Pengaruh <i>Leverage</i> Terhadap Agresivitas Pajak | 53 |
| 4.3.2 | Pengaruh Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak | 54 |
| 4.3.3 | Pengaruh <i>Leverage</i> dan Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak 55 | |
| BAB V | SIMPULAN DAN SARAN | |

| | | |
|-----|----------------|----|
| 5.1 | Simpulan | 57 |
| 5.2 | Saran | 57 |

DAFTAR PUSTAKA
DAFTAR RIWAYAT HIDUP
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 2.1 : Penelitian Terdahulu | 21 |
| Tabel 2.2 : Matriks Penelitian Terdahulu | 25 |
| Tabel 3.1 : Operasionalisasi Variabel | 30 |
| Tabel 3.2 : Sampel Penelitian | 31 |
| Tabel 3.3 : Daftar Sampel Penelitian | 31 |
| Tabel 4.1 : Sampel Penelitian | 37 |
| Tabel 4.2 : Data <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> | 38 |
| Tabel 4.3 : Data <i>Current Ratio (CR)</i> | 40 |
| Tabel 4.4 : Data <i>Effective Tax Rate (ETR)</i> | 42 |
| Tabel 4.5 : Hasil Analisis Statistik Deskriptif | 44 |
| Tabel 4.6 : Hasil Uji Normalitas <i>komogorov-sirnov test</i> | 46 |
| Tabel 4.7 : Hasil Uji Multikolerasi | 47 |
| Tabel 4.8 : Hasil Uji Heteroskedastisitas <i>sprearman's Rho</i> | 48 |
| Tabel 4.9 : Hasil Uji Autokolerasi | 49 |
| Tabel 4.10 : Hasil Uji Analisis Regresi Linier Berganda | 49 |
| Tabel 4.11 : Hasil Uji Koefisien Determinasi | 50 |
| Tabel 4.12 : Hasil Uji t | 51 |
| Tabel 4.13: Hasil Uji Koefisien Regresi secara simultan | 52 |
| Tabel 4.14: Perbandingan <i>Debt to Equity</i> dan <i>Effective Tax Rate</i> | 54 |
| Tabel 4.15: Perbandingan <i>Current Ratio</i> dan <i>Effective Tax Rate</i> | 55 |
| Tabel 4.16: Perbandingan <i>Debt to Equity</i> , <i>Current Ratio</i> dan <i>Effective Tax Rate</i> | 56 |
| Tabel 4.17: Ringkasan Hasil Penelitian | 56 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 1.1 : Rata- rata <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), <i>Current Ratio</i> (CR) dan <i>Effective Tax Rate</i> (ETR)..... | 5 |
| Gambar 2.1 : Skema Kerangka Pemikiran Penelitian | 27 |
| Gambar 4.1 : Perkembangan rata-rata <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) | 39 |
| Gambar 4.2 : Perkembangan rata-rata <i>Current Ratio</i> (CR) | 41 |
| Gambar 4.3 : Perkembangan rata-rata <i>Effective Tax Rate</i> (ETR) | 43 |
| Gambar 4.4 : Hasil Uji Normalitas Histogram dan Normal <i>probability-plot</i> | 46 |
| Gambar 4.5 : Hasil Uji Heteroskedastisitas <i>Scatterplot</i> | 48 |

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1: Perhitungan *Debt To Equity* Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018
- Lampiran 2: Perhitungan *Current Ratio* Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018
- Lampiran 3: Perhitungan *Effective Tax Rate* Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Indonesia merupakan negara yang berkembang dengan jumlah penduduk yang cukup besar. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak sekali kekayaan alam dengan letak geografis yang cukup strategis sebagai kawasan lalu lintas perdagangan dunia. Hal ini sangat menguntungkan Indonesia untuk penerimaan negara khususnya dalam sektor pajak.

Badan Pusat Statistik telah melansir bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia mencapai 5,07% sepanjang 2017. Berdasarkan sektor, transportasi dan pergudangan menjadi salah satu sektor yang paling bersinar sepanjang tahun lalu. Sejak 2015 sektor transportasi & pergudangan mengalami akselerasi dengan kontribusi terhadap produk domestik bruto (PDB) mengalami kenaikan secara berturut-turut dalam dua tahun terakhir. Pada 2017, kontribusi transportasi & pergudangan mencapai 5,41% sedangkan pada 2016 dan 2015 masing-masing 5,20% dan 5,02%. **(Bisnis.com, 2018)**

Sektor transportasi di Indonesia baik sebagai infrastruktur maupun layanan jasa adalah suatu urat nadi utama kegiatan perekonomian yang pada gilirannya akan menentukan tingkat keunggulan daya saing suatu perekonomian.

Peran transportasi dalam mendukung perekonomian sangatlah besar, pemerintah menyadari itu. Oleh karena itu pemerintah berupaya meningkatkan pembangunan infrastruktur transportasi baik darat, laut dan udara di berbagai daerah. Pembukaan jalan baru, pembangunan pelabuhan dan bandara dilakukan hampir di seluruh wilayah Indonesia. Dengan pembangunan sarana transportasi tersebut diharapkan distribusi barang dan jasa menjadi lancar. Dukungan transportasi diharapkan dapat memotong biaya angkut atau distribusi sehingga harga barang dan jasa dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat yang ada pada akhirnya tingkat perekonomian dan kesejahteraan masyarakat menjadi meningkat. **(Kompasiana.com, 2018)**.

Pajak wajib dibayarkan oleh wajib pajak, baik wajib pajak orang pribadi maupun wajib pajak badan. Ketentuan mengenai kewajiban pajak telah diatur dalam UU no. 36 tahun 2008 pasal 2 ayat (1). Perusahaan sebagai salah satu wajib pajak memiliki kewajiban untuk membayar pajak sesuai dengan ketentuan perpajakan. Pemerintah Indonesia melakukan berbagai macam kebijakan mengenai perpajakan untuk memaksimalkan pendapatan dari sektor pajak karena penerimaan pajak dapat berpengaruh signifikan dalam besarnya anggaran APBN **(Nugraha, 2015)**.

Berdasarkan keterangan Menteri Keuangan Sri Mulyani Indrawati pada konferensi pers di Jakarta menyatakan pertumbuhan pajak sektor transportasi tertinggi ke tiga setelah sektor konstruksi dan sektor informasi dan komunikasi yaitu sebesar 11,4 persen. **(Okezone.com, 2018)**.

Bagi perusahaan pajak merupakan sebuah beban yang harus ditanggung oleh perusahaan. Semakin besar pajak yang dibayarkan oleh perusahaan maka semakin besar pula penerimaan negara dari sektor pajak. Namun sebaliknya bagi perusahaan, pajak merupakan beban yang harus dibayarkan dan dapat mengurangi laba bersih yang diterima perusahaan. Tujuan pemerintah memaksimalkan penerimaan dari sektor pajak bertentangan dengan tujuan dari perusahaan sebagai wajib pajak, dimana perusahaan berusaha meminimalkan biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh laba yang maksimal sehingga dapat memberikan pertanggung jawaban kepada pemilik atau pemegang saham dan dalam melanjutkan kelangsungan hidup perusahaan (Yoehana, 2013). Hal ini dapat menyebabkan banyak perusahaan mencari celah untuk meminimalkan Pembayaran pajak dengan salah satunya dengan agresivitas pajak. Berdasarkan pasal 17 ayat (2) bagian b UU No.36 Tahun 2008 tentang pajak penghasilan, tarif pajak yang dikenakan kepada badan adalah 25 persen besar tarif ini berlaku sejak tahun 2010.

Ayu (2015) mendefinisikan bahwa agresivitas pajak sebagai *tax planning* perusahaan melalui aktivitas *tax avoidance* atau *tax sheltering*. Agresivitas pajak dapat dilihat dengan dua cara. Pertama dengan cara legal yang diperkenankan oleh hukum yang berlaku, yang disebut dengan *legaltax avoidance*. Ini merupakan salah satu layanan sah yang diberikan oleh akuntan. Kedua, *tax sheltering*, yaitu upaya untuk mendesain transaksi yang bertujuan untuk mengurangi kewajiban pajak perusahaan.

Perencanaan pajak agresif dilakukan oleh wajib pajak dengan tujuan untuk mengurangi jumlah beban pembayaran pajak yang harus ditanggung oleh perusahaan sebagai wajib pajak. Perencanaan pajak yang agresif meliputi kegiatan yang diperbolehkan sesuai dengan peraturan perpajakan yang berlaku maupun yang melanggar peraturan perpajakan yang berlaku. Pelaporan pajak yang agresif (*tax aggressiveness*) menyebabkan kerugian bagi negara. Pembayaran pajak dengan nilai yang lebih kecil dari yang seharusnya mengakibatkan pemerintah kehilangan potensi pendapatan dari sektor pajak (*tax forgone*). Hilangnya potensi pendapatan tersebut akan mengurangi dana yang dapat digunakan pemerintah dalam membiayai berbagai program pemerintah. Hilangnya potensi pendapatan akibat pelaporan pajak agresif seharusnya dapat diatasi oleh pemerintah. Pemerintah seharusnya dapat melakukan tindakan pencegahan maupun pengawasan terhadap perusahaan sebagai wajib pajak yang terindikasi melakukan pelaporan pajak agresif. Pengawasan dapat dilakukan dengan melakukan identifikasi perusahaan-perusahaan yang melakukan pelaporan pajak agresif. Dalam dunia bisnis praktik pelaporan pajak agresif juga menjadi salah satu *red alert* dalam hal kepercayaan. Dalam dunia bisnis keberlanjutan usaha, pada banyak hal sangat bergantung pada kepercayaan baik internal maupun eksternal (Lestari, 2016).

Banyak proksi yang bisa digunakan dalam menghitung agresivitas pajak, dalam penelitian ini diwakili oleh *Effective Tax Rate (ETR)*. Menurut Lanis dan Richardson (2012) menyatakan bahwa ETR merupakan proksi yang paling banyak digunakan pada

penelitian terdahulu. Semakin rendah nilai ETR yang dimiliki perusahaan maka semakin tinggi tingkat agresivitas pajak.

Rasio keuangan menurut Hery (2015) rasio keuangan merupakan suatu perhitungan rasio dengan menggunakan laporan keuangan yang berfungsi sebagai alat ukur dalam menilai kondisi keuangan dan kinerja perusahaan. Rasio keuangan adalah angka yang diperoleh dari hasil perbandingan antara satu pos laporan keuangan dengan pos lainnya yang mempunyai hubungan yang relevan dan signifikan. Perbandingan dapat dilakukan antara satu pos dengan pos lainnya dalam satu laporan keuangan atau antar pos yang ada di antara laporan keuangan.

Menurut Fahmi (2015) rasio *leverage* adalah mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang. Penggunaan utang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori *extreme leverage* (utang ekstrem) yaitu perusahaan terjebak dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut. Karena itu sebaiknya perusahaan harus menyeimbangkan berapa utang yang layak diambil dan dari mana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar utang. Rasio *leverage* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio (DER)*. Menurut Hery (2015) *Debt to Equity Ratio (DER)* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara total utang dengan modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan.

Besar kecilnya *leverage* pada perusahaan dapat mempengaruhi besar kecilnya pajak yang dibayarkan perusahaan. Hal ini dikarenakan biaya bunga dari utang dapat dikurangkan dalam menghitung pajak sehingga beban pajak menjadi lebih kecil. Keadaan di atas sesuai dengan penelitian Richardson dan Lanis (2007) yang menyatakan bahwa biaya bunga dapat mengurangi besarnya beban pajak, sehingga semakin tinggi tingkat *leverage* akan menyebabkan *Effective Tax Rate (ETR)* menjadi lebih kecil.

Rasio likuiditas adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban atau membayar utang jangka pendeknya. Likuiditas sebuah perusahaan diprediksi akan mempengaruhi agresivitas pajak (Anita, 2015). Suatu perusahaan memiliki suatu tingkat likuiditas yang makin besar jika jumlah aktiva-aktiva lancarnya jauh lebih besar dari pada jumlah hutang-hutang lancarnya yang harus segera dipenuhi. Dalam penelitian ini rasio likuiditas diwakili oleh CR (*Current Ratio*). Menurut Subramanyam (2014) CR merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur aset lancar yang tersedia untuk memenuhi liabilitas jangka pendek.

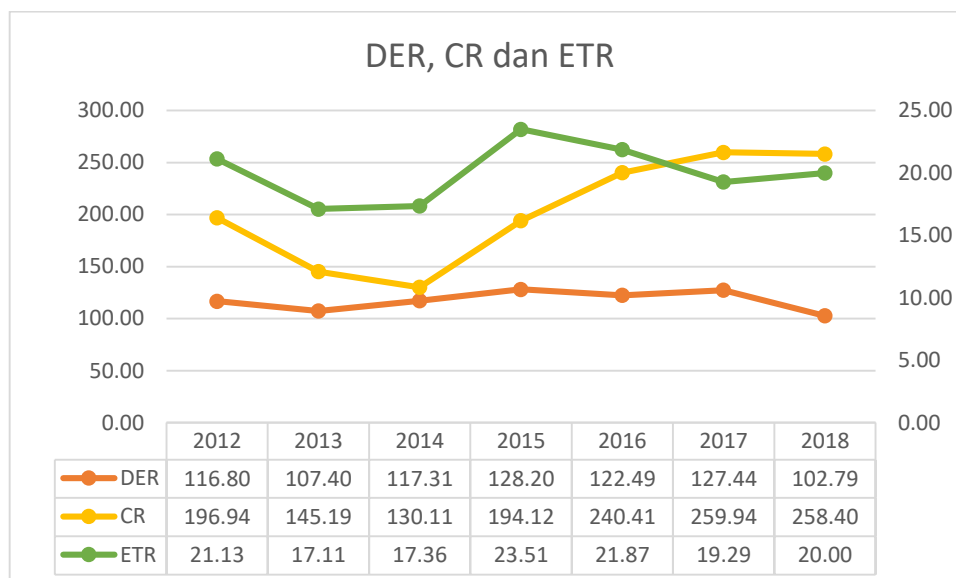
Dengan demikian, jika tingkat likuiditas perusahaan tinggi, maka perusahaan akan membayar pajaknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebaliknya, jika

tingkat likuiditas perusahaan rendah maka perusahaan akan tidak taat terhadap pajak guna mempertahankan arus kas perusahaan dari pada harus membayar pajak.

Menurut Suyanto dan Supramono (2012) likuiditas sebuah perusahaan diprediksi dapat mempengaruhi tingkat agresivitas pajak perusahaan. Dimana jika sebuah perusahaan memiliki tingkat likuiditas yang tinggi, maka bisa digambarkan bahwa arus kas perusahaan tersebut berjalan dengan baik. Dengan adanya perputaran kas yang baik maka perusahaan tidak enggan untuk membayar seluruh kewajibannya termasuk membayar pajak sesuai dengan aturan atau hukum yang berlaku.

Fenomena yang terjadi mengenai *leverage* dan likuiditas terjadi pada sebuah perusahaan transportasi, Salah satu perusahaan sektor transportasi yang sedang menghadapi masalah saat ini adalah PT. Express Transido Utama Tbk (TAXI) menurun, karena adanya pesaing yaitu transportasi online yang lebih murah serta nyaman juga aman. Menurut analis Pefindo, Martin Pandiangan di Gedung Bursa Efek Indonesia peringkat PT. Express Transido Utama Tbk (TAXI) itu memiliki *outlook negative* untuk mengantisipasi pelemahan lebih lanjut pada proteksi arus kas dan struktur permodalan, selain itu pelemahan dipengaruhi oleh profabilitas yang lebih rendah dari proyeksi sebelumnya dan penurunan pangsa pasar PT. Express Transido Utama Tbk (TAXI). Tingginya tingkat utang dan proyeksi profabilitas yang belum akan membaik secara cepat, juga mempengaruhi penurunan rating PT. Express Transido Utama Tbk (TAXI). Sementara itu faktor-faktor yang membatasi peringkat PT. Express Transido Utama Tbk (TAXI) terdiri atas, *leverage* keuangan perusahaan yang agresif, arus kas dan likuiditas yang lemah, serta persaingan industri yang semakin ketat. CEO Express Group Benny Setiawan menjelaskan, perseroan menjual aset lahan yang dianggap tidak produktif untuk membayar utang dan memperbaiki unit-unit kendaraan. (www.kompas.com, 2018).

Berikut disajikan grafik perkembangan rata-rata *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio (CR)*, dan *Effective Tax Rate (ETR)* perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2018.



(Sumber: www.idx.co.id data diolah peneliti, 2019)

Gambar 1.1. Rata-rata *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio (CR)*, dan *Effective Tax Rate (ETR)* Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2012-2018

Berdasarkan gambar 1.1, dapat dilihat bahwa nilai rata-rata *Effective Tax Rate (ETR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* sub sektor transportasi pada tahun 2012-2018 mengalami kenaikan dan penurunan. Nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio (DER)* pada tahun 2013 mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 107.40 % tetapi *Effective Tax Rate (ETR)* juga mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 17.11 %. Pada tahun 2014 sampai 2015 *Debt to Equity Ratio (DER)* mengalami kenaikan sedangkan *Effective Tax Rate (ETR)* juga mengalami kenaikan dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Pada tahun 2016 *Debt to Equity Ratio (DER)* mengalami penurunan menjadi 122,48% tapi *Effective Tax Rate (ETR)* juga mengalami penurunan sebesar 21,87%, dan pada tahun 2018 *Debt to Equity Ratio (DER)* mengalami penurunan menjadi 102,79% tapi *Effective Tax Rate (ETR)* mengalami kenaikan menjadi 20,00% dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Hal ini tidak sejalan dengan teori yang ada, menurut Richardson dan Lanis (2007) yang menyatakan bahwa biaya bunga dapat mengurangi besarnya beban pajak, sehingga semakin tinggi tingkat *leverage* akan menyebabkan *Effective Tax Rate (ETR)* menjadi lebih kecil.

Selanjutnya dilihat dari grafik tersebut terdapat kesenjangan antara *Current Ratio (CR)* dengan *Effective Tax Rate (ETR)*. pada tahun 2013 *Current Ratio (CR)* mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 145,19%, tetapi *Effective Tax Rate (ETR)* juga mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 17,11 %. Pada tahun 2015 *Current Ratio (CR)* mengalami kenaikan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 194,12%, tetapi *Effective Tax Rate (ETR)* juga mengalami kenaikan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 23,51%. pada tahun 2016 *Current Ratio (CR)* mengalami kenaikan

dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 240,41%, tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 21,87% dan pada tahun 2017 *Current Ratio* (CR) mengalami kenaikan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 259,94%, tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun sebelumnya menjadi 19,29%. Hal ini tidak sejalan dengan teori menurut Subramanyam (2014) CR merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur aset lancar yang tersedia untuk memenuhi liabilitas jangka pendek. Dengan demikian, jika tingkat likuiditas perusahaan tinggi, maka perusahaan akan membayar pajaknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebaliknya, jika tingkat likuiditas perusahaan rendah maka perusahaan akan tidak taat terhadap pajak guna mempertahankan arus kas perusahaan dari pada harus membayar pajak.

Penelitian tentang agresivitas pajak telah banyak diteliti oleh berbagai pihak dengan variabel yang berbeda dan memiliki bukti empiris yang berbeda pula. Sebagai contoh, penelitian yang dilakukan oleh Fikriyah (2013) menunjukkan bahwa likuiditas dan *leverage* berpengaruh signifikan. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Sukmawati dan Rebecca (2017) menunjukkan bahwa *leverage* dan likuiditas berpengaruh dalam memberikan kontribusi terhadap agresivitas pajak. Penelitian yang dilakukan Sutatik (2015) menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh signifikan.

Penelitian Ardiansyah (2014) menunjukkan bahwa *leverage* tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak. Sedangkan Gemilang (2017) menunjukkan bahwa *leverage* dan likuiditas tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak perusahaan.

Berdasarkan latar belakang dan penelitian sebelumnya maka penulis tertarik untuk meneliti “Pengaruh *Leverage* dan Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2012-2018”.

1.2 Identifikasi dan Perumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan diatas maka dapat di tarik kesimpulan bahwa identifikasi masalah yang terdapat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Semakin tinggi *leverage* yang didapat perusahaan maka akan semakin tinggi pula beban pajak yang harus dibayarkan oleh perusahaan. Sehingga perusahaan berusaha meminimalkan beban pajak perusahaan jika nilai *effective tax rate* (ETR) dibawah 25 persen maka teridentifikasi bahwa perusahaan tersebut melakukan agresivitas pajak, hal ini karena tarif pph badan sebesar 25 persen.
2. Kesenjangan (*gap*) yang terjadi pada rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) dari tahun 2012 ke tahun 2013 mengalami penurunan tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) juga mengalami penurunan. Pada tahun 2014 dan 2015 *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami kenaikan, tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami kenaikan. Pada

tahun 2016 *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami penurunan tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami penurunan, dan pada tahun 2018 *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami penurunan tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami kenaikan. Hal ini tidak sesuai dengan teori Richardson dan Lanis (2007) yang menyatakan bahwa, jika *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan mengalami kenaikan, maka ETR perusahaan akan mengalami penurunan.

3. Kesenjangan (*gap*) yang terjadi pada rata-rata *Current Ratio* (CR) dari tahun 2012 ke tahun 2013 *Current Ratio* (CR) mengalami penurunan, tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) juga mengalami penurunan. Pada tahun 2015 *Current Ratio* (CR) mengalami kenaikan tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami kenaikan. Pada tahun 2016 *Current Ratio* (CR) mengalami kenaikan tetapi *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami penurunan, dan pada tahun 2017 *Current Ratio* (CR) mengalami kenaikan tetapi ETR juga mengalami penurunan. Hal ini tidak sesuai dengan teori Suyanto dan Supramono (2012) yang menyatakan bahwa, ketika nilai *Current Ratio* (CR) mengalami penurunan maka hal ini menyebabkan *Effective Tax Rate* (ETR) perusahaan akan mengalami kenaikan.
4. Kasus yang terjadi pada salah satu perusahaan sektor transportasi yaitu, PT. Express Transido Utama Tbk (TAXI) yang mengalami *leverage* keuangan yang agresif, arus kas dan likuiditas yang lemah serta persaingan yang semakin ketat dapat memperkuat bahwa banyak perusahaan yang melakukan tindakan agresivitas pajak untuk mengurangi beban pajak yang dibayarkan.
5. Adanya perbedaan hasil dari penelitian-penelitian sebelumnya mengenai agresivitas pajak perusahaan.

1.2.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah disebutkan dalam latar belakang diatas, penulis membatasi masalah yang akan diteliti dan selanjutnya dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah *leverage* berpengaruh terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018?
2. Apakah likuiditas berpengaruh terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018?
3. Apakah *leverage* dan likuiditas secara bersama-sama berpengaruh terhadap agresivitas pajak perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas maka maksud dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan diantara variabel-variabel penelitian (*leverage*, likuiditas dan agresivitas pajak), menyimpulkan hasil penelitian, serta memberikan saran yang

dapat meminimalkan penyebab dari timbulnya permasalahan yang diteliti. Selain itu untuk menambah wawasan dan pengetahuan dalam upaya pengembangan ilmu yang di terima selama proses perkuliahan dan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Strata Satu (S1).

1.3.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang hendak dicapai adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh *leverage* terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018.
2. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018.
3. Untuk menggambarkan pengaruh *leverage* dan likuiditas secara bersama-sama terhadap agresivitas pajak perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018.

1.4. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini mencakup dua hal atau lebih diantaranya sebagai berikut:

1.4.1 Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat membantu memecahkan masalah mengenai pengaruh *leverage* dan likuiditas terhadap agresivitas pajak. Selain itu dapat memberikan tambahan ilmu pengetahuan mengenai Akuntansi Perpajakan khususnya mengenai variabel-variabel yang diteliti yaitu *leverage*, likuiditas dan agresivitas pajak. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan informasi acuan dan menjadi bahan referensi dalam melakukan penelitian selanjutnya.

1.4.2 Kegunaan Akademis

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang ekonomi pada umumnya dan khususnya mengenai akuntansi perpajakan dan berharap dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai pengaruh *leverage* dan likuiditas terhadap agresivitas pajak pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018. Selain itu juga dapat bermanfaat dan dapat menambah referensi sebagai bahan dalam melakukan penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Agensi

Teori agensi menjelaskan mengenai adanya hubungan antara pihak pemberi kewenangan (*principal*) dengan pihak yang diberi kewenangan (*agent*) (Nugraha, 2015). Luayyi (2010) menyebutkan bahwa dalam teori agensi atau keagenan terdapat kontrak atau kesepakatan antara pemilik sumber daya dengan manajer untuk mengelola perusahaan dan mencapai tujuan utama perusahaan yaitu memaksimalkan laba yang akan diperoleh, sehingga memungkinkan manajer melakukan berbagai cara untuk mencapai tujuan tersebut baik cara yang baik ataupun cara yang merugikan banyak pihak.

Teori agensi muncul ketika ada sebuah perjanjian hubungan kerja antara *principle* yang memiliki wewenang dengan *agent* atau pihak yang diberi kewenangan untuk menjalankan perusahaan (Nugraha, 2015). Namun terkadang manajer tidak melaporkan keadaan perusahaan seperti apa yang sebenarnya. Hal ini bisa saja dilakukan untuk menguntungkan manajer dan menutupi kelemahan kinerja manajer. Tindakan manajer yang seperti ini biasanya dilakukan karena adanya perbedaan kepentingan antara pemilik perusahaan dan manajer sehingga dapat menimbulkan berbagai masalah keagenan seperti pengeluaran yang berlebihan, keputusan investasi sub optimal dan asimetris informasi. Asimetris informasi terjadi ketika manajer memiliki lebih banyak informasi dibandingkan informasi yang dimiliki oleh pemilik perusahaan (Nugraha, 2015).

Menurut Ardyansyah (2014) asimetris informasi manajer dan pemilik perusahaan dapat disebabkan oleh dua faktor, yaitu:

1. *Adverse Selection*

Adverse selection mengungkapkan adanya perbedaan informasi yang dimiliki pihak *principal* dengan pihak *agent*. Perbedaan informasi yang dimiliki dapat menimbulkan kerugian pada salah satu pihak yang memiliki informasi lebih sedikit. Misalnya *agent* memanipulasi atau menyembunyikan informasi keadaan perusahaan kepada *principal*. Akibatnya *principal* merasa tidak yakin dengan keadaan perusahaan yang sesungguhnya jika dibandingkan antara informasi yang diberikan *agent* dengan keadaan perusahaan yang sebenarnya. Hal ini dapat mengakibatkan kerugian bagi *principle* dan perusahaan.

2. *Moral Hazard*

Moral hazard mengungkapkan adanya bentuk penyelewengan yang dilakukan oleh *agent* yang tidak sesuai dengan perjanjian atau kontrak yang disepakati antara *principal* dan *agent*. Hal ini bisa disebabkan karena adanya kegiatan *agent* yang tidak sesuai dengan harapan *principal* sehingga *agent*

dapat melakukan manipulasi atau tindakan yang tidak sesuai dengan norma. Moral Hazard biasanya dilakukan demi keuntungan pribadi bagi agent.

Perbedaan kepentingan antara *principal* dan agent dapat mempengaruhi berbagai hal yang berkaitan dengan kinerja perusahaan, salah satunya adalah kebijakan perusahaan mengenai pajak perusahaan. Sistem perpajakan di Indonesia yang menggunakan *self assessment system* memberikan wewenang kepada perusahaan untuk menghitung dan melaporkan pajaknya sendiri. Penggunaan sistem ini dapat memberikan kesempatan bagi agent untuk memanipulasi pendapatan kena pajak menjadi lebih rendah sehingga beban pajak yang ditanggung perusahaan semakin kecil (Ardyansyah, 2014). Terdapat beberapa cara untuk mengontrol tindakan agent terkait dengan kegiatan manajemen pajak yang dilakukan, yaitu dengan mengevaluasi hasil laporan keuangan perusahaan dengan menggunakan rasio keuangan dibandingkan dengan tindakan agresivitas pajak yang mungkin dilakukan agent (Nugraha, 2015).

Dari uraian diatas penulis menyimpulkan bahwa teori agensi adalah konflik yang muncul disebabkan perbedaan kepentingan antara pemegang saham dan manajer. Perbedaan kepentingan itu didasari dengan sifat manusia yang yang mementingkan kepentingannya sendiri sehingga mempengaruhi berbagai hal yang berkaitan dengan kinerja perusahaan, salah satunya adalah kebijakan perusahaan mengenai pajak perusahaan.

Hubungan teori agensi dengan penelitian ini adalah praktik agresivitas pajak perusahaan, apabila perusahaan tersebut tidak melakukan pengelolaan yang baik maka akan timbul konflik kepentingan yang diawali dengan adanya asimetris informasi. Perusahaan dapat meminimalisir konflik kepentingan tersebut dengan adanya transparansi informasi. Transparansi informasi dapat berkontribusi secara langsung terhadap kinerja ekonomi dengan mendisiplinkan karyawan dalam perusahaan dan pemilihan investasi yang lebih baik, manajemen aset yang lebih efisien, dan mengurangi pengambil alihan kekayaan pemegang saham minoritas, sehingga dapat meminimalisir dampak konflik kepentingan dan memberikan nilai yang baik untuk perusahaan (Bushman et al., 2013).

2.2 Rasio Leverage

2.2.1 Pengertian Rasio Leverage

Menurut Kasmir (2015) rasio *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivasnya. Dalam arti luas dikatakan bahwa rasio *leverage* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang.

Rasio *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai dengan utang. Dengan kata lain, rasio *leverage* merupakan

rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar beban utang yang harus ditanggung perusahaan dalam rangka pemenuhan aset. Dalam arti luas, rasio *leverage* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang Hery (2016).

Menurut Fahmi (2015) rasio *leverage* adalah mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang. Penggunaan utang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori *extreme leverage* (utang ekstrem) yaitu perusahaan terjebak dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut. Karena itu sebaiknya perusahaan harus menyeimbangkan berapa utang yang layak diambil dan darimana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar utang.

Menurut Subramayan (2017) “rasio *leverage* adalah rasio yang mengacu pada kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan jangka panjang.”

Berdasarkan pengertian menurut para ahli diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa rasio *leverage* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjang.

Menurut Kasmir (2015) terdapat beberapa jenis rasio *leverage* yang sering digunakan perusahaan. Adapun jenis-jenis rasio yang ada dalam rasio *leverage* antara lain:

1. *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Debt to Asset Ratio (DAR) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan anata total utang dengan total aktiva. Dengan kata lain, seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *Debt to Asset Ratio* (DAR):

$$\text{Debt to Asset Ratio (DAR)} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Total aset}}$$

2. *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *Debt to Equity Ratio* (DER):

$$\text{Debt to Equity Ratio (DER)} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Ekuitas}}$$

3. *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER)

Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER) merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)*:

$$\text{Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)} = \frac{\text{Utang jangka panjang}}{\text{Ekuitas}}$$

4. *Times Interest Earned Ratio*

Times Interest Earned Ratio merupakan rasio untuk mencari jumlah kali perolehan bunga. Rasio ini diartikan sebagai kemampuan perusahaan untuk membayar biaya bunga. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung rasio *Times Interest Earned Ratio*:

$$\text{Times Interest Earned Ratio} = \frac{\text{Laba sebelum bunga dan pajak}}{\text{Biaya bunga}}$$

5. *Fixed Charge Coverage (FCC)*

Fixed Charge Coverage (FCC) merupakan rasio yang menyerupai *Times Interest Earned Ratio*, hanya saja perbedaannya adalah rasio ini dilakukan apabila perusahaan memperoleh utang jangka panjang atau menyewa aktiva berdasarkan kontrak sewa. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *fixed charge coverage*:

$$\text{Fixed Charge Coverage (FCC)} = \frac{\text{Laba sebelum pajak} + \text{Biaya Bunga} + \text{kewajiban sewa}}{\text{Biaya bunga} + \text{Kewajiban sewa}}$$

Rasio *leverage* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio (DER)*.

2.2.2 *Debt to Equity Ratio (DER)*

Menurut Kasmir (2015) *Debt to Equity Ratio (DER)* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan pemegang (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap langkah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang.

Menurut Harahap (2015) *Debt to Equity Ratio (DER)* adalah rasio yang menggambarkan sampai sejauh mana modal pemilik dapat menutupi utang-utang kepada pihak luar. Semakin kecil rasio ini semakin baik. Untuk keamanan pihak luar rasio terbaik jika jumlah modal lebih besar dari jumlah utang atau minimal sama. Namun bagi pemegang saham atau manajemen rasio ini sebaiknya besar.

Menurut Hery (2015) *Debt to Equity Ratio (DER)* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara total utang dengan modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan.

Berdasarkan pengertian para ahli diatas maka dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio (DER)* merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui perbandingan antara total utang dengan modal sendiri. Rasio ini berguna untuk mengetahui seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai dari utang.

Rumus untuk menghitung *Debt to Equity Ratio (DER)* menurut Hery (2015) adalah sebagai berikut:

$$\text{Debt to Equity Ratio (DER)} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Ekuitas}} \times 100$$

2.3 Rasio Likuiditas

2.3.1 Pengertian Rasio Likuiditas

Menurut Hery (2017) rasio likuiditas adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban atau membayar utang jangka pendeknya. Dengan kata lain, rasio likuiditas adalah rasio yang dapat digunakan untuk mengukur sampai seberapa jauh tingkat kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo.

Menurut Hery (2017) menyatakan bahwa:

Jika perusahaan memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo maka perusahaan tersebut dikatakan sebagai perusahaan yang likuid. Sebaliknya, jika perusahaan tidak memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo, perusahaan tersebut dikatakan sebagai perusahaan yang tidak likuid. Untuk dapat memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo, perusahaan harus memiliki tingkat ketersediaan jumlah kas yang baik atau aset lancar lainnya yang juga dapat dengan segera di konversi atau diubah menjadi kas.

Menurut Subramanyam (2017) “rasio likuiditas adalah rasio yang mengacu pada kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan jangka pendeknya.”

Menurut Kasmir (2015) rasio likuiditas yaitu rasio untuk menunjukkan atau mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang sudah jatuh tempo, baik kewajiban kepada pihak luar perusahaan (likuiditas badan usaha) maupun di dalam perusahaan (likuiditas perusahaan). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa kegunaan rasio ini adalah untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam membiayai dan memenuhi kewajiban (utang) pada saat ditagih.

Menurut Munawir (2014) rasio likuiditas yaitu rasio yang digunakan untuk menganalisa dan menginterpretasikan posisi keuangan jangka pendek, tetapi juga sangat membantu bagi manajemen untuk mengecek efisiensi modal kerja yang digunakan dalam perusahaan.

Menurut Fahmi (2015) Rasio likuiditas (*liquidity ratio*) adalah kemampuan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu.

Berdasarkan pengertian-pengertian oleh beberapa para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa rasio likuiditas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek secara tepat waktu.

Menurut Home dan Wachowicz (2016) jenis-jenis likuiditas yang digunakan dalam praktek untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi liabilitas jangka pendek, yaitu:

1. Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Current Ratio (CR) rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar liabilitas jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancarnya. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *Current Ratio* (CR):

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{Liabilitas jangka pendek}}$$

2. Rasio Cepat (*Quick Ratio*)

Quick Ratio (QR) rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi liabilitas jangka pendek dengan aset yang paling likuid (cepat). Berikut rumus yang digunakan untuk menghitung *Quick Ratio* (QR):

$$\text{Quick Ratio (QR)} = \frac{\text{Aset lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Liabilitas jangka pendek}}$$

Rasio likuiditas yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Current Ratio* (CR).

2.3.2 *Current Ratio* (CR)

Pengertian *Current Ratio* menurut Kasmir (2015) menyatakan bahwa, Rasio lancar atau (*Current Ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Rasio lancar dapat dikatakan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan (*margin of safety*) suatu perusahaan.

Pengertian *Current Ratio* menurut Wachowicz dan Van Horne (2014) adalah aset lancar dibagi dengan liabilitas jangka pendek. Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar liabilitas jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancarnya.

Menurut Hery (2015) *Current Ratio* atau rasio lancar merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban

jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia.

Dari pengertian para ahli diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa *Current Ratio* atau rasio lancar merupakan rasio untuk mengukur likuiditas perusahaan dalam membayar hutang jangka pendek dengan cara membandingkan aset lancar dengan kewajiban lancar.

Rumusan untuk mencari *Current Ratio* menurut Hery (2015) yaitu:

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{Liabilitas jangka pendek}} \times 100$$

2.4 Pajak Penghasilan

2.4.1 Pengertian Pajak Penghasilan

Pajak penghasilan biasa disebut dengan [Pajak Penghasilan Pasal 25 atau PPh 25](#) adalah pajak yang dikenakan untuk orang pribadi, perusahaan atau badan hukum lainnya atas penghasilan yang didapat. Dasar hukum untuk pajak penghasilan adalah Undang-Undang (UU) Nomor 7 Tahun 1983. Kemudian mengalami perubahan berturut-turut, dari mulai UU Nomor 7 & Tahun 1991, UU Nomor 10 & Tahun 1994, UU Nomor 17 & Tahun 2000, serta terakhir UU Nomor 36 & Tahun 2008.

Pajak penghasilan merupakan jenis pajak subjektif yang kewajiban pajaknya melekat pada subjek pajak yang bersangkutan dan pembebanannya tidak dapat dilimpahkan kepada pihak lain, tetapi harus menjadi beban langsung wajib pajak yang bersangkutan.

Menurut Siti Resmi (2014) Pajak Penghasilan (PPh) adalah pajak yang dikenakan terhadap Subjek Pajak atas penghasilan yang diterima atau diperolehnya dalam suatu tahun pajak.

Siti Kurnia Rahayu (2010) Pajak penghasilan adalah pajak yang terhutang sehubungan dengan pekerjaan, jasa, dan kegiatan yang wajib dipotong dan disetorkan oleh pemberi kerja. Jadi pph merupakan pajak atas penghasilan berupa upah, gaji, honorarium, tunjangan dan pembayaran lain dengan nama dan dalam bentuk apapun sehubungan dengan pekerjaan atau jabatan, jasa dan kegiatan yang dilakukan oleh orang pribadi subjek pajak dalam negeri.

Sejak ada peraturan menteri keuangan No. 169/PMK.010/2015 tentang penentuan besarnya perbandingan antara utang dan modal perusahaan untuk keperluan penghitungan pajak penghasilan yang menyatakan bahwa besarnya perbandingan antara utang dan modal ditetapkan paling tinggi sebesar empat dibanding satu [4:1], berarti tidak semua beban bunga tersebut dijadikan pengurang pajak.

Berdasarkan pengertian para ahli diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pajak yang dikenakan terhadap Subjek Pajak atas penghasilan yang diterima atau

diperolehnya dalam suatu tahun pajak sesuai dengan peraturan pemerintah yang berlaku.

2.4.2 Objek Pajak Penghasilan

Menurut undang-undang tentang pajak penghasilan nomor 36 tahun 2008 yang menjadi objek pajak adalah penghasilan yaitu setiap tambahan kemampuan ekonomis yang diterima oleh wajib pajak baik yang berasal dari Indonesia maupun dari luar Indonesia yang dapat dipakai untuk konsumsi atau untuk menambah kekayaan wajib pajak yang bersangkutan dilihat dari penggunaannya penghasilan dapat dipakai untuk konsumsi dan dapat pula ditabung untuk menambah kekayaan wajib pajak di bawah ini merupakan penghasilan yang merupakan objek pajak berasal dari pasal 4 ayat 1 undang-undang nomor 36 tahun 2008 penghasilan yang termasuk objek pajak adalah:

1. Penggantian atau imbalan berkenaan dengan pekerjaan atau jasa yang diterima atau diperoleh termasuk gaji, upah, tunjangan, honorarium, komisi, bonus, gratifikasi, uang pensiun, atau imbalan dalam bentuk lainnya, kecuali ditentukan lain dalam Undang-undang ini;
2. Hadiah dari undian atau pekerjaan atau kegiatan, dan penghargaan;
3. Laba usaha;
4. Keuntungan karena penjualan atau karena pengalihan harta termasuk:
5. Penerimaan kembali pembayaran pajak yang telah dibebankan sebagai biaya dan pembayaran tambahan pengembalian pajak;
6. Bunga termasuk premium, diskonto, dan imbalan karena jaminan pengembalian utang;
7. Dividen, dengan nama dan dalam bentuk apapun, termasuk dividen dari perusahaan asuransi kepada pemegang polis, dan pembagian sisa hasil usaha koperasi;
8. Royalti atau imbalan atas penggunaan hak;
9. Sewa dan penghasilan lain sehubungan dengan penggunaan harta;
10. Penerimaan atau perolehan pembayaran berkala;
11. Keuntungan karena pembebasan utang, kecuali sampai dengan jumlah tertentu yang ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah (PP 130 Tahun 2000jo.SE-542/PJ/2000);
12. Keuntungan selisih kurs mata uang asing;
13. Selisih lebih karena penilaian kembali aset (PNK-79/PMK.03/2008 jo. PER-12/PJ/2009 jo. SE-56/PJ/2009);
14. Premi asuransi;
15. Iuran yang diterima atau diperoleh perkumpulan dari anggotanya yang terdiri dari Wajib Pajak yang menjalankan usaha atau pekerjaan bebas;
16. Tambahan kekayaan neto yang berasal dari penghasilan yang belum dikenakan pajak;
17. Penghasilan dari usaha berbasis syariah (PP 25Tahun 2010);

18. Imbalan bunga sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang yang mengatur mengenai ketentuan umum dan tata cara perpajakan (SE-04/PJ.42/2002); dan
19. Surplus Bank Indonesia (PP 94 Tahun 2010).

Sedangkan yang bukan merupakan objek pajak menurut pasal 4 ayat (3) UU PPh No.36 Tahun 2018 adalah:

1. Bantuan atau sumbangan, termasuk zakat yang diterima oleh badan amil zakat atau lembaga amil zakat yang dibentuk atau disahkan oleh pemerintah dan yang diterima oleh penerima zakat yang berhak atau sumbangan keagamaan yang sifatnya wajib bagi pemeluk agama yang diakui di Indonesia, yang diterima oleh lembaga keagamaan yang dibentuk atau disahkan oleh pemerintah dan yang diterima oleh penerima sumbangan yang berhak, yang ketentuannya diatur dengan atau berdasarkan Peraturan Pemerintah sepanjang tidak ada hubungan dengan usaha, pekerjaan, kepemilikan, atau penguasaan di antara pihak-pihak yang bersangkutan (PP 18 Tahun 2009); dan
2. Harta hibahan yang diterima oleh keluarga sedarah dalam garis keturunan lurus satu derajat, badan keagamaan, badan pendidikan, badan sosial termasuk yayasan, koperasi, atau orang pribadi yang menjalankan usaha mikro dan kecil, yang ketentuannya diatur dengan atau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan sepanjang tidak ada hubungan dengan usaha, pekerjaan, kepemilikan, atau penguasaan di antara pihak-pihak yang bersangkutan (PMK-245/PMK.03/2008);
3. Warisan;
4. Harta termasuk setoran tunai yang diterima oleh badan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b sebagai pengganti saham atau sebagai pengganti penyertaan modal;
5. Penggantian atau imbalan sehubungan dengan pekerjaan atau jasa yang diterima atau diperoleh dalam bentuk natura dan/atau kenikmatan dari Wajib Pajak atau Pemerintah, kecuali yang diberikan oleh bukan Wajib Pajak, Wajib Pajak yang dikenakan pajak secara final atau Wajib Pajak yang menggunakan norma penghitungan khusus (deemed profit);
6. Pembayaran dari perusahaan asuransi kepada orang pribadi sehubungan dengan asuransi kesehatan, asuransi kecelakaan, asuransi jiwa, asuransi dwiguna, dan asuransi bea siswa;
7. Dividen atau bagian laba yang diterima atau diperoleh perseroan terbatas sebagai Wajib Pajak dalam negeri, koperasi, badan usaha milik negara, atau badan usaha milik daerah, dari penyertaan modal pada badan usaha yang didirikan dan bertempat kedudukan di Indonesia dengan syarat: dividen berasal dari cadangan laba yang ditahan; dan bagi perseroan terbatas, badan usaha milik negara dan badan usaha milik daerah yang menerima dividen,

- kepemilikan saham pada badan yang memberikan dividen paling rendah 25% (dua puluh lima persen) dari jumlah modal yang disetor;
8. Iuran yang diterima atau diperoleh dana pensiun yang pendiriannya telah disahkan Menteri Keuangan, baik yang dibayar oleh pemberi kerja maupun pegawai;
 9. Penghasilan dari modal yang ditanamkan oleh dana pensiun sebagaimana dimaksud pada huruf g, dalam bidang-bidang tertentu yang ditetapkan dengan Keputusan Menteri Keuangan (PMK-234/PMK.03/2009);
 10. Bagian laba yang diterima atau diperoleh anggota dari perseroan komanditer yang modalnya tidak terbagi atas saham-saham, persekutuan, perkumpulan, firma, dan kongsi, termasuk pemegang unit penyertaan kontrak investasi kolektif;
 11. Penghasilan yang diterima atau diperoleh perusahaan modal ventura berupa bagian laba dari badan pasangan usaha yang didirikan dan menjalankan usaha atau kegiatan di Indonesia, dengan syarat badan pasangan usaha tersebut merupakan perusahaan mikro, kecil, menengah, atau yang menjalankan kegiatan dalam sektor-sektor usaha yang diatur dengan atau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan; dan sahamnya tidak diperdagangkan di bursa efek di Indonesia;
 12. Beasiswa yang memenuhi persyaratan tertentu yang ketentuannya diatur lebih lanjut dengan atau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan;
 13. Sisa lebih yang diterima atau diperoleh badan atau lembaga nirlaba yang bergerak dalam bidang pendidikan dan/atau bidang penelitian dan pengembangan, yang telah terdaftar pada instansi yang membidangnya, yang ditanamkan kembali dalam bentuk sarana dan prasarana kegiatan pendidikan dan/atau penelitian dan pengembangan, dalam jangka waktu paling lama 4 (empat) tahun sejak diperolehnya sisa lebih tersebut, yang ketentuannya diatur lebih lanjut dengan atau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan; dan
 14. Bantuan atau santunan yang dibayarkan oleh Badan Penyelenggara Jaminan Sosial kepada Wajib Pajak tertentu, yang ketentuannya diatur lebih lanjut dengan atau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan.

2.5 Agresivitas Pajak

2.5.1 Pengertian Agresivitas Pajak

Menurut Nugraha (2015) agresivitas pajak didefinisikan sebagai kegiatan perencanaan pajak semua perusahaan yang terlibat dalam usaha mengurangi tingkat pajak yang efektif. Sementara Gemilang (2017) mendefinisikan agresivitas pajak sebagai tingkat yang paling akhir dari serangkaian perilaku perencanaan pajak.

Hlaing (2012) menjelaskan agresivitas pajak merupakan aktivitas perusahaan dalam merencanakan pajak (*tax planning*) yang melibatkan usaha untuk pengurangan pajak seharusnya.

Perusahaan menganggap pajak sebagai sebuah tambahan beban biaya yang dapat mengurangi keuntungan perusahaan. Oleh karena itu perusahaan diprediksi melakukan tindakan yang akan mengurangi beban pajak perusahaan. Menurut Frank dkk. (2009), tindakan yang dilakukan perusahaan untuk mengurangi pendapatan kena pajak melalui perencanaan pajak baik secara legal (*tax avoidance*) maupun illegal (*tax evasion*) disebut dengan agresivitas pajak perusahaan. Walaupun tidak semua tindakan perencanaan pajak melanggar hukum, akan tetapi semakin banyak celah yang digunakan maka perusahaan tersebut dianggap semakin agresif.

Menurut Lanis dan Richardson (2013) jenis umum transaksi agresivitas pajak yaitu penggunaan berlebih atas utang perusahaan untuk meminimalisir penghasilan kena pajak dengan mengklaim kelebihan pengurangan pajak untuk beban bunga, penggunaan berlebih atas kerugian pajak. Transaksi meditasi yang sering dilakukan dalam agresivitas pajak adalah cara efektif menambah pengurangan pajak (melalui bunga, kerugian pajak, dan biaya R&D) yang dapat digunakan perusahaan untuk mengimbangi penilaian pendapatan sehingga mengurangi pajak penghasilan dan jumlah pajak terutang perusahaan.

Manfaat agresivitas pajak perusahaan adalah penghematan pengeluaran atas pajak sehingga keuntungan yang diperoleh pemilik menjadi semakin besar untuk mendanai investasi perusahaan yang dapat meningkatkan keuntungan perusahaan dimasa yang akan datang, Sedangkan kerugian dari agresivitas pajak perusahaan adalah kemungkinan perusahaan mendapat sanksi dari kantor pajak berupa denda, serta turunnya harga saham perusahaan akibat pemegang saham lainnya mengetahui tindakan agresivitas pajak perusahaan. Bagi pemerintah, tindakan agresivitas pajak perusahaan ini akan mengurangi pendapatan Negara dalam sektor pajak (Suyanto, 2012).

Berdasarkan pengertian-pengertian oleh beberapa para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa agresivitas pajak adalah tindakan yang dilakukan perusahaan untuk mengurangi beban pajak perusahaan.

Menurut Ardyansyah (2014) pengukuran agresivitas pajak memiliki tiga metode perhitungan yang dapat digunakan untuk mengukur tingkat agresivitas pajak yaitu,

1. *Effective Tax Rate (ETR)*

$$ETR_{it} = \frac{Total\ Tax\ Expense_{it}}{Pre - tax\ income_{it}}$$

2. *Cash Effective Tax Rate (CETR)*

$$CETR_{it} = \frac{Cash\ Tax\ Paid_{it}}{Pre - tax\ income_{it}}$$

3. *Book Tax Difference (BTD).*

$$BTD_MP_{it} = \frac{Y_{it}^5 - Y_{it}^T}{Total\ aset_{it-1}}$$

Agresivitas pajak yang digunakan dalam penelitian ini adalah *effective tax rate (ETR)*.

2.5.2 *Effective Tax Rate (ETR)*

Berdasarkan pasal 17 ayat (2) bagian b UU no.36 Tahun 2008 tentang pajak penghasilan, tarif pajak yang dikenakan kepada badan adalah 25 persen besar tarif ini berlaku sejak tahun 2010.

Dyreng et al (2007) menyatakan bahwa ETR merupakan salah satu alat yang dapat digunakan untuk mengukur *tax avoidance*. ETR melihat beban pajak yang dibayarkan dalam tahun berjalan, yang didalamnya mengandung beban pajak kini dan beban pajak tangguhan.

Untuk mengukur agresivitas pajak, proksi ETR adalah proksi yang paling banyak digunakan dalam literatur, dan nilai yang rendah dari ETR dapat menjadi indikator adanya agresivitas pajak. Secara keseluruhan, perusahaan-perusahaan yang menghindari pajak perusahaan dengan mengurangi penghasilan kena pajak mereka dengan tetap menjaga laba akuntansi keuangan memiliki nilai ETR yang lebih rendah. Dengan demikian, ETR dapat digunakan untuk mengukur agresivitas pajak (Nugraha, 2015).

Ardiansyah (2014) mengklarifikasi *effective tax rate (ETR)* sebagai berikut :

1. *Average effective corporate tax rate* : biaya pajak tahun berjalan dibagi dengan penghasilan perusahaan yang sebenarnya (laba sebelum pajak)
2. *Average effective total tax rate*: besaran biaya pajak perusahaan ditambah pajak properti ditambah bunga atas pajak pribadi dan deviden, dibagi dengan pendapatan total modal.
3. *Marginal effective corporate tax wedger*: besaran tarif pajak penghasilan rill sebelum pajak yang diharapkan atas penghasilan dari investasi marginal, dikurangi penghasilan rill perusahaan sebelum pajak.

4. *Marginal effective corporate tax rate*: pajak marginal efektif perusahaan dibagi penghasilan sebelum pajak (*tax inclusive rate*) atau dengan penghasilan setelah pajak (*tax exclusive rate*)
5. *Marginal effective total tax wedger*: penghasilan sebelum pajak yang diharapkan dalam marginal investasi dikurangi penghasilan setelah pajak sebagai penghematan atas penghasilan.
6. *Marginal effective total tax rate*: total pajak marginal efektif dibagi penghasilan sebelum pajak (*tax inclusive rate*) atau dengan penghematan pajak penghasilan (*tax exclusive rate*) yang dilakukan perusahaan.

Berdasarkan pengertian para ahli diatas maka dapat disimpulkan bahwa *effective tax rate* (ETR) yang digunakan untuk mengetahui perbandingan antara beban pajak dengan laba sebelum pajak. Rasio ini berguna untuk mengetahui seberapa besar beban pajak yang di bayarkan dalam tahun berjalan pada perusahaan.

Rumus untuk menghitung *Effective Tax Rate* menurut Ardyansah (2014) ini adalah sebagai berikut:

$$ETR = \frac{\text{Beban pajak}}{\text{Laba sebelum pajak}} \times 100$$

2.6 Penelitian Terdahulu dan Kerangka Pemikiran

2.6.1 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan pengaruh *Leverage* dan Likuiditas terhadap Agresivitas Pajak, yaitu :

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

| No. | Nama Penulis | Judul | Variabel | Indikator | Hasil | Publikasi |
|-----|---------------------|--|--|----------------|--|---|
| 1 | Donny Indradi, 2018 | “Pengaruh likuiditas, capital intensity terhadap agresivitas perusahaan manufaktur sub sektor industry dasar dan kimia yang terdaftar di BEI tahun 2012-2016”. | Vx (independen): Likuiditas Vy (dependen) : Agresivitas Pajak | Rasio keuangan | Hasil penelitian menunjukkan bahwa hasil uji regresi linear berganda, uji secara parsil (uji t) dan uji secara bersamaan (uji f), likuiditas berpengaruh terhadap Agresivitas Pajak, capital intensity tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak. sedangkan secara bersamaan likuiditas dan capital intensity berpengaruh | Vol. 1, No. 1, Januari 2018, Universitas Pamulang |

| No. | Nama Penulis | Judul | Variabel | Indikator | Hasil | Publikasi |
|-----|--|--|---|----------------|--|---|
| | | | | | terhadap agresivitas pajak. | |
| 2 | Fitri Sukmawati dan Cynthia Rebecca, 2017 | “Pengaruh likuiditas dan leverage terhadap agresivitas pajak perusahaan industry konsumsi yang terdaftar di BEI tahun 2011-2014”. | Vx (independen) : <i>Leverage</i> dan Likuiditas Vy (dependen) : Agresivitas Pajak | Rasio keuangan | Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas berpengaruh dalam memberi kontribusi terhadap agresivitas pajak, <i>leverage</i> berpengaruh dalam memberi kontribusi terhadap agresivitas pajak dan likuiditas dan <i>leverage</i> berpengaruh dalam memberikan kontribusi agresivitas pajak. | 2016, E-ISSN: 2541-2850, Universitas Tarumanagara |
| 3 | Desi Nawang Gemilang, 2017 | “Pengaruh likuiditas, leverage, profabilitas, ukuran perusahaan dan capital intensity terhadap agresivitas pajak perusahaan property & real estate di BEI pada tahun 2013-2015”. | Vx (independen) : <i>Leverage</i> dan Likuiditas Vy (dependen) : Agresivitas Pajak | Rasio Keuangan | Hasil penelitian menunjukkan bahwa profabilitas berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak perusahaan, sedangkan likuiditas, <i>leverage</i> , ukuran perusahaan dan capital intensity tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak perusahaan. | 2017, Institut Agama Islam Negeri Surakarta |
| 4 | Ida Bagus Putu Fajar Adisam artha dan Naniek Noviari, 2015 | “Pengaruh Likuiditas, <i>Leverage</i> , Intensitas Persediaan Dan Intensitas Aset Tetap Pada Tingkat Agresivitas Wajib Pajak Badan”. | Vx (independen) : <i>Leverage</i> dan Likuiditas Vy (dependen) : Agresivitas Pajak | Rasio Keuangan | Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial variabel Likuiditas perusahaan berpengaruh positif pada tingkat agresivitas wajib pajak badan. <i>Leverage</i> tidak berpengaruh pada tingkat agresivitas wajib | Vol. 13, No. 3, Desember 2017, ISSN: 2303-1018, Universitas Udayana |

| No. | Nama Penulis | Judul | Variabel | Indikator | Hasil | Publikasi |
|-----|--|---|---|----------------|--|---|
| | | | | | pajak badan. Intensitas Persediaan berpengaruh positif pada tingkat agresivitas wajib pajak badan. | |
| 5 | Dhian Andanarini Minar Savitri dan Ita Nur Rahmawati, 2017 | “Pengaruh Leverage, Intensitas Persediaan, Intensitas Aset Tetap, dan Profitabilitas Terhadap Agresivitas Pajak”. | Vx (independen) : <i>Leverage</i> Vy (dependen) : Agresivitas Pajak | Rasio Keuangan | Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>Leverage</i> berpengaruh negative terhadap agresivitas pajak, Intensitas persediaan tidak berpengaruh terhadap tingkat agresivitas pajak, Intensitas aset tetap tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak, Profitabilitas tidak berpengaruh terhadap agresivitas. | Vol. 8, No. 2, 2017, E-ISSN: 2086-3748, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Totalwin Semarang |
| 6 | Muhamad Ridho, 2016 | “Pengaruh ukuran perusahaan, leverage, profitabilitas, dan sales growth terhadap penghindaran pajak pada perusahaan manufaktur di BEI tahun 2010-2014”. | Vx (independen) : <i>Leverage</i> | Rasio Keuangan | Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ukuran perusahaan, leverage, dan profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap penghindaran pajak. Sementara itu, sales growth tidak berpengaruh signifikan terhadap penghindaran pajak. | Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, 2016 |
| 7 | Sri Ayu Agustina, 2016 | “Pengaruh Likuiditas dan leverage terhadap agresivitas pajak perusahaan manufaktur yang terdaftar | Vx (independen) : <i>Leverage</i> dan Likuiditas Vy (dependen) : Agresivitas Pajak | Rasio Keuangan | Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial likuiditas berpengaruh positif dan signifikan terhadap agresivitas pajak | Universitas Widyatama, 2016 |

| No. | Nama Penulis | Judul | Variabel | Indikator | Hasil | Publikasi |
|-----|-------------------------|---|---|----------------|---|---|
| | | di BEI tahun 2010-2012” | | | perusahaan. <i>Leverage</i> tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak perusahaan. Secara simultan variabel likuiditas dan <i>leverage</i> berpengaruh terhadap agresivitas pajak dengan koefisien determinasi sebesar 12,4 %. | |
| 8 | Tresna Syah Rozak, 2018 | “pengaruh probabilitas, likuiditas & <i>leverage</i> terhadap <i>tax avoidance</i> pada perusahaan manufaktur sektor aneka industry yang terdaftar di BEI periode 2013-2017 | Vx (independen): <i>Leverage</i> dan Likuiditas Vy (dependen): <i>Tax Avoidance</i> | Rasio Keuangan | Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial Profitabilitas berpengaruh negatif terhadap penghindaran pajak, Likuiditas tidak berpengaruh terhadap penghindaran pajak dan <i>Leverage</i> tidak berpengaruh terhadap penghindaran pajak. Sedangkan secara simultan Profitabilitas, likuiditas dan <i>Leverage</i> berpengaruh terhadap penghindaran pajak. | E- Jurnal JOM UNPAK, Universitas Pakuan |
| 9 | Renny Selviani, 2018 | “ pengaruh ukuran perusahaan dan <i>leverage</i> terhadap penghindaran pajak pada perusahaan sub sektor kimia yang terdaftar | Vx (independen): ukuran perusahaan dan <i>Leverage</i> Vy (dependen): <i>Tax Avoidance</i> | Rasio Keuangan | Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial (t) variable Ukuran Perusahaan berpengaruh secara signifikan positif terhadap Penghindaran | E- Jurnal JOM UNPAK, Universitas Pakuan |

| No. | Nama Penulis | Judul | Variabel | Indikator | Hasil | Publikasi |
|-----|--------------|--------------------------|----------|-----------|--|-----------|
| | | di BEI periode 2013-2017 | | | Pajak. Kemudian variabel <i>Leverage</i> memiliki pengaruh secara signifikan positif terhadap Penghindaran Pajak. Kemudian secara simultan (F) Ukuran Perusahaan dan <i>Leverage</i> berpengaruh signifikan positif terhadap Penghindaran Pajak. | |

Adapun penjelasan lebih detail terdapat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.2. Matriks Penelitian Terdahulu

| Variabel | Agresivitas Pajak | |
|-----------------|---|--|
| | Berpengaruh | Tidak Berpengaruh |
| <i>Leverage</i> | Fitri Sukmawati Dan Cyntia Rebecca (2017) Dewi Nawang Gilang (2017) Putu Meita Prasista, Ery Setiawan (2016) Muhamad Ridho (2016) Reni Selviyani (2018) | Ida Bagus Putu Fajar Adisam Artha Dan Ananiek Novirian (2015) Sri Ayu Agustina (2016) Tresna syah Rozak (2018) |
| Likuiditas | Dony Indradi (2018) Fitri Sukmawati Dan Cyntia Rebecca (2017) Dewi Nawang Gilang (2017) Ida Bagus Putu Fajar Adisam Artha Dan Ananiek Novirian (2015) Sri Ayu Agustina (2016) | Nugraha (2015) Tresna syah Rozak (2018) |

(Sumber: Referensi yang diolah penulis, 2018)

2.6.2 Kerangka Pemikiran

Menurut Rianse dan Abdi (2012) menjelaskan bahwa kerangka pemikiran atau kerangka pikir adalah dasar pemikiran dari penelitian yang disintesiskan dari fakta-fakta, observasi dan telaah kepustakaan-tinjauan pustaka dan landasan teori.

2.6.2.1 Pengaruh *Leverage* dengan Agresivitas Pajak

Dalam menjalankan kegiatan usaha (bisnis) tentu saja perusahaan membutuhkan dana dalam jumlah yang memadai. Dana ini tidak hanya digunakan untuk membiayai kegiatan operasional perusahaan saja tetapi juga membiayai aktivitas investasi perusahaan. Dalam memperoleh dana untuk kepentingan pembiayaan, perusahaan pada umumnya memiliki beberapa sumber alternatif, seperti dana yang dimiliki oleh pemilik (modal) maupun dana pinjaman. Sangat penting bagi manajer keuangan untuk menyaliasi kebutuhan dana perusahaan dengan cara melakukan kombinasi sumber

pembiayaan melalui rasio *leverage*. Menurut (Hery,2015) rasio *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai oleh utang dalam kata lain rasio *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar beban utang yang harus ditanggung oleh perusahaan dalam rangka pemenuhan aset. Menurut (Gemilang, 2017) perusahaan dengan tingkat *leverage* yang tinggi tidak akan agresif dalam hal perpajakan karena perusahaan harus mempertahankan laba mereka karena terkait dengan kepentingan kreditur apabila perusahaan berusaha meningkatkan laba maka beban pajak yang dibayarkan juga akan meningkat. Hasil perhitungan rasio referensi menandakan beberapa besar seberapa besar aset yang dimiliki perusahaan yang berasal dari modal pinjaman perusahaan. Apabila perusahaan memiliki sumber dana pinjaman tinggi, maka perusahaan akan membayar beban bunga tinggi kepada kreditur. Beban bunga ini akan mengurangi laba sehingga diduga akan mempengaruhi agresivitas pajak. Hal ini didukung oleh penelitian yang telah dilakukan oleh Fitri Sukmawati Dan Cyntia Rebecca (2017), Dewi Nawang Gilang (2017), Putu Meita Prasista, Ery Setiawan (2016), dan Muhamad Ridho (2016).

2.6.2.2 Pengaruh Likuiditas dengan Agresivitas Pajak

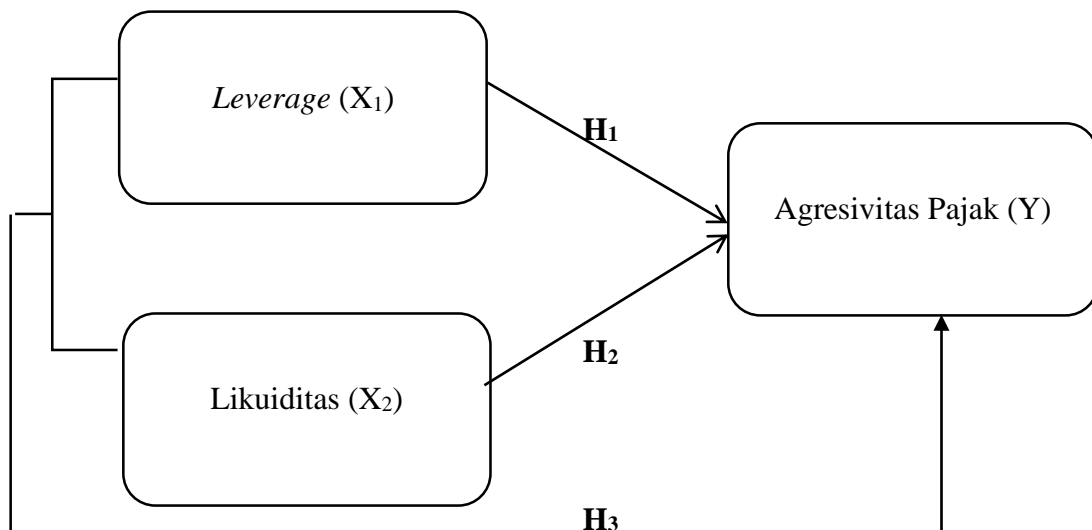
Rasio likuiditas merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban atau membayar utang jangka pendeknya. Dengan kata lain, rasio likuiditas adalah rasio yang dapat digunakan untuk mengukur sampai seberapa jauh tingkat kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo. Jika perusahaan memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo maka perusahaan tersebut dikatakan sebagai perusahaan yang likuid. Sebaliknya, jika perusahaan tidak memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya ada saat jatuh tempo, persamaan tersebut dikatakan sebagai perusahaan yang tidak likuid. Untuk dapat memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo, perusahaan harus memiliki tingkat ketersediaan jumlah kas yang baik atau aset lancar lainnya yang juga dapat dengan segera dikonversi atau diubah menjadi kas. Rasio likuiditas sering juga dikenal sebagai rasio modal kerja. Menurut (Hery, 2017) CR merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur aset lancar yang tersedia untuk memenuhi liabilitas jangka pendek. Dengan demikian, jika tingkat likuiditas perusahaan tinggi, maka perusahaan akan membayar pajaknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebaliknya, jika tingkat likuiditas perusahaan rendah maka perusahaan akan tidak taat terhadap pajak guna mempertahankan arus kas perusahaan dari pada harus membayar pajak. Menurut Subramanyam (2014). Hasil perhitungan rasio referensi menunjukkan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap agresivitas pajak yang menandakan semakin besar tingkat likuiditas perusahaan maka akan semakin besar perusahaan membayar pajak. Hal ini didukung oleh penelitian yang telah dilakukan oleh Dony Indradi (2018), Fitri Sukmawati Dan Cyntia Rebecca

(2017), Dewi Nawang Gilang (2017), Ida Bagus Putu Fajar Adisam Artha Dan Ananiek Novirian (2015), Sri Ayu Agustina (2016).

2.6.2.3 Pengaruh *Leverage* dan Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak

Dalam rasio *leverage*, besar kecilnya *leverage* pada perusahaan dapat mempengaruhi besar kecilnya pajak yang dibayarkan perusahaan. Hal ini dikarenakan biaya bunga dari utang dapat dikurangkan dalam menghitung pajak sehingga beban pajak menjadi lebih kecil. Keadaan diatas sesuai dengan penelitian Richardson dan Lanis (2007) yang menyatakan bahwa biaya bunga dapat mengurangi besarnya beban pajak, sehingga semakin tinggi tingkat *leverage* akan menyebabkan *Effective Tax Rate* (ETR) menjadi lebih kecil. Dalam likuiditas, suatu perusahaan memiliki suatu tingkat likuiditas yang makin besar jika jumlah aktiva-aktiva lancarnya jauh lebih besar dari pada jumlah hutang-hutang lancarnya yang harus segera dipenuhi. Menurut Suyanto dan Supramono (2012) likuiditas sebuah perusahaan diprediksi dapat mempengaruhi tingkat agresivitas pajak perusahaan. Dimana jika sebuah perusahaan memiliki tingkat likuiditas yang tinggi, maka bisa digambarkan bahwa arus kas perusahaan tersebut berjalan dengan baik. Dengan adanya arus kas yang baik maka perusahaan tidak enggan untuk membayar seluruh kewajibannya termasuk membayar pajak sesuai dengan aturan atau hukum yang berlaku. Berdasarkan pemikiran tersebut peneliti menduga bahwa *leverage* dan likuiditas menurut Fitri Sukmawati Dan Cyntia Rebecca (2016) secara simultan berpengaruh positif.

Berdasarkan uraian kerangka pemikiran di atas dapat digambarkan alur kerangka pemikiran penelitian ini sebagai berikut:



Gambar 2.1. Skema Krangka Pemikiran Penelitian

2.7 Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan (Sugiyono, 2013). Berdasarkan perumusan identifikasi masalah, tujuan penelitian dan landasan teori yang dikemukakan sebelumnya, maka hipotesis dalam penelitian ini adalah:

1. Hipotesis 1 : *Leverage* berpengaruh signifikan terhadap *Effective Tax Rate (ETR)* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2018
2. Hipotesis 2 : Likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *Effective Tax Rate (ETR)* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2018
3. Hipotesis 3 : *Leverage* dan Likuiditas secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Effective Tax Rate (ETR)* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2018

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian verifikatif dengan metode penelitian *explanatory survey*, mengenai pengaruh kinerja keuangan yang diukur dengan menggunakan rasio *leverage* yaitu *Debt to Equity Ratio* (DER) dan rasio likuiditas yaitu *Current Ratio* (CR), terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Penelitian verifikatif bertujuan untuk menguji hipotesis dan umumnya merupakan penelitian yang menjelaskan fenomena dalam bentuk hubungan antar variabel. Variabel diperoleh berdasarkan data dan fakta-fakta. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui seberapa pengaruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikatnya serta bagaimana hubungan itu terjadi.

3.2 Objek, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian

Objek dalam penelitian ini adalah variabel-variabel yang meliputi *Debt to Equity Ratio* (DER), *Current Ratio* (CR), dan pengaruhnya terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi. Untuk memperoleh data dan informasi yang diperlukan maka penulis melakukan penelitian atas variabel-variabel tersebut pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Unit analisis yang digunakan adalah unit analisis *organization*, yaitu penelitian suatu organisasi atau perusahaan, sehingga data dalam penelitian ini berasal dari laporan keuangan tahunan perusahaan.

Untuk mendapatkan data yang memadai, lokasi penelitian yang dipilih untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3.3 Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis data yang diteliti oleh penulis adalah data kuantitatif, yaitu mengenai jumlah, tingkatan, perbandingan, volume, yang berupa angka-angka.

Sumber data yang digunakan adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh penulis secara tidak langsung tetapi diperoleh melalui situs objek penelitian, Bursa Efek Indonesia www.idx.co.id dan www.sahamok.com yang membantu dan mendukung penelitian ini.

3.4 Operasionalisasi Variabel

1. Variabel Independen (Variabel Tidak Terikat/Bebas)

Menurut Sugiyono (2016), menyatakan bahwa variabel bebas (independen) adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya dan timbulnya variabel dependen (terikat). Dimana yang menjadi variabel independen dalam penelitian ini yaitu: Kinerja keuangan yang di ukur dengan menggunakan

dan rasio leverage yaitu *Debt to Equity Ratio* (DER) dan rasio likuiditas yaitu *Current Ratio* (CR).

2. Variabel Dependen (Variabel Terikat/Tidak Bebas)

Menurut Sugiyono (2016), menyatakan bahwa variabel terikat (dependen) merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Dimana yang menjadi variabel dependen dalam penelitian ini yaitu: agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2018.

Operasioanal variabel diperlukan untuk menentukan jenis, indikator, serta skala dari variabel-variabel yang terkait dalam penelitian. Pada penelitian ini operasioanalisis variabel yang digunakan adalah sebagai berikut.

Tabel 3.1. Operasionalisasi Variabel
Pengaruh *leverage* dan likuiditas terhadap agresivitas pajak pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018.

| NO | Variabel | Indikator | Ukuran | Skala |
|----|-----------------------|-----------------------------------|---|-------|
| 1. | <i>Leverage</i> (X1) | <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) | $\frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100$ | Rasio |
| 2. | Likuiditas (X2) | <i>Current Ratio</i> (CR) | $\frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Liabilitas Jangka Pendek}} \times 100$ | Rasio |
| 3. | Agresivitas Pajak (Y) | <i>Effective Tax Rate</i> (ETR) | $\frac{\text{Beban Pajak}}{\text{Laba Sebelum Pajak}} \times 100$ | Rasio |

(Sumber: data diolah penulis, 2019)

3.5 Metode Penarikan Sampel

Menurut Sugiyono (2016), menyatakan bahwa *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Bila populasi besar, dan penulis tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, maka penulis dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut.

Pada penelitian ini metode penarikan sampel yang digunakan adalah metode *purposive sampling*. Pengambilan data disesuaikan dengan kriteria-kriteria yang telah ditentukan sebelumnya. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan-perusahaan yang ada di sub sektor transportasi. Populasi dalam penelitian ini terdiri dari 35 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018. Syarat agar perusahaan Sub Sektor transportasi tersebut dapat digunakan sebagai sampel dalam penelitian ini adalah:

1. Perusahaan sub sektor transportasi yang (*Listing*) di Bursa Efek Indonesia selama lima tahun penelitian yaitu tahun 2012-2018.

2. Perusahaan sub sektor transportasi yang menggunakan satuan mata uang rupiah dalam laporan keuangannya.
3. Perusahaan sub sektor transportasi melaporkan laba positif pada periode penelitian yaitu tahun 2012-2018.
4. Perusahaan sub sektor transportasi yang tidak menyajikan secara lengkap laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia selama periode penelitian yaitu pada tahun 2012-2018.

Sampel dalam penelitian ini adalah berupa laporan keuangan perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2018.

Tabel 3.2. Sampel Penelitian

| No | Keterangan | Jumlah |
|---|--|-----------|
| 1. | Perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar (<i>listing</i>) di Bursa Efek Indonesia selama tujuh tahun penelitian yaitu 2012-2018. (www.sahamok.com) | 35 |
| 2. | Perusahaan sub sektor transportasi yang menggunakan satuan mata uang rupiah dalam laporan keuangannya. | (18) |
| 3. | Perusahaan sub sektor transportasi yang melaporkan laba positif pada periode penelitian yaitu tahun 2012-2018. | (12) |
| 4. | Perusahaan sub sektor transportasi yang tidak menyajikan secara lengkap laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia selama periode penelitian yaitu pada tahun 2012-2018. | (2) |
| Jumlah sampel perusahaan yang diteliti | | 3 |
| Periode pengamatan | | 7 |
| Jumlah data penelitian (3X7) | | 21 |

(Sumber : www.sahamok.com data diolah oleh penulis, 2019)

Berdasarkan kriteria tersebut, dari 35 perusahaan Sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, terpilih 3 perusahaan. Perusahaan Sub sektor transportasi yang memenuhi kriteria sebagai sampel, yaitu :

Tabel 3.3. Daftar tiga sampel perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018.

| No | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Tanggal Listing di BEI |
|----|-----------------|------------------------------|------------------------|
| 1. | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | 12-November-2012 |
| 2. | CASS | Cardig Aero Services Tbk | 05-Desember-2011 |
| 3. | NELY | Pelayaran Nely Dwi Putra Tbk | 11-Oktober-2012 |

(Sumber: www.sahamok.com data diolah oleh penulis, 2019)

3.6 Metode Pengumpulan Data

Berdasarkan metode *sampling* diatas, maka data yang terpilih dikumpulkan melalui metode pengumpulan data sekunder. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan berbagai informasi yang dijadikan dasar teori yang dibutuhkan dengan penelusuran secara manual dengan cara membaca dan mempelajari buku-buku, jurnal, dan penelitian-penelitian terdahulu yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Selain itu metode pengumpulan data dilakukan dengan cara menggunakan komputer dengan mendownload dokumen laporan keuangan perusahaan sub sektor transportasi yang telah diaudit dan dipublikasikan selama periode 2012-2018 melalui

media internet. Data diperoleh dari website resmi BEI yaitu www.idx.co.id, informasi mengenai daftar perusahaan sub sektor transportasi diperoleh dari website resmi www.sahamok.com dan website masing-masing perusahaan. Data tersebut dimaksud agar dapat mendukung informasi menjadi lebih akurat dan lengkap.

3.7 Metode pengolahan atau Analisis data

Analisis yang digunakan adalah analisis kuantitatif, berupa pengujian hipotesis dengan menggunakan uji statistik. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistic inferensial, yaitu stastistik yang digunakan untuk menganalisis data sampel dan hasilnnya tersebut dapat diberlakukan untuk populasi. Jenis statistic inferensial yang digunakan yaitu statistic inferensial parametik, penelitian ini digunakan untuk menguji parameter populasi melalui data sampel untuk menganalisis data rasio.

Data yang telah dikumpulkan mengenai semua variabel penelitian kemudian diolah atau dianalisis dengan bantuan SPSS versi 23 (*statistical product service solution*) untuk mempermudah pengolahan data. Selanjutnya untuk mendapatkan hasil yang lebih baik maka perlu dilakukan uji asumsi klasik, analisis regresi linier berganda, dan uji hipotesis, tetapi sebelum dilakukan analisis statistic deskriptif terlebih dahulu.

3.7.1 Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan untuk umum atau generalisasi. Statistik deskriptif dapat digunakan bila peneliti hanya ingin mendeskripsikan data sampel, dan tidak ingin membuat kesimpulan yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil. Data yang dilihat dari analisis statistik deskriptif meliputi nilai minimum, maksimum, mean, standar deviasi dan jumlah data penelitian (Sugiyono, 2016)

3.7.2 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan pengujian yang bertujuan untuk memastikan bahwa data yang diperoleh dapat dianalisis dengan metode analisis regresi. Untuk melakukan uji asumsi klasik atas data sekunder ini, maka peneliti melakukan uji multikolinearitas, uji autokorelasi, uji heteroskedastisitas dan uji normalitas.

1. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Seperti diketahui bahwa uji t atau uji F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Jika asumsi ini dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valis untuk jumlah sampel kecil. Ada sua cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji statistik (Ghozali, 2016).

a. Analisis Grafik

Salah satu cara termudah untuk melihat normalitas residual adalah dengan melihat grafik histogram yang membandingkan antara data observasi dengan data distribusi yang mendeteksi distribusi normal. Namun demikian hanya dengan melihat histogram hal ini dapat menyelesaikan khususnya untuk jumlah sampel yang kecil. Metedo yang lebih handal adalah dengan melihat normal *probability plot* yang membandingkan distribusi kumulatif dari distribusi normal. Disribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal, dan *plotting*, data residual akan dibandingkan dengan garis lurus diagonal. Jika distibusi data residual normal maka garis yang menggambarkan data sesungguhnya akan mengikuti garis diagonalnya.

b. Analisis Statistik

Uji normalistas dengan grafik dapat menyesatkan kalau tidak hati-hati secara visual kelihatan normal, padahal secara statistik dapat sebaliknya. Oleh sebab itu, dianjurkan disampling uji grafik dilengkapi dengan uji statistik. Uji statistik yang dapat digunakan untuk menguji normalitas residual adalah uji statistik non-parametik *Kolmogrov-Smirnov* (K-S). Uji K-S dilakukan dengan membuat hipotesis:

H₀: Data residual berdistribusi normal

H_A: Data residual tidak berdistribusi normal

Jika signifikan < 0.05 berarti data yang akan di uji mempunyai perbedaan signifikan dengan data normal baku, berarti data tersebut tidak normal atau H₀ ditolak.

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolineritas ini bertujuan unruk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Untuk menguji ada atau tidaknya multikolinearitas didalam model regresi dapat dilihat dari (1) nilai *tolerance* dan lawannya (2) *Variance Inflation Factor* (VIF). Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel independen manakah yang dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Dalam pengertian ini sederhana setiap variabel independen menjadi variabel dependen (terikat) dan diregresi terhadap variabel independen lainnya. *Tolerance* mengukur variabel independen yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Jadi nilai *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi (karena $VIF = 1/tolerance$). Nilai *cutoff* yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolinearitas adalah nilai *tolerance* < 0.10 atau sama dengan nilai $VIF > 10$ (Ghazali 2016).

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedadstisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas atau tidak

terjadi heteroskedastisitas. Deteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik *scatterplot* antara SRESID dan ZPERD dimana sumbu Y adalah Y yang telah diprediksi, dan sumbu X adalah residual ($Y \text{ prediksi} - Y \text{ sesungguhnya}$) yang telah di-studentized. Dasar analisis (Ghazali, 2016):

- a. Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas.
 - b. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.
4. Uji Autokorelasi

Menurut Irwan dan Siti (2015) uji autokorelasi berkaitan dengan pengaruh *observer* atau data dalam satu variabel saling berhubungan satu sama lain. Besaran nilai sebuah data dapat dipengaruhi atau berhubungan dengan data lainnya. Regresi secara klasik mensyaratkan bahwa variabel tidak boleh tergejala autokorelasi, maka model regresi menjadi buruk karena akan menghasilkan parameter yang tidak logis. Jika terdapat korelasi maka terdapat problem autokorelasi. Masalah ini timbul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya.

Terdapat beberapa cara untuk mendeteksi gejala autokorelasi, salah satunya menurut Ghazali (2016) *run test* sebagai bagian dari statistik nonparametrik dapat pula digunakan untuk menguji apakah antar residual terdapat hubungan korelasi yang tinggi. Apabila nilai *run test* nilai Asymp. Sig 92-tailed $< 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa terjadi autokorelasi antar nilai residual dan jika nilai Asymp. Sig 92-tailed $> 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi autokorelasi antar residual.

3.7.3 Analisis Regresi Linear Berganda

Metode pengolahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis kuantitatif berupa pengujian hipotesis dengan menggunakan uji statistik, untuk melihat ada tidaknya pengaruh positif variabel independen Rasio *leverage* (*Debt to Equity Ratio*) dan Rasio Likuiditas (*Current Ratio*) melalui uji regresi linier berganda.

Penulis juga menggunakan bantuan SPSS 23 untuk pengolahan data. Adapun alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui pengaruh rasio keuangan terhadap agresivitas pajak.

Analisis Regresi Linier Berganda adalah analisis yang dipakai untuk mengetahui bagaimana hubungan antar variabel atau sub variabel (positif atau negatif) dan bagaimana signifikansi atau seberapa erat hubungan antara dua variabel. Model regresi berganda dalam penelitian ini adalah:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + e$$

Dimana:

Y = agresivitas pajak

- a = Konstanta
- b₁, b₂ = Koefisien Regresi
- X₁ = *Debt to Equity Ratio*
- X₂ = *Curret Ratio*
- e = Tingkat Error

3.7.4 Uji Hipotesis

1. Analisis Determinasi

Analisis Determinasi (R^2) bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol sampai dengan satu. Nilai (R^2) yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai (R^2) yang semakin mendekati satu berarti kemampuan variabel-variabel independen secara sempurna dapat menjelaskan variasi variabel dependen.

2. Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)

Uji koefisien secara parsial (uji t) menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas atau independen secara individual dalam menerangkan variabel-variabel dependen (Ghazali 2016).

Dasar pengambilan keputusan yang digunakan adalah:

- a. Jika nilai t_{hasil} perhitungan yang diperoleh dari hasil pengelolaan nilainya lebih kecil dari t_{tabel} , maka dapat disimpulkan ada pengaruh secara parsial antara variabel independen dan variabel dependen.
- b. Jika nilai t_{hasil} perhitungn yang diperoleh dari hasil pengolahan nilainya lebih kecil dari t_{tabel} , maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada pengaruh secara parsial antara variabel independen dengan variabel dependen.

Berdasarkan tingkat signifikan:

- a. Jika nilai sig. Uji t > 0,05, maka H_0 diterima.
- b. Jika nilai sig. Uji t < 0,05, maka H_a ditolak.

3. Uji Koefisien Regresi Secara Simultan (Uji F)

Uji F atau uji koefisien regresi secara serentak, yaitu untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara simultan terhadap variabel dependen, apakah pengaruhnya signifikan atau atau tidak (Ghazali 2016).

- a. Jika $f_{\text{hitung}} < f_{\text{tabel}}$ maka H_0 diterima, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada pengaruh secara simultan antara semua variabel independen dengan variabel dependen.
- b. Jika $f_{\text{hitung}} > f_{\text{tabel}}$ maka H_0 ditolak, maka dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh secara simultan antara semua variabel independen dengan variabel dependen.

Berdasarkan signifikasi :

- a. Jika nilai sig. Uji F > 0,05, maka H_0 diterima.
- b. Jika nilai sig. Uji F < 0,05, maka H_a ditolak

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Hasil Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, terdapat dua jenis variabel yang digunakan yaitu variabel independen (bebas) dan variabel dependen (terikat). Variabel independen (bebas) yang digunakan pada penelitian ini adalah *leverage* dan likuiditas, sedangkan untuk variabel dependen atau variabel terikat yang digunakan adalah agresivitas pajak. Unit analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah organisasi (*organization*) yaitu perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Dalam penelitian ini, lokasi yang diteliti adalah perusahaan-perusahaan yang tergabung dalam sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif yaitu jenis data yang berkaitan dengan jumlah ataupun angka-angka, sedangkan sumber data pada penelitian ini adalah data sekunder yang mana peneliti memperoleh data secara tidak langsung, akan tetapi dari penyedia data. Peneliti mendapatkan data dan informasi melalui situs penyedia data yaitu *website* resmi dari Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.co.id berupa laporan keuangan perusahaan (yang telah diaudit) perusahaan sub sektor transportasi selama lima periode yaitu 2012-2018 dan informasi mengenai daftar perusahaan sub sektor transportasi diperoleh dari situs www.sahamok.com.

Dalam penelitian ini penulis melakukan penelitian terhadap perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari situs www.sahamok.com terdapat 35 perusahaan yang termasuk kedalam perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan metode *purposive sampling*. Berdasarkan metode pengambilan sampel, maka perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang di jadikan sampel dalam penelitian berjumlah 3 perusahaan. Adapun 3 perusahaan tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1. Sampel Penelitian

Daftar tiga sampel perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018.

| No | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Tanggal Listing di BEI |
|----|-----------------|------------------------------|------------------------|
| 1. | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | 12-November-2012 |
| 2. | CASS | Cardig Aero Services Tbk | 05-Desember-2011 |
| 3. | NELY | Pelayaran Nely Dwi Putra Tbk | 11-Oktober-2012 |

(Sumber: www.sahamaok.com data diolah peneliti, 2019)

4.1.1 Data *Leverage* dengan Indikator *Debt to Equity Ratio* (DER) Pada Perusahaan sub sektor transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

Debt to Equity Ratio (DER) menurut Kasmir (2015) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *Debt to Equity Ratio* (DER):

$$\text{Debt to Equity Ratio (DER)} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Ekuitas}} \times 100$$

Berikut ini hasil perhitungan *leverage* dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018, sebagai berikut:

Tabel 4.2. *Debt to Equity Ratio* (DER) Pada Perusahaan sub sektor transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

| TAHUN | DER | | | | | | | MEAN |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| ASSA | 187,74 | 163,58 | 199,11 | 238,54 | 235,29 | 235,50 | 155,82 | 202,23 |
| CASS | 126,27 | 124,55 | 121,64 | 129,13 | 120,89 | 138,73 | 140,53 | 128,82 |
| NELLY | 36,39 | 34,07 | 31,18 | 16,92 | 11,28 | 8,10 | 12,04 | 21,43 |
| MEAN | 116,80 | 107,40 | 117,31 | 128,20 | 122,49 | 127,44 | 102,79 | |
| MAX | 187,74 | 163,58 | 199,11 | 238,54 | 235,29 | 235,50 | 155,82 | |
| MIN | 36,39 | 34,07 | 31,18 | 16,92 | 11,28 | 8,10 | 12,04 | |

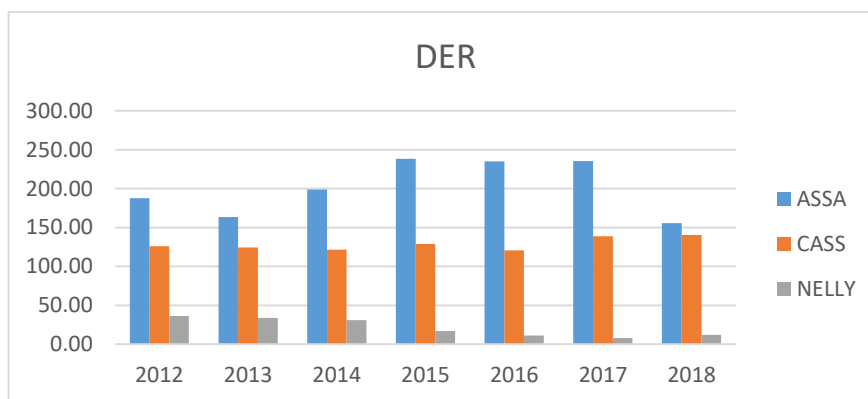
(Sumber: data diolah peneliti, 2019)

Dari data diatas dapat dilihat pada lampiran 1 digambarkan pergerakan *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018 adalah sebagai berikut:

Berdasarkan data yang telah diolah pada tabel 4.2, terlihat bahwa nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tiga perusahaan yang termasuk dalam perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2018. Nilai rata- rata *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi terjadi pada perusahaan ASSA sebesar 202,23%, artinya selama periode penelitian perusahaan ASSA lebih banyak menggunakan hutang dibandingkan dengan ekuitas yang dapat beresiko dalam pedanaan aset. Hal ini berbanding terbalik dengan perusahaan NELLY yang hanya memiliki nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) sebesar 21,43% yang menandakan bahwa perusahaan NELLY memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah dibandingkan dengan perusahaan sub sektor transportasi lainnya.

Dilihat dari rata-rata penelitian *Debt to Equity Ratio* (DER) pertahun perusahaan sub sektor transportasi mengalami fluktuatif. Nilai rata-rata tahun 2012 sebesar 116,80%, dimana nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi pada perusahaan ASSA dan nilai terendah pada perusahaan NELLY. Pada tahun 2013 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami penurunan sebesar 107,40 %, dimana nilai tertinggi pada perusahaan ASSA dan nilai terendah pada perusahaan NELLY. Pada tahun 2014

nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami kenaikan sebesar 117,31%, dimana nilai tertinggi pada perusahaan ASSA dan nilai terendah pada perusahaan NELLY. Pada tahun 2015 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami kenaikan sebesar 128,20%, dimana nilai tertinggi masih pada perusahaan ASSA dan nilai terendah kembali terjadi pada perusahaan NELLY. Pada tahun 2016 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami penurunan sebesar 122,49%, dimana untuk nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi dan terendah masih terjadi pada perusahaan ASSA dan NELLY. Pada tahun 2017 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami kenaikan sebesar 127,44%, dimana untuk nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi dan terendah masih terjadi pada perusahaan ASSA dan NELLY. Pada tahun 2018 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami penurunan sebesar 102,79%, dimana untuk nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi dan terendah masih terjadi pada perusahaan ASSA dan NELLY.



Gambar 4.1. Perkembangan rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018.

Berdasarkan gambar 4.1, dari data tersebut dapat dilihat bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2012-2018 mengalami fluktuasi. Pada perusahaan PT Adhi Sarana Armada Tbk atau ASSA tahun 2012-2018 mengalami penurunan dan kenaikan *Debt to Equity Ratio* (DER). Rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan ASSA sebesar 202,23%, artinya jumlah hutang lebih besar dibandingkan dengan jumlah seluruh modal bersih yang dimiliki. Rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi pada tahun 2015 dan nilai terendah pada tahun 2018. Pada perusahaan PT Cardig Aero Services Tbk atau CASS Rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan sebesar 128,82%. Rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi pada tahun 2018 dan nilai terendah pada tahun 2016. Pada perusahaan PT Pelayaran Nely Dwi Putra Tbk atau NELLY rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan sebesar 21,43%. Rata-rata nilai DER tertinggi pada tahun 2013 dan nilai terendah pada tahun 2017.

4.1.2 Data Likuiditas dengan Indikator *Current Ratio* (CR) Pada Perusahaan sub sektor transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

Menurut Horne dan Wachowicz (2016) *Current Ratio* (CR) rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar liabilitas jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancarnya. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *Current Ratio* (CR):

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{Liabilitas jangka pendek}} \times 100$$

Berikut ini hasil perhitungan likuiditas dengan menggunakan *Current Ratio* (CR) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018, sebagai berikut:

Tabel 4.3. *Current Ratio* (CR) Pada Perusahaan sub sektor transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018

| TAHUN | CR | | | | | | | MEAN |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| ASSA | 109,83 | 48,94 | 40,11 | 42,50 | 48,96 | 42,83 | 46,67 | 54,26 |
| CASS | 173,95 | 155,95 | 168,51 | 223,48 | 218,98 | 133,18 | 124,77 | 171,26 |
| NELLY | 307,04 | 230,67 | 181,69 | 316,37 | 453,28 | 603,82 | 603,76 | 385,23 |
| MEAN | 196,94 | 145,19 | 130,11 | 194,12 | 240,41 | 259,94 | 258,40 | |
| MAX | 307,04 | 230,67 | 181,69 | 316,37 | 453,28 | 603,82 | 603,76 | |
| MIN | 109,83 | 48,94 | 40,11 | 42,50 | 48,96 | 42,83 | 46,67 | |

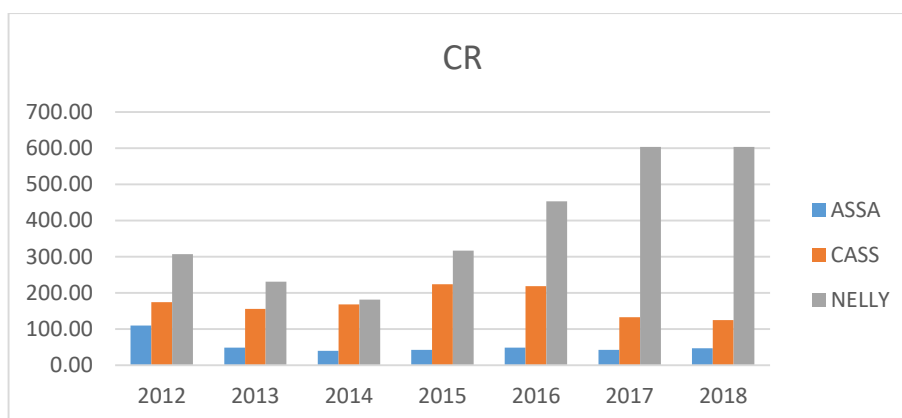
(Sumber: data diolah peneliti, 2019)

Dari data diatas dapat dilihat pada lampiran 2 digambarkan pergerakan *Current Ratio* (CR) perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018 adalah sebagai berikut:

Berdasarkan data yang telah diolah pada tabel 4.3, terlihat bahwa nilai *Current Ratio* (CR) pada tiga perusahaan yang termasuk dalam perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2018. Nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) tertinggi terjadi pada perusahaan NELLY sebesar 385,23%, artinya selama periode penelitian perusahaan NELLY memiliki likuiditas yang tinggi, kemungkinan perusahaan kurang efisien dalam menggunakan aset lancar atau fasilitas pembiayaan jangka pendek untuk operasional perusahaan. Hal ini berbanding terbalik dengan perusahaan ASSA yang hanya memiliki nilai *Current Ratio* (CR) sebesar 54,26% yang menandakan bahwa perusahaan NELLY memiliki *Current Ratio* (CR) terendah dibandingkan dengan perusahaan sub sektor transportasi lainnya.

Dilihat dari rata-rata penelitian *Current Ratio* (CR) pertahun perusahaan sub sektor transportasi mengalami fluktuatif. Nilai rata-rata tahun 2012 sebesar 196,94%, dimana nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi pada perusahaan NELLY dan nilai terendah pada perusahaan ASSA. Pada tahun 2013 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) mengalami penurunan sebesar 1,4519%, dimana nilai tertinggi pada perusahaan NELLY dan nilai terendah pada perusahaan SAFE. Pada tahun 2014 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) mengalami penurunan kembali sebesar 130,11%, dimana nilai tertinggi masih sama pada perusahaan NELLY dan nilai terendah pada perusahaan ASSA. Pada tahun 2015 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) mengalami kenaikan

sebesar 194,12%, dimana untuk nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi dan terendah masih terjadi pada perusahaan NELLY dan ASSA. Pada tahun 2016 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) mengalami kenaikan kembali sebesar 240,41%, dimana untuk nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi pada perusahaan NELLY dan nilai terendah pada perusahaan ASSA. Pada tahun 2017 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) mengalami kenaikan kembali sebesar 259,94%, dimana untuk nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi pada perusahaan NELLY dan nilai terendah pada perusahaan ASSA, dan pada tahun 2018 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) mengalami penurunan sebesar 258,40%, dimana untuk nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi masih terjadi pada perusahaan NELLY dan nilai terendah pada perusahaan ASSA.



Gambar 4.2. Perkembangan rata-rata *Current Ratio* (CR) perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2012-2018.

Berdasarkan gambar 4.2, dari data tersebut dapat dilihat bahwa *Current Ratio* (CR) perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2012-2018 mengalami fluktuasi. Pada perusahaan PT Adhi Sarana Armada Tbk atau ASSA tahun 2012-2018 mengalami penurunan dan kenaikan *Current Ratio* (CR). Nilai rata-rata nilai *Current Ratio* (CR) perusahaan ASSA sebesar 54,26%, artinya kemampuan perusahaan ASSA dalam memenuhi kewajiban jangka pendek maupun jangka panjang. Rata-rata nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi pada tahun 2012 dan nilai terendah pada tahun 2014. Pada perusahaan PT Cardig Aero Services Tbk atau CASS Rata-rata nilai *Current Ratio* (CR) perusahaan sebesar 171,26%. Rata-rata nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi pada tahun 2015 dan nilai terendah pada tahun 2018. Pada perusahaan PT Pelayaran Nely Dwi Putra Tbk atau NELY rata-rata nilai *Current Ratio* (CR) perusahaan sebesar 385,23%. Rata-rata nilai *Current Ratio* (CR) tertinggi pada tahun 2018 dan nilai terendah pada tahun 2014.

4.1.3 Data Agresivitas Pajak dengan Indikator *Effective tax rate* (ETR) Pada Perusahaan sub sektor transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

Agresivitas pajak merupakan segala tindakan yang dilakukan manajemen melalui perencanaan pajak untuk mengurangi laba kena pajak. Menurut Gemilang

$$\text{Effective tax rate (ETR)} = \frac{\text{Beban Pajak}}{\text{Laba Sebelum Pajak}} \times 100$$

(2017) mendefinisikan agresivitas pajak sebagai tingkat yang paling akhir dari serangkaian perilaku perencanaan pajak. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung *Effective Tax Rate (ETR)*:

Berikut ini hasil perhitungan agresivitas pajak dengan menggunakan *Effective Tax Rate (ETR)* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018, sebagai berikut:

Tabel 4.4. *Effective tax rate (ETR)* Pada Perusahaan sub sektor transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

| TAHUN | ETR | | | | | | | MEAN |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| ASSA | 31,45 | 13,51 | 23,72 | 39,89 | 30,02 | 25,25 | 21,99 | 26,55 |
| CASS | 25,00 | 27,12 | 27,97 | 29,12 | 30,84 | 28,17 | 34,03 | 28,89 |
| NELLY | 6,95 | 10,71 | 0,40 | 1,51 | 4,76 | 4,44 | 3,98 | 4,68 |
| MEAN | 21,13 | 17,11 | 17,36 | 23,51 | 21,87 | 19,29 | 20,00 | |
| MAX | 31,45 | 27,12 | 27,97 | 39,89 | 30,84 | 28,17 | 34,03 | |
| MIN | 6,95 | 10,71 | 0,40 | 1,51 | 4,76 | 4,44 | 3,98 | |

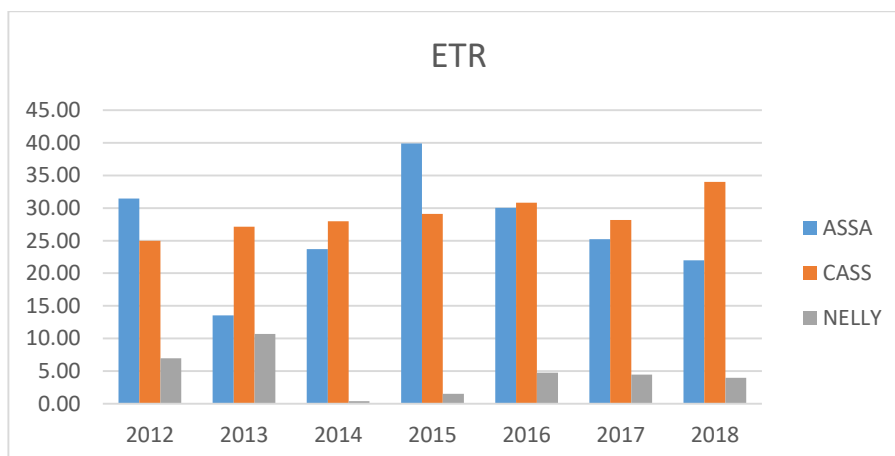
(Sumber: data diolah peneliti, 2019)

Dari data diatas dapat dilihat pada lampiran 3 digambarkan pergerakan *Effective Tax Rate (ETR)* perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018 adalah sebagai berikut:

Berdasarkan data yang telah diolah pada tabel 4.4, terlihat bahwa nilai *Effective Tax Rate (ETR)* pada tiga perusahaan yang termasuk dalam perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2018. Nilai rata-rata *Effective Tax Rate (ETR)* tertinggi terjadi pada perusahaan CASS sebesar 28,89%, artinya selama periode penelitian perusahaan CASS mampu membayar pajak sesuai ketentuan undang-undang tarif pajak badan yang berlaku sebesar 25%. Hal ini berbanding terbalik dengan perusahaan NELLY yang hanya memiliki nilai *Effective Tax Rate (ETR)* sebesar 4,68% yang menandakan bahwa perusahaan NELLY memiliki *Effective Tax Rate (ETR)* terendah dibandingkan dengan perusahaan sub sektor transportasi lainnya dan perusahaan NELLY teridentifikasi melakukan tindakan agresivitas pajak. Menurut Richard dan Lanis (2007) semakin rendah nilai *Effective Tax Rate (ETR)* yang dimiliki perusahaan maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas pajak.

Dilihat dari rata-rata penelitian *Effective Tax Rate (ETR)* pertahun perusahaan sub sektor transportasi mengalami fluktuatif. Nilai rata-rata tahun 2012 sebesar 21,13%, dimana nilai *Effective Tax Rate (ETR)* tertinggi pada perusahaan ASSA dan nilai terendah pada perusahaan NELLY. Pada tahun 2013 nilai rata-rata *Effective Tax Rate (ETR)* mengalami penurunan sebesar 17,11%, dimana nilai tertinggi pada perusahaan CASS dan nilai terendah pada perusahaan NELLY. Pada tahun 2014 nilai rata-rata *Effective Tax Rate (ETR)* mengalami kenaikan sebesar 17,36%, dimana nilai tertinggi pada perusahaan CASS dan nilai terendah pada perusahaan NELLY. Pada

tahun 2015 nilai rata-rata *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami kenaikan sebesar 23,51%, dimana untuk nilai *Effective Tax Rate* (ETR) tertinggi pada perusahaan ASSA dan terendah pada perusahaan NELLY. Pada tahun 2016 nilai rata-rata *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami penurunan sebesar 21,87%, dimana untuk nilai *Effective Tax Rate* (ETR) tertinggi pada perusahaan ASSA dan nilai terendah pada perusahaan NELLY, dan pada tahun 2018 nilai rata-rata *Effective Tax Rate* (ETR) mengalami penurunan sebesar 20,00%, dimana untuk nilai *Effective Tax Rate* (ETR) tertinggi pada perusahaan CASS dan nilai terendah masih terjadi pada perusahaan NELLY.



Gambar 4.3. Perkembangan rata-rata *Effective Tax Rate* (ETR) perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018.

Berdasarkan gambar 4.3, dari data tersebut dapat dilihat bahwa *Effective Tax Rate* (ETR) perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2012-2018 mengalami fluktuasi. Pada perusahaan PT Adhi Sarana Armada Tbk atau ASSA tahun 2012-2018 mengalami penurunan dan kenaikan *Effective Tax Rate* (ETR). Rata-rata nilai *Effective Tax Rate* (ETR) perusahaan ASSA sebesar 26,55%. Rata-rata nilai *Effective Tax Rate* (ETR) tertinggi pada tahun 2015 kali dan nilai terendah pada tahun 2013. Pada perusahaan PT Cardig Aero Services Tbk atau CASS Rata-rata nilai *Effective Tax Rate* (ETR) perusahaan sebesar 28,89%. Rata-rata nilai *Effective Tax Rate* (ETR) tertinggi pada tahun 2018 dan nilai terendah pada tahun 2012. Pada perusahaan PT Pelayaran Nely Dwi Putra Tbk atau NELLY rata-rata nilai *Effective Tax Rate* (ETR) perusahaan sebesar 4,68%. Rata-rata nilai *Effective Tax Rate* (ETR) tertinggi pada tahun 2013 dan nilai terendah pada tahun 2014.

4.2 Analisis Data

Dalam menguji “Pengaruh *Leverage* dan Likuiditas terhadap Agresivitas Pajak Pada Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2012-2018”. Dilakukan dengan pengujian statistik. Analisis regresi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis regresi linear berganda dengan bantuan *Statistical Product Service Solution* (SPSS) versi 23. Adapun variabel yang di

teliti oleh penulis yaitu *Debt to Equity Ratio* (X1), *Current ratio* (X2) dan agresivitas pajak (Y). Selanjutnya dilakukan beberapa uji asumsi klasik. Tetapi sebelumnya dilakukan analisis statistik deskriptif terlebih dahulu.

4.2.1 Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Ghozali (2016) statistik deskriptif memberikan gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi, varian, maksimum, minimum, sum, *range*, kurtosis, dan *skewness* (kemencengan distribusi). Penelitian ini menggunakan variabel independen *leverage* dengan indikator *Debt to Equity Ratio* (DER) dan likuiditas dengan indikator *Current Ratio* (CR) serta variabel dependen adalah agresivitas pajak. Hasil pengolahan data uji statistik deskriptif disajikan pada tabel 4.6 berikut ini :

Tabel 4.5. Statistik Deskriptif
Descriptive Statistics

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|--------------------|----|---------|---------|----------|----------------|
| DER | 21 | 8,10 | 238,54 | 117,4905 | 78,86258 |
| CR | 21 | 40,11 | 603,82 | 203,5852 | 170,76915 |
| ETR | 21 | ,40 | 39,89 | 20,0395 | 12,31200 |
| Valid N (listwise) | 21 | | | | |

(Sumber: Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Berdasarkan tabel 4.5, dapat diketahui bahwa jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 3 sampel dan jangka waktu pengambilan sampel selama 7 tahun maka $N = 21$. Selain itu dapat diketahui bahwa variabel agresivitas pajak (Y) memiliki nilai terendah (minimum) sebesar 0,40 dan nilai tertinggi (maximum) sebesar 39,89. Agresivitas pajak memiliki rata-rata (*mean*) sebesar 20,0395 dengan standar deviasi 12,31200.

Variabel *leverage* dengan indikator DER (X2) memiliki nilai terendah (minimum) sebesar 8,10 dan nilai tertinggi (maximum) sebesar 238,54. DER memiliki rata-rata (*mean*) sebesar 117,4905 dengan standar deviasi 78,86258. Variabel likuiditas dengan indikator CR (X1) memiliki nilai terendah (minimum) sebesar 40,11 dan nilai tertinggi (maximum) sebesar 603,82. CR memiliki rata-rata (*mean*) sebesar 203,5852 dengan standar deviasi 170,76915.

4.2.2 Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Menurut Ghozali (2016) uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Ada dua cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji statistik.

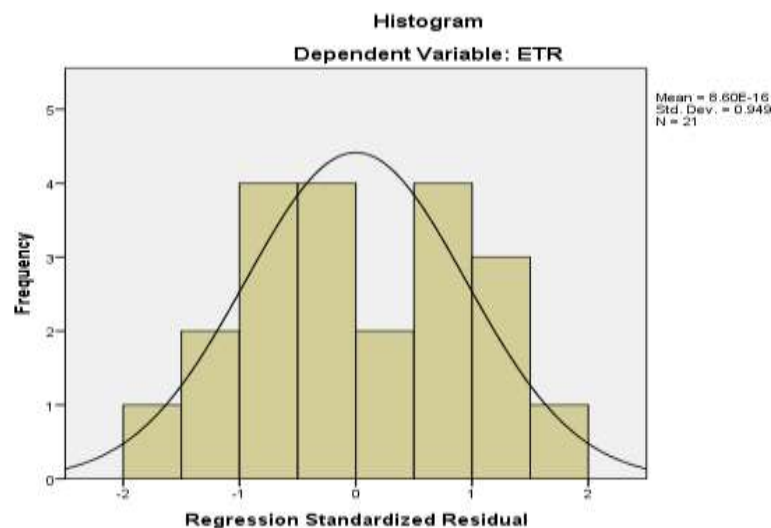
a. Analisis grafik

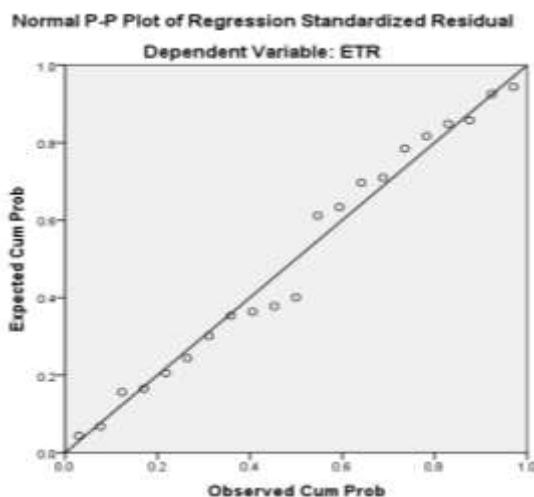
Metode yang lebih handal adalah dengan melihat *normal probability plot* yang membandingkan distribusi kumulatif dari distribusi normal. Distribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal, dan plotting data residual akan dibandingkan dengan garis diagonal. Jika distribusi data residual normal, maka garis yang menggambarkan data sesungguhnya akan mengikuti garis diagonalnya.

b. Analisis statistik

Uji normalitas dengan grafik dapat menyesatkan kalau tidak hati-hati secara visual kelihatan normal, padahal secara statistik bias sebaliknya. Oleh sebab itu dianjurkan disamping uji grafik dilengkapi dengan uji statistik. Uji statistik sederhana dapat digunakan untuk menguji normalitas residual adalah uji statistik non-parametrik Kolmogorov-Smirnov (K-S).

Jika signifikan < 0.05 berarti data yang akan diuji mempunyai perbedaan signifikan dengan data normal baku, berarti data tersebut tidak normal. Hasil pengolahan data uji normalitas disajikan pada gambar 4.4, dan tabel 4.6 berikut ini:





Gambar 4.4. Hasil Uji Normalitas Histogram dan Normal *probability-Plot*
(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Berdasarkan gambar 4.4, dapat diketahui bahwa pada histogram tersebut data nilai residual menunjukkan distribusi normal karena histogram tersebut berbentuk lonceng. Pada normal *probability-plot* terlihat titik-titik yang menyebar mengikuti garis diagonal maka data residual terdistribusi dengan normal. Kedua hal ini menunjukkan bahwa agresivitas pajak atau model regresinya memenuhi asumsi normalitas.

Tabel 4.6. Hasil Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov Test*
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

| | | Unstandardized Residual |
|----------------------------------|----------------|-------------------------|
| N | | 21 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | ,000000 |
| | Std. Deviation | 6,70749744 |
| Most Extreme Differences | Absolute | ,129 |
| | Positive | ,129 |
| | Negative | -,093 |
| Test Statistic | | ,129 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,200 ^{c,d} |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Berdasarkan tabel 4.6 dapat diketahui bahwa nilai signifikansi (Asymp. Sig. 2-tailed) yang diperoleh yaitu 0,200. Nilai signifikansi ini melebihi 0,05 ($0,200 > 0,05$) maka nilai residual tersebut berdistribusi normal. Sehingga model penelitian dinyatakan telah memenuhi asumsi normalitas.

2. Uji Multikolinieritas

Menurut Ghazali (2016) uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel

independen. Jika variabel independen saling berkorelasi, maka variabel-variabel ini tidak ortogonal. Multikolonieritas dapat juga dilihat dari nilai *tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF). Nilai *cutoff* yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolonieritas adalah nilai *Tolerance* $\leq 0,10$ atau sama dengan nilai VIF ≥ 10 . Oleh karena itu hasil yang baik adalah nilai *tolerance* ≥ 0.10 atau nilai VIF ≤ 10 yang menunjukkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinieritas. Hasil pengolahan data uji multikolinieritas disajikan pada tabel 4.8 berikut ini:

Tabel 4.7. Hasil Uji Multikolinieritas

| | | Coefficients ^a | | | | | Collinearity Statistics | |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|-------------------------|-------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. | Tolerance | VIF |
| | | B | Std. Error | Beta | | | | |
| 1 | (Constant) | 1,873 | 7,646 | | ,245 | ,809 | | |
| | DER | ,143 | ,037 | ,916 | 3,874 | ,001 | ,295 | 3,388 |
| | CR | ,007 | ,017 | ,094 | ,396 | ,697 | ,295 | 3,388 |

a. Dependent Variable: ETR

(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Berdasarkan dari tabel 4.7 menunjukkan bahwa nilai *Tolerance* untuk variabel DER dan CR lebih dari 0,10 dan VIF kurang dari 10. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel independen DER dan CR tidak memiliki masalah multikolinieritas.

3. Uji Heteroskedastisitas

Menurut Ghozali (2016) uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas dapat melihat grafik dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik *scatterplot*. Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur, maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Selain itu dilakukan uji heteroskedastisitas dengan menggunakan uji *spearman's rho* yaitu mengkorelasikan variabel independen dengan nilai *unstandardized residual*. Jika korelasi antara variabel independen dengan residual didapat signifikan $> 5\%$ maka tidak terjadi masalah heteroskedastisitas pada model regresi dan jika kolerasi antara variabel independen dengan residual di dapatkan signifikan $< 5\%$ maka terjadi masalah heteroskedastisitas pada model regresi. Hasil pengolahan data uji heteroskedastisitas di sajikan pada tabel 4.8 dan gambar 4.5 berikut ini:

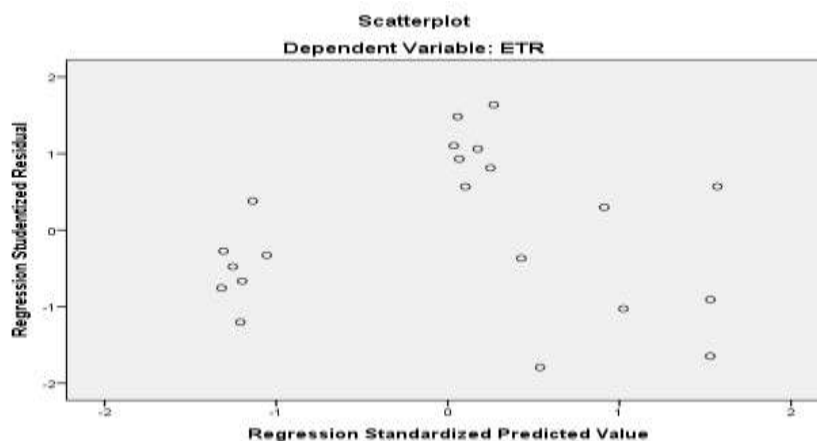
Tabel 4.8. Hasil Uji Heteroskedastisitas *Spearman's Rho*
Correlations

| | | | DER | CR | Unstandardized Residual |
|----------------|-------------------------|-------------------------|---------|---------|-------------------------|
| Spearman's rho | DER | Correlation Coefficient | 1,000 | -,942** | -,082 |
| | | Sig. (2-tailed) | . | ,000 | ,724 |
| | | N | 21 | 21 | 21 |
| | CR | Correlation Coefficient | -,942** | 1,000 | ,149 |
| | | Sig. (2-tailed) | ,000 | . | ,518 |
| | | N | 21 | 21 | 21 |
| | Unstandardized Residual | Correlation Coefficient | -,082 | ,149 | 1,000 |
| | | Sig. (2-tailed) | ,724 | ,518 | . |
| | | N | 21 | 21 | 21 |

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Berdasarkan tabel 4.8, dapat diketahui bahwa korelasi antara DER dan CR dengan *Unstandardized Residual* yang menghasilkan nilai signifikansi masing- masing sebesar 0,724 dan 0,518. Karena nilai signifikansi korelasi lebih besar dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa pada model regresi tidak ditemukan adanya masalah heteroskedastisitas.



Gambar 4.5. Hasil Uji Heteroskedastisitas *Scatterplot*
(Sumber: data diolah peneliti, 2019)

Berdasarkan gambar 4.5, dapat diketahui bahwa tidak ada pola yang jelas pada grafik. Titik-titik pada grafik menyebar, maka tidak terjadi heteroskedastisitas dalam penelitian ini.

4. Uji Autokorelasi

Menurut Ghozali (2016) uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi dapat menggunakan *Run test*. *Run Test* sebagai bagian dari statistik non-parametrik dapat pula digunakan untuk menguji apakah antar residual terdapat korelasi yang tinggi. Jika antar residual tidak terdapat hubungan korelasi maka dikatakan bahwa residual adalah acak atau random. *Run test* digunakan untuk melihat apakah data residual terjadi secara random atau tidak (sistematis). Apabila nilai Asymp. Sig

(2-tailed) > 0.05 maka data yang digunakan cukup random sehingga tidak terdapat masalah autokorelasi. Hasil pengolahan data uji autokorelasi disajikan pada tabel 4.9 berikut ini :

Tabel 4.9. Hasil Uji Autokorelasi
Runs Test

| | Unstandardized Residual |
|-------------------------|-------------------------|
| Test Value ^a | -1,78203 |
| Cases < Test Value | 10 |
| Cases >= Test Value | 11 |
| Total Cases | 21 |
| Number of Runs | 10 |
| Z | -,438 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | ,661 |

a. Median

(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Berdasarkan tabel 4.9, dapat diketahui bahwa nilai signifikansi (Asymp. Sig. 2-tailed) sebesar 0,661. Karena nilai signifikansi lebih dari 0,05 ($0,661 > 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak terjadi masalah autokorelasi.

4.2.3 Analisis Regresi Linier Berganda

Menurut Ghozali (2016) analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan atau pengaruh antara dua variabel atau lebih, juga untuk menunjukkan arah hubungan antara variabel dependen dengan independen.

Dalam penelitian ini untuk mengetahui pengaruh variabel independen yaitu *leverage* dengan indikator *Debt to Equity Ratio* (DER) dan likuiditas dengan indikator *Current Ratio* (CR) terhadap variabel dependen yaitu agresivitas pajak.

Hasil pengolahan data uji analisis regresi linier berganda disajikan pada tabel 4.10 berikut ini :

Tabel 4.10. Hasil Uji Analisis Regresi Linier Berganda
Coefficients^a

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|--------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | 1,873 | 7,646 | | ,245 | ,809 |
| DER | ,143 | ,037 | ,916 | 3,874 | ,001 |
| CR | ,007 | ,017 | ,094 | ,396 | ,697 |

a. Dependent Variable: ETR

(Sumber: data diolah peneliti, 2019)

Berdasarkan tabel 4.10, maka dapat dibuat model persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

$$\text{Agresivitas Pajak} = 1,873 + 0,143 \text{ DER} + 0,07 \text{ CR} + e$$

Berdasarkan persamaan regresi di atas, maka dapat diinterpretasikan, sebagai

berikut :

1. Konstanta

Nilai konstanta (a) sebesar 1,873, artinya jika variabel independen yaitu DER dan CR nilainya adalah nol, maka nilai variabel dependen yaitu agresivitas pajak nilainya sebesar 1,873.

2. Koefisien Regresi Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER)

Nilai koefisien regresi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar 0,143, artinya setiap peningkatan DER sebesar satu-satuan, maka agresivitas pajak akan mengalami peningkatan sebesar 0,143 dengan asumsi bahwa variabel independen lainnya dalam model regresi ini nilainya tetap.

3. Koefisien Regresi Variabel *Current Ratio* (CR)

Nilai koefisien regresi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar 0,07, artinya setiap peningkatan CR sebesar satu-satuan, maka agresivitas pajak akan mengalami penurunan sebesar 0,07 dengan asumsi bahwa variabel independen lainnya dalam model regresi ini nilainya tetap.

4.2.4 Uji Hipotesis

1. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Menurut Ghozali (2016) koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Hasil pengolahan data uji koefisien determinasi disajikan pada tabel 4.11 berikut:

Tabel 4.11. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

| Model Summary ^b | | | | |
|----------------------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
| 1 | ,839 ^a | ,703 | ,670 | 7,07032 |

a. Predictors: (Constant), CR, DER

b. Dependent Variable: ETR

(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Hasil tabel di atas menjelaskan tentang ringkasan model, yang terdiri dari hasil nilai korelasi berganda (R), koefisien determinasi (*R Square*), koefisien determinasi yang disesuaikan (*adjusted R Square*) dan ukuran kesalahan prediksi (*Std. Error of the Estimate*), antara lain :

- a. R menunjukkan nilai korelasi berganda, yaitu korelasi antara dua atau lebih variabel independen terhadap variabel dependen. Nilai R berkisar antara 0 sampai 1, jika mendeteksi 1 maka hubungan semakin lemah. Angka R yang di dapat yaitu 0,839, artinya korelasi antara variabel DER dan CR terhadap

agresivitas pajak sebesar 0,839. Hal ini berarti terjadi hubungan yang sangat erat karena nilai mendekati satu.

- b. *R Square* (R^2) atau kuadrat dari R, yaitu menunjukkan koefisien determinasi. Angka ini akan diubah ke bentuk persen, yang artinya *persentase* sumbangan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, nilai R^2 sebesar 0,703 artinya persentase sumbangan pengaruh variabel DER dan CR terhadap agresivitas pajak sebesar 70,3% sedangkan sisanya sebesar 29,7% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini.
- c. *Adjusted R Square*, adalah *R Square* yang telah disesuaikan, nilai sebesar 0,670 ini juga menunjukkan sumbangan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, *adjusted R square* biasanya untuk mengukur sumbangan pengaruh jika dalam regresi menggunakan lebih dari dua variabel independen.
- d. *Standard Error of the Estimate*, adalah ukuran kesalahan prediksi, nilai sebesar 0,07070 artinya kesalahan yang dapat terjadi dalam memprediksi agresivitas pajak sebesar 7,07%.

2. Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)

Menurut Ghozali (2016) uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas/independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Apabila jumlah *degree of freedom* (df) adalah 35 atau lebih, dan derajat kepercayaan sebesar 5%, maka H_0 yang menyatakan $\beta = 0$ dapat ditolak bila nilai t lebih besar dari 2 (dalam nilai absolut). Dengan kata lain kita menerima hipotesis alternative, yang menyatakan bahwa suatu variabel independen secara individual mempengaruhi variabel dependen. Selain itu dapat membandingkan nilai statistik t dengan titik kritis menurut tabel. Apabila nilai statistik t_{hasil} perhitungan lebih tinggi dibandingkan nilai t_{tabel} , menerima hipotesis alternative yang menyatakan bahwa suatu variabel independen secara individual mempengaruhi variabel dependen. Hasil pengolahan data uji koefisien regresi secara parsial (Uji t) disajikan pada tabel 4.12 berikut ini:

Tabel 4.12. Hasil Uji t
Coefficients^a

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|--------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | 1,873 | 7,646 | | ,245 | ,809 |
| DER | ,143 | ,037 | ,916 | 3,874 | ,001 |
| CR | ,007 | ,017 | ,094 | ,396 | ,697 |

a. Dependent Variable: ETR

(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Analisis uji t berdasarkan tabel 4.12 di atas adalah sebagai berikut :

- a. *Debt to Equity Ratio* (X_1) terhadap agresivitas pajak (Y)
Berdasarkan signifikansi, jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima, dan jika signifikansi $> 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Pada tabel 4.12 diatas nilai signifikansi DER sebesar 0,001 lebih kecil dari 0,05 ($0,001 < 0,05$) dan t_{hitung} sebesar 3.874 dimana nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($3.874 > 2,10092$) maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial DER berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak.
- b. *Current Ratio* (X_2) terhadap agresivitas pajak (Y)
Berdasarkan signifikansi, jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima, dan jika signifikansi $> 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Pada tabel 4.12 diatas nilai signifikansi CR sebesar 0,697 lebih besar dari 0,05 ($0,697 > 0,05$) dan t_{hitung} sebesar 0,396 dimana nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($0,396 < 2,10092$) maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial CR tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak.
3. Uji Koefisien Regresi Secara Simultan (Uji F)

Menurut Ghozali (2016) uji F adalah uji signifikansi secara keseluruhan terhadap garis regresi yang diobservasi maupun estimasi, apakah Y berhubungan linear terhadap X_1 , X_2 , dan X_3 . Apabila nilai F lebih besar daripada 4 maka H_0 dapat ditolak pada derajat kepercayaan 5%. Dengan kata lain menerima hipotesis alternatif, yang menyatakan bahwa semua variabel independen secara serentak dan signifikan mempengaruhi variabel dependen. Selain itu dapat membandingkan nilai F hasil perhitungan dengan nilai F menurut tabel. Bila nilai F hitung lebih besar daripada nilai F tabel, maka H_0 ditolak dan menerima H_a . Hasil pengolahan data uji koefisien regresi secara simultan (Uji F) disajikan pada tabel 4.13 berikut ini :

Tabel 4.13. Hasil Uji Koefisien Regresi Secara Simultan (Uji F)

| ANOVA ^a | | | | | | |
|--------------------|------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
| 1 | Regression | 2131,896 | 2 | 1065,948 | 21,323 | ,000 ^b |
| | Residual | 899,810 | 18 | 49,989 | | |
| | Total | 3031,707 | 20 | | | |

a. Dependent Variable: ETR

b. Predictors: (Constant), CR, DER

(Sumber : Hasil pengolahan data dengan SPSS 23)

Berdasarkan tabel 4.13, dapat diketahui bahwa nilai F_{hitung} adalah sebesar 21,323. Sedangkan nilai F_{tabel} dapat dilihat pada tabel statistik F (pada taraf signifikansi $\alpha = 5\%$ dan derajat bebas $db_1 = k$ dan $db_2 = n-k-1$), atau $db_1 = 2$ dan $db_2 = 21-2-1 = 18$. Diperoleh nilai F tabel = 3,55. Karena nilai F_{hitung} lebih besar daripada F_{tabel} ($21,323 > 3,55$). Dari *output* di atas dapat diketahui nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Dapat disimpulkan

bahwa semua variabel independen *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Current Ratio* (CR) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak.

4.3 Pembahasan dan Interpretasi Hasil Penelitian

Berdasarkan *output* SPSS versi 23 dapat diketahui secara parsial (uji t) *Debt to Equity Ratio* berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak, tetapi *Current Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak. Secara simultan (uji F) *Debt to Equity Ratio* dan *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak.

4.3.1 Pengaruh *Leverage* Terhadap Agresivitas Pajak Pada Sub Sektor Transportasi

Berdasarkan hasil pengolahan data uji t dengan menggunakan program SPSS versi 23 dapat dilihat pada tabel 4.13 diatas, variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) memiliki nilai signifikansi sebesar 0,001 lebih kecil dari 0,05 ($0,001 < 0,05$) dan t_{hitung} sebesar 3.874 dimana nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($3.874 < 2,10092$). Ketentuan pengambilan keputusan hipotesis diterima atau ditolak didasarkan pada besarnya nilai signifikansi. Jika signifikansi $< 0,05$ maka hipotesis diterima, jika signifikansi $> 0,05$ maka hipotesis ditolak. Hasil penelitian diperoleh nilai signifikansi sebesar ($0,001 < 0,05$) yang berarti H_1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018.

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial, *leverage* yang menggunakan indikator *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap agresivitas pajak, artinya apabila nilai *Debt to Equity Ratio* meningkat atau menurun maka mempengaruhi peningkatan atau penurunan agresivitas pajak. Dalam menjalankan operasional perusahaan pasti membutuhkan dana agar perusahaan dapat berjalan sebagai mana mestinya. Dana selalu dibutuhkan untuk menutupi seluruh atau sebagian dari biaya yang diperlukan, baik dana jangka pendek maupun jangka panjang. Dalam praktiknya untuk menutupi kekurangan akan kebutuhan dana, perusahaan memiliki beberapa pilihan sumber dana yang digunakan. Pemilihan sumber dana ini tergantung dari tujuan, syarat-syarat, keuntungan, dan kemampuan perusahaan tentunya. Secara garis besar sumber dana dapat di peroleh dari modal sendiri dan pinjaman (bank atau lembaga keuangan lainnya).

Dari berbagai pilihan sumber dana tersebut memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing, Misalnya penggunaan modal sendiri memiliki kelebihan, yaitu mudah diperoleh serta tidak ada beban dan membayar angsuran termasuk bunga dan biaya lainnya. Akan tetapi kekurangan dari penggunaan modal sendiri adalah jumlahnya yang relatif terbatas, terutama pada saat membutuhkan dana yang relatif besar. Jika memilih modal pinjaman, kelebihannya adalah jumlahnya yang relatif tidak terbatas. Akan tetapi kekurangannya adalah persyaratan untuk

memperoleh relatif sulit dan dibebani pembayaran angsuran dan cicilan (pokok pinjaman + bunga) dan biaya administrasi lainnya.

Menurut Suyanto dan Supramono (2012) menyebutkan bahwa perusahaan yang memiliki kewajiban pajak tinggi akan memiliki utang yang tinggi pula. Dalam kaitan dengan pajak, perilaku ini disebabkan karena bunga merupakan beban tetap yang dapat mengurangi pendapatan kena pajak. Peraturan Pajak Penghasilan (PPH) badan di Indonesia, mengatur bahwa bunga pinjaman dapat dikurangi sebagai biaya (*tax deductible*) sesuai pasal 6 ayat (1) huruf a UU nomor 36 tahun 2008. Sehingga semakin besar utang perusahaan guna menghemat beban pajak maka perusahaan tersebut dianggap semakin agresif terhadap penghematan pajak.

Tabel 4.14. Perbandingan *Debt to Equity Ratio* dan *Effective Tax Rate*

| Rata-rata | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| DER | 116,80 | 107,40 | 117,31 | 128,20 | 122,49 | 127,44 | 102,79 |
| ETR | 21,13 | 17,11 | 17,36 | 23,51 | 21,87 | 19,29 | 20,00 |

(Sumber: data diolah penulis, 2019)

Berdasarkan hasil perhitungan data pada tabel diatas, maka dapat dinyatakan bahwa semakin tinggi tingkat utang suatu perusahaan, jika nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) meningkat atau menurun tidak akan mempengaruhi peningkatan dan penurunan *Effective Tax Rate* (ETR). Menurut Richardson dan Lanis (2007) yang menyatakan bahwa, jika *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan mengalami kenaikan, maka ETR perusahaan akan mengalami penurunan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Fitri Sukmawati dan Cyntia Rebecca (2017), Dewi Nawang Gilang (2017), Putu Meita Prasista, eri setiawan (2016), Muhamad Ridho (2016), dan Reni Selviyani (2018) yang menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh terhadap agresivitas pajak di suatu perusahaan. Namun pada penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Ida Bagus Putu Fajar Adisam Artha dan Ananiek Novrian (2015), Sri Ayu Agustina (2016), dan Tresna Syah Rozak (2018) yang menyatakan *leverage* tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak di satu perusahaan.

4.3.2 Pengaruh Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Berdasarkan hasil pengolahan data uji t dengan menggunakan program SPSS versi 23 dapat dilihat pada tabel 4.13 diatas, variabel *Current Ratio* (CR) memiliki nilai signifikansi sebesar 0,697 lebih besar dari 0,05 ($0,697 > 0,05$) dan t_{hitung} sebesar 0,396 dimana nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($0,396 < 2,10092$). Ketentuan pengambilan keputusan hipotesis diterima atau ditolak didasarkan pada besarnya nilai signifikansi. Jika signifikansi $< 0,05$ maka hipotesis diterima, jika signifikansi $> 0,05$ maka hipotesis ditolak. Hasil penelitian diperoleh nilai signifikansi sebesar ($0,697 > 0,05$) yang berarti H_2 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018. Hal ini

dapat disebabkan karena manajemen keuangan pada perusahaan sub sektor transportasi kurang baik dalam mengatur keseimbangan antara aset lancar dan kewajiban lancar.

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial, likuiditas dengan indikator *current ratio* (CR) tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak, artinya apabila nilai *Current Ratio* meningkat atau menurun maka tidak mempengaruhi peningkatan atau penurunan agresivitas pajak. Perusahaan yang memiliki tingkat likuiditas yang tinggi menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi utang jangka pendeknya. Hal ini menunjukkan keuangan perusahaan yang sehat dan tidak ada masalah mengenai arus kas sehingga mampu menanggung biaya-biaya yang muncul seperti pajak.

Menurut Subramanyam (2014) CR merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur aset lancar yang tersedia untuk memenuhi liabilitas jangka pendek. Dengan demikian, jika tingkat likuiditas perusahaan tinggi, maka perusahaan akan membayar pajaknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebaliknya, jika tingkat likuiditas perusahaan rendah maka perusahaan akan tidak taat terhadap pajak guna mempertahankan arus kas perusahaan dari pada harus membayar pajak.

Tabel 4.15. Perbandingan *Current Ratio* dan *Effective Tax Rate*

| Rata-rata | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CR | 196,94 | 145,19 | 130,11 | 194,12 | 240,41 | 259,94 | 258,40 |
| ETR | 21,13 | 17,11 | 17,36 | 23,51 | 21,87 | 19,29 | 20,00 |

(Sumber: data diolah penulis, 2019)

Berdasarkan tabel diatas secara keseluruhan dapat terlihat bahwa adanya peningkatan aktivitas likuiditas yang diikuti dengan adanya peningkatan ETR, akan tetapi ada tahun disaat likuiditas menurun tetapi ETR mengalami kenaikan. Menurut Suyanto dan Supramono (2012) yang menyatakan bahwa, ketika nilai *Current Ratio* (CR) mengalami penurunan maka hal ini menyebabkan ETR perusahaan akan mengalami kenaikan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Dony Indradi (2018), Fitri Sukmawati dan Cyntia Rebecca (2017). Dewi Nawang Gilang (2017), Ida Bagus Putu Fajar Adisam Artha dan Ananiek Novirian (2015), dan Sri Ayu Agustina (2016) yang menunjukkan bahwa likuiditas berpengaruh terhadap agresivitas pajak di suatu perusahaan. Namun pada penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Nugraha (2015) dan Tresna Syah Rozak (2018) yang menyatakan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak pada sebuah perusahaan.

4.3.3 Pengaruh *Leverage* Dan Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Berdasarkan hasil pengolahan data uji F dengan menggunakan program SPSS versi 23 dapat dilihat pada tabel 4.14 diatas, variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Current Ratio* (CR) memiliki nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$) dan

diperoleh nilai F tabel = 3.55 maka nilai F_{hitung} lebih besar daripada F_{tabel} ($21.323 > 3.55$) yang berarti H_3 diterima. Dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Current Ratio* (CR) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2018.

Berdasarkan hasil penelitian ini, *leverage* dan likuiditas berpengaruh secara bersamaan terhadap agresivitas pajak. Hasil ini sesuai dengan H_3 yang menyatakan bahwa *leverage* dan likuiditas secara bersamaan berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak, Artinya apabila *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Current Ratio* (CR) nilainya mengalami peningkatan maka agresivitas pajak akan mengikuti, begitu pula sebaliknya apabila *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Current Ratio* (CR) nilainya mengalami penurunan maka agresivitas pajak akan mengikuti.

Tabel 4.16. Perbandingan *Debt to Equity Ratio*, *Current Ratio* dan *Effective Tax Rate*

| Rata-rata | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| DER | 116,80 | 107,40 | 117,31 | 128,20 | 122,49 | 127,44 | 102,79 |
| CR | 196,94 | 145,19 | 130,11 | 194,12 | 240,41 | 259,94 | 258,40 |
| ETR | 21,13 | 17,11 | 17,36 | 23,51 | 21,87 | 19,29 | 20,00 |

(Sumber: data diolah penulis, 2019)

Dari rata-rata diatas dapat dilihat tinggi rendahnya tindakan agresivitas pajak yang dilakukan oleh perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2018 menandakan di pengaruhi oleh variabel independen yang diteliti.

Berpengaruhnya variabel independen terhadap dependen menandakan perusahaan sub sektor transportasi memanfaatkan celah praktik tindakan penghindaran pajak dengan cara memanfaatkan kelemahan yang terdapat dalam undang-undang dan peraturan perpajakan itu sendiri.

Hasil pengujian stastistik dalam penelitian ini menunjukkan bahwa *leverage* dan likuiditas berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak. penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Muhamad Ridho (2016), Fitri Sukmawati dan Cyntia Rebecca (2017), Dewi Nawang Gilang (2017).

Tabel 4.17. Ringkasan Hasil Penelitian

| No | Keterangan | Hipotesis | Hasil |
|----|--|---|--|
| 1 | Pengaruh <i>Leverge</i> terhadap Agresivitas Pajak | $H_1 = leverage$ berpengaruh terhadap agresivitas pajak | <i>leverage</i> berpengaruh terhadap agresivitas pajak |
| 2 | Pengaruh Likuiditas terhadap Agresivitas Pajak | $H_2 = likuiditas$ berpengaruh terhadap agresivitas pajak | likuiditas tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak |
| 3 | Pengaruh <i>Leverage</i> dan likuiditas terhadap Agresivitas Pajak | $H_3 = leverage$ dan likuiditas secara bersamaan berpengaruh terhadap agresivitas pajak | <i>leverage</i> dan likuiditas secara bersamaan berpengaruh terhadap agresivitas pajak |

(Sumber: data diolah peneliti, 2019)

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang berjudul “Pengaruh *Leverage* dan Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2012-2018” dan pembahasan yang dilakukan oleh penulis, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil pengujian secara parsial menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018. Hal ini dibuktikan dengan pengujian statistik dimana signifikansi sebesar 0,001 kurang dari 0,05. Jadi dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian ini sesuai dengan H_1 yang menyatakan bahwa *leverage* berpengaruh terhadap agresivitas pajak, maka dari itu H_1 diterima
2. Hasil pengujian secara parsial menunjukkan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018. Hal ini dibuktikan dengan pengujian statistik dimana nilai signifikansi sebesar 0,697 lebih besar dari 0,05. Jadi dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian ini tidak sesuai dengan H_2 yang menyatakan bahwa likuiditas berpengaruh terhadap agresivitas pajak, maka dari itu H_2 ditolak.
3. Hasil pengujian secara simultan menunjukkan bahwa *leverage* dan likuiditas, secara bersama-sama berpengaruh terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2018. Hal ini dibuktikan dengan pengujian statistik dimana nilai signifikansi sebesar 0,000 kurang dari 0,05. Jadi dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian ini sesuai dengan H_3 yang menyatakan bahwa *leverage* dan likuiditas secara bersama-sama berpengaruh terhadap agresivitas pajak, maka dari itu H_3 diterima.

5.2 Saran

Adapun saran yang dapat disampaikan sehubungan dengan permasalahan penelitian mengenai *leverage* dan likuiditas terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yaitu sebagai berikut :

1. Bagi Perusahaan
Dengan melihat kondisi keuangan 3 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018 terutama pada rasio *leverage* dan likuiditas, maka penulis menyarankan agar lebih berhati-hati dalam mengambil keputusan yang berkaitan dengan tindakan agresivitas pajak yang dilakukan agar terhindar dari sanksi administrasi pajak dan kesalah pahaman investor sehingga membuat persepsi yang buruk bagi perusahaan.

2. Bagi Investor dan Calon Investor

Sebaiknya mengambil keputusan investasi agar lebih mengkaji terlebih dahulu bagaimana kinerja suatu perusahaan dan tetap mematuhi peraturan tentang perpajakan, penghindaran pajak bukanlah hal yang wajar tetapi selalu dilakukan oleh beberapa perusahaan. Selain itu agresivitas pajak akan memberikan dampak yang kurang baik untuk kedua belah pihak yang bersangkutan baik dari pihak investor, perusahaan maupun pemerintah.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya yang tertarik pada penelitian ini, diharapkan dapat menambah jumlah sampel dari berbagai perusahaan sektor lainnya untuk diteliti memperpanjang periode tahun pengamatan dan meneliti variabel lain seperti *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Quick Ratio* (QR) yang dapat memprediksi agresivitas pajak. Hal ini dikarenakan agar agresivitas pajak dapat tercemin secara keseluruhan serta mendapat hasil penelitian yang semakin valid.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardyansah, Ddan Zulkiha. 2014. *Pengaruh size, leverage, profitabilitas, capital intensity ratio dan komisaris independen terhadap effective taxrate (ETR).* *Diponegoro Journal of Accounting*. Vol.3, No.2. Tersedia di: <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/accounting/article/view/6110/0> [Diakses 20 September 2018]
- Bursa Efek Indonesia. *Laporan Keuangan Dan Tahunan*. Tersedia di: <https://www.idx.co.id/> [diakses pada tahun 2018]
- Bushman, M. Robert,. And Abbie J. Smith. 2003. *Transparency, Financial Accounting Information And Corporate Governance*. Frbny Economic Policy Review.
- Candra, G.A. (2018) *Kondisi Perkonomian Indonesia 2018 Menurut Srimulyani*. Tersedia di: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180108191250-4-929/kondisi-perekonomian-indonesia-2018-menurut-sri-mulyani> [Diakses 1 Agustus 2018]
- Desi Nawang Gemilang (2017). *Pengaruh likuiditas, leverage, profabilitas, ukuran perusahaan dan capital intensity terhadap agresivitas pajak perusahaan property & real estate di BEI pada tahun 2013-2015*. Tersedia di: <https://www.scribd.com/document/378553739/Desi-Nawang-Gemilang> [Diakses 20 September 2018]
- Dhian Andanarini Minar Savitri dan Ita Nur Rahmawati (2017). *Pengaruh Leverage, Intensitas Persediaan, Intensitas Aset Tetap, dan Profitabilitas Terhadap Agresivitas Pajak*. Tersedia di: <http://jurnal.stietotalwin.ac.id/index.php/jimat/article/view/142> [Diakses 20 September 2018]
- Donny Indradi (2018). *Pengaruh likuiditas, capital intensity terhadap agresivitas perusahaan manufaktur sub sektor industry dasar dan kimia yang terdaftar di BEI tahun 2012-2016*. Tersedia di: <http://openjournal.unpam.ac.id/index.php/JABI/article/view/1275> [Diakses 20 September 2018]
- Dyrengh, S. D. Et Al. 2008. *Long-Run Corporate Tax Avoidance*. *The Accounting Review*, 83(1), 61-82.
- Fahmi, I. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Fahmi, I. (2014). *Manajemen Keuangan Perusahaan dan Pasar Modal*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Fahmi, I. (2015). *Pengantar Manajemen Keuangan Teori dan Soal Jawab*. Bandung: Alfabeta.
- Fahmi, I. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Fahmi, I. (2017). *Analisis Laporan keuangan*. Bandung: Alfabeta.

- Fikriyah, 2013. *Analisis Pengaruh Likuiditas, Leverage, Profitabilitas, Dan Karakteristik Kepemilikan Terhadap Agresivitas Pajak Perusahaan (Studi Pada Perusahaan Sektor Pertambangan Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2010-2012)*. Malang. Tersedia di: <http://etheses.uin-malang.ac.id/724/> [Diakses 20 September 2018]
- Fitri Sukmawati dan Cyntia Rebecca (2017). *Pengaruh likuiditas dan leverage terhadap agresivitas pajak perusahaan industry konsumsi yang terdaftar di BEI tahun 2011-2014*. Tersedia di: <https://cmbs.untar.ac.id/images/prosiding/2016/48%20-%20Fitri%20Sukmawati.pdf> [Diakses 25 September 2018]
- Frank, Et. Al., (2009). *Tax Reporting Aggressiveness And Its Relation To Aggressive Financial Reporting*. *Journal Of Accounting Review*, Vol 84 No 2., Pp. 467-496
Tersedia di: https://www.researchgate.net/publication/279932054_Tax_Reporting_Aggressiveness_and_Its_Relation_to_Aggressive_Financial_Reporting [Diakses 20 September 2018]
- Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IMB SPSS 23*. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Giri, E. F. (2012). *Akuntansi Keuangan Menengah 1 Perspektif IFRS* (1st ed.). Jakarta: UPP STIM YKPN.
- Harahap, S. S. (2013). *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan* (11th ed.). Jakarta: Rajawali Pers.
- Harahap, S. S. (2015). *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan* (1st–10th ed.). Jakarta: Rajawali Pers.
- Hery. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: CAPS.
- Hlaing, K. P. (2012). *Organizational Architecture Of Multinations And Tax Aggressiveness*. Tersedia di: <http://journal.uta45jakarta.ac.id/index.php/MAP/article/view/1260> [Diakses 20 September 2018]
- Horne, James C. Van Dan John M Wachowicz, Jr. 2012. *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan (Edisi 13)*. Jakarta: Salemba Empat
- Ida bagus putu fajar Adisamartha dan Naniek Noviani (2015). *Pengaruh Likuiditas, Leverage, Intensitas Persediaan Dan Intensitas Aset Tetap Pada Tingkat Agresivitas Wajib Pajak Badan*. Tersedia di: <https://ojs.unud.ac.id/index.php/Akuntansi/article/view/14496> [Diakses 20 September 2018]
- Kasmir. (2010). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Kasmir. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Kompasiana. (2018) *Transportasi Mempengaruhi Sektor Perekonomian*. Tersedia di: <https://www.kompasiana.com/gugunguntur/5a781f44cbe523243c3f73b2/transportasi-mempengaruhi-perekonomian> [Diakses 1 Agustus 2018]

- Kontan.Co.Id. (2018) *SCI Prediksi Sektor Transportasi Tumbuh 11,51% di Tahun 2018*. Tersedia di: <https://nasional.kontan.co.id/news/sci-prediksi-sektor-transportasi-tumbuh-1115-di-tahun-ini> [Diakses 1 Agustus 2018]
- Lanis And Richardson, 2013. *Corporate Social Responsibility And Tax Aggressiveness. University Of Adelaide*.
- Lanis, R. Dan G. Richardson. 2013. *Corporate Social Responsibility And Tax Aggressiveness: A Test Of Legitimacy Theory. Accounting, Auditing & Accountability Journal*26(1): 75-100.
- Muhammad Ridho (2016). *Pengaruh ukuran perusahaan, leverage, profitabilitas, dan sales growth terhadap penghindaran pajak pada perusahaan manufaktur di BEI tahun 2010-2014*. Tersedia di: <https://scholar.google.co.id/citations> [Diakses 20 September 2018]
- Munawir. (2014). *Analisa Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Liberty
- Nugraha, N.B.2015. *Pengaruh corporate social responsibility, ukuran perusahaan, profitabilitas, leverage dan capitalintensity terhadap agresivitas pajak*. Tersedia di: <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/accounting/article/view/9672> [Diakses 20 September 2018]
- Pajak. *Peraturan Perpajakan*. Tersedia di <https://www.pajak.go.id/> [Diakses pada tahun 2018]
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 169/PMK.010/2015 *Tentang Penentuan Besarnya Perbandingan Antara Utang Dan Modal Perusahaan Untuk Penghitungan Pajak Penghasilan*,
- Renny Selviyani (2018) “*Pengaruh ukuran perusahaan dan leverage terhadap penghindaran pajak studi kasus empiris pada perusahaan sub sektor kimia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017*” Tersedia di: <https://jom.unpak.ac.id/index.php/akuntansi/article/view/1072> [Diakses 2 Februari 2019]
- Resmi, S (2014). *perpajakan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Rivki, M. (2018). *Sektor Transportasi Tumbuh Moncer Di Tahun 2017*. Tersedia di: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20180206/98/735189/sektor-transportasi-tumbuh-moncer-di-2017.-ini-penyebabnya> [Diakses 1 Agustus 2018]
- Sahamok. *Daftar perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia*. Tersedia di: <https://www.sahamok.com/> [Diakses pada tahun 2018]
- Sri Ayu Agustina (2016). *Pengaruh Likuiditas dan leverage terhadap agresivitas pajak perusahaan manufaktur yang terdaftar di BEI tahun 2010-2012*. Tersedia di: <https://repository.widyatama.ac.id/xmlui/handle/123456789/7358> [Diakses 25 September 2018]
- Subramanyam, K.R. (2010). *Analisis Laporan Keuangan Financial statement analysis*, Jakarta: Salemba Empat.

Sugiyono. 2012 *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Alfabeta. Bandung

Undang-Undang Republik Indonesia No. 36 Tahun 2008 tentang pajak penghasilan

Tresna Syah Rozak (2018) “*Pengaruh profabilitas, likuiditas, dan leverage terhadap tax avoidance perusahaan sektor aneka industry yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017*”. Tersedia di: <https://jom.unpak.ac.id/index.php/akuntansi/article/view/1069> [Diakses 2 Februari 2019]

Widarjono.Ph.D. 2015. *Statistika terapan edisi pertama*.Yogyakarta:Upp Stim Ykpn

Yahoo Finance. Tersedia di: <https://finance.yahoo.com/> [Diakses pada tahun 2018]

Yoehana, Maretta. 2013. “*Analisis Pengaruh Corporate Social Responsibility Terhadap Agresivitas Pajak.*” Diponegoro Journal Of Accounting.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Desy Saraswati
Alamat : Kp. Sarimulya Rt 02/Rw 08 No.58, Kel. Pakansari,
Kec. Cibinong, Kab. Bogor - 16915
Tempat Tanggal Lahir : Bogor, 9 Desember 1996
Umur : 22 Tahun
Agama : Islam
Pendidikan :
• SD : SDN Cibinong 04
• SMP : SMP PGRI 1 Cibinong
• SMA : SMA Plus PGRI Cibinong
• Perguruan Tinggi : Universitas Pakuan

Bogor, November 2019

Penulis,

(Desy Saraswati)

LAMPIRAN

Lampiran 1

Perhitungan *Debt to Equity Ratio (DER)* Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi
Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

| TAHUN | KODE EMITEN | TOTAL LIABILITAS (Rp) | TOTAL EKUITAS (Rp) | DER (%) |
|-------|-------------------|--------------------------|--------------------|-----------------|
| 2012 | ASSA | 1.376.044.230.936 | 732.954.077.027 | 187,74 |
| 2013 | | 1.348.124.599.284 | 824.122.770.991 | 163,58 |
| 2014 | | 1.669.020.372.561 | 838.256.942.695 | 199,11 |
| 2015 | | 2.038.423.272.119 | 854.543.924.734 | 238,54 |
| 2016 | | 2.126.179.428.075 | 903.628.035.278 | 235,29 |
| 2017 | | 2.321.587.255.114 | 985.809.663.441 | 235,50 |
| 2018 | | 1.773.883.093.606 | 1.138.411.931.126 | 155,82 |
| 2012 | | CASS | 443.658.309.000 | 351.357.149.000 |
| 2013 | 508.481.430.000 | | 408.270.703.000 | 124,55 |
| 2014 | 595.514.415.000 | | 489.589.015.000 | 121,64 |
| 2015 | 721.089.781.000 | | 558.417.231.000 | 129,13 |
| 2016 | 980.355.267.000 | | 810.981.259.000 | 120,89 |
| 2017 | 1.108.203.297.000 | | 798.831.533.000 | 138,73 |
| 2018 | 1.174.852.293.000 | | 836.031.177.000 | 140,53 |
| 2012 | NELLY | | 115.233.803.056 | 316.638.359.451 |
| 2013 | | 110.558.902.788 | 324.537.188.066 | 34,07 |
| 2014 | | 105.267.002.204 | 337.566.997.286 | 31,18 |
| 2015 | | 61.089.238.467 | 361.141.988.910 | 16,92 |
| 2016 | | 41.516.059.806 | 367.968.720.273 | 11,28 |
| 2017 | | 31.209.419.166 | 385.077.162.794 | 8,10 |
| 2018 | | 50.960.583.715 | 423.384.891.038 | 12,04 |

Perhitungan *Current Ratio (CR)* Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang
Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

| TAHUN | KODE EMITEN | CURRENT ASET (Rp) | CURRENT LIABILITAS (Rp) | CR (%) |
|-------|-------------|-------------------|-------------------------|--------|
| 2012 | ASSA | 435.661.177.548 | 396.686.090.694 | 109,83 |
| 2013 | | 200.696.682.735 | 410.110.600.279 | 48,94 |
| 2014 | | 215.694.874.010 | 537.744.820.888 | 40,11 |
| 2015 | | 265.669.161.853 | 625.123.073.152 | 42,50 |
| 2016 | | 292.211.049.808 | 596.788.731.977 | 48,96 |
| 2017 | | 343.676.979.857 | 802.405.786.738 | 42,83 |
| 2018 | | 536.760.828.132 | 1.150.241.108.007 | 46,67 |
| 2012 | CASS | 430.369.669.000 | 247.412.754.000 | 173,95 |
| 2013 | | 491.885.698.000 | 315.416.064.000 | 155,95 |
| 2014 | | 594.926.497.000 | 353.042.711.000 | 168,51 |
| 2015 | | 932.838.567.000 | 417.406.003.000 | 223,48 |
| 2016 | | 1.091.443.945.000 | 498.417.336.000 | 218,98 |
| 2017 | | 834.129.958.000 | 626.321.050.000 | 133,18 |
| 2018 | | 928.742.774.000 | 744.343.032.000 | 124,77 |
| 2012 | NELLY | 137.648.006.427 | 44.830.925.914 | 307,04 |
| 2013 | | 132.467.481.389 | 57.426.700.750 | 230,67 |
| 2014 | | 96.238.565.669 | 52.967.173.989 | 181,69 |
| 2015 | | 92.436.909.071 | 29.217.827.661 | 316,37 |
| 2016 | | 103.632.804.322 | 22.862.731.874 | 453,28 |
| 2017 | | 111.105.582.339 | 18.400.443.369 | 603,82 |
| 2018 | | 142.043.543.822 | 23.526.300.566 | 603,76 |

Lampiran 3.

Perhitungan *Effective Tax Rate (ETR)* Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi
Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018

| TAHUN | KODE EMITEN | PAJAK KINI (Rp) | PAJAK TANGGUHAN (Rp) | BEBAN PAJAK (Rp) | LABA SEBELUM PAJAK (Rp) | ETR (%) |
|-------|-----------------|-----------------|----------------------|------------------|-------------------------|-----------------|
| 2012 | ASSA | 1.506.300.193 | 12.008.907.073 | 13.515.207.266 | 42.968.468.292 | 31,45 |
| 2013 | | 794.227.157 | 13.631.606.988 | 14.380.834.145 | 106.423.635.309 | 13,51 |
| 2014 | | 1.757.452.868 | 11.627.262.404 | 13.373.807.272 | 56.375.711.826 | 23,72 |
| 2015 | | 1.178.688.625 | 21.449.897.408 | 22.678.586.033 | 56.854.925.672 | 39,89 |
| 2016 | | 3.724.739.484 | 22.939.239.010 | 26.663.978.494 | 88.814.963.188 | 30,02 |
| 2017 | | 26.587.015.172 | 8.301.666.159 | 34.888.681.331 | 138.197.075.844 | 25,25 |
| 2018 | | 36.141.196.869 | 3.953.687.608 | 40.094.884.477 | 182.337.295.412 | 21,99 |
| 2012 | | CASS | 77.781.397.000 | 14.653.495.000 | 63.127.902.000 | 252.556.208.000 |
| 2013 | 103.364.647.000 | | 10.339.001.000 | 93.025.646.000 | 343.042.742.000 | 27,12 |
| 2014 | 106.859.936.000 | | 1.387.348.000 | 105.472.588.000 | 377.087.071.000 | 27,97 |
| 2015 | 129.077.788.000 | | 8.453.638.000 | 120.624.150.000 | 414.195.662.000 | 29,12 |
| 2016 | 119.228.057.000 | | 12.927.130.000 | 132.155.187.000 | 428.531.745.000 | 30,84 |
| 2017 | 126.934.050.000 | | 237.735.000 | 126.696.315.000 | 449.767.982.000 | 28,17 |
| 2018 | 117.323.069.000 | | 15.897.205.000 | 101.425.864.000 | 298.058.600.000 | 34,03 |
| 2012 | NELLY | | 4.573.397.964 | 102.589.506 | 4.470.808.458 | 64.350.438.715 |
| 2013 | | 3.656.852.496 | 119.104.819 | 3.537.747.677 | 33.026.248.008 | 10,71 |
| 2014 | | - | 92.450.415 | 92.450.415 | 23.339.035.231 | 0,40 |
| 2015 | | 417.603.500 | 120.922.867 | 437.328.133 | 28.893.562.900 | 1,51 |
| 2016 | | 838.672.500 | 143.611.736 | 695.060.764 | 14.617.154.768 | 4,76 |
| 2017 | | 1.213.614.752 | 85.303.705 | 1.128.311.047 | 25.398.805.167 | 4,44 |
| 2018 | | 2.122.939.250 | 64.594.030 | 2.187.533.280 | 54.940.200.015 | 3,98 |