

Menelisik Regulasi PPN Pasal 16D pada KPBU: Membongkar Implikasi Perpajakan Penyerahan Aset Infrastruktur

Muhammad Alwi R.¹, Nyawung Gagat W.R.², Theodhorus Sendjaja³

Program Studi Akuntansi, Perbanas Institute, Jakarta, Indonesia 12940

* E-mail korespondensi : muhammad.ramadhan@bappenas.go.id

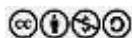
ABSTRACT

Studi ini bertujuan untuk menganalisis implikasi Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Pasal 16D pada proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) di Indonesia, khususnya pada penyerahan aset dari pihak swasta kepada pemerintah setelah masa konsesi berakhir. Pasal 16D mengatur pengenaan PPN atas penyerahan Barang Kena Pajak (BKP) yang tidak dimaksudkan untuk diperjualbelikan. Studi ini menyoroti risiko perpajakan yang berpotensi menambah beban fiskal bagi pemerintah, mengingat aset infrastruktur dalam KPBU dianggap sebagai BKP. Melalui analisis regulasi, penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun beban pajak ditanggung oleh pemerintah, ketidakpastian terkait PPN Pasal 16D dapat mempengaruhi siklus proyek KPBU. Selain itu, kurangnya panduan yang jelas terkait penerapan PPN ini berpotensi menimbulkan risiko fiskal dan hukum. Penelitian ini juga menekankan pentingnya peran pemerintah dalam memberikan panduan regulasi yang lebih jelas guna memastikan kelangsungan siklus proyek KPBU serta menjaga daya tarik bagi investor. Studi ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai implikasi perpajakan yang harus diperhitungkan dalam proyek KPBU yang akan diserahkan ke pemerintah ke depannya.

Kata kunci:
KPBU
PPN Pasal 16D
Penyerahan aset
Masa konsesi

Diterima: 14 Agustus 2024
Disetujui: 23 Oktober 2024
Diterbitkan: 30 Desember 2024

Penerbit:
Perbanas Institute



This work is licensed under Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

I. PENDAHULUAN

Beberapa tahun belakangan, terdapat tren yang cukup signifikan dalam metode penyediaan infrastruktur melalui skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Berdasarkan PPP Book Tahun 2024 (Bappenas, 2024) terdapat 100 proyek KPBU yang terdiri dari 26 proyek sudah beroperasi, 9 proyek tahap konstruksi, 8 proyek sedang penandatanganan perjanjian, 13 proyek siap ditawarkan, dan 44 proyek tahap persiapan.

KPBU bertujuan untuk melibatkan sektor swasta dalam penyediaan layanan publik melalui berbagai proyek infrastruktur, seperti sistem penyediaan air minum, jalan tol, rumah sakit, dan fasilitas lainnya (Mudiparwanto & Gunawan, 2022). Mekanisme pembiayaan inovatif ini menawarkan jawaban terhadap kebutuhan ekspansif infrastruktur dalam menghadapi sumber daya pemerintah yang terbatas, dengan menawarkan cara untuk memanfaatkan keahlian dan modal sektor swasta untuk kepentingan publik (Astuti, 2022). Dalam skema KPBU, pihak swasta mendapatkan keuntungan melalui dua mekanisme utama: tarif yang dibebankan kepada pengguna layanan infrastruktur, dan *availability payment* yang merupakan pembayaran berkala dari pemerintah berdasarkan kinerja serta ketersediaan infrastruktur, dengan skema yang memungkinkan pihak swasta mengoperasikan aset selama masa konsesi (Maramis, 2018).

Meskipun skema KPBU telah berjalan selama beberapa tahun, hingga Tahun 2024 belum ada proyek yang menyelesaikan masa konsesi dan diserahkan dari pihak swasta kepada pemerintah. Hal ini disebabkan bahwa dalam proyek KPBU, masa konsesi umumnya berlangsung lama, dengan rentang waktu antara 10 hingga 50 tahun, tergantung pada karakteristik masing-masing proyek (Maramis, 2018). Masa konsesi yang panjang ini diperlukan bagi pihak swasta untuk memulihkan investasi yang telah dikeluarkan serta mendapatkan tingkat pengembalian yang wajar (Ullah et al., 2016).

Namun, di balik optimisme terkait KPBU sebagai pembiayaan alternatif, terdapat aspek perpajakan yang penting tetapi sering terabaikan, yaitu implikasi Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Pasal 16D yang mungkin timbul ketika infrastruktur diserahkan dari pihak swasta ke pemerintah pada akhir masa konsesi. Pasal 16D Undang-Undang PPN berpotensi menjadi salah satu ketentuan yang penting dalam konteks perpajakan di proyek KPBU di Indonesia, dengan mengatur pengenaan PPN pada Barang Kena Pajak (BKP) berupa aset yang menurut tujuan semula tidak dimaksudkan untuk diperjualbelikan oleh Pengusaha Kena Pajak (PKP) yang diserahkan pada pihak lain.

Dalam skema KPBU, infrastruktur yang digunakan oleh pihak swasta selama masa konsesi dan baru diserahkan kepada pemerintah pada akhir masa konsesi berpotensi masuk dalam kategori ini. Pentingnya penjelasan mengenai kepemilikan aset ini tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga memiliki implikasi perpajakan yang signifikan (Rani, 2021). Jika aset tersebut memang sejak awal dimiliki oleh pemerintah dan hanya dikelola oleh pihak swasta, maka penyerahan di akhir masa konsesi mungkin tidak dianggap sebagai 'penyerahan BKP' yang dikenakan PPN. Sebaliknya, jika aset tersebut secara legal dimiliki oleh pihak swasta selama masa konsesi, proses penyerahan ke pemerintah bisa memenuhi kriteria sebagai objek pajak.

Pengenaan PPN dalam penyerahan aset sering kali tidak terduga, terutama jika tidak ada persiapan dan pemahaman yang memadai tentang kewajiban perpajakan yang terkait. Meskipun terjadi kenaikan tren atas KPBU dalam penyediaan infrastruktur di Indonesia (Bappenas, 2024), belum ada studi yang membahas indikasi PPN ini secara spesifik pada proyek KPBU. Salah satu alasan mengapa potensi adanya PPN ini masih belum disadari adalah karena belum adanya proyek KPBU di Indonesia yang sudah melewati masa konsesi dan telah diserahkan ke pemerintah. Kurangnya kejelasan terkait pengenaan PPN pada penyerahan aset dapat menimbulkan risiko yang tidak terduga, yang berpotensi mengganggu

proses transisi aset dan mempengaruhi siklus proyek KPBU. Dalam jangka panjang, ketidakpastian perpajakan ini dapat menurunkan daya tarik KPBU bagi investor swasta.

Berangkat dari permasalahan tersebut, studi ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan pengetahuan terkait implikasi perpajakan dalam skema KPBU, terutama dalam kaitannya dengan PPN Pasal 16D. Dengan menganalisis regulasi dan studi terkait implikasi PPN Pasal 16D pada aset yang disediakan melalui skema KPBU ketika terjadi penyerahan aset dari pihak swasta ke pemerintah. Analisis ini akan dilakukan dengan mengevaluasi apakah seluruh kriteria pengenaan PPN Pasal 16D telah dipenuhi, termasuk penentuan kepemilikan atas aset selama masa konsesi dan pada saat penyerahan. Studi ini juga bertujuan untuk menunjukkan indikasi dampak terhadap siklus proyek KPBU, terutama dalam hal risiko bagi pihak swasta dan pemerintah jika penyerahan aset tersebut dikenakan PPN. Penelitian ini akan mengidentifikasi potensi biaya tambahan berupa implikasi perpajakan yang mungkin timbul, yang dapat mempengaruhi siklus proyek KPBU. Dengan demikian, studi ini akan menjelaskan apakah penyerahan aset tersebut memenuhi syarat perpajakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, atau jika ada pengecualian tertentu yang perlu dipertimbangkan dalam konteks KPBU di Indonesia.

Namun, studi ini memiliki beberapa batasan. Studi ini akan membahas proyek KPBU secara umum, tanpa melakukan analisis mendalam terhadap karakteristik spesifik setiap jenis proyek. Karakteristik teknis dan finansial dari setiap proyek KPBU mungkin berbeda, yang dapat mempengaruhi penerapan regulasi perpajakan seperti PPN Pasal 16D. Dengan demikian hasil dari studi ini diharapkan dapat memberikan gambaran umum, tetapi mungkin tidak sepenuhnya berlaku untuk setiap proyek KPBU secara individual.

II. KAJIAN TEORI

2.1. Regulasi KPBU yang Berlaku di Indonesia

Menurut Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 38 Tahun 2015, KPBU adalah salah satu skema kerja sama pemerintah dengan badan usaha dengan bertujuan untuk menyediakan infrastruktur dengan menggunakan sumber daya yang dimiliki oleh badan usaha baik sebagian maupun keseluruhan dengan tetap mengacu kepada asas pembagian risiko antara kedua pihak yang mana dalam pengelolaan risiko ini badan usaha dapat diberikan penjaminan oleh pemerintah. Bentuk penjaminan pada proyek KPBU mencakup penjaminan yang diberikan oleh pemerintah melalui perjanjian penjaminan, dan juga dapat melalui Badan Usaha Milik Negara di bawah Kementerian Keuangan yang bertugas untuk penjaminan infrastruktur, yaitu PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) (Noor, 2016). PT PII, bertugas memberikan jaminan atas risiko infrastruktur tertentu yang dihadapi proyek KPBU. Risiko infrastruktur sendiri didefinisikan sebagai peristiwa yang dapat berpengaruh buruk terhadap badan usaha baik dari ekuitas maupun pinjaman (Akhmadi et al., 2022). Dengan adanya pengelolaan risiko bersama pemerintah, badan usaha dalam KPBU dapat lebih fokus pada pemulihan investasi mereka.

Dalam pelaksanaannya, KPBU terbagi menjadi dua jenis berdasarkan pemrakarsa: KPBU yang diinisiasi oleh pemerintah, dan KPBU yang merupakan proyek yang diusulkan oleh badan usaha atau pihak swasta untuk kemudian mendapatkan persetujuan pemerintah.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (Permen PPN) Nomor 7 Tahun 2023, secara umum KPBU memiliki bentuk *design, build, finance, operate, maintain, and transfer* (DBFOMT) atau rancang, bangun, pembiayaan, operasi, pemeliharaan, dan penyerahan. Dalam skema KPBU, badan usaha tidak menyediakan infrastruktur secara cuma-cuma, melainkan terdapat skema pengembalian investasi yang dipilih sesuai dengan karakteristik infrastruktur (Anggraeni & Sari, 2020). Badan usaha memperoleh keuntungan melalui ketersediaan layanan/*availability payment*, tarif, atau bentuk pengembalian lainnya selama tidak melanggar regulasi yang berlaku. Ketersediaan layanan adalah kompensasi dari pemerintah atas ketersediaan layanan infrastruktur yang dioperasikan oleh badan usaha, dengan mempertimbangkan standar layanan yang telah ditetapkan (Shi et al., 2020) . Sementara itu, tarif adalah bentuk pengembalian di mana badan usaha diberi hak oleh pemerintah untuk menerima kompensasi langsung dari masyarakat atas layanan yang diberikan (Purboyo et al., 2023).

Berdasarkan dua regulasi yang mengatur KPBU di Indonesia, periode di mana badan usaha mengoperasikan dan memelihara aset infrastruktur disebut sebagai masa konsesi. Sepanjang periode ini, badan usaha bertanggung jawab untuk memastikan ketersediaan layanan sesuai standar yang disepakati, serta mendapatkan imbal hasil dari investasi melalui mekanisme yang disetujui, seperti tarif atau pembayaran dari pemerintah. Setelah konsesi berakhir, infrastruktur harus diserahkan kembali kepada pemerintah dalam kondisi yang telah ditentukan tanpa biaya tambahan, memastikan kesinambungan layanan bagi masyarakat.

2.2. Kepemilikan Aset dalam KPBU

Terkait status kepemilikan aset, secara implisit dalam regulasi disebutkan bahwa selama masa konsesi badan usaha menguasai aset infrastruktur yang dikerjasamakan. Namun sering kali ada barang milik negara yang digunakan atau dimanfaatkan dalam skema KPBU. Hal ini diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 115 Tahun 2020 dengan sebutan Kerja Sama Penyediaan Infrastruktur (KSPI) yang dilaksanakan jika terdapat barang milik negara (BMN) yang dijadikan objek dalam penyediaan infrastruktur melalui skema KPBU. Dalam proyek KPBU yang melibatkan BMN, aset tersebut tetap dalam kepemilikan pemerintah, meskipun digunakan oleh badan usaha.

Status kepemilikan aset dalam proyek KPBU diatur sejak tahap penyiapan dalam dokumen prastudi kelayakan proyek, di mana bentuk kerja sama termasuk pengelolaan aset selama masa konsesi ditentukan secara rinci. Menurut Perpres Nomor 38 Tahun 2015, aspek kepemilikan dan pengalihan aset harus dijelaskan dalam perjanjian KPBU, termasuk ketentuan terkait penyerahan aset kepada pemerintah setelah masa konsesi berakhir. Di akhir masa konsesi, badan usaha harus menyerahkan seluruh aset infrastruktur kepada pihak pemerintah dengan kondisi yang sudah disepakati pada perjanjian KPBU (Anggraeni & Sari, 2020).

Dari sudut pandang akuntansi pemerintah, KPBU diatur dalam Pernyataan Standar Akuntansi Pemerintah 16 tentang Konsesi Jasa di mana pemerintah bertindak sebagai pemberi konsesi yang mengendalikan aset konsesi jasa yang digunakan oleh mitra untuk menyediakan layanan publik. Aset yang dikelola oleh mitra dapat berupa aset yang dibangun oleh mitra atau dimiliki oleh pemerintah, sementara pengakuan atas kewajiban keuangan atau

pendapatan tangguhan ditentukan berdasarkan mekanisme pembayaran yang diterapkan (pemerintah atau pengguna jasa).

2.3. Pajak Pertambahan Nilai (PPN)

Pajak Pertambahan Nilai (PPN) merupakan pajak atas konsumsi yang ditanggung oleh konsumen yang menggunakan barang atau jasa yang merupakan objek pajak dalam daerah pabean (Agasie & Zubaedah, 2022). Mardiasmo (2019) menjelaskan bahwa PPN diperkenalkan untuk menggantikan pajak penjualan yang dulu pernah diterapkan. Pergantian ini dilakukan karena pajak penjualan dianggap tidak mampu memenuhi kebutuhan pembangunan, seperti meningkatkan penerimaan negara, mendorong peningkatan ekspor, dan menciptakan pemerataan beban pajak di seluruh sektor. Oleh karena itu, PPN hadir untuk mengakomodasi kebutuhan yang lebih luas dalam mendukung pembangunan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Sukardji (2014, dikutip dalam Wijaya & Nirvana, 2021) juga menguraikan bahwa PPN sebagai pajak atas konsumsi memiliki delapan karakteristik hukum utama. Pertama, PPN merupakan pajak objektif, yang berarti dikenakan berdasarkan objek transaksi atau konsumsi barang dan jasa tertentu. Kedua, PPN bersifat *multi stage levy*, yang artinya dikenakan pada setiap tahap rantai distribusi, dari produsen hingga konsumen akhir. Ketiga, PPN termasuk dalam kategori pajak tidak langsung, dimana beban pajak ini ditanggung oleh konsumen akhir meskipun dibayarkan oleh pelaku usaha. Keempat, PPN bersifat non-kumulatif karena menggunakan mekanisme kredit pajak, sehingga pajak tidak dikenakan secara berulang pada barang yang sama. Kelima, tarif PPN bersifat tunggal. Keenam, perhitungan PPN menggunakan metode *indirect subtraction*, dimana pajak terutang dihitung berdasarkan selisih antara pajak masukan dan pajak keluaran. Ketujuh, PPN diklasifikasikan sebagai pajak konsumsi, yang hanya dikenakan pada nilai tambah yang dikonsumsi. Terakhir, PPN hanya dikenakan atas konsumsi dalam negeri.

Menurut Undang-Undang (UU) Nomor 42 Tahun 2009, yang menjadi Subjek Pajak dari PPN adalah Pengusaha Kena Pajak (PKP) dalam hal ini adalah Wajib Pajak yang melakukan penyerahan Barang Kena Pajak (BKP) dan Jasa Kena Pajak (JKP) yang terdaftar di Kantor Pajak sesuai peraturan yang berlaku dalam Peraturan Perundang-undangan Pajak Penghasilan.

2.4. Ketentuan Pasal 16D UU PPN

Undang-Undang yang mengatur tentang PPN telah mengalami beberapa kali perubahan, yaitu dari UU Nomor 8 Tahun 1983 kemudian diubah menjadi Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1994, selanjutnya diubah dengan UU Nomor 42 tahun 2009 hingga akhirnya disempurnakan dengan UU Nomor 7 tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan. UU Nomor 42 tahun 2009 merupakan perubahan ketiga atas UU Nomor 8 Tahun 1983 yang mengatur tentang PPN. Pergantian dari Undang-Undang Nomor 8 tahun 1983 menjadi Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1994 terdapat perubahan pasal yang sudah tercantum dan/atau penambahan pasal baru. Salah satu penambahan pasal baru dalam UU No 11 Tahun 1994 adalah Pasal 16D yang mengatur tentang pengenaan PPN atas penyerahan aktiva oleh PKP yang tujuan semula tidak untuk diperjualbelikan.

Pasal 16D Undang-Undang No. 11 Tahun 1994 tentang PPN mendefinisikan aktiva sebagai mesin, bangunan, peralatan, perabotan, atau aktiva lainnya. Aktiva yang dikenai PPN dalam ketentuan ini adalah aktiva yang sejak awal perolehannya tidak dimaksudkan untuk

dijual kembali oleh PKP, melainkan digunakan dalam kegiatan usahanya. Pasal ini menggunakan istilah “penyerahan aktiva” yang kemudian diperbarui dalam UU No. 42 Tahun 2009 dengan frasa “Barang Kena Pajak (BKP) berupa aktiva” Pergantian istilah ini mengubah makna objek yang dikenakan PPN, sehingga lebih spesifik merujuk pada aktiva yang termasuk dalam kategori BKP, bukan aktiva pada umumnya.

Baik pada ketentuan awal maupun setelah perubahan dalam UU No. 42 Tahun 2009, Pasal 16D tetap mensyaratkan bahwa aktiva yang diserahkan harus merupakan aktiva yang pada awal perolehannya tidak ditujukan untuk dijual. Artinya, aktiva tersebut telah digunakan terlebih dahulu oleh PKP dalam kegiatan usahanya sebelum dialihkan ke pihak lain. Pasal ini juga mengatur bahwa PPN atas aktiva yang diserahkan dapat dikreditkan pada saat perolehannya, kecuali bila tidak dapat dikreditkan karena alasan administratif, seperti faktur pajak yang tidak diisi lengkap (Pasal 13 ayat (5) UU No. 11 Tahun 1994). Dalam UU No. 42 Tahun 2009, ketentuan ini mengalami perubahan, dimana pengecualian hanya berlaku bagi aktiva yang pajak masukannya tidak bisa dikreditkan karena tidak terkait langsung dengan kegiatan usaha (Pasal 9 ayat (8) huruf b) atau untuk kendaraan bermotor tertentu (Pasal 9 ayat (8) huruf c).

Meskipun perubahan frasa pada Pasal 16D tampak sederhana, penjelasan pasalnya menunjukkan perbedaan yang penting, yaitu perubahan frasa objek dari “aktiva lain” menjadi “BKP lain” serta pengecualianya. Subjek ketentuan ini tetaplah PKP, yang diwajibkan memungut PPN atas penyerahan aktiva yang dilakukannya. Dengan demikian, Pasal 16D pasca-perubahan memberikan ketentuan yang lebih terperinci mengenai jenis aktiva sebagai objek PPN dan syarat pengecualian yang berlaku (Saras & Rani, 2021).

III. METODE

Studi ini dilakukan dengan analisis kualitatif terhadap regulasi terkait PPN Pasal 16D dalam proyek KPBU, dengan berfokus pada status kepemilikan aset selama dan setelah masa konsesi. Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan penelitian untuk menggali lebih dalam bagaimana kebijakan perpajakan dan kepemilikan aset diterapkan dalam proyek infrastruktur di Indonesia. Sumber data merupakan data sekunder yang berasal dari regulasi seperti Perpres Nomor 38 Tahun 2015, PMK Nomor 115 Tahun 2020, serta literatur akademis dan laporan Bappenas terkait KPBU. Studi kasus yang relevan juga digunakan untuk memberikan pemahaman lebih mendalam terkait penerapan regulasi perpajakan pada penyerahan aset dalam KPBU. Penelitian ini dihadapkan pada *constraint*, yaitu belum adanya penelitian mendalam terkait penerapan PPN Pasal 16D pada proyek KPBU di Indonesia, yang memerlukan kajian khusus untuk mengisi kesenjangan literatur ini.

Data dikumpulkan melalui penelusuran dokumen-dokumen resmi, tinjauan literatur, serta laporan-laporan yang relevan. Dengan metode analisis deskriptif untuk mengevaluasi regulasi yang berlaku terkait status kepemilikan aset dan penerapan PPN Pasal 16D. Analisis ini bertujuan untuk memahami bagaimana regulasi perpajakan diterapkan pada penyerahan aset dari swasta ke pemerintah. Namun, penelitian ini memiliki beberapa batasan, termasuk keterbatasan proyek KPBU yang telah mencapai tahap penyerahan aset, serta cakupan penelitian yang bersifat umum tanpa meneliti karakteristik spesifik dari setiap proyek KPBU.

Selain itu, keterbatasan penelitian terdahulu dalam isu perpajakan KPBU juga menjadi tantangan dalam mengidentifikasi referensi langsung yang relevan.

IV. HASIL DAN DIKUSI

4.1 Pengelolaan Aset dalam KPBU

Aset infrastruktur yang dihasilkan melalui skema KPBU merupakan elemen kunci yang memengaruhi jalannya proyek (Dzakky, 2021). Aset ini bisa berupa infrastruktur ekonomi seperti jalan tol, jembatan, pelabuhan, bandara, atau infrastruktur sosial seperti rumah sakit dan sekolah (Ferdian & Satrianto, 2022). Selama masa konsesi, badan usaha memiliki hak untuk mengelola dan mengoperasikan aset infrastruktur. Hak ini mencakup tanggung jawab penuh atas operasi dan pemeliharaan aset, dengan tujuan memastikan bahwa aset tersebut tetap berfungsi optimal dan memenuhi standar layanan yang telah disepakati (Maramis, 2018). Badan usaha mendapatkan pendapatan dari infrastruktur yang mereka kelola melalui beberapa mekanisme, seperti tarif yang dibebankan kepada pengguna layanan atau *availability payment* yang dibayarkan oleh pemerintah. Namun, sepanjang masa konsesi, badan usaha juga memiliki kewajiban untuk menjaga kualitas dan performa aset yang dikelolanya (Suhendra, 2017).

Pada akhir masa konsesi, aset infrastruktur yang dikelola oleh badan usaha harus diserahkan kembali kepada pemerintah. Proses penyerahan ini dilakukan tanpa biaya tambahan, dan kondisi aset saat diserahkan harus sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam perjanjian awal (Astuti, 2022). Penyerahan aset ini menandai berakhirnya sebuah siklus proyek KPBU.

Dalam konteks penyerahan aset, penggunaan BMN dalam proyek KPBU juga memerlukan pengelolaan yang cermat. Jika BMN digunakan dalam proyek, melalui skema KSPI, badan usaha hanya memiliki hak untuk memanfaatkan aset tersebut selama masa konsesi, sementara kepemilikan formal tetap berada di tangan pemerintah. Pada akhir masa konsesi, BMN yang digunakan harus dikembalikan kepada pemerintah tanpa perubahan besar dalam status atau fungsi aset tersebut, sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati (Nofriati, 2020). Contoh umum dari skema KSPI dalam proyek KPBU adalah penggunaan lahan yang berupa BMN sebagai tempat di mana proyek KPBU dibangun (Abdi Patu & Akhmad, 2021). Namun tidak menutup kemungkinan juga jika lahan tersebut masih berada di kepemilikan pihak lain, lahan tersebut dapat dibebaskan oleh pihak swasta seperti yang ada pada beberapa proyek KPBU *unsolicited* (Candhana, 2024).

4.2 Status Kepemilikan Aset Pada KPBU dan Implikasi Perpajakkannya

Dalam proyek KPBU, status kepemilikan aset menjadi faktor kunci yang mempengaruhi kewajiban perpajakan terkait pengenaan PPN Pasal 16D Undang-Undang PPN. Secara regulasi baik yang tertuang dalam Perpres Nomor 38 Tahun 2015 maupun Permen PPN Nomor 7 Tahun 2023, infrastruktur yang disediakan melalui skema KPBU berada dalam kepemilikan badan usaha selama masa konsesi sesuai dengan perjanjian KPBU antara pemerintah dengan badan usaha.

Meskipun sedikit bertentangan dengan Pernyataan Standar Akuntasi Pemerintah (PSAP) 16 yang mencatat porsi *capital expenditure* aset infrastruktur proyek KPBU sebagai aset konsesi jasa yang termasuk aset tidak berwujud. Namun berdasarkan pernyataan pada

International Public Sector Accounting Standards (IPSAS) 32 yang merupakan pedoman atas penyusunan PSAP 16, status kepemilikan tidaklah signifikan terhadap pelaporan akuntansi dan kebutuhan statistik. Berdasarkan *World Bank* (2024), hal ini dikarenakan bahwa IPSAS 32 berfokus pada siapa yang mengendalikan penggunaan infrastruktur dan bukan pada kepemilikannya untuk menentukan apakah aset tersebut harus dikonsolidasikan dalam neraca pemerintah atau tidak. Berangkat dari pernyataan tersebut, akan tidak valid dalam menentukan hak kepemilikan berdasarkan pada perlakuan akuntansi proyek KPBU.

Berdasarkan konteks bentuk KPBU, model *design, build, finance, operate, maintain, and transfer* (DBFOMT) merupakan pengembangan dari model *build, operate, transfer* (BOT) (Rasheed et al., 2022). Pemerintah Indonesia sebenarnya mempunyai skema yang merupakan implementasi dari BOT yaitu bangun guna serah (BGS) dan bangun serah guna (BSG). Namun berbeda dari KPBU yang diatur melalui regulasi penyediaan infrastruktur, BSG/BGS diatur melalui regulasi pemanfaatan aset yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 28 Tahun 2020. Perbedaan yang sangat mendasar antara BSG/BGS dan KPBU adalah pihak yang bekerja sama dengan pemerintah melalui BSG/BGS hanya diberikan hak untuk mengelola aset dan mengembalikan hak tersebut ke pemerintah saat kontrak pemanfaatan aset tersebut telah habis (Astuti, 2022; Noor, 2016). Sedangkan dalam KPBU sendiri jika terdapat BMN dalam lingkup proyek, dapat dilakukan KSPI yang tidak terpisah dari proyek KPBU tersebut.

Implementasi BSG/BGS di Indonesia juga berbeda dengan BOT negara-negara lain seperti yang diungkapkan melalui *World Bank* (2024) bahwa nomenklatur BOT untuk penyediaan infrastruktur menekankan bahwa dalam proyek BOT, badan usaha memegang kepemilikan dan kendali legal atas aset proyek sampai aset tersebut dialihkan pada akhir kontrak. Perbedaan ini dapat didasari bahwa KPBU di Indonesia sebenarnya diterapkan dari model *build, own, operate, and transfer* (BOOT) yang dalam dunia internasional sebenarnya BOT dan BOOT tidaklah berbeda namun dalam beberapa definisi termasuk yang diterapkan Indonesia, BOT dimungkinkan tidak termasuk dengan pembiayaan oleh pihak swasta (Yescombe & Farquharson, 2018).

Berangkat dari beberapa persamaan serta perbedaan antara BGS/BSG dan KPBU, implikasi perpajakan atas pengalihan aset pada akhir masa kontrak pada skema BGS/BSG, telah diatur melalui Surat Edaran (SE) Nomor 38/PJ.04/1995, yang merujuk pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 248 Tahun 1995 yang menjelaskan bahwa atas pengalihan aset di akhir masa kontrak BGS/BSG dari investor kepada pemegang hak atas tanah non-pemerintah dikenakan Pajak Penghasilan (PPh) dengan tarif 5%, sementara jika pemilik hak atas tanah adalah pemerintah dikecualikan dari pengenaan PPh. Hal ini didasari karena pemerintah melakukan skema BSG/BGS dengan dasar menjalankan fungsinya demi kepentingan umum sehingga ditetapkan sebagai bukan objek pajak (Arfina, 2014). Oleh karena itu dengan melihat kesamaan karakteristik, KPBU juga tidak dikenakan dari PPh ini walaupun pengalihan hak dari KPBU bersifat keseluruhan.

Akan tetapi dengan konteks PPN, BGS/BSG tidak dikenakan PPN Pasal 16D saat pengalihan aset sesuai dengan penjelasan sebelumnya bahwa BGS/BSG hanya mengalihkan hak untuk mengelola aset dan bukan hak kepemilikan aset secara sepenuhnya. Hal ini

dibuktikan dengan selama skema BGS/BSG dijalankan hingga sekarang belum ada indikasi terkait PPN saat terjadinya penyerahan (Arfina, 2014).

Dalam skema KPBU, pengalihan asset dari badan usaha kepada pemerintah pada akhir perjanjian dapat dikategorikan sebagai suatu penyerahan asset atau BKP yang memenuhi ketentuan Pasal 16D, karena terdapat perpindahan kepemilikan asset yang semula bukan untuk dijual, tetapi kemudian berpindah tangan sebagai bagian dari kesepakatan kontraktual. Aset atau BKP dalam proyek KPBU ini dapat berupa bangunan, fasilitas infrastruktur, atau perangkat operasional lainnya yang pada awalnya diperuntukkan untuk pembangunan infrastruktur publik, ketika masa konsesi berakhir dan asset tersebut beralih kepada pemerintah. Pengalihan ini dapat diinterpretasikan sebagai penyerahan yang berpotensi dikenakan PPN dalam hal ini adalah PPN Pasal 16D. Jika memakai alasan yang sama dengan pembebasan PPh untuk skema BGS/BSG yang dilakukan oleh pemerintah, seharusnya ada kemungkinan bahwa PPN Pasal 16D juga bisa mendapatkan keringanan. Hal ini sesuai dengan arah perpajakan dalam pembangunan yang seharusnya tidak menghambat iklim investasi di Indonesia (Aribowo & Irawan, 2021).

4.3 Dampak PPN Pasal 16D Bagi Proyek KPBU

Dengan kesenjangan regulasi yang berlaku terhadap implikasi pengenaan PPN Pasal 16D pada proyek KPBU, terdapat risiko sebesar tarif dan dasar pengenaan pajak. Berdasarkan PMK Nomor 121 Tahun 2015, transaksi penyerahan ini menggunakan nilai pasar dari asset sebagai dasar pengenaan pajaknya. Dengan demikian walaupun di akhir masa konsesi badan usaha menyerahkan asset KPBU secara cuma-cuma dan secara akuntansi telah terdepresiasi sempurna, perlu dilakukan revaluasi terhadap asset yang diserahkan ini untuk mengetahui nilai pasarnya (Siswati, 2016). Dengan tarif PPN yang saat ini ditetapkan sebesar 11%, beban pajak ini dapat berdampak signifikan terhadap kelayakan finansial proyek jika tidak diantisipasi dengan baik.

Menurut ketentuan Pasal 16D, Pengusaha Kena Pajak dalam hal ini badan usaha yang menyerahkan asset kepada pemerintah, PPN akan dipungut oleh pemerintah. PPN yang dipungut oleh pemerintah dihitung dengan mengalikan Dasar Pengenaan Pajak (DPP) atau besaran tertentu sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan (Pasal 17 ayat 1 PMK 59/PMK.03/2022) dengan tarif PPN dasar yang berlaku. Pemungutan PPN oleh Instansi Pemerintah atas penyerahan asset yang terutang dilakukan pada saat pembayaran dengan cara langsung memotong PPN dari tagihan yang diajukan oleh badan usaha Dengan demikian, Instansi Pemerintah membayar tagihan kepada badan usaha tanpa menyertakan jumlah PPN tersebut. Hal ini juga sesuai dalam kaidah PPN yang secara hakikatnya ditanggung oleh konsumen akhir dalam hal ini pemerintah yang kebetulan diberikan kewajiban untuk memungut PPN (Marsadita, 2022). Karena skema KPBU menerapkan prinsip pembagian risiko yang jelas antara pemerintah dan badan usaha, walaupun pengenaan PPN pada penyerahan asset ini ditanggung oleh pemerintah tetap perlu diperhatikan dalam keberlangsungan proyek KPBU. Meskipun badan usaha tidak menanggung PPN Pasal 16D secara langsung, mereka masih harus memastikan bahwa kewajiban perpajakan dipatuhi sesuai peraturan yang berlaku agar tidak terjadi perselisihan hukum di kemudian harinya.

Risiko perpajakan ini terutama berpotensi mengganggu alokasi anggaran pemerintah, yang pada akhirnya dapat berdampak pada kelanjutan proyek infrastruktur lain atau bahkan

menambah beban fiskal yang tidak diantisipasi (Trianshy et al., 2022). Oleh karena itu, meskipun badan usaha tidak secara langsung dibebani dengan PPN ini, risiko terkait pengelolaan perpajakan perlu dipertimbangkan sejak tahap penyiapan dan perjanjian. Selain itu biaya tambahan yang ditanggung pemerintah bisa menimbulkan permasalahan terkait pertanggungjawaban akuntabilitas kepada auditor internal pemerintah yaitu Badan Pemeriksa Keuangan (Aldira, 2021).

Dalam hal resiko biaya tambahan ini, PT PII sebagai penjamin proyek KPBU tidak bertanggung jawab atas risiko yang ditanggung oleh pemerintah, terutama kewajiban perpajakan (Daliman et al., 2021). Peran PT PII lebih difokuskan pada menjamin risiko yang dihadapi oleh badan usaha, seperti risiko politik atau risiko keterlambatan pembayaran oleh pemerintah (Noor, 2016). Oleh karena itu, pemerintah harus memiliki rencana mitigasi tersendiri dalam menangani kewajiban perpajakan yang timbul akibat penyerahan aset di akhir masa konsesi.

V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Penelitian ini menganalisis implikasi Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Pasal 16D dalam konteks skema KPBU, khususnya pada tahap penyerahan aset dari pihak swasta kepada pemerintah setelah masa konsesi berakhir. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengenaan PPN Pasal 16D berpotensi menambah beban fiskal yang signifikan bagi pemerintah, karena aset yang diserahkan pada akhir masa konsesi dapat dianggap sebagai Barang Kena Pajak (BKP) yang dikenakan PPN. Meskipun tanggung jawab untuk memungut dan membayar PPN ada pada badan usaha, pada akhirnya beban ini ditanggung oleh pemerintah sebagai konsumen akhir, sesuai dengan prinsip dasar PPN.

Selain itu, penelitian ini juga menemukan bahwa meskipun beban perpajakan tidak secara langsung dibebankan pada badan usaha, keberadaan risiko perpajakan dapat mempengaruhi siklus proyek KPBU secara keseluruhan. Dalam konteks pembagian risiko antara pemerintah dan badan usaha, ketidakpastian perpajakan dapat berdampak pada kelanjutan proyek-proyek infrastruktur lainnya, serta menambah beban pemerintah dalam mengelola anggaran infrastruktur. Dengan demikian, perlu adanya mitigasi risiko yang lebih jelas, termasuk kemungkinan pemberian insentif atau pengecualian pajak untuk proyek-proyek strategis, guna meringankan beban perpajakan ini.

Peran pemerintah juga sangat penting dalam mengisi kesenjangan regulasi yang ada, khususnya dalam memperjelas kewajiban perpajakan yang muncul dalam proyek KPBU. Ketiadaan pedoman yang spesifik mengenai penerapan PPN Pasal 16D pada proyek infrastruktur dapat menimbulkan ketidakpastian hukum dan finansial. Pemerintah perlu segera merumuskan kebijakan yang lebih komprehensif dan jelas terkait perpajakan dalam KPBU, serta memberikan panduan mengenai pengelolaan perpajakan dalam penyerahan aset, guna memastikan bahwa kewajiban perpajakan tidak menghambat kelangsungan proyek-proyek KPBU di masa mendatang. Pemerintah dapat mempertimbangkan pengecualian atau pengurangan beban pajak bagi proyek infrastruktur yang diserahkan demi kepentingan umum untuk menjaga iklim investasi tetap kondusif.

Selain itu, penelitian lanjutan sangat diperlukan untuk mengkaji lebih dalam mengenai penerapan PPN Pasal 16D pada proyek KPBU yang spesifik. Mengingat karakteristik proyek

infrastruktur dapat berbeda-beda, seperti proyek jalan tol, pelabuhan, bandara, dan fasilitas publik lainnya, setiap jenis proyek memiliki karakteristik yang berbeda seperti terkait struktur pembiayaan, masa konsesi, dan pengelolaan aset. Penelitian ini dapat menjadi acuan awal, namun studi yang lebih terfokus pada jenis-jenis proyek tertentu akan memberikan wawasan lebih mendalam mengenai dampak PPN Pasal 16D pada masing-masing proyek.

Secara keseluruhan, penelitian ini menyimpulkan bahwa penting bagi pemerintah dan pelaku usaha untuk memahami implikasi PPN Pasal 16D dan mempersiapkan skenario yang dapat meminimalkan dampak negatif terhadap proyek KPBU. Klarifikasi regulasi dan penerapan insentif perpajakan yang lebih komprehensif akan memberikan kepastian bagi semua pihak dan memastikan keberlangsungan proyek infrastruktur melalui skema KPBU di Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

- Abdi Patu, A. S. P., & Akhmad, M. H. (2021). Evaluasi Penyiapan Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha (KPBU) Kereta Api Makassar-Parepare. *Jurnal Kebijakan Pembangunan*, 16(2). <https://doi.org/10.47441/jkp.v16i2.200>
- Agasie, D., & Zubaedah, R. (2022). Urgensi Kenaikan Tarif Pajak Pertambahan Nilai Berdasarkan Asas Kepentingan Nasional. *Perspektif Hukum*, 50–74. <https://doi.org/10.30649/ph.v22i2.131>
- Akhmadi, M. H., Syaiban, A. A., & Wati, E. N. (2022). PENGELOLAAN RISIKO KEWAJIBAN KONTINJENSI PEMERINTAH PADA PROYEK KPBU (Studi Kasus pada Jalan Tol Layang Jakarta-Cikampek II). *INDONESIAN JOURNAL OF ACCOUNTING AND GOVERNANCE*, 6(1). <https://doi.org/10.36766/ijag.v6i1.268>
- Aldira, E. (2021). Aspek Pertanggungjawaban Pengelolaan Keuangan Negara. *Jurnal Syntax Transformation*, 2(2).
- Anggraeni, R., & Sari, I. M. (2020). MENGUNGKAP MATERI MUATAN PERATURAN PRESIDEN NOMOR 38 TAHUN 2015 TENTANG PERJANJIAN KERJASAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA DALAM PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR. *Masalah-Masalah Hukum*, 49(2). <https://doi.org/10.14710/mmh.49.2.2020.125-135>
- Arfina, D. (2014). *KAJIAN HUKUM ATAS PENGENAAN BPHTB DAN PPH FINAL PENGALIHAN HAK ATAS TANAH DAN BANGUNAN DALAM TRANSAKSI BOT (BUILT OPERATE AND TRANSFER)*. Universitas Sumatera Utara.
- Aribowo, I., & Irawan, D. (2021). Menarik Investasi Ke Indonesia Dengan Tax Holiday. *Jurnal Pajak Dan Keuangan Negara (PKN)*, 2(2). <https://doi.org/10.31092/jpkn.v2i2.1184>
- Astuti, C. S. (2022). Tanggung Jawab Hukum Para Pihak Pada Model Kerjasama Build Operate Transfer (BOT) Antara Pemerintah Dengan Badan Usaha (Public Private Partnership) Pada Pembangunan Infrastruktur. *Jurnal Ilmiah Indonesia*, 7(10). <https://www.jurnal.syntaxliterature.co.id/index.php/syntax-literature/article/view/9667/5752>
- Candhana, P. T. A. (2024, July 19). *Bandara Dhoho Kediri: KPBU Unsolicited Pertama di Indonesia*. KPKNL Denpasar Direktorat Jenderal Kekayaan Negara. <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kpknl-denpasar/baca-artikel/17142/Bandara-Dhoho-Kediri-KPBU-Unsolicited-Pertama-di-Indonesia.html>

- Daliman, D., Herman, H., & Purwanti, O. (2021). Analisis Penilaian Risiko Program Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) Pada Infranstruktur Jalan Tol. *RekaRacana: Jurnal Teknik Sipil*, 7(1). <https://doi.org/10.26760/rekaracana.v7i1.236>
- Dzakky, F. (2021). Public Private Partnership: Alternatif Pembangunan Infrastruktur dalam Negri. *SALAM: Jurnal Sosial Dan Budaya Syar'i*, 8(2). <https://doi.org/10.15408/sjsbs.v8i2.19967>
- Ferdian, F., & Satrianto, A. (2022). Pengaruh Infrastruktur Ekonomi, Sosial Dan Foreign Direct Investment Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *Jurnal Pembangunan Ekonomi Dan Keuangan Daerah*, 23(1).
- Kementerian PPN / Bappenas. (2024). *KEPUTUSAN MENTERI PPN/KEPALA BAPPENAS NOMOR KEP.31/M.PPN/HK/05/2024 tentang Penetapan Daftar Rencana Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Tahun 2023*.
- Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor: 248/KMK.04/1995 tentang Perlakuan Pajak Penghasilan Terhadap Pihak-Pihak yang Melakukan Kerjasama dalam Bentuk Perjanjian Bangun Guna Serah ("Built Operate And Transfer") (1995)
- Maramis, J. B. (2018). FAKTOR FAKTOR SUKSES PENERAPAN KPBU SEBAGAI SUMBER PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR : SUATU KAJIAN. *JMBI UNSRAT (Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis Dan Inovasi Universitas Sam Ratulangi)*, 5(1). <https://doi.org/10.35794/jmbi.v5i1.19149>
- Mardiasmo. (2019). Perpajakan Edisi 2019. In Yogyakarta : Penerbit Andi.
- Marsadita, B. (2022). MEKANISME PERHITUNGAN, PEMUNGUTAN, PENYETORAN, DAN PELOPORAN PPN ATAS BELANJA BKP PADA CV. TIMUR JAYA. *Jurnal Aplikasi Perpajakan*, 3(1). <https://doi.org/10.29303/jap.v3i1.27>
- Mudiparwanto, W. A., & Gunawan, A. (2022). Urgensi Pembentukan Peraturan Daerah tentang Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. *DIVERSI : Jurnal Hukum*, 8(1). <https://doi.org/10.32503/diversi.v8i1.1963>
- Nofriati. (2020, November 13). *Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN) Berskema Kerja Sama Penyediaan Infrastruktur (KSPI)*. Kanwil DJKN Lampung Dan Bengkulu. <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-lampungbengkulu/baca-artikel/13487/Pemanfaatan-Barang-Milik-Negara-BMN-Berskema-Kerja-Sama-Penyediaan-Infrastruktur-KSPI.html>
- Noor, M. M. H. (2016). Mengenal Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), Skema Public Private Partnership (PPP) di Indonesia. In *Djkn.Kemenkeu.Go.Id* (Issue 2).
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, (2015).
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115 Tahun 2020 Tentang Pemanfaatan Barang Milik Negara (2020).
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 121 Tahun 2015 Tentang Nilai Lain Sebagai Dasar Pengenaan Pajak (2015).
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 84 Tahun 2021 Tentang Pernyataan Standar Akuntansi Pemerintahan Berbasis Akrual Nomor 16 Perjanjian Konsesi Jasa - Pemberi Konsesi (2021).

- Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 7 Tahun 2023 Tentang Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (2023).
- Public Private Partnership Infrastructure Project Plans in Indonesia (PPP Book) 2024, (2024).
- Rani, M. S. M. (2021). PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PASAL 16D TERHADAP PENYERAHAN MESIN. *Jurnalku*, 1(1). <https://doi.org/10.54957/jurnalku.v1i1.22>
- Rasheed, N., Shahzad, W., Khalfan, M., & Rotimi, J. O. B. (2022). Risk Identification, Assessment, and Allocation in PPP Projects: A Systematic Review. In *Buildings* (Vol. 12, Issue 8). <https://doi.org/10.3390/buildings12081109>
- Saras, M., & Rani, M. (2021). PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PASAL 16D TERHADAP PENYERAHAN MESIN (Studi Kasus PT Dawee CNC dan PT Fatex Tori) (Vol. 1, Issue 1).
- Siswati, S. (2016). Revaluasi Aset Tetap Berdasar Aspek Akuntansi PSAK 16 (Revisi 2011) Dan Aspek Perpajakan. *Journal of Accountancy*, 16(6).
- Suhendra, M. (2017). PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR DENGAN SKEMA KERJASAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP) DI INDONESIA. *JURNAL MANAJEMEN KEUANGAN PUBLIK*, 1(1), 41–46. <https://doi.org/10.31092/jmkp.v1i1.97>
- Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE - 38/PJ.4/1995 tentang Perlakuan Pajak Penghasilan Atas Penghasilan Sehubungan dengan Perjanjian Bangun Guna Serah (Seri PPh Umum Nomor 17) (1995)
- Trianshy, M., Edriani, A. F., & Bahri, S. (2022). Analisis Faktor Cost Overrun Dan Time Overrun Pada Proyek Konstruksi Di Kota Bengkulu. *Jurnal Multidisiplin Dehasen (MUDE)*, 1(2). <https://doi.org/10.37676/mude.v1i2.2063>
- Undang-Undang No. 7 Tahun 2021 Tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan (2021)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (1983)
- Undang-Undang No. 11 Tahun 1994 Tentang Pajak Pertambahan Nilai (1994)
- Undang-undang No. 42 Tahun 2009 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah
- Ullah, F., Ayub, B., Siddiqui, S. Q., & Thaheem, M. J. (2016). A review of public-private partnership: critical factors of concession period. In *Journal of Financial Management of Property and Construction* (Vol. 21, Issue 3, pp. 269–300). Emerald Group Publishing Ltd. <https://doi.org/10.1108/JFMP-02-2016-0011>
- Wijaya, S., & Nirvana, A. P. (2021). PAJAK PERTAMBAHAN NILAI PERDAGANGAN MELALUI SISTEM ELEKTRONIK (STUDI KASUS PT SHOPEE INTERNASIONAL INDONESIA). *Bilancia: Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 5(3).
- World Bank. (2024, September 11). *PPP Contract Types and Terminology*. World Bank. <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/applicable-all-sectors/ppp-contract-types-and-terminology>

Yescombe, E. R., & Farquharson, E. (2018). Public-Private Partnerships for Infrastructure: Principles of Policy and Finance. In *Public-Private Partnerships for Infrastructure: Principles of Policy and Finance*. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-100766-2.00029-2>