KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PAJAK

LAMPIRAN

SURAT EDARAN DIREKTUR JENDERAL PAJAK
NOMOR SE-21/PJ/2013

TENTANG

PETUNJUK TEKNIS PENILAIAN BANDAR UDARA

Petunjuk Teknis Penilaian
Bandar Udara

Kementerian Keuangan RI
Direktorat Jenderal Pajak
Direktorat Ekstensifikasi dan Penilaian
2013

DAFTAR ISI

			Halaman
DAFTAR ISI		.....	1
BAB I	METODE PENENTUAN NILAI	.....	2
	A.	Pengertian Umum	2
	B.	Metode Pengumpulan Data	2
	C.	Metode Penilaian Tanah dan Bangunan	3
	D.	Proses Penilaian	3
BAB II	IDENTIFIKASI BANDAR UDARA	.....	5
	A.	Klasifikasi Bandar Udara	5
	B.	Bagian-bagian Bandar udara	5
	C.	Identifikasi Bangunan Bandar Udara	6
BAB III	PENILAIAN BANDAR UDARA	.....	11
	A.	Tanah	11
	B	Bangunan	12
	C.	Penyusutan	12
	D.	Penentuan Nilai Bumi dan Bangunan Bandar Udara.....	13
LAMPIRAN	I	Tabel Penyusutan Jalan Akses dan Jalan Inspeksi	
	II	Lembar Kerja Objek Khusus (LKOK) Rincian Tanah Bandara	
	III	Lembar Kerja Objek Khusus (LKOK) Bangunan Khusus Bandara	

BAB I
METODE PENENTUAN NILAI

A. Pengertian Umum

1. Penilaian Objek Pajak Bumi dan Bangunan adalah kegiatan Direktorat Jenderal Pajak untuk menentukan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) yang akan dijadikan dasar pengenaan pajak, dengan menggunakan pendekatan data pasar, pendekatan biaya, dan pendekatan kapitalisasi pendapatan.
2. Penilai adalah Pejabat Fungsional/Petugas Penilai PBB Direktorat Jenderal Pajak yang memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas di bidang penilaian.
3. Biaya Reproduksi Baru (Reproduction Cost New) adalah estimasi biaya untuk membangun pada harga yang berlaku saat ini dari replika bangunan yang dinilai dengan menggunakan material-material yang sama, standar konstruksi yang sama, dan kualitas pekerja yang sama dengan mempertimbangkan semua kekurangan/kelebihannya dan tingkat keusangan dari properti.
4. Penyusutan adalah berkurangnya nilai bangunan dari nilai baru yang disebabkan oleh faktor-faktor penyebab penurunan nilai.
5. Nilai Jual Objek Pajak adalah harga rata-rata yang diperoleh dari transaksi jual beli yang terjadi secara wajar, dan bilamana tidak terdapat transaksi jual beli, Nilai Jual Objek Pajak ditentukan melalui perbandingan harga dengan objek lain yang sejenis, atau nilai perolehan baru, atau Nilai Jual Objek Pajak pengganti.
6. Permodelan adalah suatu proses untuk menyeragamkan bangunan ke dalam suatu kelompok bangunan yang memiliki ciri yang identik.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan untuk melakukan penilaian tanah bandar udara adalah mengacu pada Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE-25/PJ/2006 tentang Tata cara Pembentukan/Penyempurnaan ZNT/NIR dan Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE-26/PJ/2006 tentang Pedoman Pembentukan/Penyempurnaan ZNT/NIR atas Bumi yang Memiliki Ciri Spesifik atau peraturan perubahannya.

Metode pengumpulan data yang digunakan untuk melakukan penilaian bangunan bandar udara adalah observasi lapangan, wawancara dengan pemilik/pengelola bangunan atau pihak yang terkait, dan dengan menyampaikan LSPOP dan/atau isian formulir bangunan. Dari hasil kegiatan pengumpulan data, data yang dapat dikumpulkan berupa:

1. Data konstruksi bangunan, yaitu berupa data yang berisi informasi dan gambaran umum mengenai bangunan bandar udara yang terdiri dari daftar inventarisasi bangunan, gambar teknis/potongan bangunan secara detail dari konstruksi bangunan, persyaratan teknis yang diperlukan untuk mengetahui secara detail mutu bahan dan metode kerja yang akan direncanakan;
2. Data harga *resources*, yaitu berupa data mengenai harga material bangunan, upah pekerja dan peralatan yang digunakan dalam masa pembuatan konstruksi bangunan yang berlaku pada saat tanggal penilaian;
3. Data yang berpengaruh terhadap nilai, seperti biaya *overhead*, jasa konsultan, data perijinan bangunan, pajak selama masa pembangunan, tingkat suku bunga, umur bangunan untuk menentukan tingkat penyusutan, dan data lainnya.

C. Metode Penilaian Tanah dan Bangunan

1. Perbandingan Harga dengan Objek Lain yang Sejenis/Pendekatan Data Pasar (*Market Data Approach*)
   Pendekatan penilaian yang digunakan dalam penilaian tanah bandar udara adalah Pendekatan Data Pasar (*Market Data Approach*) dengan cara membandingkan dengan kondisi tanah yang sejenis/sebanding.
2. Biaya Reproduksi Baru/*Reproduction Cost New* (RCN)
   Pendekatan penilaian yang digunakan dalam penilaian bangunan bandar udara adalah Pendekatan Biaya (*Cost Approach*) dengan cara mencari biaya reproduksi baru (*Reproduction Cost New*) terdepresiasi.
   Metode penilaian yang digunakan adalah Metode Survey Kuantitas (Quantity Survey Method) dan Metode Meter Persegi (Square Meter Method). Metode Survey Kuantitas (*Quantity Survey Method*) adalah metode perhitungan estimasi biaya pembangunan dengan cara menghitung semua biaya material bangunan, peralatan, dan tenaga kerja yang diperlukan menggunakan analisis upah dan bahan/analisis BOW (*Bugertijke Openbare Werken*). Analisis BOW dilakukan untuk mengetahui biaya berbagai jenis pekerjaan secara rinci. Total seluruh biaya berbagai jenis pekerjaan kemudian ditambah dengan biaya-biaya terkait seperti biaya *overhead*, jasa konsultan, Pajak Pertambahan Nilai (PPN), biaya Izin Mendirikan Bangunan (IMB) dan biaya bunga selama pembangunan. Metode Meter Persegi (*Square Meter Method*) adalah metode perhitungan estimasi biaya pembangunan berdasarkan satuan mata uang per unit luas atau volume.
3. Metode Penyusutan Bangunan
   Penyusutan bangunan dapat disebabkan karena faktor fisik, fungsi atau pengaruh eksternal. Penyusutan bangunan dihitung dengan mempertimbangkan umur bangunan dan kondisi terlihat (Observed Condition).

D. Proses Penilaian

Proses penilaian yang dilakukan dalam penilaian bandar udara adalah:

1. Tahap Persiapan
   Tahap persiapan meliputi aspek administrasi dan teknis. Persiapan administrasi yang diperlukan adalah formulir isian tanah, LSPOP, formulir isian bangunan, surat tugas Penilai, dan hal lain yang diperlukan untuk melakukan tugas penilaian. Persiapan teknis yang dipersiapkan antara lain alat ukur, alat tulis, dan transportasi.
2. Tahap Pengumpulan Data
   Tahap pengumpulan data meliputi pengumpulan data kondisi tanah, data konstruksi bangunan, data harga *resources*, dan data lainnya yang diperlukan untuk melakukan tugas penilaian.
3. Pekerjaan Analisis Nilai Tanah
   Pada tahap ini dilakukan analisis nilai tanah per jenis penggunaan tanah yang ada di bandar udara.
4. Pekerjaan Analisis Harga Satuan
   Pada tahap ini dilakukan analisis data harga resources dan volume setiap pekerjaan untuk menentukan koefisien setiap jenis pekerjaan.
5. Rekapitulasi Biaya Seluruh Pekerjaan
   Pada tahap ini dilakukan rekapitulasi biaya dari setiap jenis pekerjaan
6. Penentuan Biaya Pembangunan Baru
   Biaya pembangunan baru diperoleh dari penjumlahan dari seluruh biaya setiap jenis pekerjaan ditambah dengan biaya-biaya terkait seperti biaya overhead, jasa konsultan, Pajak Pertambahan Nilai, biaya Izin Mendirikan Bangunan dan biaya bunga selama pembangunan.
7. Penentuan Persentase Penyusutan
   Penentuan persentase penyusutan bangunan dibedakan menjadi tiga, yaitu penyusutan:
   a. *runway, taxiway, apron*;
   b. jalan akses dan jalan inspeksi;
   c. bangunan-bangunan dan fasilitas.
8. Penentuan Indikasi Nilai Akhir
   Penentuan indikasi nilai akhir dilakukan dengan cara mengurangkan biaya pembangunan baru dengan penyusutan.
9. Penentuan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) Bumi
   Indikasi nilai akhir kemudian dibagi dengan total luas tanah untuk memperoleh nilai jual tanah per meter persegi. Nilai tanah per meter persegi kemudian diklasifikasikan dengan menggunakan Tabel Klasifikasi Tanah untuk memperoleh NJOP bumi per meter persegi. NJOP bumi per meter persegi kemudian dikalikan dengan total luas tanah untuk memperoleh NJOP bumi.
10. Penentuan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) Bangunan
    Indikasi nilai akhir kemudian dibagi dengan total luas bangunan untuk memperoleh nilai jual bangunan per meter persegi. Nilai bangunan per meter persegi kemudian diklasifikasikan dengan menggunakan Tabel Klasifikasi Bangunan untuk memperoleh NJOP Bangunan per meter persegi. NJOP bangunan per meter persegi kemudian dikalikan dengan total luas bangunan untuk memperoleh NJOP Bangunan.

BAB II
IDENTIFIKASI BANDAR UDARA

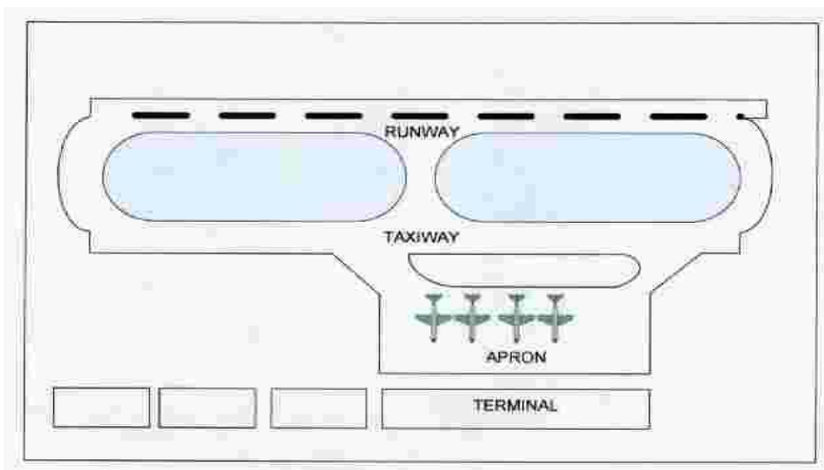
A. Klasifikasi Bandar Udara

Berdasarkan layanan penerbangan, bandar udara dibedakan menjadi tiga, yaitu :

1. Bandar Udara Internasional, yaitu bandar udara yang melayani penerbangan internasional. Penerbangan internasional adalah penerbangan dari bandar udara di luar negeri ke bandar udara di dalam wilayah negara Republik Indonesia yang menjadi tempat pendaratan pertama atau penerbangan dari bandar udara di dalam wilayah negara Republik Indonesia yang menjadi tempat penerbangan terakhir ke bandar udara di luar negeri.
   Ciri-ciri Bandar Udara Internasional antara lain :
   a. Kapasitas pesawat berbadan lebar
   b. Mempunyai terminal yang luas
   c. Mempunyai fasilitas pemeliharaan
   d. Mempunyai tempat parkir yang luas
2. Bandar Udara Domestik, yaitu bandar udara yang hanya melayani penerbangan domestik. Penerbangan domestik adalah penerbangan antar bandar udara di dalam wilayah negara Republik Indonesia.
3. Bandar Udara Perintis, yaitu bandar udara yang melayani rute penerbangan perintis. Penerbangan perintis berfungsi menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman serta daerah yang sukar terhubungi oleh moda transportasi lain.

B. Bagian-bagian Bandar udara

Bandar udara pada dasarnya terdiri dari bangunan landasan pacu (*runway*), apron, taxiway, terminal penumpang, dan seluruh fasilitas kelengkapan bangunan yang ada di dalamnya termasuk jalan dan tempat parkir. Bagian-bagian bandar udara secara umum terlihat pada Gambar II.1 di bawah ini.



Gambar II.1 : Denah Bandara Secara Umum

C. Identifikasi Bangunan Bandar Udara

1. Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

   Sisi udara suatu bandar udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan tempat publik. Setiap orang, barang, dan kendaraaan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

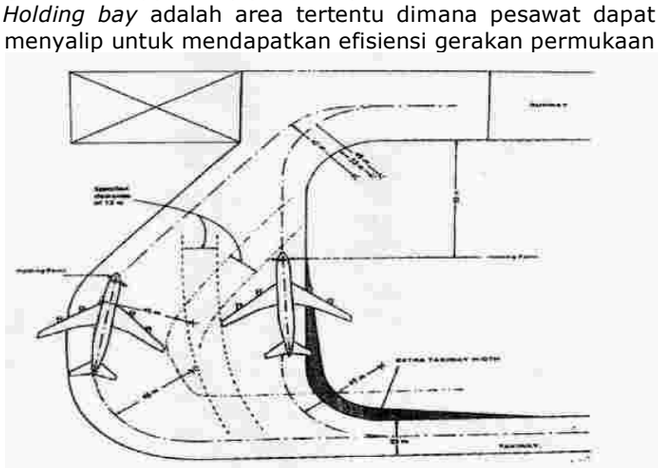
   Ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi udara ini sangat terkait erat dengan karakteristik pesawat dan menunjang terciptanya jaminan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan yang dilayani. Fasilitas yang ada pada Sisi Udara meliputi:

   a. Fasilitas Landas Pacu (*Runway*).
      Fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas. Elemen dasar *runway* meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat yang dilayaninya, bahu *runway*, *runway strip*, landas pacu buangan panas mesin (*blast pad*), *runway end safety area* (RESA) *stopway, clearway*. Kelengkapan data yang merupakan aspek penilaian meliputi *runway designation / number/azimuth* yang merupakan nomer atau angka yang menunjukkan penomoran landas pacu dan arah kemiringan landas pacu tersebut.

Gambar II.2 Landasan Pacu (Runway)

Fasilitas Landas Pacu ini mempunyai beberapa bagian antara lain:

1) Runway Shoulder/Bahu Landas Pacu adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi hembusan jet dan menampung peralatan untuk pemeliharaan dan keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara bagian perkerasan dan *runway strip*.
2) Overrun mempunyai bagian meliputi *clearway* dan *stopway*. Clearway adalah suatu daerah tertentu pada akhir landas pacu tinggal landas yang terdapat di permukaan tanah maupun permukaan air dibawah pengaturan operator bandar udara, yang dipilih dan diseleksi sebagai daerah yang aman bagi pesawat saat mencapai ketinggian tertentu yang merupakan daerah bebas yang disediakan terbuka diluar *blast pad* dan untuk melindungi pesawat saat melakukan manuver pendaratan maupun lepas landas.
3) *Stopway* adalah suatu area tertentu yang berbentuk segiempat yang ada di permukaan tanah terletak di akhir landas pacu bagian tinggal landas yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan tinggal landas.
4) *Turning area* adalah bagian dari landas pacu yang digunakan untuk lokasi pesawat melakukan gerakan memutar baik untuk membalik arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di apron. Standar besaran *turning area* tergantung pada ukuran pesawat yang dilayaninya.
5) *Longitudinal slope* adalah kemiringan memanjang yang didapatkan dari hasil pembagian antara ketinggian maksimum dan minimum garis tengah sepanjang landas pacu. *Transverse Slope* adalah kemiringan melintang landas pacu yang harus dapat membebaskan landas pacu tersebut dari genangan air.
6) Jenis perkerasan landas pacu terdiri dari dua jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible*) dan perkerasan kaku (*rigid*).
7) Kondisi permukaan landas pacu juga merupakan bagian penting dari landas pacu yang meliputi kerataan, daya tahan terhadap gesekan (*skid resistance*) dan nilai *Pavement Condition Index* (PCI). Kekuatan landas pacu juga tergantung pada jenis pesawat, frekuensi penerbangan dan lalu lintas yang dilayani.
8) Kekuatan perkerasan landas pacu adalah kemampuan landas pacu dalam mendukung beban pesawat saat melakukan kegiatan pendaratan, tinggal landas maupun gerakan manuver saat parkir atau menuju *taxiway*. Perhitungannya mempertimbangkan karakteristik pesawat terbesar yang dilayani, lalu lintas penerbangan, jenis perkerasan, dan lainnya.
9) *Runway strip* adalah luasan bidang tanah yang menjadi daerah landas pacu yang penentuannya tergantung pada panjang landas pacu dan jenis instrument pendaratan (*precission approach*) yang dilayani.
10) *Holding bay* adalah area tertentu dimana pesawat dapat melakukan penantian, atau menyalip untuk mendapatkan efisiensi gerakan permukaan pesawat.



Gambar II.3 Holding bay

11) Runway End Safety Area (RESA). RESA adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu dan membatasi bagian ujung runway strip yang ditujukan untuk mengurangi resiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati landas pacu saat melakukan kegiatan pendaratan maupun lepas landas.
12) Marka landas pacu yang meliputi runway designation marking, *threshold marking*, *runway centre line marking*, *runway side stripe marking*, *aiming point marking*, *touchdown zone marking*, dan exit guidance line marking.

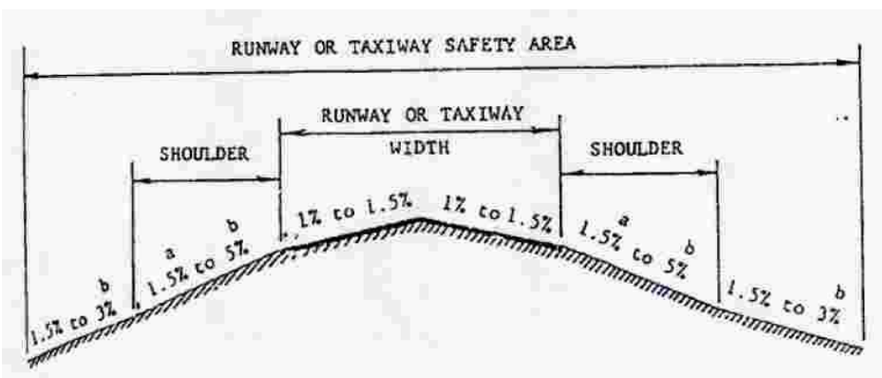
b. Fasilitas penghubung landas pacu (*Taxiway*).

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position taxiline*, *apron taxiway, dan rapid exit taxiway*.

Exit taxiway perlu dirancang untuk meminimasi waktu penggunaan runway yang diperlukan oleh pesawat yang mendarat. *Rapid end taxiway* yang terletak di bagian ujung landas pacu dirancang dengan sudut kemiringan 25 hingga 45 dari sudut landas pacu untuk digunakan oleh pesawat keluar meninggalkan runway dalam kecepatan tinggi.

Exit taxiway atau *turnoff* adalah jenis *taxiway* yang diletakkan menyudut pada beberapa bagian dari landas pacu sebagai sarana bagi pesawat untuk dengan segera meninggalkan *runway* sehingga *runway* bisa dengan cepat digunakan lagi oleh pesawat lainnya.

Kemiringan memanjang dan melintang *taxiway* dirancang untuk menghindarkan *taxiway* dari bahaya banjir akibat hujan selain penempatan lubang *in let drainase* tiap 50 m panjang.



Gambar II.4 Kemiringan Memanjang Taxiway

c. Fasilitas Pelataran parkir pesawat udara (Apron)

Apron adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. Apron merupakan bagian bandar udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteritik terminal.

Gambar 11.5 Apron

d. *Ground Support Equipment* (GSE)

Fasilitas ini adalah suatu area yang disediakan sebagai tempat lalu lintas peralatan penunjang pendaratan dan penerbangan yang terletak diantara apron dan terminal penumpang.

Luasannya dipengaruhi oleh jenis pesawat yang dilayani dan jumlah serta jenis peralatan pendaratan dan penerbangan yang dipersyaratkan untuk menunjang kinerja operasional bandar udara tersebut.

e. Helipad

Helipad atau disebut juga dengan *heliport* adalah bandar udara yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas helikopter di daratan (*survace level heliport*), di atas gedung (*elevated heliport*), dan di anjungan lepas pantai/kapal (helideck).

2. Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

a. Terminal
Bangunan utama dengan fasilitas lengkap untuk melayani arus penumpang dan bagasi. Di dalam terminal terdapat ruangan untuk:
1. Kantor-kantor perusahaan penerbangan
2. Tempat untuk pengecekan keberangkatan
3. Ruang tunggu untuk penumpang yang akan berangkat
4. Kantor Bea dan Cukai
5. Pertokoan
6. Tempat untuk kedatangan/ keberangkatan penumpang
7. Pemeriksaan barang-barang bawaan

Gambar II.6 Terminal Bandar Udara

b. Jalan Akses
Jalan penghubung di kompleks bandar udara
c. Jalan lingkungan
Jalan disekitar kompleks bandar udara
d. Jalan inspeksi
Jalan disebelah *runway* yang dipakai sebagai jalur untuk melakukan pemeliharaan rutin/pemeriksaan.
e. Tempat Parkir
Area parkir kendaraan
f. Bangunan Gudang
g. Sarana olahraga/rekeasi

BAB III
PENILAIAN BANDAR UDARA

A. Tanah

1. Penggunaan Tanah
   Penggunaan tanah untuk bandara dibedakan menjadi empat kelompok, yaitu:
   a) Kawasan komersial adalah areal yang bebas diakses oleh pengunjung, meliputi area yang digunakan untuk terminal, tempat parkir dan jalan akses;
   b) Kawasan non komersial, meliputi area yang digunakan untuk *runway, taxiway, apron, helipad*, jalan inspeksi, tanah pengaman dan lain-lain yang tidak termasuk ke dalam kawasan komersil, kawasan cadangan dan areal lainnya;
   c) Kawasan cadangan, meliputi area yang diperiapkan untuk pengembangan bandara;
   d) Kawasan lainnya, meliputi semua kawasan yang dikuasai oleh pihak ketiga atau objek pajak yang tidak dikenakan PBB.

2. Luas Tanah
   Luas masing-masing jenis penggunaan tanah tersebut sesuai dengan kondisi di lapangan. Apabila tidak diperoleh data yang mencukupi untuk menentukan luas masing-masing jenis pengunaan tanah tersebut, maka penentuan luas menggunakan formula sebagai berikut:
   a) Kawasan komersial.
      Luas tanah kawasan terminal, area parkir, dan jalan akses
   b) Kawasan Non Komersial
      Luas tanah keseluruhan dikurangi dengan luas tanah komersial, luas tanah cadangan dan luas areal lainnya
   c) Tanah cadangan sesuai dengan identifikasi lapangan atau selisih luas tanah bandara dikurangi dengan luas tanah Kawasan Komersial dan Non Komersial.

3. Penilaian Tanah
   Penilaian tanah berpedoman pada aturan yang berlaku, yaitu Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE-25/PJ/2006 tentang Tata cara Pembentukan/Penyempurnaan ZNT/NIR dan Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE-26/PJ/2006 tentang Pedoman Pembentukan/Penyempurnaan ZNT/NIR atas Bumi yang Memiliki Ciri Spesifik atau peraturan perubahannya. Hal-hal yang perlu diperhatikan adalah pemilihan data pembanding untuk masing-masing jenis penggunaan tanah.
   a) Kawasan komersial
      Nilainya dibandingkan dengan tanah komersial sekitarnya.
   b) Kawasan non komersial
      Perhitungan nilai tanahnya dengan cara membandingkan dengan daerah industri (tanah terbangun) di sekitarnya
   c) Tanah Cadangan
      Tanah cadangan ini biasanya masih dimanfaatkan oleh masyarakat sekitarnya untuk persawahan atau perladangan. Perhitungan nilai tanahnya dilakukan dengan cara membandingkan dengan tanah sekitarnya.

B. Bangunan

1. Bangunan Khusus meliputi: *runway, taxiway, apron*, jalan akses, *helipad*, jalan inspeksi. Perhitungan penilaiannya menggunakan Metode Meter Persegi (*Square Meter Method*).
2. Bangunan pendukung, antara lain:
   a. Terminal
   b. Perkantoran
   c. Pertokoan
   d. Pergudangan
   Perhitungan penilaiannya dengan menggunakan DBKB Non Standar atau dengan menggunakan Metode Meter Persegi (Square Meter Method).
3. Bangunan Teknis, antara lain:
   a. Menara control
   b. Hanggar
   c. *Fire Station*
   d. Ruang Genset/Pompa
   e. Gardu Listrik
   f. Bangunan radar
   g. *Markers*
   h. Bangunan Meteo
   i. Tangki Minyak
   j. Bengkel
   k. *Water Treatment*
   l. Kantor Operasional
   Perhitungan penilaiannya dengan DBKB Non Standar atau dengan Metode Meter Persegi (Square Meter Method).
   Apabila karakteristik-karakteristik objek pajak baik untuk komponen utama, komponen material dan komponen fasilitas bangunan belum tertampung dalam DBKB, perhitungan dapat dilakukan dengan Metode Survei Kuantitas (Quantity Survey Method).

C. Penyusutan

1. *Runway, taxiway, apron*.
   Penyusutan sebesar 0,5% pertahun, maksimum 6 %
2. Jalan akses dan jalan inspeksi
   Penyusutan berdasarkan tabel pada Lampiran I.
3. Bangunan-bangunan lain dan fasilitas
   Penyusutan berdasarkan pada lampiran 29 Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor KEP-533/PJ./2000 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pendaftaran, Pendataan, dan Penilaian Objek dan Subjek PBB Dalam Rangka Pembentukan dan/atau Pemeliharaan Basis Data SISMIOP.

D. Penentuan Nilai Bumi dan Bangunan Bandar Udara

1. Dalam rangka penentuan nilai bumi bandar udara dapat menggunakan Lembar Kerja Objek Khusus (LKOK) Rincian Tanah Bandara sebagaimana pada Lampiran II. Contoh penentuan nilai bumi bandar udara adalah sebagai berikut:

No	Jenis Bangunan	Luas (m2)	Nilai (Rp)/m2	Total Nilai (Rp)
1	Tanah Komersil	49.843	454.665	21.661.867.595
2	Tanah Non Komersil	1.589.997	260.613	414.373.888.161
3	Tanah Cadangan	723.237	168.468	121.842.290.916
	Jumlah	2.363.007	236.504	558.878.046.672
Luas Bumi				2.363.077
Nilai Bumi per m2				236.504

2. Dalam rangka penentuan nilai bangunan bandar udara dapat menggunakan Lembar Kerja Objek Khusus (LKOK) Bangunan Khusus Bandara sebagaimana pada Lampiran III. Contoh pentuan nilai bangunan bandar udara adalah sebagai berikut:

No	Bangunan	Luas (M2)	Nilai (Rp./M2)	Nilai (Rp)
1	Terminal	10.815	2.169.891	23.467.374.640
2	Kantor Cabang	700	1.473.955	1.031.768.381
3	Pujasera II (*Dining room)*	364	758.764	276.189.950
4	Pujasera I (Poliklinik)	327	755.371	247.006.219
5	Gudang Induk	225	657.236	147.878.156
6	Kantor Tower	282	706.622	199.267.404
7	Gedung MAATS	5.708	1.655.548	9.449.867.899
8	*Fire Station (*PKPPK*)*	799	493.649	394.425.751
9	Gudang Arsip	168	682.816	114.713.155
10	Gudang Listrik	138	653.817	90.226.718
11	Gedung Rx Maccopa	160	689.131	110.260.976
12	Kantor Teknik Umum	445	695.659	309.568.202
13	Kantor Dinas Pengamanan	85	668.304	56.805.840
14	Gedung TK/SD	339	1.068.684	362.283.876
15	Mess	160	667.561	106.809.808
16	Tempat Istirahat (Lap. Tenis)	42	14.067.542	590.836.774
17	*Workshop* alat-alat berat	430	625.071	268.780.530
18	Pool kendaraan alat-alat berat	402	625.071	251.278.542
19	*Power House*	400	709.121	283.648.526
20	Gedung Lap. Bulutangkis	160	1.010.000	161.600.040
21	Kantor	60	664.854	39.891.264
22	*Gudang* Airlines	632	747.783	472.598.678
23	Gudang	423	676.939	286.345.408
24	Gudang GSE *Building*	912	676.940	617.368.824
25	Masjid	560	795.965	445.740.456
26	Run Way	112.500	647.891	72.887.737.500
27	*Taxi Way Alfa*	3.634	647.891	2.354.435.894
28	*Taxi Way Bravo*	5.750	647.891	3.725.373.250
29	*Taxi Way Charlie*	18.400	647.891	11.921.194.400

30	*Taxi Way Delta*	4.830	647.891	3.129.313.530
31	*Paralel Taxi Way*	18.032	647.891	11.682.770.512
32	*Apron*	69.147	771.659	53.357.904.873
33	Jl. Masuk *airport*	6.640	403.991	2.682.500.240
34	Jl. Operasional	24.060	403.991	9.720.023.460
35	Jl. VOR	9.222	403.991	3.725.605.002
36	Jl. Ke Komplek Perhub	8.653	403.991	3.495.734.123
37	Jl. Ke kantor diklat	4.185	403.991	1.690.702.335
38	Parkir	12.948	403.991	5.230.875.468
	Jumlah	322.737	698.325	225.386.706.604
Luas Bangunan				322.737
Nilai Bangunan per m^2				698.360

Tabel Penyusutan Jalan Akses dan Jalan Inspeksi

KONDISI	INITIAL RATE	Umur Efektif																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
SANGAT BAIK	0.35%	0%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	6%	6%	6%	7%	7%	7%	8%	8%
BAIK	0.74%	1%	1%	2%	3%	4%	4%	5%	6%	6%	7%	8%	9%	9%	10%	11%	11%	12%	13%	13%	14%	14%	15%	16%	16%
SEDANG	1.18%	1%	2%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%	11%	12%	13%	14%	15%	16%	17%	18%	19%	20%	21%	22%	23%	24%	25%

KONDISI	INITIAL RATE	Umur Efektif																							
		25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
SANGAT BAIK	0.35%	8%	9%	9%	9%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
BAIK	0.74%	17%	18%	18%	19%	19%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
SEDANG	1.18%	26%	27%	27%	28%	29%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%

Lembar Kerja Objek Khusus (LKOK) Rincian Tanah Bandara

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PAJAK
LEMBAR KERJA OBJEK KHUSUS (LKOK)
RINCIAN TANAH BANDARA

No. Formulir

1. JENIS TRANSAKSI ☐ 1. Perekaman Data ☐ 2. Pemutakhiran Data ☐ 3. Penghapusan Data ☐ 4. Penilaian Individual

	PROP	DT II	KEC	KEL/DES	BLOK	NO. URUT	KODE
2. NOP							

RINCIAN PENGGUNAAN TANAH

3. JENIS PENGGUNAAN

1. Areal Komersial ☐ M2 _____
2. Areal Non Komersial ☐ M2 _____
3. Areal Cadangan ☐ M2 _____

TOTAL LUAS ☐ M2

PERUNTUKAN LAINNYA

4. AREAL LAINNYA [1] ☐ M2

IDENTITAS PENDATA / PEJABAT YANG BERWENANG

PETUGAS PENDATA	MENGETAHUI ATASAN PETUGAS PENDATA
5. TGL. KUNJUNGAN KEMBALI __/__/__	
6. TGL. PENDATAAN __/__/__	10. TGL. PENELITIAN __/__/__
7. TANDA TANGAN	11. TANDA TANGAN
8. NAMA JELAS _____	12. NAMA JELAS _____
9. NIP	13. NIP

1) Merupakan areal yang dikuasai oleh pihak ketiga dan sudah dikenakan PBB, atau objek pajak yang tidak dikenakan PBB

Lembar Kerja Objek Khusus (LKOK) Rincian Tanah Bandara

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PAJAK
LEMBAR KERJA OBJEK KHUSUS (LKOK)
BANGUNAN KHUSUS BANDARA

No. Formulir

1. JENIS TRANSAKSI ☐ 1. Perekaman Data ☐ 2. Pemutakhiran Data ☐ 3. Penghapusan Data ☐ 4. Penilaian Individual

2. NOP — PROP ☐☐ DT II ☐☐ KEC ☐☐☐ KEL/DES ☐☐☐ BLOK ☐☐☐ NO. URUT ☐☐☐☐ KODE ☐ — 3. JML BGN ☐☐☐ 4. BANG KE ☐☐☐

I. DATA UMUM BANGUNAN

5. JENIS PENGGUNAAN BANGUNAN ☐ a. Runway ☐ b. Taxiway ☐ c. Apron ☐ d. Jalan inspeksi lebar ≥ 4 meter ☐ e. Jalan inspeksi lebar < 4 meter
6. KONSTRUKSI ☐ a. Kaku ☐ b. Lentur ☐ c. Komposit ☐ d. Lainnya .....
7. KONDISI UMUM ☐ a. Sangat Baik ☐ b. Baik
8. THN. DIBANGUN ☐☐☐☐ 9. TAHUN RENOVASI ☐☐☐☐

II. DATA KHUSUS BANGUNAN

10. RUNWAY
a. Panjang ☐☐☐☐☐ m b. Lebar ☐☐☐☐☐ m c. Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Kaku Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Lentur Luas ☐☐☐☐☐ M2

11. APRON
a. Panjang ☐☐☐☐☐ m b. Lebar ☐☐☐☐☐ m c. Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Kaku Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Lentur Luas ☐☐☐☐☐ M2

12. TAXIWAY
a. Panjang ☐☐☐☐☐ m b. Lebar ☐☐☐☐☐ m c. Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Kaku Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Lentur Luas ☐☐☐☐☐ M2

13. JALAN INSPEKSI
a. Panjang ☐☐☐☐☐ m b. Lebar ☐☐☐☐☐ m c. Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Kaku Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Lentur Luas ☐☐☐☐☐ M2

14. JALAN AKSES
a. Panjang ☐☐☐☐☐ m b. Lebar ☐☐☐☐☐ m c. Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Kaku Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Lentur Luas ☐☐☐☐☐ M2

15. HELIPAD
a. Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Kaku Luas ☐☐☐☐☐ M2
Perkerasan Lentur Luas ☐☐☐☐☐ M2

III. PENILAIAN INDIVIDUAL (X1000 Rp.)

16. NILAI SISTEM ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ 17. NILAI INDIVIDUAL ☐☐☐☐☐☐☐☐☐

VII. IDENTITAS PENDATA / PEJABAT YANG BERWENANG

PETUGAS PENDATA	MENGETAHUI ATASAN PETUGAS PENDATA
18. TGL. KUNJUNGAN KEMBALI ☐☐/☐☐/☐☐	
19. TGL. PENDATAAN ☐☐/☐☐/☐☐	23. TGL. PENELITIAN ☐☐/☐☐/☐☐
20. TANDA TANGAN	24. TANDA TANGAN
21. NAMA JELAS _____	25. NAMA JELAS _____
22. NIP ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	26. NIP ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐