

# **PENERAPAN PSAK NOMOR 16 TENTANG KAPITALISASI BIAYA REPARASI AKTIVA TETAP (KENDARAAN JENIS FUSO DAN PS) PADA PT. STAR CARGO SAMARINDA**

**SYAHMI AISYAH**

**Fakultas Ekonomi Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda  
aisyahsyahmi@gmail.com**

## **ABSTRAKSI**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perhitungan kapitalisasi biaya reparasi aktiva tetap (kendaraan jenis fuso dan PS) pada PT. Star Cargo Samarinda Tahun 2013 berdasarkan PSAK Nomor 16. Dasar teori yang digunakan adalah Akuntansi Keuangan dan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan Nomor 16. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah membandingkan perhitungan kapitalisasi biaya reparasi aktiva tetap kendaraan jenis fuso dan PS yang dilakukan perusahaan dengan perhitungan kapitalisasi berdasarkan PSAK Nomor 16. Hipotesis diterima jika perhitungan kapitalisasi biaya reparasi aktiva tetap (kendaraan jenis Fuso dan PS) yang dilakukan PT. Star Cargo Samarinda belum sesuai dengan perhitungan kapitalisasi berdasarkan PSAK Nomor 16. Jika perhitungan kapitalisasi biaya reparasi aktiva tetap (kendaraan jenis Fuso dan PS) yang dilakukan PT. Star Cargo Samarinda sudah sesuai dengan perhitungan kapitalisasi berdasarkan PSAK Nomor 16 maka hipotesis ditolak. Dari hasil analisis, diketahui bahwa perusahaan membebankan semua biaya reparasi ke dalam biaya periode berjalan. Berdasarkan temuan dari hasil penelitian ini hipotesis diterima.

**Kata Kunci : Kapitalisasi, Biaya Reparasi**

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang**

PT. Star Cargo Samarinda adalah perusahaan yang bergerak pada bidang jasa ekspedisi dimana kendaraan merupakan salah satu aktiva tetap perusahaan yang memiliki peranan penting dalam kegiatan usaha.

Jenis pengeluaran untuk biaya reparasi aktiva tetap kendaraan antara lain perbaikan dan pemeliharaan (perawatan rutin). Pengeluaran yang terkait dengan perawatan dan pemeliharaan aktiva tetap yang dicatat sebagai beban periode berjalan, disebut pengeluaran pendapatan (*revenue expenditure*) dan dicatat sebagai kenaikan pada biaya perbaikan. Sedangkan pengeluaran untuk meningkatkan efisiensi operasi, kapasitas produksi, atau masa pemakaian aktiva disebut pengeluaran modal (*capital expenditure*).

Menurut perusahaan, biaya – biaya yang dikeluarkan untuk reparasi kendaraan merupakan beban yang harus ditanggung perusahaan atas aktiva kendaraan yang dimiliki. Jadi perusahaan tidak mengklasifikasikan biaya reparasi tersebut apakah harus dikapitalisasi atau dibebankan.

Menurut PSAK Nomor 16 tentang biaya-biaya setelah perolehan awal aktiva tetap, menerangkan bahwa entitas (perusahaan) tidak boleh mengakui biaya perawatan sehari – hari aktiva tetap sebagai bagian dari aktiva yang bersangkutan. Entitas (perusahaan) mengakui biaya penggantian komponen suatu aset dalam jumlah tercatat aset saat biaya itu terjadi jika pengeluaran tersebut memenuhi kriteria untuk diakui sebagai bagian dari aset.

Rumusan masalah dalam penelitian ini “Apakah perhitungan kapitalisasi biaya reparasi aktiva tetap (kendaraan jenis Fuso dan PS) PT. Star Cargo Samarinda sudah sesuai dengan PSAK Nomor 16?”

Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui perhitungan kapitalisasi biaya reparasi aktiva tetap (kendaraan jenis fuso dan PS) pada PT. Star Cargo Samarinda berdasarkan PSAK No. 16.

## **DASAR TEORI**

### **Akuntansi Keuangan**

#### **Pengertian Akuntansi Keuangan**

Menurut Kieso (2002 : 3) yaitu “Sebuah proses yang berakhir pada pembuatan laporan keuangan menyangkut perusahaan secara keseluruhan untuk digunakan baik oleh pihak internal maupun eksternal.”

#### **Pengertian Aktiva Tetap**

Menurut Mulyadi (2001 : 591) menyebutkan, “Aktiva tetap adalah kekayaan perusahaan yang memiliki wujud, mempunyai manfaat ekonomis lebihdari satu tahun, dan diperoleh perusahaan untuk melaksanakan kegiatan perusahaan, bukan untuk dijual kembali.”

#### **Pengertian Kapitalisasi**

Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 71 Tahun 2010 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan Pernyataan Nomor 07 tentang Akuntansi Aset Tetap paragraf 50 (Lampiran II) disebutkan bahwa pengeluaran yang dapat dikapitalisasi merupakan “Pengeluaran setelah perolehan awal suatu aset tetap yang memperpanjang masa manfaat atau yang kemungkinan besar memberi manfaat ekonomik di masa yang akan datang dalam bentuk kapasitas, mutu produksi, atau peningkatan standar kinerja, harus ditambahkan pada nilai tercatat aset yang bersangkutan”.

#### **Biaya – Biaya yang Dikeluarkan pada Masa Penggunaan Aktiva Tetap**

Menurut Baridwan (2004 : 289) aktiva tetap yang dimiliki dan digunakan dalam usaha perusahaan akan memerlukan pengeluaran – pengeluaran yang tujuannya adalah agar dapat memenuhi kebutuhan perusahaan.

##### **a. Reparasi dan Pemeliharaan**

Biaya reparasi dapat merupakan biaya yang jumlahnya kecil jika reparasinya biasa, dan jumlahnya cukup besar jika reparasinya besar. Reparasi besar terjadi biasanya selang waktu beberapa tahun, sehingga dapat dikatakan bahwa

manfaat reparasi seperti ini akan dirasakan dalam beberapa periode. Oleh karena itu biaya reparasi besar dikapitalisasi dan pembebanannya sebagai biaya yang dilakukan dalam periode yang menerima manfaat.

Ada dua cara untuk mencatat biaya reparasi besar yaitu :

- 1) Menambah harga perolehan aktiva tetap
- 2) Mengurangi akumulasi depresiasi

b. Penggantian

Penggantian adalah biaya yang dikeluarkan untuk mengganti aktiva atau suatu bagian aktiva dengan unit yang baru yang tipenya sama.

c. Perbaikan (*Betterment/Improvement*)

Yang dimaksud dengan perbaikan adalah penggantian suatu aktiva dengan aktiva baru untuk memperoleh kegunaan yang lebih besar.

d. Penambahan (*Additon*)

Yang dimaksud dengan penambahan adalah memperbesar atau memperluas fasilitas suatu aktiva. Biaya – biaya yang timbul dalam penambahan dikapitalisasi menambah harga perolehan aktiva dan didepresiasi selama umur ekonomisnya.

e. Penyusunan Kembali Aktiva Tetap (*Rearrangement*)

Biaya – biaya yang dikeluarkan dalam penyusunan kembali aktiva atau perubahan route produksi, atau untuk mengurangi biaya produksi, jika jumlahnya cukup berarti dan manfaat penyusunan kembali itu akan dirasakan lebih dari satu periode akuntansi maka harus dikapitalisasi.

### **Pengertian Depresiasi (Penyusutan)**

Menurut Al Haryono Jusup (2005 : 162) mengemukakan bahwa, “Depresiasi adalah proses pengalokasian harga perolehan aktiva tetap menjadi biaya selama masa manfaatnya dengan cara yang rasional dan sistematis.”

### **Metode Pencatatan Penyusutan**

Metode Jam Jasa (*Service Hours Method*), metode ini didasarkan pada

anggapan bahwa aktiva terutama mesin akan lebih cepat rusak bila digunakan sepenuhnya (*full time*) dibanding dengan penggunaan tidak sepenuhnya (*part time*). Dalam cara ini biaya penyusutan dihitung dengan dasar satuan jam jasa.

### **Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan Nomor 16**

Menurut PSAK Nomor 16 paragraf 12, “Sesuai dengan prinsip pengakuan dalam paragraf 7, entitas tidak boleh mengakui biaya perawatan sehari – hari aset tetap sebagai bagian dari aset yang bersangkutan. Biaya – biaya ini diakui dalam laporan laba rugi saat terjadinya. Biaya perawatan sehari – hari terutama terdiri atas biaya tenaga kerja dan bahan habis pakai (*consumables*) termasuk didalamnya suku cadang kecil. Pengeluaran – pengeluaran untuk hal tersebut sering disebut “biaya pemeliharaan dan perbaikan” aset tetap”.

### **METODE PENELITIAN**

#### **Definisi Operasional**

Aktiva tetap adalah aktiva tetap yang dimiliki PT. Star Cargo Samarinda dan dipergunakan dalam kegiatan operasional perusahaan dalam jangka waktu yang lama, aktiva tetap yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kendaraan jenis fuso dan PS.

Kapitalisasi merupakan pengeluaran yang dilakukan oleh PT. Star Cargo Samarinda yang diakui sebagai pengeluaran modal (*Capital Expenditure*) karena biaya tersebut dapat meningkatkan potensi (kapasitas) atau menambah nilai manfaat dan memperpanjang masa kegunaan aktiva tetap kendaraan (jenis fuso dan PS).

Biaya reparasi adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk memperbaiki kendaraan jenis fuso dan PS milik perusahaan yang mengalami kerusakan agar kendaraan tersebut kembali pada kondisi semula.

#### **Rincian Data yang Diperlukan**

Dalam penulisan laporan ini meliputi : Gambaran umum PT. Star Cargo Samarinda,

struktur organisasi PT. Star Cargo Samarinda, data aktiva tetap kendaraan jenis fuso dan PS PT. Star Cargo Samarinda, biaya reparasi yang terdiri dari biaya perbaikan dan biaya pemeliharaan aktiva kendaraan jenis fuso dan PS PT. Star Cargo Samarinda.

### Alat Analisis

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode komparatif, yaitu membandingkan perhitungan kapitalisasi biaya reparasi kendaraan yang dilakukan perusahaan dengan perhitungan kapitalisasi berdasarkan PSAK Nomor 16. Adapun langkah-langkah dalam analisis dan pembahasan masalah yaitu :

1. Menurut Al Haryono Jusup (2005 : 177) rumus untuk mencari harga perolehan setelah depresiasi yang baru adalah : Nilai Buku sebelum Pengeluaran Modal + Pengeluaran Modal – Taksiran Nilai Residu yang Baru = Harga Perolehan Setelah Depresiasi yang Baru
2. Menurut Baridwan (2004 : 308) untuk menghitung biaya penyusutan kendaraan sebaiknya menggunakan metode jam jasa.  

$$\text{Penyusutan per jam} = \frac{\text{Harga Perolehan} - \text{Nilai Sisa}}{\text{Taksiran Jam Jasa}}$$
3. Rumus untuk mencari Nilai Buku adalah sebagai berikut :  
 Nilai Buku = Harga Perolehan – Akumulasi Penyusutan
4. Mencatat jurnal – jurnal yang perlu dikoreksi setelah adanya kapitalisasi, antara lain Kendaraan, Biaya Penyusutan Kendaraan, Akumulasi Penyusutan Kendaraan.
5. Membandingkan perhitungan kapitalisasi biaya reparasi menurut PSAK Nomor 16 dengan perusahaan yang dapat dilihat dari akun – akun yang berhubungan.

## ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### Analisis

Adapun langkah-langkah untuk melakukan kapitalisasi adalah sebagai berikut : Menentukan nilai buku aktiva tetap kendaraan jenis fuso dan PS pada tahun sebelum kapitalisasi yaitu tahun 2012. Taksiran jam jasa kendaraan fuso adalah 52.000 jam, hal ini berdasarkan bahwa pada kendaraan fuso menggunakan kecepatan 2.600.000 km/jam

selama 8 tahun dan untuk kendaraan PS yaitu 48.000 jam dengan menggunakan kecepatan 2.400.000 km/jam selama 6 tahun, jarak tempuh yang mampu dicapai per jamnya adalah 50 km.

Jumlah jam yang terpakai pada kendaraan jenis fuso adalah 6.580 jam pada tahun pertama dan kedua, 6.540 jam pada tahun ketiga dan keempat, 6.480 jam pada tahun kelima dan keenam, 6.400 jam pada tahun ketujuh dan kedelapan. Sedangkan untuk kendaraan jenis PS adalah 8.300 jam pada tahun pertama, 8.200 jam pada tahun kedua, 8.000 jam pada tahun ketiga, 7.900 jam pada tahun keempat, 7.800 pada tahun kelima dan keenam.

Berikut penyajian daftar penyusutan kendaraan jenis fuso dan PS :

Tabel 1 : Daftar Biaya Penyusutan Aktiva Tetap (Kendaraan Jenis Fuso dan PS) pada PT. Star Cargo Samarinda 2013

Jenis Kendaraan	Jam Pemakaian	Penyusutan / Jam (Rp)	Biaya Penyusutan (Rp)
Fuso B 9294 TC	6.480	7.307	47.349.360
Fuso B 9295 TC	6.540	7.692	50.305.680
PS B 9323 NCD	7.800	3.958	30.872.400
PS B 9324 NCD	7.800	3.958	30.872.400
PS B 9408 NDC	7.900	4.166	32.911.400
PS B 9723 NDA	7.900	4.375	34.562.500
PS B 9841 NCA	7.900	4.479	35.384.100

Sumber Data : Diolah dari Hasil Penelitian

Menentukan harga perolehan depresiasi yang baru dan besarnya biaya penyusutan yang baru berdasarkan nilai buku aktiva tetap sebelumnya dan ditambah dengan pengeluaran modal yang digunakan untuk reparasi aktiva tetap kendaraan perusahaan dan dikurangi dengan taksiran nilai residu (sisa) yang baru kendaraan.

Tabel 2 : Daftar Harga Perolehan Depresiasi yang Baru Aktiva Tetap (Kendaraan Jenis Fuso dan PS) pada PT. Star Cargo Samarinda 2013

Jenis Kendaraan	Nilai Buku Akhir Tahun 2012 (Rp)	Pengeluaran Modal Tahun 2013 (Rp)	Nilai Buku setelah Pengeluaran Modal (Rp)	Taksiran Nilai Residu (Rp)	Harga Perolehan Depresiasi yang Baru (Rp)
Fuso B 9294 TC	320.914.960	74.096.000	395.010.960	200.000.000	195.010.960
Fuso B 9295 TC	448.467.600	65.380.000	513.847.600	225.000.000	288.847.600
PS B 9323 NCD	120.888.400	34.567.500	155.455.900	110.000.000	45.455.900
PS B 9324 NCD	120.888.400	30.313.000	151.201.400	110.000.000	41.201.400
PS B 9408 NDC	197.993.000	26.394.000	224.387.000	120.000.000	104.387.000
PS B 9723 NDA	202.812.500	25.720.500	228.533.000	125.000.000	103.533.000
PS B 9841 NCA	205.264.500	20.636.500	225.901.000	125.000.000	100.901.000

Sumber Data : Diolah dari Hasil Penelitian

Perubahan umur ekonomis pada kendaraan jenis Fuso B 9294 TC setelah perbaikan adalah 4 tahun, jadi jam pemakaian kendaraan yang tersisa adalah 19.280 jam ditambah 10.000 jam setelah adanya reparasi. Biaya penyusutan yang baru adalah Rp 195.010.960 : 29.280 jam = Rp 6.660 /jam. Besarnya biaya penyusutan tahun 2013 adalah 6.480 jam x Rp 6.660 = Rp 43.156.800

Perubahan umur ekonomis pada kendaraan jenis Fuso B 9295 TC setelah perbaikan adalah 6 tahun, jadi jam pemakaian kendaraan yang tersisa adalah 32.300 jam ditambah 10.000 jam setelah adanya reparasi. Biaya penyusutan yang baru adalah Rp 288.847.600 : 42.300 jam = Rp 6.828 /jam. Besarnya biaya penyusutan tahun 2013 adalah 6.540 jam x Rp 6.828 = Rp 44.655.120.

Perubahan umur ekonomis pada kendaraan jenis PS B 9323 NCD setelah perbaikan adalah 2 tahun, jadi jam pemakaian kendaraan yang tersisa adalah 7.800 jam ditambah 8.000 jam setelah adanya reparasi. Biaya penyusutan yang baru adalah Rp 45.455.900 : 15.800 jam = Rp 2.876 /jam. Besarnya biaya penyusutan tahun 2013 adalah 7.800 jam x Rp 2.876 = Rp 22.432.800.

Perubahan umur ekonomis pada kendaraan jenis PS B 9324 NCD setelah perbaikan adalah 2 tahun, jadi jam pemakaian kendaraan yang tersisa adalah 7.800 jam ditambah 8.000 jam setelah adanya reparasi. Biaya penyusutan yang baru adalah Rp 41.201.400 : 15.800 jam = Rp 2.607 /jam.

Besarnya biaya penyusutan tahun 2013 adalah 7.800 jam x Rp 2.607 = Rp 20.334.600.

Perubahan umur ekonomis pada kendaraan jenis PS B 9408 NDC setelah perbaikan adalah 4 tahun, jadi jam pemakaian kendaraan yang tersisa adalah 23.500 jam ditambah 15.000 jam setelah adanya reparasi. Biaya penyusutan yang baru adalah Rp 104.387.000 : 38.500 jam = Rp 2.711 /jam. Besarnya biaya penyusutan tahun 2013 adalah 7.900 jam x Rp 2.711 = Rp 21.416.900.

Perubahan umur ekonomis pada kendaraan jenis B 9723 NDA setelah perbaikan adalah 4 tahun, jadi jam pemakaian kendaraan yang tersisa adalah 23.500 jam ditambah 15.000 jam setelah adanya reparasi. Biaya penyusutan yang baru adalah Rp 103.533.000 : 38.500 jam = Rp 2.689 /jam. Besarnya biaya penyusutan tahun 2013 adalah 7.900 jam x Rp 2.689 = Rp 21.243.100.

Perubahan umur ekonomis pada kendaraan jenis PS B 9841 NCA setelah perbaikan adalah 4 tahun, jadi jam pemakaian kendaraan yang tersisa adalah 23.500 jam ditambah 15.000 jam setelah adanya reparasi. Biaya penyusutan yang baru adalah Rp 100.901.000 : 38.500 jam = Rp 2.620 /jam. Besarnya biaya penyusutan tahun 2013 adalah 7.900 jam x Rp 2.620 = Rp 20.698.000.

## PEMBAHASAN

Berdasarkan analisis menurut PSAK Nomor 16 dan perusahaan, maka perlakuan akuntansi terhadap aktiva tetap kendaraan perusahaan adalah sebagai berikut :

Nilai buku kendaraan jenis fuso B 9294 TC tahun 2012 sebesar Rp 320.914.960,00. Setelah adanya pengeluaran modal untuk reparasi kendaraan sebesar Rp 74.096.000,00, maka nilai buku aktiva kendaraan menjadi Rp 395.010.960,00. Sedangkan untuk biaya penyusutan mengalami penurunan sebesar Rp 4.192.560,00. Umur ekonomis kendaraan fuso bertambah menjadi 4 tahun dan taksiran nilai residu juga bertambah menjadi Rp 200.000.000,00.

Nilai buku kendaraan jenis fuso B 9295 TC tahun 2012 sebesar Rp 448.467.600,00.

Setelah adanya pengeluaran modal untuk reparasi kendaraan sebesar Rp 65.380.000,00, maka nilai buku aktiva kendaraan menjadi Rp 513.847.600,00. Sedangkan untuk biaya penyusutan mengalami penurunan sebesar Rp 5.650.560,00. Umur ekonomis kendaraan fuso bertambah menjadi 6 tahun dan taksiran nilai residu juga bertambah menjadi Rp 225.000.000,00.

Nilai buku kendaraan jenis PS B 9323 NCD tahun 2012 sebesar Rp 120.888.400,00. Setelah adanya pengeluaran modal untuk reparasi kendaraan sebesar Rp 34.567.500,00, maka nilai buku aktiva kendaraan menjadi Rp 155.455.900,00. Sedangkan untuk biaya penyusutan mengalami penurunan sebesar Rp 8.439.600,00. Umur ekonomis kendaraan fuso bertambah menjadi 2 tahun dan taksiran nilai residu juga bertambah menjadi Rp 110.000.000,00.

Nilai buku kendaraan jenis PS B 9324 NCD tahun 2012 sebesar Rp 120.888.400,00. Setelah adanya pengeluaran modal untuk reparasi kendaraan sebesar Rp 30.313.000,00, maka nilai buku aktiva kendaraan menjadi Rp 151.201.400,00. Sedangkan untuk biaya penyusutan mengalami penurunan sebesar Rp 10.537.800,00. Umur ekonomis kendaraan fuso bertambah menjadi 2 tahun dan taksiran nilai residu juga bertambah menjadi Rp 110.000.000,00.

Nilai buku kendaraan jenis PS B 9408 NDC tahun 2012 sebesar Rp 197.933.000,00. Setelah adanya pengeluaran modal untuk reparasi kendaraan sebesar Rp 26.394.000,00, maka nilai buku aktiva kendaraan menjadi Rp 224.387.000,00. Sedangkan untuk biaya penyusutan mengalami penurunan sebesar Rp 11.494.500,00. Umur ekonomis kendaraan fuso bertambah menjadi 4 tahun dan taksiran nilai residu juga bertambah menjadi Rp 120.000.000,00.

Nilai buku kendaraan jenis PS B 9723 NDA tahun 2012 sebesar Rp 202.812.500,00. Setelah adanya pengeluaran modal untuk reparasi kendaraan sebesar Rp 25.720.500,00, maka nilai buku aktiva kendaraan menjadi Rp 228.533.000,00. Sedangkan untuk biaya penyusutan mengalami penurunan sebesar Rp 13.319.400,00. Umur ekonomis kendaraan

fuso bertambah menjadi 4 tahun dan taksiran nilai residu juga bertambah menjadi Rp 125.000.000,00.

Nilai buku kendaraan jenis PS B 9841 NCA tahun 2012 sebesar Rp 205.264.500,00. Setelah adanya pengeluaran modal untuk reparasi kendaraan sebesar Rp 20.636.500,00, maka nilai buku aktiva kendaraan menjadi Rp 225.901.000,00. Sedangkan untuk biaya penyusutan mengalami penurunan sebesar Rp 14.686.100,00. Umur ekonomis kendaraan fuso bertambah menjadi 4 tahun dan taksiran nilai residu juga bertambah menjadi Rp 125.000.000,00.

Adapun pengeluaran untuk biaya perbaikan selama tahun 2013 adalah Rp 277.107.500,00. Pengeluaran ini seharusnya diperlakukan sebagai pengeluaran modal dengan mengkapitalisasikannya ke harga perolehan aktiva tetap kendaraan. Dengan adanya perubahan ini, jumlah total akun kendaraan meningkat dari Rp 2.645.000.000,00 menjadi Rp 2.922.107.500,00.

Perbedaan antara perhitungan kapitalisasi biaya reparasi menurut perusahaan dan PSAK Nomor 16 terlihat pada akun aktiva tetap kendaraan, biaya penyusutan kendaraan, biaya perbaikan dan pemeliharaan kendaraan dan akumulasi penyusutan kendaraan. Setelah adanya analisis terhadap PT. Star Cargo Samarinda, diketahui bahwa perhitungan kapitalisasi biaya reparasi aktiva tetap kendaraan jenis fuso dan PS perusahaan belum berdasarkan PSAK Nomor 16.

## **I. PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dari analisis dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, diketahui bahwa perusahaan membebaskan semua biaya perbaikan pada tahun 2013 ke dalam biaya periode berjalan. Seharusnya perlakuan akuntansi untuk biaya perbaikan kendaraan jenis fuso dan PS pada PT. Star Cargo Samarinda harus dianggap sebagai pengeluaran modal (*revenue expenditure*).

Biaya penyusutan kendaraan menjadi lebih kecil setelah adanya kapitalisasi, karena

nilai buku aktiva tetap kendaraan setelah reparasi ditambah pengeluaran modal dan dikurangi dengan taksiran nilai sisa yang baru maka diperoleh harga perolehan yang baru. Harga perolehan tersebut dibagi dengan taksiran jam jasa pemakaian kendaraan yang sudah bertambah karena adanya reparasi sehingga biaya penyusutan setelah perbaikan akan mengalami penurunan.

Umur ekonomis kendaraan jenis fuso dan PS menjadi bertambah 2 tahun setelah adanya kapitalisasi, taksiran jam jasa juga bertambah 10.000 jam untuk kendaraan jenis fuso B 9294 TC dan B 9295 TC, 8.000 jam untuk kendaraan jenis PS B 9323 NCD dan B 9324 NCD, 15.000 jam untuk kendaraan jenis PS B 9408 NDC, B 9723 NDA, dan B 9841 NCA.

## B. Saran

Adapun saran – saran yang dapat dijadikan masukan yang positif bagi pihak yang berkepentingan adalah sebagai berikut :

1. Biaya perbaikan yang dikeluarkan perusahaan perlu adanya penetapan kebijakan kapitalisasi sehingga pengeluaran yang dapat menambah nilai manfaat aktiva tetap kendaraan lebih dari satu periode dapat dikapitalisasi sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam PSAK Nomor 16.
2. Terjadinya kesalahan yang terdapat dalam perlakuan biaya perbaikan oleh perusahaan saat ini, perlu dilakukan koreksi atas laporan keuangan yang telah dibuat, agar para pengguna yang membutuhkan informasi dari laporan keuangan tersebut dapat memperoleh informasi yang akurat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Ikatan Akuntan Indonesia, 2012, *Standar Akuntansi Keuangan*, Salemba Empat, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, PP RI Nomor 71 Tahun 2010, 2011, *Standar Akuntansi Pemerintahan*, Fokusmedia, Bandung
- Baridwan, Zaki, 2004, *Intermediate Accounting*, Edisi 8, BPFE, Yogyakarta.

- Djarwanto, P.S., 2004, *Pokok-Pokok Analisis Laporan Keuangan*, Edisi 2 cetakan Pertama, BPFE, Jakarta.
- Fess, Warren, Reeve, 2006, *Accounting (Pengantar Akuntansi 1 Edisi 21)*, Salemba Empat, Jakarta.
- Hornngren, Charles T., Walter T. Harrison Jr., 2007, *Akuntansi*, Edisi Tujuh, PT. Gelora Aksara Pratama, Jakarta.
- Jusup, Al Haryono, 2005, *Dasar-dasar Akuntansi*, Bagian Penerbitan Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN, Yogyakarta.
- Kieso, Donald E., Jerry J. Weygandt dan Terry D. Warfield, 2002, *Akuntansi Intermediate*, Edisi Sepuluh, PT. Gelora Aksara Pratama, Jakarta.
- Mulyadi, 2001, *Sistem Akuntansi*, Salemba Empat, Jakarta
- Munandar M., 2002, *Intermediate Accounting*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Stice K. Earl, James D. Stice dan K. Fred Skousen, 2005, *Intermediate Accounting*, Buku 2 Edisi 15, Salemba Empat, Jakarta
- Suradi, 2009, *Akuntansi Pengantar 1*, Gava Media, Yogyakarta.
- Suardjono, 2001, *Akuntansi Pengantar*, Edisi Kedua, Cetakan Pertama, BPFE, Yogyakarta.