

BAB 3

GAMBARAN UMUM KANTOR PELAYANAN UTAMA BEA DAN CUKAI TANJUNG PRIOK

Kedudukan, Tugas, Fungsi, dan Tipologi KPUBC Tanjung Priok

Sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor: 32/KMK.01/1998 tentang Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jendral Bea dan Cukai adalah:

Melaksanakan sebagian tugas pokok Departemen Keuangan di bidang kepabeanan dan cukai berdasarkan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri dan mengamankan Kebijakan Pemerintah yang berkaitan dengan lalu lintas barang yang masuk dan keluar daerah pabean dan pemungutan Bea Masuk dan Cukai serta pungutan Negara lainnya berdasarkan peraturan undang-undang yang berlaku.

Pasal 2 Keputusan Menteri Keuangan di atas, Direktorat Jendral Bea dan Cukai dalam melaksanakan tugas pokoknya menyelenggarakan fungsi:

- Perumusan kebijakan teknis di bidang Kepabeanan dan Cukai sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan dan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, evaluasi dan pengamanan teknis operasional kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean, sesuai kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri dan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Perencanaan, Pelaksanaan, pengendalian, evaluasi dan pengamanan teknis operasional di bidang pemungutan bea masuk dan cukai serta pungutan negara lainnya yang pemungutannya dibebankan kepada Direktorat Jendral dan Bea Cukai berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Perencanaan, pembinaan, bimbingan di bidang pemberian pelayanan, perijinan, kemudahan, ketatalaksanaan, dan pengawasan di bidang

kepabeanan dan cukai berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai dan penindakan di bidang kepabeanan dan cukai serta penyidikan tindak pidana kepabeanan dan cukai sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Direktorat Jendral dan Bea dan Cukai lebih lanjut memiliki susunan organisasi yang terdiri dari satu Sekretaris Direktorat Jendral, Delapan Direktorat, dibantu oleh instansi-instansi vertikal sebagai unsur pelaksana. Instansi-instansi vertikal tersebut di kenal dengan nama Kantor Pelayanan Bea dan Cukai, yang berhubungan langsung dengan Masyarakat Usaha Kepabeanan dan menjadi wakil Direktorat Jendral dalam memberikan pelayanan.

Kantor Pelayanan Bea dan Cukai dipimpin oleh seorang Kepala kantor dan merupakan unsur pelaksanaan Direktorat Jendral yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada kantor wilayah. Kantor pelayanan mengemban tugas melaksanakan kegiatan operasional pelayanan kepabeanan dan cukai dalam daerah wewenang berdasarkan peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai dan kebijakan teknis lainnya yang ditetapkan oleh Direktur Jendral.

Sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 444/KMK.01/2001 pasal 66. Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok Khusus menyelenggarakan fungsi:

- Pelaksanaan intelijen, patroli, dan operasi pencegahan patroli dan operasi pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai, serta pelayanan kepabeanan atas sarana pengangkut dan pemberitahuan pengangkut barang
- Penyidikan di bidang kepabeanan dan cukai
- Pengelola dan pemeliharaan sarana operasi, sarana komunikasi dan senjata api
- Pelaksanaan pemungutan bea masuk, cukai dan pungutan negara lainnya yang dipungut oleh Direktorat Jendral Bea dan Cukai serta pelaksanaan

perbendaharaan penerimaan, penagguhan, penagihan, dan pengembalian bea masuk dan cukai

- Pemberian pelayanan teknis dan kemudahan di bidang tehnis kepabeanean dan cukai
- Penelitian dokumen pemberitahuan impor dan ekspor barang pemeriksaan barang, pemeriksaan badan dan penelitian pemberitahuan nilai pabean dan fasilitas impor.
- Penetapan klasifikasi barang, tarif bea masuk, nilai pabean dan sanksi administrsi berupa denda.
- Pelayanan atas pemasukan, pemuatan, pembongkaran, penimbunan barang serta pengawasan pelaksanaan pengeluaran barang ke dan dari kawasan pabean.
- Penelitian dokumen cukai, pemeriksaan pengusaha barang kena cukai dan urusan perusakan pita cukai.
- Pembukuan dokumen kepabeanean dan cukai serta dokumen lainnya.
- Pelaksanaan pengolahan data dan penyajian laporan kepabeanean dan cukai serta penerimaan penditribusian dokumen pabean dan cukai
- Pelaksanaan administrasi kantor pelayanan

Dari sekian banyak fungsi yang telah disebutkan di atas, Kantor Pelayanan mempunyai fungsi utama sebagai pelaksana pelayanan teknis dan kemudahan di bidang Kepabeanean dan Cukai. Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok Jakarta merupakan bagian dari unsur pelaksanaan Direktorat Jandral untuk melaksanakan kegiatan operasional pelayanan, khususnya bidang kepabeanean.

3.1.1 Visi dan Misi

Kantor Pelayanan Bea dan Cukai Tipe A Soekarno Hatta Jakarta tidak memiliki visi sendiri, melainkan mendukung visi yang dimiliki oleh Direktorat Jandral dan Bea Cukai. Dalam menghadapi persaingan dan perubahan lingkungan global, DJBC dituntut memiliki cara pandang yang antisipatif dan jauh kedepan dalam rangka mengoptimalkan tugas dan fungsinya sebagai instusi pemerintah yang mempunyai tugas utama sebagai pemungut bea masuk, cukai dan pajak

lainnya. DJBC sebagai trade fasilitator, pegawai lalu lintas perdagangan ekspor dan impor, pelindung masyarakat terhadap barang-barang yang dilarang, serta penegak hukum di bidang kepabeanan dan cukai, mengharuskan DJBC untuk memberikan pelayanan terbaik kepada pengguna jasa kepabeanan dan cukai.

3.2 Mekanisme Arus Pengeluaran Barang Impor

Menurut *International Convention of Simplification and Harmonization of Customs Procedures* dinyatakan pengertian tentang pengawasan, yaitu pengawasan pabean adalah tindakan yang dilakukan pabean untuk memastikan kepatuhan terhadap Undang-undang Pabean. Dari kalimat ini, maka dapat dikatakan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh DJBC terutama untuk mencegah dan menanggulangi pelanggaran dan kejahatan perdagangan, terutama dalam impor dan ekspor sehingga mengamankan hak-hak negara.⁵²

3.2.1 Pemberitahuan Pabean

a. Saat Kedatangan Sarana Pengangkut

Impor menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan, adalah kegiatan memasukan barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean⁵³. Daerah pabean itu sendiri adalah “Wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen yang didalamnya berlaku Undang-Undang ini”.⁵⁴

Sarana Pengangkut dan muatannya yang memasuki daerah pabean diwajibkan memberitahukan kedatangannya, yaitu dengan cara membuat pemberitahuan pabean.⁵⁵ Hal yang mendasari saat kedatangan sarana pengangkut melalui laut yaitu saat tiba di pelabuhan. Pemberitahuan Pabean ini dapat diartikan sebagai pelaporan yang dilakukan paling lambat delapan jam sejak kedatangan sarana pengangkut melalui udara.

⁵² DJBC, *International Confention on Simplifacation and Harmonization of Customs Procedures (as amended)*, World Customs Organization, 2003, hal 2

⁵³ Pasal 1 (13), Undang-Undang No. 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan

⁵⁴ Pasal 1 ayat 2, Undang-Undang No. 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan

⁵⁵ Ali Purwito, *KEPABEANAN Konsep dan Aplikasi*, Op.Cit. hal 48.

b. Tata Cara dan Dokumen

Sebelum sarana pengangkut tiba di pelabuhan tujuan, perusahaan pengangkutan atau agennya berkewajiban untuk :

1. Menyerahkan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) secara tertulis dalam rangkap dua lembar atau melalui media elektronik kepada Pejabat *manifest* di Kantor Pelayanan Bea dan Cukai pelabuhan tujuan.
2. Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut tersebut juga harus dilengkapi dengan :
 - *Manifest* yaitu semua barang/muatan yang diangkut di dalam sarana pengangkut, dapat diketahui secara rinci mengenai jenis, jumlah, berat barang, nama *consignee*, *notify party*, alamat, *carrier*, dan lainnya.
 - Pelabuhan asal
 - Pelabuhan tujuan
 - Rencana tanggal kedatangan
 - Daftar penumpang dan atau awak sarana pengangkut
 - Buku petunjuk mengenai alur-alur perjalanan yang dilalui oleh pengangkut. Setelah penyerahan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, akan diberikan bukti penerimaan yang merupakan persetujuan pembongkaran barang impor.

3.2.2 Pembongkaran

Pembongkaran adalah menurunkan muatan sarana pengangkut yang datang dari luar daerah pabean untuk selanjutnya dibawa ke tempat penimbunan sementara atau tempat penimbunan lainnya. Pembongkaran harus atas permohonan pemilik barang/pengusaha/agen sarana pengangkut dan mendapatkan izin dari kepala kantor pabean. Jangka waktu pelaksanaan pembongkaran adalah paling lambat delapan jam sejak kedatangan sarana pengangkut melalui udara. Jangka waktu pelaksanaan pembongkaran dibatasi dengan pertimbangan bahwa kelancaran arus barang akan terhambat apabila kegiatan tersebut tidak segera dilaksanakan.

3.2.3 Penimbunan

Penimbunan diartikan sebagai kegiatan menyimpan barang untuk sementara waktu dengan tujuan untuk dipindahkan ke tempat lainnya. Barang-barang impor yang datang dari luar daerah pabean dan setelah dibongkar, harus ditimbun di tempat-tempat yang telah ditentukan. Adapun tempat-tempat penimbunan adalah Kawasan Pabean, Tempat Penimbunan Sementara, Gudang Berikat, Gudang Importir.⁵⁶

3.3 Pemeriksaan Pabean

Pemeriksaan fisik barang-barang ekspor-impor sampai saat ini terdiri atas tiga periode. Periode pertama adalah sebelum dikeluarkannya Inpres Nomor 4 tahun 1985. Periode kedua adalah selama berlakunya Inpres Nomor 4 tahun 1985 (yakni antara April 1985 sampai dengan 1 Agustus 2001). Periode ketiga adalah setelah 1 Agustus 2001 hingga sekarang.

Pada periode pertama, pemeriksaan fisik barang baik untuk barang ekspor maupun impor dilakukan oleh pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Periode kedua, yakni pada bulan April tahun 1985 diadakan semacam pembagian tugas yang dilaksanakan oleh Bea dan Cukai dan pemerintah yang menunjuk SGS (*Societe Generale de Surveillance*) yang pelaksanaannya kemudian diserahkan kepada PT. Sucofindo (*Superintending Company of Indonesia*), sebuah badan usaha milik negara (BUMN) dalam lingkungan Departemen Perdagangan. PT. Sucofindo melaksanakan kegiatan jasa surveyor dalam rangka pengadaan stok nasional, pengawasan kualitas dan kuantitas barang serta membantu terlaksananya ketentuan pemerintah dalam hal tata niaga, perdagangan dan industri. Dalam pembagian tugas itu disebutkan bahwa pihak Bea dan Cukai bertugas untuk memeriksa barang impor (*pre shipment inspection*) yang nilai *free on board* (FOB) nya berada di bawah US \$ 5000. Sedangkan PT. Sucofindo melaksanakan pemeriksaan barang yang nilai FOB-nya di atas US \$ 5000 dan melaksanakan pemeriksaan fisik barang ekspor yang mendapat fasilitas kemudahan ekspor.

Pada periode ketiga, khusus untuk pemeriksaan fisik barang-barang ekspor tertentu yang semula dilakukan oleh PT. Sucofindo sejak tanggal 1 Agustus 2001

⁵⁶ *Ibid*, hal 56

kegiatan pemeriksaan fisik barang tersebut kembali kepada pihak Bea dan Cukai. Tidak diperpanjangnya perjanjian antara pemerintah dengan pihak PT. Sucofindo sejak tanggal 1 Agustus 2001 secara otomatis mengembalikan wewenang pemeriksaan fisik barang ekspor yang mendapat fasilitas kemudahan ekspor kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Pengembalian wewenang pemeriksaan ekspor tersebut disebabkan oleh alasan penegakan konstitusi dan penghematan biaya.⁵⁷ Selanjutnya berdasarkan surat Menteri Keuangan nomor S-145/KMK.1/2001 tanggal 27 Juli 2001 DJBC ditunjuk untuk menangani pelaksanaan tugas pemeriksaan fisik tersebut.

Untuk pelaksanaan pemeriksaan fisik barang ekspor yang mendapat fasilitas kemudahan, terdapat perbedaan antara pemeriksaan yang dilakukan oleh PT. Sucofindo dengan yang sekarang diterapkan oleh pihak Bea dan Cukai. Untuk pelaksanaan pemeriksaan fisik barang, PT. Sucofindo menjalankan pemeriksaan terhadap semua eksportir tanpa kecuali dan pemeriksaan fisik barang dilakukan sebanyak 100%. Sedangkan pihak Bea dan Cukai memberlakukan jalur hijau dan jalur merah untuk membagi barang ekspor maupun impor yang akan diperiksa. Khusus untuk barang yang termasuk di dalam jalur hijau tidak lagi dilakukan pemeriksaan fisik barang, sedangkan untuk barang yang dimasukkan ke dalam kelompok jalur merah harus menjalankan pemeriksaan fisik barang di gudang eksportir yang bersangkutan.

Dalam upaya memberikan pelayanan yang efektif dan efisien, DJBC telah menetapkan sistem dan prosedur dengan diterbitkannya Keputusan Direktur Jenderal nomor KEP-45/BC/2001 tanggal 31 Juli 2001. Sistem dan prosedur itu dibuat dengan mempertimbangkan berbagai masukan dari para pengguna jasa dan asosiasi/instansi terkait baik menjelang pelaksanaan 1 Agustus 2001 maupun evaluasi setelah pelaksanaannya di berbagai daerah dan kantor pusat.

Pemeriksaan pabean dimaksudkan sebagai pemeriksaan yang dilakukan berkaitan dengan pemasukan barang/impor. Pemeriksaan Pabean mencakup :

⁵⁷ Warta Bea Cukai, *Pemeriksaan Ekspor Dikembalikan Kepada DJBC*, Edisi No.322 / September 2001, hal 24-25

- Pemeriksaan Administrasi, yaitu penelitian yang berkisar atas kelengkapan dokumen-dokumen induk dan pelengkap, cara pengisian pemberitahuan kebenaran nilai pabean/tarif, biaya pengangkutan, asuransi dan lainnya.
- Pemeriksaan fisik atas barang dilakukan untuk mengetahui kebenaran pemberitahuan jenis, jumlah, tipe, bahan, dan sebagainya.

Pemeriksaan yang dilakukan oleh Pejabat Pabean merupakan suatu sistem dan tata laksana dibidang pabean. Pemberitahuan menganut prinsip *self assessment* dan dikaji dalam sistem pemeriksaan. Pemeriksaan administrasi dapat dilaksanakan melalui sistem EDI (*Electronic Data Interchange*), atau dikenal dengan sistem pertukaran data elektronik. Adapun prosedur dalam pemeriksaan administrasi yang dilakukan adalah sebagai berikut :

- Pertama, memasukkan data-data importasi barang ke dalam disket, kemudian menyerahkan kepada pabean beserta dokumen pelengkap dan bukti pembayaran untuk diteliti.
- Kedua, importir mempunyai hubungan langsung (*on line*) melalui komputer dengan kantor Pelayanan Pabean di pelabuhan pembongkaran dan mentransfer data-data ke dalam Pemberitahuan Impor Barang melalui program aplikasi PIB dan mencetak (*printout*).
- Ketiga, menggunakan jasa dari penyedia jasa EDI di tempat-tempat tertentu dan mempunyai hubungan (*link*) ke sistem komputer di Kantor Pelayanan Bea dan Cukai.

Secara cepat data-data tersebut akan direspons, berupa penolakan atau *reject* yang berarti bahwa PIB harus diperbaiki atau dilengkapi, perlu ditambah kalau ada kekurangan dokumen yang diperlukan. Jika diterima atau *accepted*, PIB tersebut akan diberikan nomor pendaftaran oleh Pejabat yang mengelola sistem tersebut.

Pemeriksaan fisik dilakukan untuk mengetahui jumlah dan jenis barang impor yang diperiksa. Pemeriksaan fisik dapat dilakukan melalui *Hi Co Scan* yaitu alat penerawang dengan teknologi tinggi, tanpa membuka peti kemas dan cukup memasukkan truk pengangkut peti kemas yang berisi barang-barang impor ke dalam ruang penerawang berdaya tinggi. Kegiatan ini merupakan kegiatan

untuk mencocokkan antara yang diberitahukan dengan kenyataan fisik yang sebenarnya dan mencegah adanya :

- Uraian barang yang tidak benar (*misdiscription*)
- Barang yang tidak diberitahukan (*unreported*)
- Kesalahan pemberitahuan negara asal
- Barang yang termasuk dilarang/dibatasi
- Pemberitahuan klasifikasi barang dan nilai pabean yang tidak benar

Pemeriksaan fisik atas barang impor yang dikemas dalam kemasan petikemas dengan tingkat pemeriksaan fisik 10% atau 30 % adalah :

1. Dalam hal jumlah petikemas 5(lima) atau kurang, pemeriksaan fisik sebesar 10% (sepuluh persen) atau 30% (tiga puluh persen) dari seluruh jumlah kemasan yang diberitahukan, dengan jumlah minimal dua kemasan.
2. Dalam hal jumlah kemasan lebih dari 5(lima), pemeriksaan fisik dilakukan sebesar 10% (sepuluh persen) atau 30% (tiga puluh persen) dari seluruh jumlah petikemas yang diberitahukan, dengan jumlah minimal 1(satu) peti kemas.⁵⁸

Pemeriksaan fisik 10%(sepuluh persen) atau 30% (tiga puluh persen) ditingkatkan menjadi 100% (seratus persen) dalam hal :

1. Jumlah atau jenis barang di *packing list* tidak jelas
2. Barang impor tidak dikemas dalam kemasan yang bernomor
3. Jumlah dan/atau nomor kemasan tidak sesuai dengan *packing list*
4. Jumlah dan/atau jenis barang yang diperiksa kedapatan tidak sesuai dengan *packing list*.

Pemeriksaan fisik 100% (seratus persen) dilakukan terhadap :

- a. Pemeriksaan fisik karena jabatan
- b. Terhadap barang impor terkena Nota Hasil Intelijen

⁵⁸ Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-07/BC/2007 tentang Pemeriksaan Fisik barang impor Pasal 9

c. Barang impor dalam bentuk curah⁵⁹

3.4 Penetapan Tingkat Risiko dan Penentuan Jalur

Penetapan tingkat risiko terbagi menjadi tiga, yaitu :

- *Hi Risk*, atau importasi yang dilakukan oleh Importir Umum dan Importir lain yang mempunyai tingkat risiko tinggi (*High-Risk* Importir).
- *Medium risk*, barang-barang yang diimpor masih mempunyai potensi risiko yang kemungkinan dapat merugikan pendapatan negara.
- *Low risk*, didasarkan kepada jenis barang yang diimpor, adanya pelanggaran dan pertimbangan lain berdasarkan atas profil importir.⁶⁰

Berdasarkan sejumlah parameter-parameter yang ada dalam profil importir (seperti saat importir mengajukan registrasi, dapat dilihat dari laporan keuangannya, asset yang dimiliki, bentuk usaha importir, kebenaran dari data yang dilaporkan oleh importir dan sebagainya) dan komoditi (seperti barang yang termasuk larangan dan pembatasan, kelengkapan dan autentiknya izin dari Departemen Teknis yang terkait dan sebagainya) dapat dilakukan penilaian dan pembobotan (proses *scoring*) oleh pihak Bea dan Cukai. Dengan skor yang telah ditetapkan oleh pihak Bea dan Cukai, Importir bisa masuk kedalam jalur merah dengan tingkat risiko tinggi (*hi-risk*). Importir dengan tingkat risiko tinggi ini tidak selamanya akan berada di dalam jalur merah, dengan *track record* yang baik, importir ini bisa naik menjadi risiko tingkat menengah (*medium risk*), dan jika hasil *scoring* menunjukkan hasil yang lebih baik lagi maka bisa masuk kedalam *low-risk*. Tetapi tidak menutup kemungkinan juga Importir yang telah berada di tingkat *low-risk* berada dalam *low-risk* terus. Hal ini dapat terjadi apabila dia melakukan pelanggaran yang menyebabkan *track record*-nya menjadi buruk. Tingkatan risiko Importir ini bergerak dinamis sejalan dengan *track record*-nya saat melakukan impor.

⁵⁹ Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-07/BC/2007 tentang Pemeriksaan Fisik barang impor Pasal 12

⁶⁰ Ali Purwito dalam Makalah yang berjudul Sistem Pemeriksaan Dalam Rangka Pengujian Kepatuhan Melalui Penetapan Kembali dan Audit Kepabeanaan, hal 42-43.

Penjaluran yang dilakukan ini merupakan *output*/hasil dari seleksi penetapan dan penilaian atas profil importir. Seleksi penjaluran sebagaimana dimaksud diatas adalah sebagai berikut :

Importir berisiko tinggi yang mengimpor komoditi risiko tinggi dikenakan Jalur Merah.

Importir berisiko tinggi yang mengimpor komoditi risiko rendah dikenakan Jalur Merah.

Importir berisiko menengah yang mengimpor komoditi risiko tinggi dikenakan Jalur Merah.

Importir berisiko menengah yang mengimpor komoditi risiko rendah dikenakan Jalur Hijau.

Importir berisiko rendah yang mengimpor komoditi risiko tinggi dikenakan Jalur Hijau.

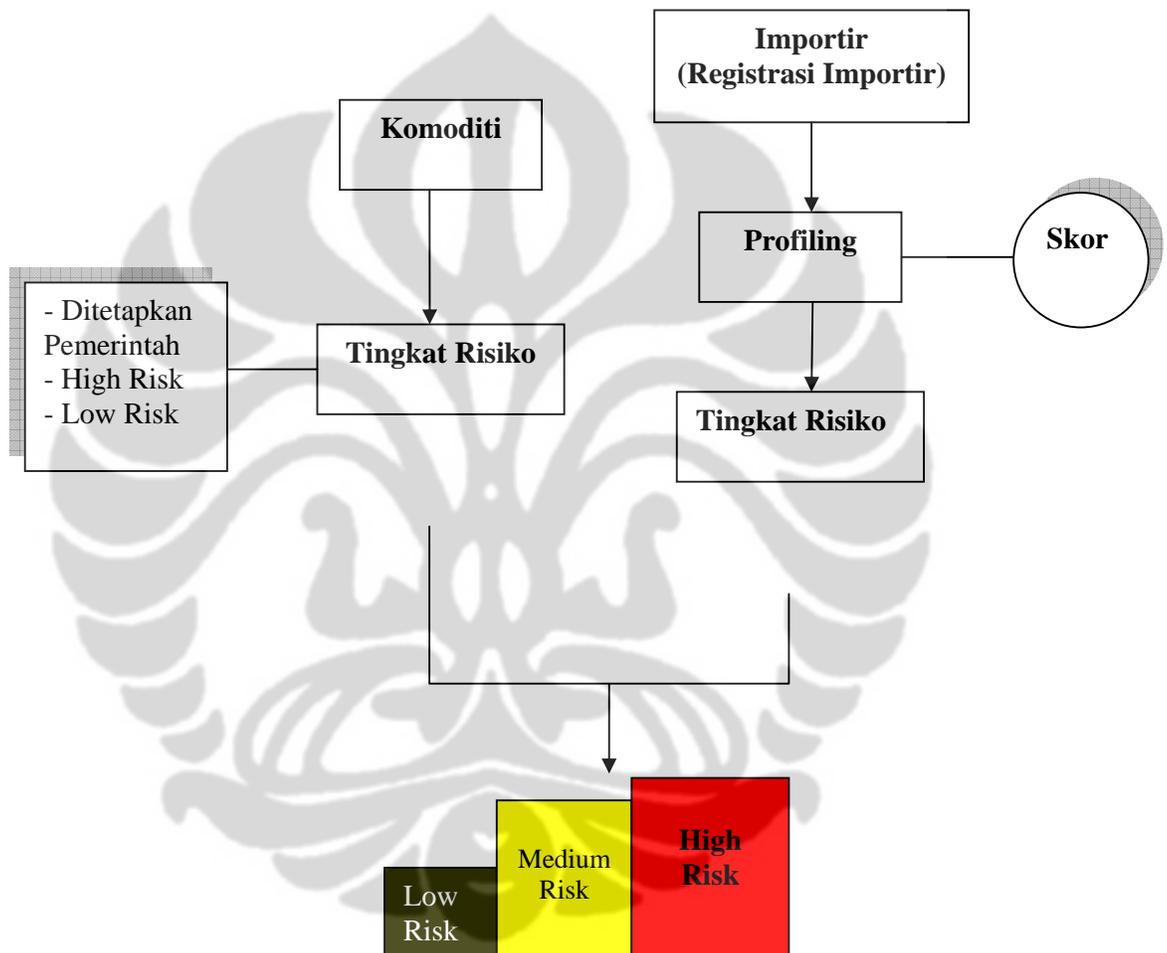
Importir berisiko rendah yang mengimpor komoditi risiko rendah dikenakan Jalur Hijau.

Importir berisiko tinggi atau menengah atau rendah yang mengimpor komoditi risiko sangat tinggi dikenakan Jalur Merah.⁶¹

⁶¹ KEP-97/BC/2003 Tentang Profil Importir dan Profil Komoditi Untuk Penetapan Jalur

Adapun gambaran umum penentuan tingkat risiko dan penetapan jalur di bidang impor adalah sebagai berikut :

GAMBAR 3.1
GAMBARAN UMUM PENENTUAN TINGKAT RISIKO DAN
PENENTUAN JALUR DI BIDANG
IMPOR



Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

1. Jalur Merah

Jalur Merah adalah mekanisme pelayanan kepabeanan di bidang impor terhadap suatu importasi yang dilakukan melalui penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik barang. Berdasarkan KEP-07/BC/2003 kriteria penetapan jalur merah adalah sebagai berikut :

1. Importir baru;
2. Importir yang termasuk dalam kategori risiko tinggi;
3. Barang impor sementara;
4. Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II;
5. Barang re-impor;
6. Terkena pemeriksaan acak;
7. Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah;
8. Barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi dan/ atau berasal dari negara yang berisiko tinggi.⁶²

2. Jalur Hijau

Jalur Hijau adalah mekanisme pelayanan kepabeanan di bidang impor yang diberikan kepada Importir yang mempunyai reputasi baik dan memenuhi persyaratan/kriteria yang ditentukan, sehingga terhadap importasinya hanya dilakukan penelitian dokumen.

3. Jalur Prioritas

Jalur Prioritas adalah fasilitas dalam mekanisme pelayanan kepabeanan di bidang impor yang diberikan kepada importir yang mempunyai reputasi sangat baik dan memenuhi persyaratan/kriteria yang ditentukan untuk mendapatkan pelayanan khusus, sehingga penyelesaian importasinya dapat dilakukan dengan lebih sederhana dan cepat.⁶³

⁶² Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana di Bidang Impor Pasal 17 dalam hal penetapan jalur

⁶³ Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan Di Bidang Impor Pasal 1

BAB 4

ANALISIS KEAKURASIAN PENETAPAN JALUR IMPOR

Adanya penetapan jalur merah dan hijau merupakan hasil dari Manajemen risiko yang diterapkan di bidang pabean. Manajemen risiko ini berdasarkan dari Profil Importir dan Komoditi.

4.1 Analisis Keakurasian Penetapan Jalur Impor Dalam Suatu Prosedur Kepabeanan di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok

Dilihat dari perkembangan risiko atas barang-barang impor dan permasalahan-permasalahan yang terjadi saat ini, maka Pemerintah melalui P-06/BC/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Laksana Kepabeanan di bidang impor dan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai KEP-89/BC/2002 tentang pembentukan tim penyusunan Database Profil Importir serta KEP-97/BC/2003 tentang Profil Importir dan Profil Komoditi untuk Penetapan Jalur dalam Pelayanan Impor. Profil Importir dan Profil Komoditi ini digunakan dalam rangka menetapkan tingkat risiko atas kegiatan importasi. Profil Importir dan Profil Komoditi untuk penetapan jalur dalam pelayanan impor ini dilatarbelakangi dalam rangka meningkatkan pengawasan dan pelayanan kepabeanan dibidang impor untuk standarisasi kriteria seleksi dalam otomasi penjaluran.⁶⁴

4.1.1 Penetapan tingkat risiko (*risk ranking*) di bidang impor

Profil importir dan Profil komoditi dalam pelayanan impor selain dilatarbelakangi oleh adanya peningkatan pengawasan dan pelayanan kepabeanan di bidang impor juga sebagai standarisasi kriteria seleksi dalam otomasi penjaluran. Kriteria seleksi tersebut disusun berdasarkan profil importir dan profil komoditi yang terintegrasi sehingga dapat mengukur derajat risiko suatu

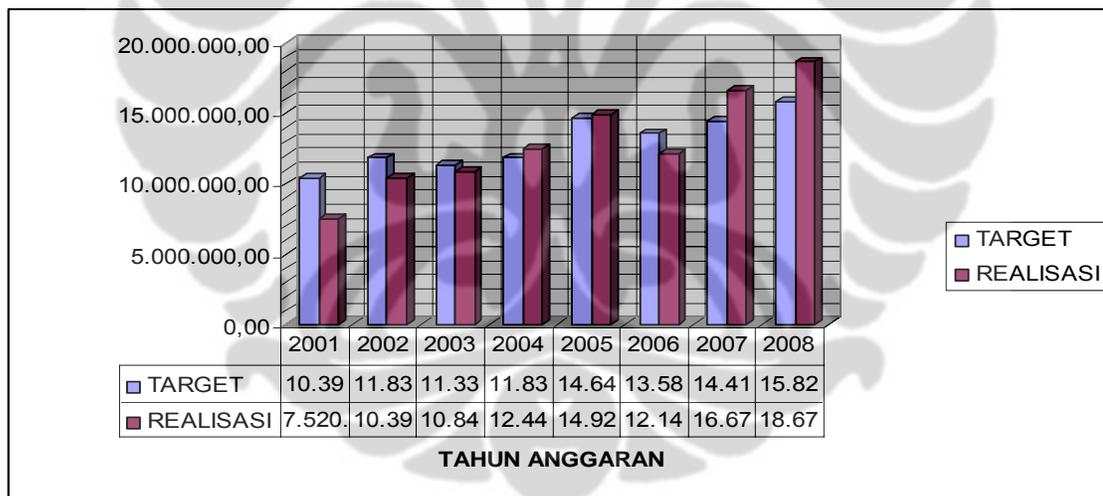
⁶⁴ Wawancara dengan Anis Solikah, Kepala Seksi Informasi dan Umum, Kantor Pelayanan Utama Tanjung Priok, tanggal 12 November 2008, Pk.11.24 WIB

importasi. Penetapan KEP-97/BC/2003 oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai dilatarbelakangi oleh kriteria seleksi dalam otomasi penjaluran yang terintegrasi. Hal tersebut dikarenakan kegiatan importasi terkait dengan masalah pelayanan, pengawasan dan kelancaran arus barang, seperti yang diungkapkan oleh salah seorang informan sebagai berikut :

”Kalau pengawasan diperketat, kelancaran arus barang terhambat, tapi kalau pengawasannya kendor malah banyak penyimpangan karena mudahnya proses pengeluaran barang”⁶⁵

Importasi yang terjadi terkait dengan target serta realisasi penerimaan bea masuk yang memiliki tujuan untuk mengisi kas negara. Begitu banyaknya jumlah kegiatan importasi yang dilakukan, seperti data yang ditunjukkan dalam Target dan Realisasi Penerimaan Bea Masuk berikut ini :

GRAFIK 4.1
Target dan Realisasi Peerimaan DJBC
Tahun Anggaran 2001-2008
(dalam Milyar Rp.)



Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang diolah peneliti

Berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa lebih dari 80% pencapaian target penerimaan Bea Masuk sudah tercapai, namun hal ini tidak menutup kemungkinan terjadinya pelanggaran di bidang kepabeanan. Hal ini terkait dengan

⁶⁵Wawancara dengan Anis Solikah, Kepala Seksi Informasi dan Umum, Kantor Pelayanan Utama Tanjung Priok, tanggal 12 November 2008, Pk.11.24 WIB

fungsi pengawasan dan pelayanan yang diberikan oleh Pihak Bea dan Cukai dalam memastikan pergerakan arus barang, dokumen sesuai dengan peraturan kepabeanan yang telah ditetapkan serta memberikan pelayanan yang cepat, akurat dan prima.

4.1.2 Penetapan Profil Importir dan Komoditi Dalam Importasi

a. Profil Importir

Penetapan tingkat risiko dilakukan berdasarkan Profil Importir dan Profil Komoditi. Adapun yang dimaksud dengan Profil Importir dan Profil Komoditi adalah sebagai berikut :

- ∞ Profil Importir adalah kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko importir.
- ∞ Profil Komoditi adalah kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko komoditi.

Penetapan tingkat risiko pada profil importir diawali saat importir melakukan registrasi importir. Registrasi importir adalah kegiatan pendaftaran yang dilakukan oleh importir ke Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk mendapatkan Nomor Identitas Kepabeanan (NIK). Berdasarkan Registrasi importir ini akan didapatkan data awal seperti jenis barang yang diimpor, nilai pabean yang dilaporkan, jenis usahanya, identitas pengurus dan penanggungjawab, kepastian penyelenggaraan pembukuan dan lain sebagainya. Berdasarkan data awal ini, pihak Bea dan Cukai akan melakukan penelitian formulir isian, meliputi penelitian administrasi dan dapat dilakukan pemeriksaan lapangan. Disamping itu, pihak Bea dan Cukai akan melakukan penilaian seperti halnya "*passing grade*" untuk masuk kedalam proses selanjutnya. Nilai/batas minimal dari penentuan registrasi importir adalah ≥ 40 . Hal ini seperti yang dikatakan oleh M. Slamet Imam selaku Kepala Seksi Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan (P2), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, sebagai berikut :

“Dimulai dari registrasi importir itu setelah diteliti dan dicek kebenarannya selanjutnya akan dinilai yang dibuat penilaian dan

pembobotan. Dari penilaian dan pembobotan itu akan ada passing gradenya atau dikenal dengan istilah *scoring*, dari sisi registrasi ini akan dibuat nilai atau *scoring* di dalam sistem. Nah, batasannya itu minimal 40. Kalau dibawah 40 itu akan *direject*. Kalau diatas 40 itu akan diproses selanjutnya.”⁶⁶

Hal yang sama juga dikatakan oleh Arya Mabruri dari seksi registrasi importir sebagai berikut :

“Nanti setelah *field-field form* registrasi importir telah diisi maka dilakukan penilaian dan dilakukan penelitian langsung ke lapangan. Untuk batas minimal penilaian itu minimal *score*nya mencapai 40 untuk bisa diproses lagi.”⁶⁷

Berdasarkan data awal ini, Pihak Bea dan Cukai dapat mengamati dan melakukan penilaian pada saat importir melakukan kegiatan importasi. Dari kegiatan importasi yang dilakukannya dapat dilihat data impor dan pelanggarannya terkait dengan jumlah, nilai pabean, tarif, barang-barang yang diimpornya, negara asal, dan lain sebagainya. Berdasarkan data awal saat registrasi dan data saat melakukan impor serta pelanggaran yang dilakukannya, Pihak Bea dan Cukai dapat melakukan analisa dalam rangka penyusunan profil importir.

Adapun yang menjadi kumpulan elemen profil importir seperti yang disebutkan di atas antara lain adalah sebagai berikut :

1. Jumlah Pelanggaran
2. Masalah Tambah Bayar
3. Nilai Impor dalam Satu Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
4. Besarnya denda
5. Frekuensi Pelanggaran
6. Frekuensi Impor
7. Data Kegiatan⁶⁸

⁶⁶ Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

⁶⁷ Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 19 November 2008 Pk.11.45 WIB

⁶⁸ Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 19 November 2008 Pk.11.45 WIB

Elemen-elemen profil importir ini terkait dengan jumlah pelanggaran yang dilakukan dalam importasi yang dapat mengakibatkan tambah bayar karena adanya pelanggaran dalam pemberitahuan tentang nilai impor. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan ini dapat mengakibatkan sanksi administrasi berupa denda dan bunga maupun sanksi pidana yang mengarah kepada tindakan penyelundupan. Kumpulan elemen profil importir diatas masih erat kaitannya dengan fungsi pengawasan yang dilakukan oleh Pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Hal ini disebabkan oleh adanya tindakan pengamanan keuangan negara. Hal ini juga senada dengan yang dikatakan oleh Agus Hermawan berikut ini :

”Untuk kumpulan elemen profil importir dan komoditi itu menyangkut namanya (orangnya), kegiatannya, barangnya, assetnya, dia impor sendiri atau menggunakan pihak lain. Maksudnya namanya dan kegiatannya itu seperti ini, apakah nama ini melanggar ketentuan imigrasi ga, bukan termasuk dalam DTO (Daftar Pencarian Orang), trus nama di NPWPnya sama/bener ga, lalu dilihat juga kepatuhan dia dalam membayar pajak, pernah kena sanksi ga. Nah nanti ini semua akan dinilai. Kalau untuk barangnya yang diimpor itu masuk kategori *hi-risk* itu nanti terkait dengan nilai barangnya itu tinggi, tarif *Harmonized Systemnya* tinggi atau tidak, trus termasuk dalam larangan dan pembatasan. Kalo untuk kegiatannya bisa dilihat dari apakah setiap impor itu dia mengimpornya hanya barang-barang itu aja atau impor barang lainnya juga. Hal ini bisa dilihat dari akte notaris pendirian perusahaannya. Untuk assetnya itu bisa dilihat dari punya pegawai banyak atau tidak, hasil barangnya itu untuk diekspor tidak atau mendukung pertumbuhan ekonomi tidak, lalu kalau untuk impornya itu impor bahan baku atau bukan, dia termasuk dalam kategori yang banyak menyerap tenaga kerja atau bukan, dan lain sebagainya. Dalam hal dia impor sendiri atau menggunakan jasa orang lain itu gini Mas, kalo pake orang lain itu namanya PPJK (Pengusaha Pengurus Jasa Kepabeanan). Di dalam Undang-Undang Kepabeanan disebutkan dalam hal importir tidak dapat mengurus sendiri jasa kepabeananya, dapat memberikan kuasa kepada pengusaha pengurus jasa kepabeanan. Nah nanti PPJK ini harus ikut brevet dulu, dapat izin lalu bisa mewakili kepentingannya importir.”⁶⁹

Menurut Aziz salah seorang informan yang bertugas sebagai PPJK Multi Trans Utama, mengatakan bahwa:

⁶⁹ Hasil wawancara dengan Agus Hermawan, Pengajar di Pusdiklat Bea dan Cukai, tanggal 20 November 2008, Pk. 13.04

”PPJK bertugas sebagai penyalur consignee dengan Bea Cukai dalam hal penyampaian data. Dalam satu bulan PPJK dapat menangani 300-500 dokumen untuk segala jenis barang kurang lebih sekitar 20 importir. Importir yang ditangani ada 2 macam, importir umum dan importir khusus. Importir umum adalah importir yg membeli barang dan barang tersebut dipakai sendiri dengan klasifikasi barang yang banyak sekali dan hampir 99 % (persen) importir umum dikategorikan dalam jalur merah. Sedangkan, importir khusus adalah importir yang membeli bahan baku untuk diolah lebih lanjut dalam rangka untuk diekspor kembali. Biasanya importir khusus masuk dalam kategori jalur hijau.”⁷⁰

Disamping mengetahui data kegiatan dari importir, juga dapat dilihat dari tempat/lokasi berupa gedung sebagai tempat importir melakukan aktivitas pekerjaannya. Hal ini juga masih sama seperti yang dikatakan oleh Arya Mabruri sebagai berikut :

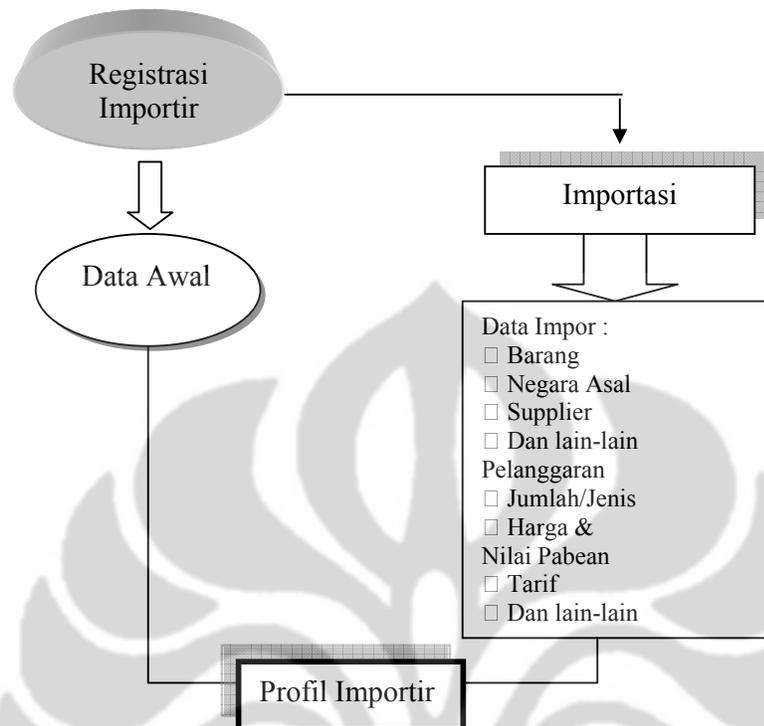
“Dalam mengetahui profil importir juga bisa dilihat dari lokasi dia bekerja. Maksudnya lokasi disini seperti gedung. Apakah gedungnya sewa atau permanen. Kalau gedungnya sewa berarti dia bisa pindah kapan aja. Kalo sudah permanen itu risikonya lebih kecil”⁷¹

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, dapat dikatakan bahwa identitas importir itu memiliki peranan yang penting dalam profil importir, karena masih terkait dengan fungsi pengawasan dan pelayanan oleh Pihak Bea dan Cukai. Secara garis besar *profiling* importir dapat digambarkan sebagai berikut

⁷⁰ Hasil wawancara dengan Aziz, PPJK Multi Trans Utama, Kamis 14 November 2008 Pk.10.48 WIB

⁷¹ Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 19 November 2008 Pk.11.45 WIB

**GAMBAR 4.1
PROFILING IMPORTIR**



Sumber : Direktorat Jendral Bea dan Cukai, Diolah oleh Peneliti

Berdasarkan gambar diatas, dapat dijelaskan bahwa penentuan profil importir dimulai saat registrasi importir. Berdasarkan data saat registrasi (pengisian formulir isian registrasi dan pemeriksaan lapangan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai) didapatkan data awal. Data berikutnya didapat saat importir tersebut melakukan impor. Dalam kegiatan impor tersebut, dapat diketahui data-data yang terkait dengan data impor menyangkut tentang kebenaran jumlah dan jenis barang, negara asal barang, nilai pabean, tarif dan sebagainya yang dilaporkan oleh importir. Data awal dan data impor ini digunakan sebagai *input* dalam penentuan profil importir.

b. Profil Komoditi

Pembagian tingkat risiko dalam komoditi dilakukan dengan pertimbangan begitu banyaknya komoditi yang masuk ke dalam daerah Pabean Indonesia.

Adapun yang menjadi kumpulan elemen profil komoditi antara lain adalah sebagai berikut :

1. Kategori tingkat risiko (*Very Hi-risk*, *Hi-Risk*, dan *low risk*)
2. Departemen Teknis lain yang terkait, seperti Departemen Kesehatan, BPOM (Badan Pengawas Obat dan Makanan), Departemen Perdagangan, dan sebagainya.⁷²

Berdasarkan wawancara dengan Anis Solikah selaku Kepala Seksi Informasi dan Umum, Dalam hal profil komoditi untuk penentuan tingkat risiko dapat dilihat dari :

1. Instansi/Departemen teknis lain yang terkait. Berkaitan dengan:
 - ∞ Importasi obat-obatan. Kegiatan importasi ini memerlukan izin dari Departemen Kesehatan melalui Badan Pengawas Obat dan Makanan (Badan POM).
 - ∞ Importasi pupuk. Kegiatan importasi ini memerlukan izin dari Departemen Pertanian.
 - ∞ Importasi barang elektronik. Kegiatan importasi ini memerlukan izin dari Departemen Perdagangan.
2. Komoditi-komoditi yang telah ditetapkan oleh Pihak Bea dan Cukai (secara internal).⁷³

Adapun komoditi-komoditi yang dimaksudkan di atas adalah sebagai berikut :

- ∞ Pelumas, cerutu dan sigaret lainnya
- ∞ Produk kosmetika
- ∞ Produk tekstil
- ∞ Sepatu dan alas kaki lainnya
- ∞ Produk elektronik, seperti :
 - ∞ *Earphone*
 - ∞ *Handphone*
 - ∞ *Microwave*

⁷² Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

⁷³ Instruksi Direktur Jenderal yang diolah dalam wawancara dengan Anis Solikah, Kepala Seksi Informasi dan Umum, tanggal tanggal 12 November 2008, Pk.11.24 WIB

- ∞ Alat pemanggang roti
- ∞ Mesin pemanas dan pendingin ruangan
- ∞ Mesin yang mengandung CFC (senyawa *florokarbon*) dan sebagainya

Dalam hal profil komoditi ini erat kaitannya dengan larangan dan pembatasan. Adapun contoh yang dapat diberikan dalam hal komoditi yang mengandung CFC (senyawa florokarbon). CFC ini merupakan bahan perusak lapisan ozon karena adanya senyawa florokarbon yang terurai oleh radiasi ultra violet, menyebabkan *clorine* radikal dan bereaksi dengan *oxone* (O₃). Reaksi ini akan menghasilkan *oxygen* (O₂) dan *clorine* radikal baru dan reaksi yang berlangsung terus. Tujuan dari pembatasan ini adalah mencegah lapisan *ozone* yang semakin menipis dan mengancam kehidupan makhluk di bumi.

Selanjutnya, penentuan tingkat risiko dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai. Dalam penentuan tingkat risiko di bidang impor ini dilakukan berdasarkan profil importir dan komoditi yang memiliki kriteria tertentu dan nantinya akan digabung sehingga dapat diketahui penentuan tingkat risiko dan penentuan jalur importir. Hal ini senada dengan yang disampaikan oleh seorang informan sebagai berikut ini :

”Profil importir dan komoditi ini seperti yang telah disebutkan sebelumnya nantinya digabung dan kategorinya bisa masuk kedalam *hi-risk*, *medium-risk* dan *low-risk*. Dalam hal profil importirnya ini bisa dilihat dari jumlah pelanggaran yang dilakukannya, trus bisa juga dilihat kok dia impornya sering yah, nilai impornya juga besar, dilihat juga dari jenis usahanya, dilihat dia masuk dalam kategori perusahaan apa sih. Dalam hal profil komoditi itu bisa dilihat termasuk lartas apa bukan. Lartas itu larangan dan pembatasan. Kalau larangan itu berarti dilarang untuk masuk ke dalam daerah pabean, kalau pembatasan itu masih boleh masuk tapi dibatasi (masih ada peluang) dan ada perizinan dari Departemen teknis lain yang terkait, misalnya seperti Departemen Kesehatan, Departemen Perdagangan, dan yang lainnya. Kalau udah masuk ke dalam kategori lartas berarti masuk ke dalam *hi-risk* dan dikenakan jalur merah.”⁷⁴

⁷⁴ Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

Dalam hal profil komoditi juga dapat dilihat apakah termasuk larangan dan pembatasan. Hal ini senada dengan yang disampaikan oleh M. Slamet Imam sebagai berikut:

”Kalau larangan itu berarti dilarang untuk masuk ke dalam daerah pabean, kalau pembatasan itu masih boleh masuk tapi dibatasi (masih ada peluang) dan ada perizinan dari Departemen teknis lain yang terkait, misalnya seperti Departemen Kesehatan, Departemen Perdagangan, dan yang lainnya. Jika masuk ke dalam kategori larangan dan pembatasan berarti masuk ke dalam *hi-risk* dan dikenakan jalur merah.”⁷⁵

4.1.3 Analisis Kriteria Penentuan *Scoring* Atas Profil Importir dan Komoditi

Atas kegiatan importasi, akan dilakukan penentuan skor yang dilihat dari berbagai kriteria. Kegiatan *scoring* ini dilakukan secara komputerisasi oleh Tim yang ada di kantor Pusat Bea dan Cukai berdasarkan kriteria-kriteria yang telah ditentukan. Kriteria *scoring* yang digunakan adalah pada saat importir mengajukan registrasi awal sebagai importir dan berdasarkan penilaian langsung (yang dilakukan ke alamat yang menunjukkan tempat perusahaan/importir berada) terhadap kebenaran informasi yang disampaikan. Penilaian juga dilakukan pada saat importir melakukan kegiatannya, yaitu saat melakukan kegiatan impor. Dalam kegiatan impor yang diketahuinya, dapat diketahui data kegiatan impor, seperti pemberitahuan pabean, jumlah Pemberitahuan Impor Barang, Nilai Impor, Jumlah Bea Masuk yang dibayar, jumlah pelanggaran seperti tambah bayar yang terkait dengan jumlah, jenis dan nilai pabean yang disampaikan dan lain sebagainya. Berdasarkan kriteria-kriteria ini, akan dilakukan penilaian dalam penentuan tingkat risiko profil importir. Penentuan tingkat risiko importir dan komoditi akan digunakan dalam penentuan penetapan jalur impor bagi seorang importir.

Berdasarkan hasil *scoring* secara komputerisasi dan analisa yang dilakukan, maka akan diketahui seorang importir termasuk dalam jalur merah, atau hijau, atau prioritas. Hal ini dikatakan oleh Anis Solikah sebagai berikut :

⁷⁵ Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

“Jika ternyata berdasarkan hasil *scoring* dia termasuk dalam kategori yang kurang baik maka akan masuk kedalam jalur merah, jika cukup baik maka masuk kedalam jalur hijau, jika cukup sempurna maka akan masuk kedalam jalur prioritas. Tapi tidak menutup kemungkinan importir ini bisa naik tingkatannya menjadi jalur hijau. Kegiatan penjaluran ini mengarah kepada kelancaran arus barang dan jasa.”⁷⁶

Hal yang sama juga dikatakan oleh Arya Mabruri sebagai berikut :

“Nanti akan ada proses *scoring* secara otomatis komputerisasi. Kalau ternyata hasil *scoring*nya rendah maka dia akan masuk ke dalam jalur merah. Tapi dia juga bisa naik tingkat ke jalur hijau, tapi setelah dilihat dulu *track record*nya baik apa ngga, bisa dilihat dari hasil audit dan verifikasi baru dia bisa naik jadi jalur hijau.”⁷⁷

Penetapan tingkat risiko pada profil importir ini bergerak secara dinamis. Hal ini dapat diartikan bahwa importir yang berada dalam kategori tingkat risiko tinggi (*hi-risk*) tidak selamanya akan berada dalam kategori *hi-risk*. Importir ini dapat mengalami peningkatan tingkat risiko dari *hi-risk* menjadi *medium risk*, atau dari *medium risk* menjadi *low risk*, tetapi tidak menutup kemungkinan juga importir ini tetap berada dalam kategori *hi-risk*. Kenaikan ataupun penurunan tingkat risiko importir ini dinamakan dengan sistem penilaian dalam rangka pemutakhiran risiko importir.

Berikut adalah sistem penilaian dalam kriteria penentuan *scoring* atas profil importir:

1. Data Pelanggaran

Semakin kecil pelanggaran yang dilakukan oleh importir, maka penilaian yang diberikan akan semakin baik⁷⁸. Contoh pelanggaran yang ada diantaranya:

⁷⁶ Wawancara dengan Anis Solikah, Kepala Seksi Informasi dan Umum, Kantor Pelayanan Utama Tanjung Priok, tanggal 12 November 2008, Pk.11.24 WIB

⁷⁷ Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 19 November 2008 Pk.11.45 WIB

⁷⁸ Diolah dari hasil wawancara dengan Anis Solikah Kepala Seksi Seksi Bagian Informasi dan Umum Kantor Pelayan Utama Bea Cukai Tanjung Priok

”Pelanggaran atau kesalahan atau yang biasanya dilakukan adalah kesalahan dalam penetapan tarif, nilai pabean, kesalahan masukan kode *harmonized systemnya*. Ada juga kecurangan yang dilakukan dengan tujuan untuk memperkecil bea masuknya, padahal nilai impornya itu besar. Jika ternyata diketahui ada kekurangan bayar maka importirnya bisa kena sanksi dan kena tambah bayar, jadi dia kena tambah bayar. Hal ini nantinya juga berpengaruh terhadap *trackrecord-*nya importir, yang tadinya dia berada dalam posisi *medium-risk* tapi karena melanggar dia bisa jadi dalam posisi *hi-risk*.”⁷⁹

2. NOB (*Nature of Business*)

Nature of Business terkait dengan kejelasan dari bidang usaha yang digeluti/dilakukan oleh importir. Selain itu, NOB juga terkait dengan jenis barangnya. Semakin sedikit jenis barang impor yang dilaporkan, maka penilaian yang diberikan akan semakin baik, karena semakin jelas *nature of businessnya*.⁸⁰ Aziz menyatakan bahwa:

”Semakin terlihat jelas *nature of business* yang dilakukan oleh importir maka akan semakin baik penilaian yang diberikan kepadanya.”⁸¹ Hal ini dilakukan untuk mempermudah suatu program dalam rangka menetapkan tingginya tingkat akurasi dalam manajemen risiko guna mencapai optimalisasi.

3. Riwayat Pemblokiran

Riwayat Pemblokiran menunjukkan penetapan pelanggaran dan sanksi yang pernah dialami oleh importir. Semakin sedikit riwayat pemblokiran yang dimiliki importir, maka akan semakin baik penilaian yang diberikan.

⁷⁹ Hasil wawancara dengan Aziz, PPJK Multi Trans Utama, Kamis 14 November 2008 Pk.10.48 WIB

⁸⁰ Wawancara dengan Anis Solikah, Kepala Seksi Informasi dan Umum, Kantor Pelayanan Utama Tanjung Priok, tanggal 12 November 2008, Pk.11.24 WIB

⁸¹ Hasil wawancara dengan Aziz, PPJK Multi Trans Utama, Kamis 14 November 2008 Pk.10.48 WIB

4. Pengalaman Audit

Semakin sering dilakukannya audit kepabeanan terhadap importir maka penilaian yang diberikan akan semakin baik.⁸² Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Arya Mabururi:

“Pengalaman audit dilihat seberapa sering perusahaan itu diaudit. *Range* untuk pengalaman audit itu belum pernah, satu kali, dua kali, tiga kali atau lebih dari tiga kali. Pengalaman audit ini menunjukkan semakin sering audit penilaian yang diberikan akan semakin bagus.”⁸³

Berdasarkan kriteria penilaian yang telah dijabarkan diatas, berikut adalah bobot kategori risiko importir dalam penilaian:

∞ **Hi-Risk**

1. Hasil Penjumlahan nilai Lebih dari 70 maka menjadi *medium risk*
2. Hasil Penjumlahan nilai kurang dari sama dengan 70 maka menjadi *Hi-risk*
2. Hasil Penjumlahan nilai lebih dari 90 maka menjadi *medium risk* dan *prioritas* untuk proses selanjutnya.

∞ **Medium Risk**

1. Hasil Penjumlahan nilai kurang dari 50 maka akan menjadi *hi-risk*
2. Hasil Penjumlahan nilai 50 sampai dengan 80 maka akan menjadi *medium risk* (tetap)
3. Hasil penjumlahan nilai lebih dari 80 maka akan menjadi *low-risk*

∞ **Low risk**

1. Hasil Penjumlahan nilai kurang dari 50 maka akan menjadi *hi-risk*
2. Hasil Penjumlahan nilai 50 sampai dengan 80 maka akan menjadi *medium risk*
3. Hasil Penjumlahan nilai lebih dari 80 maka akan menjadi *low risk*

⁸² Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 19 November 2008 Pk.11.45 WIB

⁸³ Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 19 November 2008 Pk.11.45 WIB

Hasil penetapan risk ranking yang didapatkan melalui sistem komputerisasi tidak semata-mata dapat langsung diterima dan dijalankan oleh Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD). PFPD dalam hal ini sangat berperan penting dalam mekanisme penjaluran yang sesuai dengan tugas dan tanggung jawab berdasarkan Undang-Undang Pabean secara *Profesional Judgement*. Berikut ilustrasi yang disampaikan oleh Edi Soewondo selaku Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD) di Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok:

“Seorang PFPD tidak akan langsung mengambil keputusan dalam menetapkan jalur pemeriksaan hanya berdasarkan hasil *risk rankin* Contohnya gini mas... kalau misalnya dalam satu hari seorang PFPD mendapatkan tugas melakukan pemeriksaan barang untuk 10 kontainer berdasarkan *risk ranking* yang ditetapkan, bahwa keseluruhan kontainer tersebut berada dalam jalur merah. Kan ga mungkin dalam satu hari semuanya dapat diperiksa fisiknya karena kalau jalur merah kan harus diperiksa dokumen dan fisiknya, nah kemampuan PFPD lah yg sangat berperan dalam kondisi seperti ini. Berdasarkan pengalaman kerja seorang PFPD dan pengetahuan yang dimiliki atau bisa dikatakan dalam hal ini sebagai insting/ naluri seorang PFPD, si PFPD bisa tahu kalau kontainer tersebut berdasarkan HS-nya atau kriteria jenis barangnya atau invoice yang diliat, tanpa perlu diadakan pemeriksaan fisik barang tersebut. Sebenarnya hal ini dilakukan para PFPD karena rasa ketikpercayaan kita terhadap sebuah sistem yang menetapkan *risk rankin* tersebut, jadi secara tidak langsung memang apa yang ditetapkan belum akurat. Tapi dalam hal ini PFPD bertanggung jawab penuh jika di kemudian waktu ditemukan adanya penyimpangan atau kesalahan atas perubahan penetapan jalur yg dilakukannya soalnya dalam hal ini jalur merah yang ditetapkan bukanlah semata-mata karena adanya kecurigaan terhadap seorang importir yang menyebabkan masuk dalam kategori berisiko tinggi melainkan database profil importir maupun komoditi yg semula menetapkan importir tersebut masuk dalam kategori *hi-risk* dengan outputnya jalur merah, dikarenakan importir tersebut adalah importir baru.”⁸⁴

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat dikatakan bahwa proses pemeriksaan yang dilakukan oleh PFPD bukan semata-mata ingin mencari tahu kewajaran jumlah atau jenis barang yang terdapat dalam suatu kontainer, tetapi

⁸⁴ Hasil Wawancara dengan Edi Soewondo, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, 25 November 2008 Pk. 15.55 WIB

PFPD melakukan pemeriksaan untuk dapat mengetahui adanya barang lain yang terdapat atau dititipkan dalam kontainer tersebut yang tidak sesuai dalam invoice dan pemberitahuan yang disampaikan kepada pihak pabean. Pemeriksaan yang dilakukan tidak semata-mata berdasarkan sistem komputerisasi yang ditetapkan pihak Bea dan Cukai, tetapi dalam hal ini kemampuan PFPD dapat digunakan secara *Profesional Judgement* sehingga dapat ditetapkan secara manual. Jika terdapat ketidakwajaran terhadap hasil pemeriksaan baik dokumen maupun fisik dalam hal jumlah dan jenis barang yang dalam hal ini menyebabkan tambah bayar, maka akan diterbitkan notul.

”Biasanya pelanggarannya kesalahan dalam beda *Harmonized System* (HS). Misalnya tuh beda tarif yang kaya tadi. Di HS udah ditetapin tarif bea masuknya 15 % misalnya untuk bea masuk karet, eh yang kita masukin malah 10 %, berarti kan ada kesalahan penerapan tarif. Ada juga kesalahan dalam kurang harga. Misalnya gini waktu kita beli (impor) *handphone* aturan harganya 1.000.000 kita masukinnya 500.000, berarti kan ada kesalahan karena kurang harga. Misalnya lagi waktu kita ngimpor, jumlah barangnya 10, tetapi sewaktu diperiksa jumlahnya ada 15, berarti kan ada lebihnya, ada tambah bayar gitu. Nah kesalahan-kesalahan seperti ini juga bisa menyebabkan notul.”⁸⁵

”Notul itu Nota Pembetulan. Kaya gini misalnya kita beli barang (impor) kulkas dari Cina, bea masuk untuk kulkas itu seharusnya 25 %, tapi yang kita buat itu 5 %, berarti kan disini ada kekurangan pembayaran, jadi bisa kena notul dan harus bayar dulu ke Bea dan Cukai. Misalnya lagi, seperti ini kita impor mesin. Mesin itu kan 5 % bea masuknya, kita masukin 0 %, berarti kan ada kekurangan pembayaran, kita juga harus bayar dulu kekurangannya ke Bea dan Cukai. Pokoknya semua barang impor yang di-impor dari luar negeri sudah ada penetapan tarifnya dari Bea dan Cukai. Kalo kurang dari apa yang telah ditetapkan sama Bea dan Cukai pasti akan kena notul.”⁸⁶

Berdasarkan data wawancara tersebut, penelitian yang dilakukan dalam hal ini pihak importir melakukan tindakan kemungkinan kesengajaan dalam

⁸⁵ Hasil Wawancara dengan Edi Soewondo, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, 25 November 2008 Pk. 15.55 WIB

⁸⁶ Hasil wawancara dengan Aziz, PPK Multi Trans Utama, Kamis 14 November 2008 Pk.10.48 WIB

pelanggaran yang terjadi, karena dalam hal ini jika importir melakukan tindakan sengaja dalam penetapan tarif impor, hal tersebut dapat dinyatakan sebagai pelanggaran, tetapi jika importir tidak sengaja dalam menetapkan tarif impor yang salah, hal tersebut dapat dinyatakan sebagai ketidakpahaman importir akan pentarifan yang sesuai dengan barang yang di impor.

Dalam kategori jalur merah yang terkena notul, notul harus dibayar atau dilunasi dulu atau dijaminakan bahkan dapat diajukan keberatan dan banding atas notul yang diterima, setelah itu barang dapat keluar ke tangan importir. Dalam Kategori jalur hijau, setelah barang masuk ke gudang importir, PFPD melakukan pemeriksaan dokumen ternyata terdapat ketidakwajaran yang menyebabkan timbulnya notul, maka importir harus membayar atau melunasi notul tersebut. Edi Soewondo mengatakan:

”Kalau importirnya nakal, notul tersebut tidak dilunasi/dibayar maka akan dilakukan pemblokiran importasi atau bahkan dilakukan penyitaan asset importir yg dikemudian waktu pasti akan menyebabkan turunnya grade jalur tersebut dari hijau menjadi merah.”⁸⁷

Berikut adalah contoh ilustrasi dari penetapan tingkat risiko yang dilakukan berdasarkan profil importir baru:

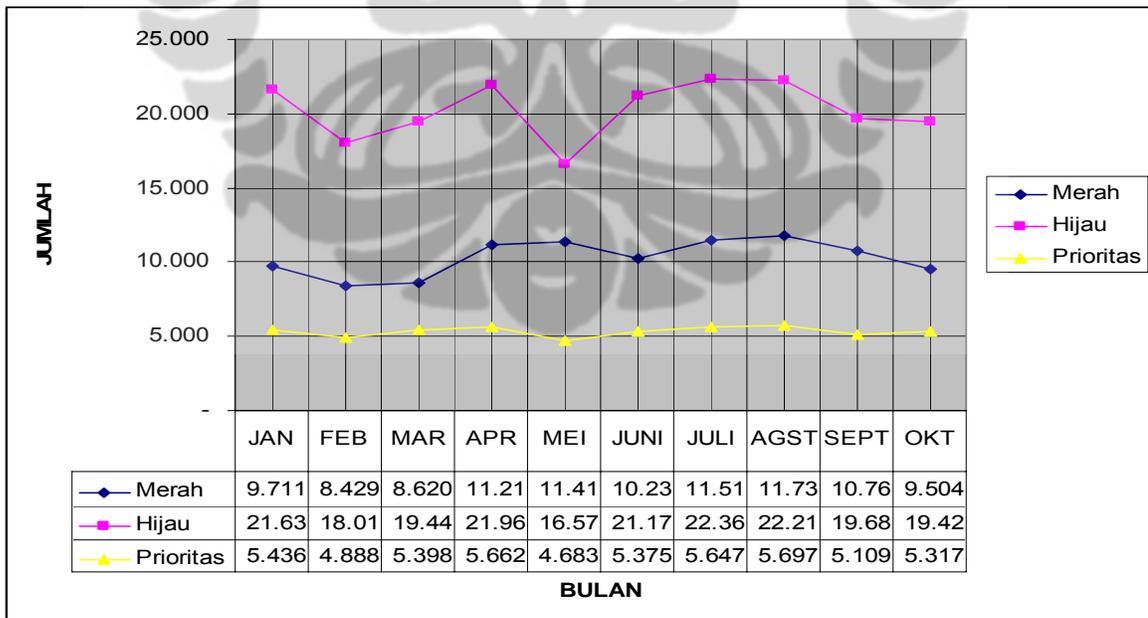
Ilustrasi 4.1

Berdasarkan data awal saat registrasi importir, Importir A tergolong sebagai importir baru. Dalam hal importir baru, *track record* yang dimiliki oleh Pihak Bea dan Cukai masih menunjukkan angka 0 (nol) walaupun importir ini menyatakan dirinya sebagai importir yang baik. Karena masih tergolong dalam kategori importir baru, importir ini akan dikategorikan sebagai importir yang *hi-risk* dan terhadap barang-barang yang diimpornya akan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen (pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen ini nantinya akan dihubungkan dengan komoditi yang diimpor serta adanya penetapan jalur yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai). Berdasarkan data-data impor yang diperoleh seperti adanya data pelanggaran mengenai (jumlah barang, jenis barang, negara asal barang, tarif bea masuk dan sebagainya) serta pada saat pengecekan alamat dan berdasarkan penilaian Direktorat Bea dan Cukai Pusat, Importir A ini

⁸⁷ Hasil Wawancara dengan Edi Soewondo, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, 25 November 2008 Pk. 15.55 WIB

memperoleh skor 72 (lebih dari 70) maka Importir ini dapat dikategorikan sebagai Importir dengan *medium-risk* (dalam hal ini terjadi peningkatan dari *hi-risk* menjadi *medium risk*). Importir A ini dapat dikategorikan kembali sebagai importir *hi-risk* jika penilaian berdasarkan skor tersebut adalah ≤ 70 (misal 68), atau dengan kata lain tetap dikategorikan sebagai importir *hi-risk*. Misalkan saat ini Importir A tersebut berada dalam kategori *medium-risk* dan setelah mendapat penilaian dari Direktorat yang telah disebutkan diatas, importir ini memperoleh skor 81 (lebih dari 80), maka importir ini dapat dikategorikan sebagai importir *low-risk*. Importir *low-risk* ini tidak selamanya berada dalam tingkat *low-risk*. Jika skor yang diperoleh setelah menunjukkan angka < 50 (kurang dari 50) maka importir ini dapat kembali dikategorikan sebagai importir *hi-risk*, tetapi jika skor setelah penilaian menunjukkan angka 75` maka importir ini dapat dikategorikan sebagai importir *medium risk*, dan seterusnya. Penetapan tingkat risiko ini bergerak secara dinamis yang berarti dapat mengalami kenaikan, penurunan, serta berada pada tingkat risiko yang sama.

GRAFIK 4.2
Data Penjaluran Dokumen Impor
Kantor Utama Pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Priok
Tahun Anggaran 2008



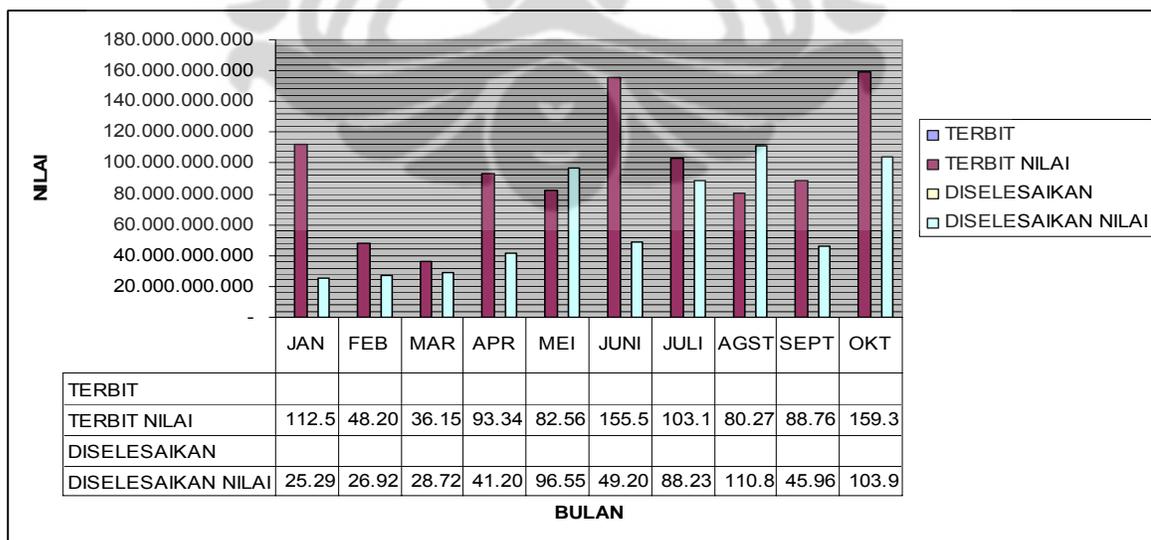
Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang diolah peneliti

Berdasarkan data diatas dapat dilihat terdapat peningkatan jalur merah yang stabil yang terjadi selama bulan April 2008 sampai dengan Agustus 2008, penetapan jalur merah tersebut dikarenakan adanya kebijakan baru yang membatasi suatu importasi sehingga dapat menekan angka impor. Hal ini senada dengan pernyataan M. Slamet Imam yang menyatakan bahwa:

“Misalnya adanya lonjakan impor ubin, harga impor tersebut terlalu murah karena harga dasarnya, jadi untuk impor tersebut ditetapkan jalur merah. Hal tersebut berhubungan juga dengan adanya tarif *safe guard* yang berakibat adanya tambahan Bea Masuk sehingga menyebabkan *High Risk* dengan tujuannya untuk melindungi pasar perdagangan dalam Negeri. Dapat juga karena tingkat konsumsi atas barang tersebut yang semakin meningkat, sehingga jika kebutuhan akan barang tersebut meningkat maka jalur merah juga akan semakin meningkat. Penurunan jalur merah terhadap suatu kegiatan importasi dapat dikarenakan banyaknya importasi yang mendapat fasilitas kemudahan seperti KITE. Menjelang hari raya Idul Fitri angka jalur merah tersebut akan naik lagi sehubungan dengan kegiatan impor yang juga meningkat.”⁸⁸

Berikut dapat dilihat data Notul yang terdapat pada Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok:

GRAFIK 4.3
Data Notul Jalur Hijau Penetapan Kembali
Kantor Utama Pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Priok
Tahun Anggaran 2008



Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang diolah peneliti

Berdasarkan data Penjaluran diatas dapat dilihat bahwa jalur yang paling banyak adalah jalur hijau sekitar 58%, tetapi data notul yang terbit paling banyak terdapat pada jalur hijau tersebut. Berdasarkan data Notul jalur hijau Penetapan Kembali diatas yang terbit di Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, dapat dilihat semakin meningkat setiap bulannya, hal ini dapat dilakukan analisa bahwa notul adalah sebuah parameter pelanggaran dimana hasil penetapan jalur hijau bukan berarti aman, dalam arti tanpa perlu pemeriksaan fisik barang, tapi dilain pihak jalur hijau tersebut ditemukan banyak pelanggaran baik yang dilakukan secara sengaja atau ketidaksengajaan importir dengan banyaknya terbit notul di jalur hijau tersebut. Hal tersebut juga senada dengan pernyataan Arya Mabruri selaku Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai:

“Dari segi efisiensi penjaluran di jalur hijau, memang kenyataannya seperti itu, importir bagaimanapun juga akan berusaha mendapatkan jalur hijau dan P2 pusat yang terikat dalam suatu peraturan memang seharusnya menetapkan importir tersebut kedalam jalur hijau, setelah dapat jalur hijau importir tersebut mendapat moment dalam melakukan manipulasi data, karena dalam jalur hijau sudah ga diperiksa fisiknya lagi. Untuk kriteria hijau kan sudah ada ketentuan yang mengaturnya, jadi kita pihak pabean tidak bisa menolak kalau data-data yang disampaikan memang sesuai, sehingga kita berikan jalur hijau untuk importir tersebut. Setelah di tetapkan jalur hijau dia baru mulai nakal dalam arti melakukan penyimpangan-penyimpangan dalam hal importasi, karena saat dijalur merah importir tersebut ga nakal jadi yang bagus-bagus aja. Kalau mau nakal di jalur merah kan *high cost* dan juga takut ketahuan karena pemeriksaan lebih ketat. Hal inilah yang membuat para PFPD ga percaya sama hasil penetapan jalur dengan sistem, kita sebagai manusia mana ada yang tau hati orang, kalau dari awal importirnya jujur dalam arti taat tapi yang dilakukan cuma sekedar karena ingin *track record* yang baik sehingga bisa dapet jalur hijau tapi dikemudian hari mau melanggar, itu sih sama juga bohong kan..jadi pada intinya PFPD lah yang berperan dalam penentuan jalur, karena kebenaran dalam arti akurasi yang ditetapkan oleh sistem sampai saat ini belum dapat dikatakan terpenuhi dengan baik.”⁸⁹

⁸⁹ Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 19 November 2008 Pk.11.45 WIB

Dalam hal analisis tingkat akurasi atas Notul, lebih tepat jika ditujukan dalam hal penetapan jalur secara manual. Sistem yang digunakan dalam penetapan tingkat risiko dengan output jalur impor, hanya sebuah program yang dijalankan berdasarkan Undang-Undang yang ditetapkan. Dengan penetapan secara manual dalam arti individu yang menggunakan intuisi (kemampuan intelegen) dapat melihat langsung dengan mata. Kesimpulannya secara manual penetapan jalur impor memang lebih baik. Permasalahan yang ada adalah sistem penetapan jalur impor dengan cara manual tersebut akan menghambat hasil pemeriksaan yang dilakukan pihak pabean yang dalam konteksnya menghambat pelayanan. Hal ini sesuai dengan M. Slamet Imam yang menyatakan bahwa :

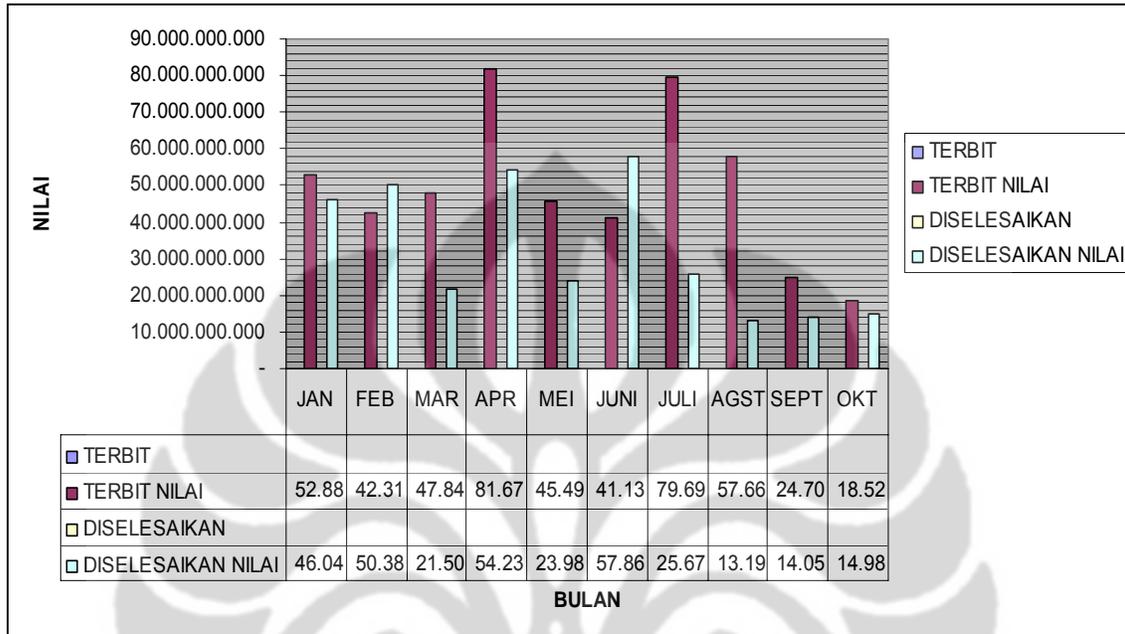
“Sistem komputer itu memang ga sepenuhnya akurat, harus dianalisis lagi sama PFPDnya. Contohnya gini, kalau selama ini “PFPD langsung saja menetapkan jalur impor berdasarkan *risk rankin* yang di akses dari kantor pusat Bea Cukai, akan menyebabkan ketidakjelasan dalam surat pemberitahuan pabean yang ditetapkan dalam hal apa yang menjadi dasar penetapan tarifnya, apa yang menjadi dasar penetapan nilai pabeannya dan metode apa yang digunakan sehingga notul yang diterbitkan juga bisa salah.”⁹⁰

“Dalam hal dilakukannya pemeriksaan , analisis yang dilakukan oleh PFPD dapat dilihat dari profil importir dan komoditi yang memang menunjukkan jalur hijau, tapi kalau dilihat langsung berdasarkan berat kontennya misalnya 20fit (14000Kg), tapi yang dilaporkan 4000Kg, langsung akan ditetapkan merah dalam hal ini untuk langsung dilaksanakan pemeriksaan fisik. Nah disini bisa dilihat dari kemampuan PFPD dalam hal pengalamannya selama melakukan pemeriksaan barang dalam arti dokumen maupun fisiknya. Kalau ternyata tidak terbukti atau salah ya ga apa-apa, kan namanya juga analisis pemeriksa barang.”⁹¹

⁹⁰ Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

⁹¹ Hasil Wawancara dengan Edi Soewondo, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, 25 November 2008 Pk. 15.55 WIB

GRAFIK 4.4
Data Notul Jalur Merah
Kantor Utama Pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Priok
Tahun Anggaran 2008



Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang diolah peneliti

Berdasarkan data notul diatas dapat dilihat bahwa notul yang terbit di jalur merah setiap bulannya semakin menurun atau sedikit, jika dibandingkan dengan notul yang terbit di jalur hijau walaupun berdasarkan audit dan proses verifikasi melalui penetapan kembali. Hal tersebut dapat dianalisa bahwa penetapan jalur merah yang selama ini dilakukan oleh sistem komputer dapat dikatakan tidak efisien karena adanya penetapan *score* berdasarkan kriteria profil importir dan komoditi yang dilakukan oleh sebuah sistem komputer, tidak mewakili adanya kecurigaan pihak pabean terhadap suatu partai barang dalam kegiatan importasi jika dibandingkan dengan notul yang terbit sebagai jumlah tingkat pelanggaran yang semakin menurun setiap bulannya.

“Seharusnya data-data dikumpulkan atas jalur yang ada tiap harinya dan dibandingkan apakah pada tiap-tiap jalur tersebut terdapat pelanggaran atau tidak, kalau memang di jalur hijau terdapat pelanggaran yang terus dilakukan kenapa mesti harus tetap ada di jalur hijau, seharusnya kan masuk jalur merah.

Sebaliknya, kalau jalur merah sudah patuh tidak melanggar ketentuan yang ada, kan ga wajar kalau terus berada di jalur merah, harus masuk ke hijau. Kita bisa lihat pelanggaran yang ada dengan terbitnya notul. Notul itu sendiri juga harus di evaluasi kebenarannya.. Karena selama ini hasil yang ditetapkan oleh sistem EDI tidak bersifat final, jalur-jalur impor yang ditetapkan masih dapat berubah sehubungan dengan adanya analisis dan evaluasi oleh pemeriksa pabean, dan tingkat akurasi juga masih dapat dikatakan rendah jika dilihat dari terbitnya Notul atas pelanggaran yang terjadi dalam penjaluran tersebut. Seharusnya jangan di random tetapi seluruh jalur harus dapat dikumpulkan baik merah maupun hijau untuk di monitor dan diambilnya tindakan untuk naik atau turunnya grade penjaluran tersebut, karena selama ini, kesimpulannya belum efisien atas hasil penjaluran berdasarkan risk rankin. Kendalanya disini adalah pastinya akan memakan banyak waktu dan biaya yang dibutuhkan oleh pihak Bea dan Cukai, tapi kalau kebijakan tersebut dengan baik pasti akan ada solusi yang terbaik juga. “⁹²

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat dinyatakan bahwa hasil penjaluran dari *risk ranking* yang ditetapkan oleh P2 Pusat dapat dinyatakan tidak akurat, tingkat akurasi dalam penetapan jalur tersebut dapat dilihat dari adanya data, analisis dan evaluasi dari pihak pabean. Dalam hal ini dikarenakan jalur hijau yang ditetapkan setiap bulannya semakin meningkat berdasarkan data diatas, tetapi di lain pihak, pelanggaran-pelanggaran atau penyimpangan-penyimpangan yang terjadi di dalam jalur hijau tersebut yang menyebabkan notul juga semakin meningkat. Hal ini dapat dilihat tidak efisiennya jalur merah yang ditetapkan oleh pihak pabean berdasarkan klasifikasi *hi-risk* karena berdasarkan data yang ada, notul ditemukan pada jalur merah tiap bulannya semakin menurun. Oleh karena itu, hasil penetapan *risk ranking* yang berada dalam kategori jalur merah harus dapat dikaji lebih baik berdasarkan pemahaman atau kemampuan oleh Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD) dalam pelaksanaan *Profesional Judgement*, jadi tidak semata-mata mempercayai hasil yang ditetapkan oleh sebuah sistem. Dalam hal ini tidak ada kecurigaan adanya penyimpangan di dalam jalur merah tersebut sehingga tanpa perlu dilakukan pemeriksaan fisik barang yang menyebabkan terhambatnya pelayanan. Dengan

⁹² Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

demikian dapat dinyatakan bahwa sistem EDI yang selama ini diterapkan berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan belum mewakili akurasi penetapan jalur impor dalam suatu prosedur kepabeanan.

4.2 Kendala-Kendala Yang Terdapat di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok Sehubungan Dengan Penetapan Jalur Impor

Penentuan *Risk Ranking* secara manual dapat dilakukan berdasarkan analisis data-data yang masuk dan dibandingkan dengan dua profil yang ada yaitu profil importir dan komoditi. Dapat dilihat juga berdasarkan peralihan jenis usaha importir. Penentuan *Risk Ranking* secara manual dilakukan pada intinya karena terdapat perbedaan antara hasil kriteria yang ditetapkan sebuah sistem dengan kemampuan para Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD) sebagai pihak yang berwenang dalam penentuan jalur impor. Hal ini senada dengan pernyataan M. Slamet Imam selaku Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan (P2) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang mengatakan bahwa:

“Kalau dari pertama nature of businessnya buah-buahan, trus sekarang berubah jadi mesin, kan pihak pabean dapat melakukan analisis sehingga dapat menetapkan lain dari apa yang nyata diimpor dengan data profil importirnya, hal inilah yang menyebabkan penetapan jalur secara manual. Apalagi kalau dapat dibuktikan dengan pemeriksaan fisik bahwa terdapat pelanggaran yang memang sesuai yang menyebabkan tambah bayar berdasarkan analisis pemeriksa. Masalahnya disini tapi bukan Cuma itu, ada masalah di tarif yang sulit sekali ditentukan, tingkat akurasi dari penetapan tarif ini juga masih belum baik, kalau pentarifan yang disampaikan belum benar otomatis kan mempengaruhi track record importir itu sendiri dan para pihak pemeriksa barang pasti juga akan meragukan hasil klasifikasi tingkat risiko dalam penentuan jalur tersebut. Sebenarnya dalam hal ini apakah pihak pabean sudah siap belum dalam penetapan tarif tersebut walaupun ada sistem self assesment dalam kepabeanan, tapi dalam pabean sistem ini bersifat semu maksudnya memang wajib pabean diberikan hak dalam penyampaian pemberituannya tetapi akan dikembalikan lagi ke pihak pabean untuk di cek secara menyeluruh apakah dalam hal pentarifan yang disampaikan wajib pabean sudah sesuai atau belum.”⁹³

⁹³ Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan

Jalur merah dapat ditetapkan oleh pihak pabean berdasarkan sistem yang mengacu pada data diantaranya adalah :

1. importir baru,
2. adanya kecurigaan
3. adanya informasi
4. adanya Nota Hasil Informasi⁹⁴

Dari ke empat hal tersebut yang menunjukkan rendahnya tingkat akurasi penetapan jalur merah adalah penetapan yang berdasarkan sistem dilihat dari data importir baru. Hal ini senada dengan hasil wawancara dengan Edi Soewondo yang menyatakan bahwa:

“Tingkat akurasi jalur yang ditetapkan memang belum dapat dikatakan akurat karena yang pertama kalau importir baru langsung dilempar ke jalur merah, padahal belum tentu importir tersebut bermasalah, bisa juga dia lebih baik atau patuh dari pada importir-importir yang sudah lama di jalur hijau. Yang kedua kalau data profil importir dan komoditi dalam komputernya juga ga bagus atau dalam arti ga sesuai/ ga update, kan ga bisa juga dong dibilang bahwa jalur yang ditetapkan kalau hijau terus jalur hijau, kalau merah juga tetep dijalur merah setelah beberapa kali importasi, yang padahal seharusnya importir tersebut sudah pindah grade sebelumnya. Untuk itu, disini kita bisa melihat bahwa *updating database* dengan sistem komputer merupakan salah satu kendala yang menghambat proses penentuan tingkat risiko di pihak pabean, karena sampai saat ini pihak pabean juga belum mengadakan perbaikan yang benar-benar terlihat dalam hal itu”⁹⁵

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat dilihat bahwa tingkat akurasi penetapan jalur impor masih rendah jika penetapan jalur merah dari klasifikasi *high risk*, hanya berdasarkan profil importir baru. Dalam hal ini juga dapat dilihat bahwa terdapat kendala dalam penetapan jalur dari segi *updating database* sistem komputer yang ada, karena setiap perpindahan jalur importir sangat tergantung dari data *track record* importir tersebut yang terdapat dalam sebuah sistem. Jalur

dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

⁹⁴ Hasil Wawancara dengan M. Slamet Imam, Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 24 November 2008 Pk. 16.14 WIB

⁹⁵ Hasil Wawancara dengan Edi Soewondo, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, 25 November 2008 Pk. 15.55 WIB

merah juga dapat ditetapkan memang karena permintaan importir tersebut ingin ditetapkan kedalam jalur merah untuk dilakukan pemeriksaan fisik. Hal ini senada dengan pernyataan Aziz selaku PPJK Multi Trans Utama:

“Ga semua importir mau masuk jalur hijau, kalau pemikiran mereka bahwa jalur hijau itu kan jalur aman berarti ga periksa fisik tapi dicurigain terus setelah barang keluar..maksudnya dalam arti kalau importir tersebut nakal atau melakukan pelanggaran tapi dijalur hijaukan, pasti importir tersebut takut akan kalau-kalau suatu saat nanti apa yang dia lakukan diketahui pihak Bea dan Cukai dengan adanya audit. Jadi ga semua importir itu mau jalur hijau, ada juga yang dari awal memang minta dijalur merahkan saja untuk dilakukan pemeriksaan fisik, kan kalau diperiksa fisik berarti sudah aman dan ga ada kecurigaan lagi. Tapi dalam hal importir tersebut yang tidak membutuhkan waktu cepat untuk proses pengeluaran barangnya, kan kalau jalur merah pasti barang keluar lebih lama, jadi tergantung jenis importirnya juga seh mas..”⁹⁶

Rendahnya tingkat akurasi penetapan jalur impor oleh sebuah sistem bukan dikarenakan keadaan sistem tersebut yang salah, tetapi faktor-faktor lainnya yang merupakan kendala dalam penetapan jalur-jalur impor tersebut. Seperti yang diutarakan hasil wawancara diatas kendala utama penetapan jalur impor dalam pabean adalah *updating database* untuk profil importir dan komoditi tiap-tiap importir tersebut. Sampai sekarang pihak pabean belum mengadakan perbaikan yang optimal atas kendala yang terjadi tersebut. Kendala lainnya dapat juga berupa importir tersebut dalam melakukan kegiatan importasi, karena dalam hal ini banyak kecurangan atau penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan importir dengan sengaja maupun tanpa sengaja yang tidak dapat dideteksi dan dilakukan pencegahan melalui adanya suatu sistem komputerisasi. Hal ini senada dengan pernyataan Edi Soewondo, PFPD di KPU Bea dan Cukai Tanjung Priok:

“Kalau ngomong akurat, menurut saya seh ga mas... karena kan banyak masalah dalam proses tersebut yang menyebabkan ketidakakuratan penjaluran tersebut. Karena kalau menurut saya sistem memang bisa saja tanpa salah menghitung kondisi atau tingkat risiko berdasarkan database profiling yang sudah ada, namanya juga program kalau salah hitung yaa pasti erorr, kan

⁹⁶ Hasil wawancara dengan Aziz, PPJK Multi Trans Utama, Kamis 14 November 2008 Pk.10.48 WIB

disini bukan hitungannya yang disalahkan tapi data-data pendukungnya yang buat hasil penjalurannya ga akurat dalam hal *updating database* dan sumber daya manusianya juga dalam hal ini importir itu sendiri. Sampai saat memang Bea Cukai juga belum melakukan suatu upaya agar sistem tersebut jadi lebih baik yang bisa dikatakan lebih *update* deh *database* yang dimiliki sehingga importir jadi takut atau lebih patuh untuk tidak melakukan pelanggaran-pelanggaran dalam kepatuhan .⁹⁷



⁹⁷ Hasil Wawancara dengan Edi Soewondo, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok, 25 November 2008 Pk. 15.55 WIB