



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK
ATAS MOBIL CBU DAN CKD TERKAIT PERJANJIAN
*INDONESIA JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP
AGREEMENT (IJ-EPA)***

SKRIPSI

**RYAN RELLY WIRATAMA
0806396494**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
JUNI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK
ATAS MOBIL CBU DAN CKD TERKAIT PERJANJIAN
*INDONESIA JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP
AGREEMENT (IJ-EPA)***

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar
Sarjana Ilmu Administrasi dalam bidang Ilmu Administrasi Fiskal

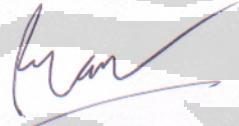
**RYAN RELLY WIRATAMA
0806396494**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
JUNI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Ryan Relly Wiratama
NPM : 0806396494
Tanda Tangan :



Tanggal : 27 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Ryan Relly Wiratama
NPM : 0806396494
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea
Masuk atas Mobil CBU dan CKD Terkait
Perjanjian *Indonesia Japan Economic
Partnership Agreement (IJ-EPA)*

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Milla S. Setyowati S.Sos., M.Ak

()

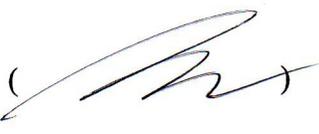
Sekretaris Sidang : Murwendah, S.IA

()

Penguji Ahli : Ali Purwito S.H, M.M

()

Pembimbing : Dra. Inayati, M.Si

()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 27 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT, karena atas berkat rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang mengangkat judul “**Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk atas Mobil CBU dan CKD Terkait Perjanjian *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJ-EPA)***”. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi dalam bidang Ilmu Administrasi Fiskal serta menambah pengetahuan penulis dalam bidang perpajakan, khususnya dalam bidang kepabeanan.

Penulis menyadari bahwa selesainya skripsi ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang tulus kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Lhaksmono, selaku Dekan FISIP UI.
2. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksom M.Si, selaku Ketua Program Sarjana Reguler dan Kelas Paralel Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Dra. Inayati, M.Si, selaku Ketua Program Studi Reguler dan kelas paralel Ilmu Administrasi Fiskal, Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI sekaligus pembimbing skripsi ini yang telah memberikan arahan dan meluangkan waktunya kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini serta telah memberi ilmu dan pengajaran selama 4 tahun kuliah di Program studi Ilmu Administrasi Fiskal FISIP UI.
4. Milla S. Setyowati S.Sos., M.Ak, selaku pembimbing akademis atas arahnya mengambil mata kuliah selama 4 tahun berkuliah di Administrasi Fiskal UI
5. Para dosen FISIP UI khususnya Departemen Ilmu Administrasi yang telah memberikan ilmu-ilmu yang berguna dan bermanfaat selama peneliti menjalankan masa kuliah di FISIP UI.
6. Orang tua, Ayah, Ibu, serta keluarga besar yang telah memberikan dukungan baik moril maupun materiil selama peneliti menjalankan masa kuliah dan penyusunan skripsi.

7. Bapak Christman Martin dan Miftahudin dari BKF, Bapak Noegardjito dari asosiasi Gaikindo, Bapak Agus dari Ditjen Bea dan Cukai, Bapak Bambang Anindita dari PT. Honda Prospect Motor sebagai narasumber dalam penyusunan skripsi ini.
8. Widyo Hatmadi, Rendy Aditya, Dimas Agung, Faris Nur Hakim, Bobby Arindra, Riansa Setya Putra, Robby Jauhari, David Silaban, Rahmad Haryadi, Guido Parulian sebagai teman-teman yang memberi dukungan dan berbagi ide kepada penulis selama 4 tahun kuliah di FISIP UI
9. Adri Humam, Tati Anggraeni, Dyta Ulisanti, Abie Rezanto sebagai teman satu bimbingan yang sering membantu penulis dalam menyusun Skripsi ini
10. Teman-teman seperjuangan Administrasi Fiskal FISIP UI angkatan 2008 yang tidak bisa disebutkan satu-satu, yang telah berjuang dan berbagi dalam suka maupun duka sepanjang masa perkuliahan hingga lulus. Sangat menyenangkan bisa bersama kalian dalam empat tahun ini
11. Seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi ini.

Peneliti menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari harapan dan kesempurnaan karena masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, peneliti memohon maaf dan dengan kerendahan hati menerima saran dan kritik dari pihak manapun yang bersifat membangun guna memberikan masukan berharga bagi peneliti dengan diiringi doa dan ucapan terima kasih.

Depok, Juni 2012

Ryan Relly Wiratama

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ryan Relly Wiratama
NPM : 0806396494
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis karya : Skripsi

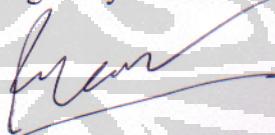
Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

“ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS MOBIL
CBU DAN CKD TERKAIT PERJANJIAN *INDONESIA JAPAN ECONOMIC
PARTNERSHIP AGREEMENT (IJ-EPA)*”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada Tanggal : 27 Juni 2012
Yang menyatakan



(Ryan Relly Wiratama)

ABSTRAK

Nama : Ryan Relly Wiratama
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul : Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk atas Mobil CBU dan CKD Terkait Perjanjian *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJ-EPA)

Skripsi ini membahas implementasi kebijakan penurunan tarif Bea Masuk atas Mobil terkait perjanjian IJEPA yang diturunkan secara bertahap dan mulai berlaku sejak 1 Juli 2008 s/d 31 Desember 2012. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif. Hasil penelitian ini menggambarkan mekanisme implementasi bahwa Surat Keterangan Asal (SKA) barang harus dilampirkan sebagai syarat utama memanfaatkan penurunan tarif bea masuk impor mobil dalam perjanjian IJEPA ini. Faktor penghambat yang terjadi dalam implementasi kebijakan ini adalah terjadinya keterlambatan penerimaan SKA dari Jepang kepada importir di Indonesia.

Kata kunci :
Bea Masuk, IJEPA, Impor Mobil, penurunan tarif

ABSTRACT

Name : Ryan Relly Wiratama
Study Program: Fiscal Administration
Title : Analysis of Tariff reductions in import duties on CBU and CKD Cars Related Agreements *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJ-EPA)

This thesis discusses the implementation of tariff reduction policies of import duties for Cars related treaty-derived IJEPA gradually and took effect since July 1, 2008 until December 31, 2012. This research is a qualitative descriptive research. The results of this research describes the implementation mechanisms that Certificate of origin (C/O) items should be attached as a condition of the main tariff reductions in import duties utilizing imported cars in the Treaty of IJEPA. Factors restricting the implementation of this policy is the delay acceptance of C/O from Japan to the importer in Indonesia.

Key words :
IJEPA, Import Duties, Import of Cars , Tariff Reduction

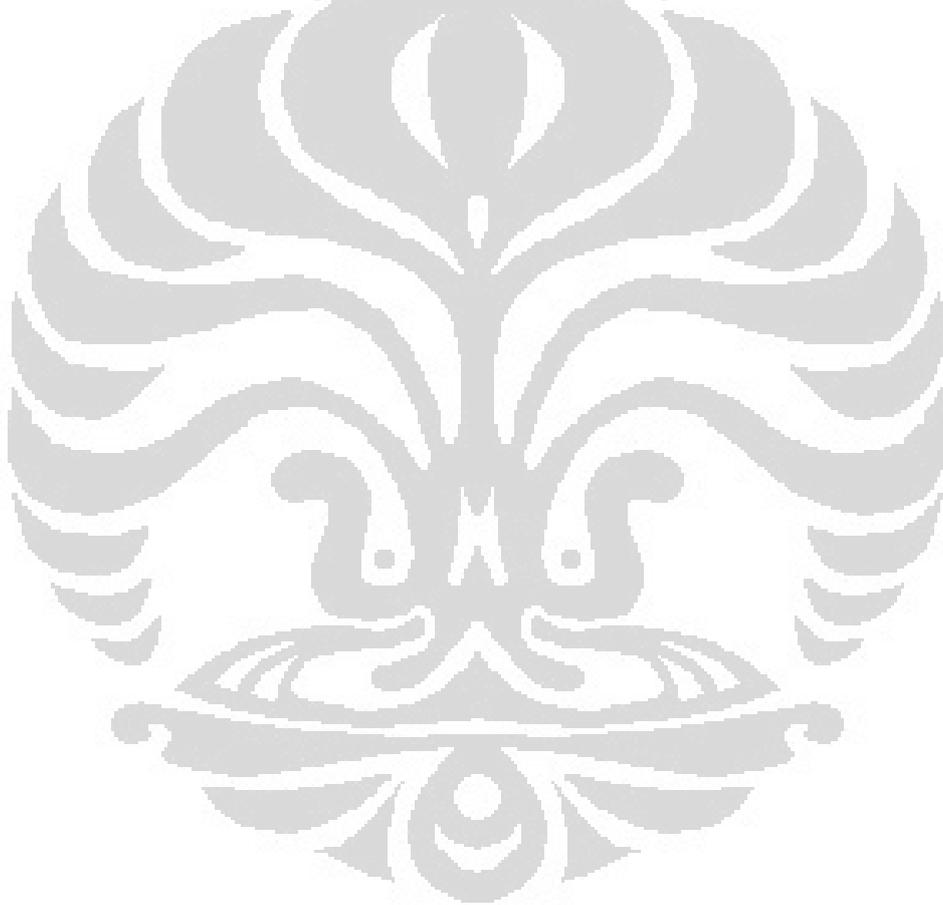
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pokok Permasalahan	6
1.3 Tujuan Penulisan	7
1.4 Signifikansi Penelitian	7
1.5 Sistematika Penulisan	8
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka	10
2.2 Kerangka Teori	14
2.2.1 Kebijakan Publik	14
2.2.2 Kebijakan Fiskal	19
2.2.3 Kebijakan Pajak	22
2.2.4 Perjanjian Internasional	22
2.2.5 Perdagangan Internasional	23
2.2.6 Tarif Dalam Kepabeanan	27
2.3 Kerangka Pemikiran	29
BAB 3 METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Penelitian	31
3.2 Jenis Penelitian	31
3.2.1 Berdasarkan Tujuan Penelitian	32
3.2.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian	32
3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu	33
3.3 Teknik Pengumpulan Data	33
3.4 Teknik Analisis Data	36
3.8 Pembatasan Penelitian	36
BAB 4 GAMBARAN INDUSTRI OTOMOTIF MOBIL, PROSEDUR UMUM IMPOR, DAN SEJARAH SINGKAT PENGENAAN BEA MASUK MOBIL DI INDONESIA	
4.1 Gambaran Industri Otomotif Mobil Di Indonesia	37
4.1.1 Perkembangan Industri Otomotif	37

4.1.2	Agen Tunggal Pemegang Merek di Indonesia	38
4.1.3	Segmen Pasar Pengguna Mobil di Indonesia	38
4.2	Prosedur Umum	
	Impor.....	40
4.2.1	Pengelompokan Barang Impor	40
4.2.2	Kewajiban Pabean (<i>Custom Formality</i>).....	40
4.2.3	Bentuk Pembayaran Impor.....	42
4.2.4	Pemberitahuan Impor Barang.....	44
4.2.5	Jadwal Penurunan tarif bea Masuk Dalam Skema IJEPA...	45
4.2.6	Dokumen Resmi	46
4.3	Sejarah Singkat Kebijakan Pengenaan Bea Masuk di Indonesia	47
BAB 5	ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS MOBIL CBU DAN CKD TERKAIT PERJANJIAN INDONESIA JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT (IJ-EPA)	
5.1	Analisis Implementasi Skema Penurunan Tarif Bea masuk atas Mobil CBU dan CKD Terkait Perjanjian <i>Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJ-EPA)</i>	52
5.1.1	Memeriksa Kode Tarif (Nomor HS) Barang yang ingin diImpor dari Jepang.....	56
5.1.2	Penurunan Tarif dalam Skema IJEPA hanya berlaku Terhadap Impor Barang yang dilengkapi Surat Keterangan Asal (SKA).....	60
5.1.3	Pemanfaatan Penurunan Tarif Bea Masuk oleh Industri Otomotif.....	67
5.1.4	Pemanfaatan IJEPA di tahun 2012 mengacu pada BTKI 2012	70
5.2	Faktor Penghambat Yang Timbul Dalam Implementasi Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Mobil CBU dan CKD dari Jepang ke Indonesia.....	70
5.2.1	Keterlambatan penerimaan SKA Pada Saat <i>urgent shipment</i>	71
5.2.2	Tingginya <i>Transport Cost</i> dalam melakukan impor mobil tidak mempengaruhi harga di dalam negeri secara signifikan	72
5.2.3	Barang-barang yang di- <i>upgrade</i> tidak diizinkan menggunakan preferensi tarif dalam IJEPA.....	73
BAB 6	SIMPULAN DAN SARAN	
6.1	Simpulan	75
6.2	Saran	75
	DAFTAR REFERENSI	77
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
	LAMPIRAN	

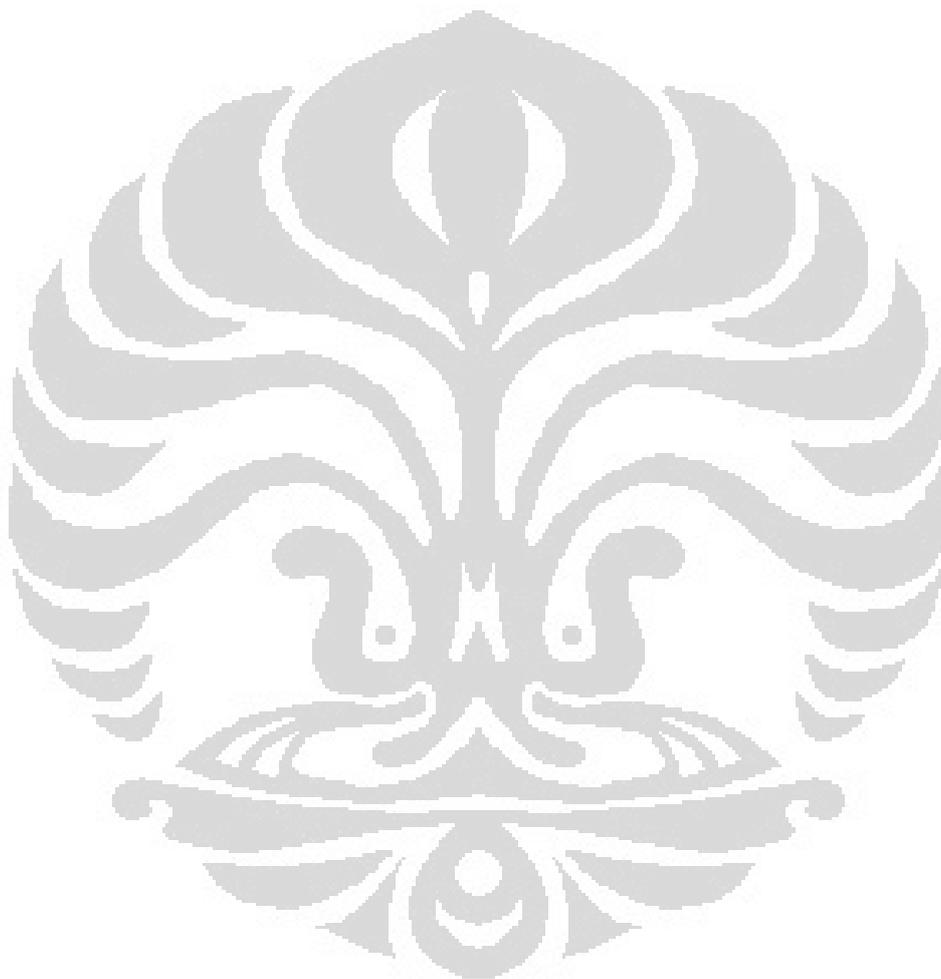
DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Tinjauan Pustaka Penelitian.....	12
Tabel 4.1	Tabel Penjualan Mobil Kuartal I 2011.....	39
Tabel 4.2	Karakteristik Segmen Pembeli dan Merek Mobil yang di sukai.....	41
Tabel 4.3	Jadwal Penurunan / Penghapusan Tarif Bea Masuk.....	47
Tabel 4.4	Rekapitulasi Kategori Penurunan Tarif dibandingkan Dengan Jumlah Pos Tarif BTBMI 2007.....	48
Tabel 4.5	Total Impor Mobil jepang Tahun 2007-2012.....	51
Table 4.6	Impor Komponen Mobil dari Jepang Tahun 2009-2011.....	53
Tabel 5.1	Perbandingan Antara Tarif MFN dengan Tarif EPA.....	60



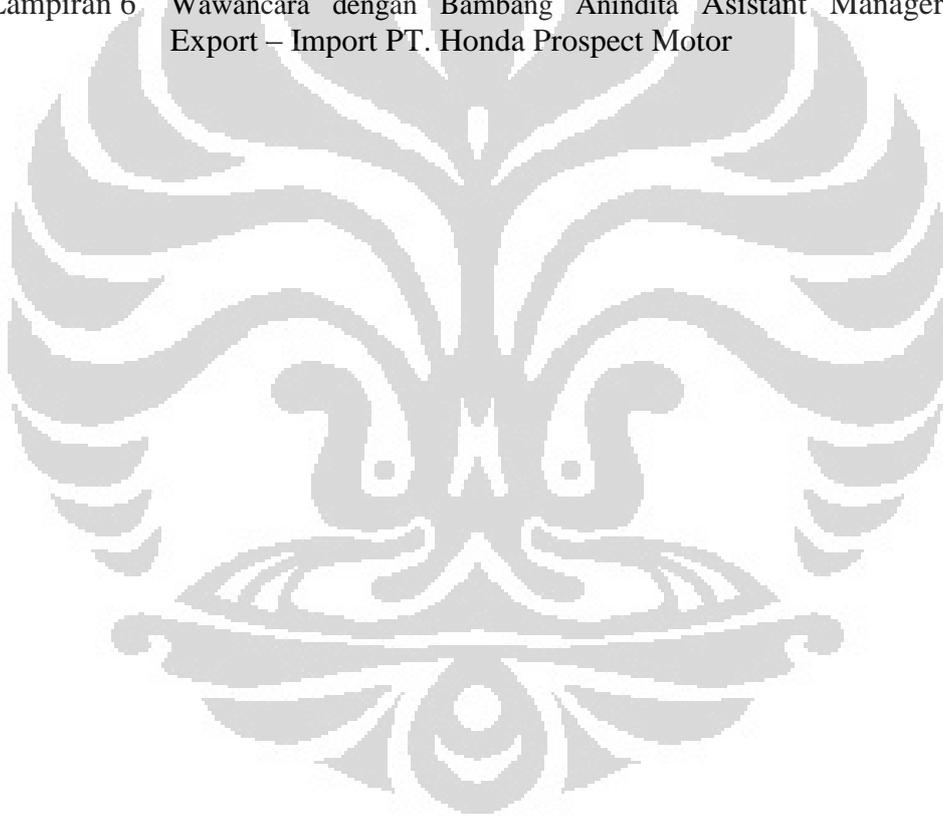
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tahap-Tahap Kebijakan Publik	37
Gambar 2.2	Kerangka Pemikiran Penelitian.....	67
Gambar 5.1	Alur Barang Ekspor	69
Gambar 5.2	Prosedur Impor di Indonesia	86



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Pedoman Wawancara
- Lampiran 2 Wawancara dengan Christman Martin Kepala Sub Bidang Tarif Bilateral Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Kementerian Keuangan.
- Lampiran 3 Wawancara dengan Miftahuddin Kepala Sub Bidang Tarif Multilateral Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Kementerian Keuangan.
- Lampiran 4 Wawancara dengan Noegardjito staff ahli Asosiasi Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo)
- Lampiran 5 Wawancara dengan Agus Kasubbag Direktorat Klasifikasi Barang Kepabeanan dan Cukai Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC).
- Lampiran 6 Wawancara dengan Bambang Anindita Asistant Manager Divisi Export – Import PT. Honda Prospect Motor



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu negara dengan penduduk terbesar di dunia. Dengan jumlah penduduk yang menempati urutan ke-empat populasi penduduk terpadat di dunia setelah China, India dan Amerika Serikat maka, tidak diragukan bila Indonesia menjadi salah satu negara target pemasaran oleh berbagai negara sebagai tempat penjualan atau tujuan ekspor barang-barang dagangan mereka.

Dalam melakukan perdagangan internasional, kerja sama dengan berbagai negara sangatlah penting untuk menghidupkan perkembangan ekonomi suatu negara dan memasarkan produk dalam negeri ke luar negeri. Dengan adanya kemitraan dengan suatu negara maka akan diperoleh suatu kemudahan atau fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh negara mitra, tentunya hal ini akan bersifat timbal balik, yaitu saling memberikan kemudahan dan saling menguntungkan kedua belah pihak.

Pada tahun 2007, Indonesia mulai merundingkan kesepakatan dalam rangka kerja sama dalam bidang ekonomi dengan negara Jepang. Perjanjian kemitraan ekonomi antara Indonesia dan Jepang atau disebut IJ-EPA (*Indonesia Japan Economic Partnership Agreement*) ditandatangani oleh pimpinan kedua negara pada tanggal 20 Agustus 2007 lalu dan disahkan melalui Peraturan Presiden No.26 Tahun 2008 tanggal 19 Mei 2008. IJ-EPA mulai berlaku efektif mulai 1 Juli 2008.

IJ-EPA terdiri dari tiga pilar yaitu: akses pasar untuk barang dan jasa; fasilitasi perdagangan dan investasi; dan kerjasama ekonomi. IJ-EPA merupakan bentuk kemitraan yang luas dan diharapkan mampu menjembatani ketidakseimbangan antara ekonomi kedua negara serta meningkatkan daya saing Indonesia di pasar internasional. IJ-EPA akan ditinjau kembali 5 (lima) tahun setelah berlakunya perjanjian tersebut, yaitu pada tanggal 1 Juli 2013 (KPI, 2010, h. 8).

Perjanjian IJ-EPA mencakup berbagai bidang, yaitu: *Trade in Goods; Customs Procedures; Rules of Origin; Investment; Trade in Services; Movement of Natural Persons; Energy and Mineral Resources; Intellectual Property Rights (IPR);*

Competition Policy; Technical Cooperation and Capacity Building; General Provisions dan Government Procurement.

Sebagai implementasi perjanjian tersebut Menteri Keuangan menetapkan Tarif Bea Masuk berdasarkan perjanjian atau kesepakatan internasional dengan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) berdasarkan Pasal 13 ayat (2) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006. Adapun PMK-PMK yang telah diterbitkan pada tanggal 30 Juni 2008, sebagai berikut (*press release* Badan Kebijakan Fiskal, 2012) :

1. PMK No. 94PMK.011/2008 tentang Modalitas Penurunan Tarif Bea Masuk Dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi;
2. PMK No. 95/PMK.011/2008 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia Dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi;

PMK ini akan diberlakukan untuk lima tahun sekaligus' Dengan ketentuan bahwa untuk tahun 2008 akan berlaku pada tanggal 1 Juli 2008, sedangkan pada tahun berikutnya sampai dengan tahun 2012 akan berlaku setiap tanggal 1 Januari s.d.31 Desember. Hal ini akan lebih memberikan kepastian usaha karena dapat memprediksi tarif BM impor barang impor asal Jepang dalam kurun waktu lima tahun ke depan;

3. PMK No. 96/PMK.011/2008 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk Dalam Rangka User Specific Duty Free Scheme (USDFS) dalam Persetujuan Antara Republik Indonesia dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi.

Pada umumnya, suatu negara diharuskan membayar tarif yang ditetapkan oleh setiap negara pada saat melakukan importasi. Biasanya, tarif yang sama diterapkan kepada seluruh negara berdasarkan aturan dasar WTO (*World Trade Organization*). Tarif yang berlaku umum ini biasa disebut tarif MFN (*Most Favored Nation*). Namun, EPA (*Economic Partnership Agreement*) dapat menentukan tingkat tarif lebih rendah dari pada tingkat MFN antara dua negara, sehingga negara-negara yang

menyepakati EPA dapat mengimpor barang dengan tingkat tarif lebih rendah daripada negara-negara lain yang tanpa EPA. Tarif yang berlaku khusus ini dikenal juga dengan istilah preferensi tarif.

Tarif bea masuk didasarkan atas *Harmonized Commodity Description and Coding System* (HS) dari atau *World Customs Organization* (WCO). Penetapan tarif untuk perhitungan bea masuk oleh undang-undang diberikan kewenangannya kepada Menteri Keuangan.

Kebijakan-kebijakan seperti hambatan tarif, dahulu banyak dilakukan oleh negara-negara berkembang dalam upaya untuk mengembangkan industri dalam negerinya. Perlindungan ini dianggap signifikan, karena dapat menghambat masuknya barang-barang impor yang harganya relatif rendah dan mempunyai kualitas yang sama. Akan tetapi dengan masuknya Indonesia menjadi anggota dalam WTO (*World Trade Organization*) kebijakan nasional yang dimaksud bertentangan dengan kebijakan yang telah digariskan dalam organisasi perdagangan dunia tersebut, sehingga harus dihapus atau minimal dikurangi (Purwito, 2010, h. 232).

Tarif merupakan alat bagi pemerintah untuk melakukan intervensi di pasar internasional. Berbagai variasi dapat diterapkan, tergantung kepada komoditi yang secara selektif dipilih dan dari mana asal barang tersebut. Setiap negara tidak sama dalam memberlakukan tarif. Beberapa negara yang mempunyai persetujuan khusus diberikan status sebagai *Most-Favored Nation* (MFN). Tarif MFN ialah tarif yang berlaku umum yang sudah diatur oleh WTO (*World Trade Organization*), sebuah organisasi internasional yang mengatur aturan perdagangan secara adil. Sehingga, negara-negara anggota dari WTO akan menggunakan tarif MFN dalam lintas perdagangan mereka (Purwito, 2010, h. 234).

Perkembangan perdagangan internasional dan penciptaan produk-produk baru, sebagai akibat perkembangan teknologi industri, menuntut pemerintahan negara-negara di dunia untuk memfasilitasi pemberian tarif yang seragam. Hal ini akan memudahkan para pelaku bisnis untuk mengadakan perjanjian di antara mereka dan kelancaran arus barang. Untuk menjawab tuntutan itu, diciptakan suatu system klasifikasi barang (Purwito, 2010, h. 242).

Sistem klasifikasi barang adalah suatu daftar penggolongan barang yang dibuat secara sistematis dengan tujuan untuk mempermudah penarifan, transaksi perdagangan, pengangkutan, dan statistik. Seperti kita ketahui, dalam perdagangan internasional terdapat ribuan jenis barang. Untuk membedakan antara yang satu dengan yang lain sulit dilakukan. Sehingga perlu disusun secara kelompok atau jenis-jenis barang, sesuai dengan penggunaan, fungsi, bahan pembuatan, dan karakteristiknya. Sistem klasifikasi barang diadministrasikan oleh organisasi kepabeanan atau *World Custom Organization*. Maksud mengklasifikasikan barang ini adalah menggambarkan secara hierarki semua barang yang diperdagangkan untuk kepentingan penghitungan bea masuk yang harus dibayar, kuota, dan tujuan statistik. Struktur yang dimaksud didasarkan kepada *the international Harmonized Commodity Description and Coding System (HS)* (Purwito, 2010, h. 243).

Pada tanggal 1 Januari 1988, 106 negara *Contracting Parties* dan 76 negara anggota lainnya, bersetuju untuk menerapkan system *HS* atau dikenal dengan *Harmonized Commodity Description and Coding System*. Sebagai dasar pertimbangan bagi negara-negara tersebut untuk sistem klasifikasi ini adalah, keinginan untuk menciptakan suatu sistem klasifikasi yang seragam. Setiap barang yang sama dapat diklasifikasikan hanya dalam satu pos yang sama atau satu subpos yang sama pada *Harmonized system* (Purwito, 2010, h. 243).

Kepentingan statistik yang akan memonitor system perdagangan internasional, pergerakan barang, penemuan produk baru, juga termasuk didalam penerapan *HS* ini. *WTO* sebagai pengelola dan pengawas pelaksanaan peraturan dalam perdagangan internasional, menggunakan *HS* sebagai dasar dari peraturan mengenai negara asal (*rules of origin*), perpajakan dan dasar pengenaan barang, dan zat-zat yang harus diawasi peredarannya (Purwito, 2010, h. 243).

Dalam melakukan kegiatan impor, membuat dan menyampaikan pemberitahuan merupakan suatu keharusan bagi orang yang berdomisili di Indonesia, apabila ia memasukkan barang dari luar negeri dengan tujuan untuk dipakai. Pemberitahuan Impor barang (PIB) adalah pemberitahuan oleh pemberitahu atas barang yang akan diimpor berdasarkan dokumen pelengkap Pabean sesuai prinsip *self assessment*.

Dalam pemanfaatan fasilitas IJ-EPA, setelah eksportir dan importir mengecek bahwa tingkat tarif dapat diterapkan bagi produk mereka dibawah EPA lebih rendah daripada tarif MFN dalam negara pengimpor, kemudian mereka perlu mengecek apakah produk mereka memenuhi ketentuan asal barang dalam penerapan tarif EPA. Proses ini diperlukan, dikarenakan target produk dalam EPA haruslah barang yang berasal dari negara yang mengikat perjanjian. Ketentuan Asal Barang adalah syarat untuk menilai apakah produk yang akan diimpor memenuhi syarat atau tidak. Sewaktu eksportir dan importir menganggap bahwa produk tertentu memenuhi Ketentuan Asal Barang dalam EPA, para eksportir tersebut akan mengurus Surat Keterangan Asal untuk diterbitkan. Dalam hal mengimpor dari Jepang, eksportir membuktikan kepada pejabat pemerintah yang berwenang di Jepang bahwa produk bersangkutan benar-benar dibuat di Jepang supaya bisa memperoleh Surat Keterangan Asal.

Bila melihat sektor-sektor industri di dalam negeri, salah satu industri yang begitu berkembang pesat adalah industri otomotif. Sektor industri otomotif telah tercakup dalam skema penetapan tarif bea masuk dalam rangka IJ-EPA. Mengartikan bahwa, produk-produk dalam industri otomotif dapat menikmati preferensi tarif dalam rangka IJ-EPA. Oleh sebab itu, importasi mobil-mobil dari jepang dapat memanfaatkan fasilitas preferensi tarif dengan aturan-aturan yang telah di tentukan dalam perjanjian IJ-EPA ini.

Pesatnya perkembangan industri otomotif di tanah air patut dibanggakan karena membawa dampak rentetan yang sangat luas, tidak hanya industri komponen bertumbuh tetapi juga dapat membuka lapangan kerja dan jasa terkait. Hal ini terlihat dari jumlah investasi di sektor otomotif dan komponen yang terus meningkat secara signifikan.

Berdasarkan data Kementerian Perindustrian, di Indonesia saat ini terdapat 20 perusahaan perakitan mobil yang berhubungan dengan 150 industri komponen pada lapis pertama, dan 350 industri komponen lapis kedua. Menteri Koordinator Perekonomian Hatta Rajasa, dalam pembukaan IIMS 2011 di Jakarta mengatakan “Kita harus optimis bahwa beberapa tahun kedepan industri otomotif Indonesia bisa

menjadi yang terbesar di Asia tenggara, mengalahkan Thailand, sekaligus menjadi basis produksi terbesar di kawasan tersebut.”

Fenomena yang nampak saat ini salah satunya adalah produk impor kendaraan impor utuh (CBU) yaitu “Nissan Murano” yang telah masuk pasaran Indonesia sekitar pertengahan 2011 lalu. Nissan Murano dan Nissan New Elgrand telah memanfaatkan fasilitas IJ-EPA untuk masuk ke pasar otomotif Indonesia dengan membayar tarif bea masuk sebesar 4% sehingga harganya lebih kompetitif. Sedangkan Toyota Lexus diperkirakan akan masuk ke Indonesia dengan memanfaatkan fasilitas penurunan tarif bea masuk ini sekitar pertengahan tahun 2012 ini (Lazuwardi, 2011, par. 1).

Seiring terus berkembangnya industri otomotif di tanah air, maka skema penurunan tarif dalam rangka IJ-EPA dirasakan perlu bagi kedua negara untuk dimasukkan dalam cakupan isi perjanjian ini. Menurut peneliti, hal ini sangat menarik untuk dikaji mengingat jenis-jenis mobil dari Jepang saat ini sangat beragam yang masuk ke dalam negeri dan implementasi penerapan kebijakannya cukup kompleks.

1.2 Pokok Permasalahan

Skema penurunan tarif atas mobil-mobil importasi dari Jepang yang diberikan dalam rangka IJ-EPA tersebut bervariasi berdasarkan jenis-jenis mobil, bagaimana cara mengimpor, isi silinder mesin, dan hal-hal lainnya. Pengklasifikasian dan pengkodean mobil-mobil tersebut telah diatur berdasarkan nomor *HS* dan dapat dilihat pada BTBMI (Buku Tarif Bea Masuk Indonesia). Untuk memperoleh fasilitas preferensi tarif ini, diperlukan pula SKA (Surat Keterangan Asal) barang untuk menegaskan dan sebagai bukti dimana barang tersebut diproduksi.

Selain implementasinya, perlu pula dikaji apakah kebijakan terkait IJ-EPA atas penurunan tarif bea masuk mobil ini tepat sasaran, selain itu perlu pengkajian dari pemerintah terkait faktor penghambat serta permasalahan yang terjadi selama implementasi berlangsung agar kebijakan ini bisa terus disempurnakan.

Berdasarkan uraian diatas, pokok permasalahan penelitian ini diturunkan dalam beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi skema penurunan tarif bea masuk impor atas mobil terkait IJ-EPA ?
2. Apa saja faktor penghambat dalam penerapan kebijakan penurunan tarif bea masuk impor atas mobil CBU dan CKD terkait IJ-EPA ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian yang akan dilakukan dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis implementasi skema penurunan tarif bea masuk impor mobil CBU dan CKD terkait IJ-EPA.
2. Untuk menganalisis faktor penghambat yang ada dalam penerapan kebijakan penurunan tarif bea masuk impor mobil CBU dan CKD terkait IJ-EPA.

1.4 Signifikansi Penelitian

Sedangkan signifikansi penelitian yang diharapkan dapat digali pada penelitian ini adalah :

1. Signifikansi Akademis, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebuah pedoman bagi penelitian sejenisnya pada masa mendatang, pada khususnya penelitian tentang kebijakan penurunan tarif bea masuk impor mobil CBU dan CKD. Selain itu diharapkan dapat digunakan sebagai literatur yang dapat memperkaya kajian ilmu pengetahuan di bidang fiskal.
2. Signifikansi Praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan kontribusi positif berupa masukan dan gagasan yang dapat dijadikan bahan pertimbangan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dalam penerapan kebijakan penurunan tarif bea masuk impor mobil CBU dan CKD.

1.5 Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, permasalahan yang menjadi rumusan pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian baik kalangan akademisi maupun praktisi, serta sistematika penulisan penelitian.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

Bab ini merupakan uraian atas dasar-dasar teoritis mengenai permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini, yaitu konsep Perdagangan Internasional, Kepabeanan, Bea Masuk, Perjanjian Internasional, Impor, serta teori-teori mengenai Kebijakan publik. Dalam bab ini juga terdapat tinjauan pustaka yang berisi perbandingan penelitian ini terhadap penelitian-penelitian sebelumnya yang memiliki tema sama.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini membahas metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini seperti pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, batasan penelitian serta informan-informan terkait.

BAB 4 GAMBARAN INDUSTRI OTOMOTIF MOBIL, PROSEDUR UMUM IMPOR, DAN SEJARAH SINGKAT PENGENAAN BEA MASUK MOBIL DI INDONESIA

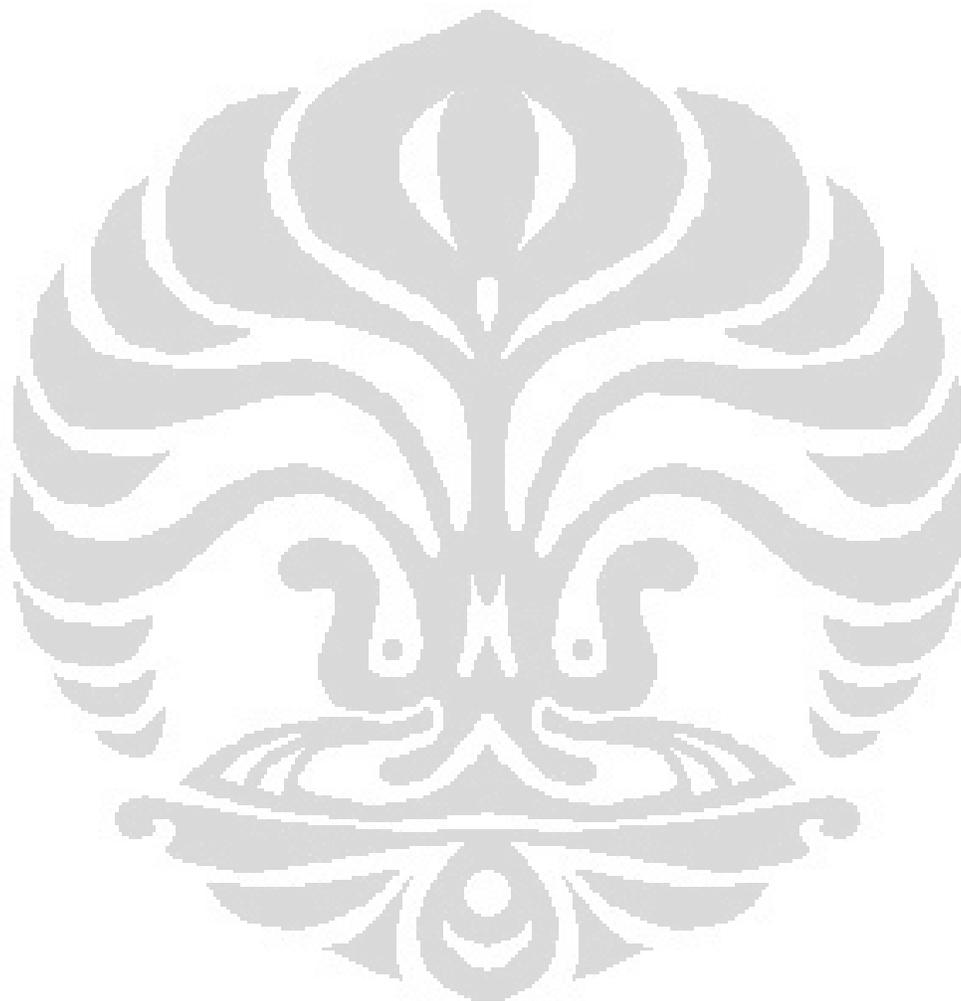
Pada bab 4 ini, peneliti akan menggambarkan hal-hal terkait kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor mobil terkait perjanjian IJ-EPA seperti gambaran industri otomotif mobil, prosedur umum impor dan sejarah singkat pengenaan bea masuk mobil di Indonesia

BAB 5 **ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS MOBIL CBU DAN CKD TERKAIT PERJANJIAN *INDONESIA JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT* (IJ-EPA)**

Pada bab 5 ini, peneliti akan menganalisis untuk memberikan gambaran mengenai implementasi dari skema penurunan tarif kebijakan ini, serta menganalisis faktor-faktor penghambat serta permasalahan dalam implementasi kebijakan ini.

BAB 6 **SIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab 6 ini, peneliti akan memberikan simpulan yang merupakan jawaban berdasarkan analisis dari bab sebelumnya, dan saran yang ditujukan sebagai pemecahan masalah dari hasil penelitian yang dilakukan.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan penelitian mengenai “Analisis Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Mobil CBU dan CKD Terkait Perjanjian *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJ-EPA)*”, peneliti perlu melakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian terkait yang pernah dilakukan sebelumnya. Peneliti mengambil tiga hasil penelitian yang relevan dengan kebijakan fiskal. Penelitian pertama berjudul “Implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk gula sebagai salah satu instrument stabilisasi persediaan (stok) gula domestic periode Oktober 2009 s/d Desember 2009”. Skripsi karya Endy Jupriansyah pada tahun 2010. Penelitian ini menjelaskan bahwa tidak terealisasinya implementasi yang terjadi dari penerapan PMK 150/PMK.011/2009 karena negara penghasil gula dunia tidak dapat memenuhi permintaan akan kebutuhan gula dunia yang menyebabkan harga gula internasional menjadi tinggi. Penyebab dari tidak terlaksananya implementasi penurunan tarif bea masuk tersebut karena Negara penghasil gula dunia tidak dapat memenuhi permintaan akan kebutuhan gula dunia yang menyebabkan harga gula internasional menjadi tinggi. Hal ini dapat terlihat dari kondisi impor yang tidak memenuhi kuota dan harga gula domestic yang masih tinggi.

Penelitian kedua berjudul “Kebijakan Pemerintah di Bidang Impor Mobil Mewah dalam Keadaan Utuh; suatu tinjauan untuk meningkatkan penerimaan bea masuk sekaligus memperkecil tingkat penyelundupan mobil mewah. Skripsi karya Firmansyah tahun 2002. Penelitian ini menjelaskan bahwa sesudah adanya kebijakan pemerintah di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh, terjadi kenaikan atas impor mobil mewah dalam keadaan utuh, terjadi kenaikan atas impor mobil mewah dalam keadaan utuh di Jakarta dipengaruhi oleh membaiknya perekonomian dan didukung oleh adanya kebijakan-kebijakan, baik yang bersifat internal dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Republik Indonesia maupun yang bersifat nasional, yaitu kebijakan-kebijakan pemerintah di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh.

Tingkat penyelundupan atas mobil mewah dalam keadaan utuh di Jakarta sebelum dan sesudah adanya kebijakan pemerintah di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh cenderung menurun, menurut pihak Bea dan Cukai, yaitu dipengaruhi oleh adanya prosedur-prosedur yang ketat dari pihak Bea dan Cukai.

Penelitian ketiga berjudul “implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk atas impor tepung gandum sebagai instrument stabilisasi harga tepung gandum pada tahun 2008”. Skripsi karya Ahmad Fatih pada tahun 2010. Penelitian ini menjelaskan bahwa penerapan kebijakan tersebut tidak tepat. Hal ini dikarenakan harga tepung gandum domestik tetap mengalami kenaikan, dimana tujuan kebijakan ini untuk memperlancar impor tidak berhasil karena memang pasokan dari luar negeri hampir tidak ada, sejumlah negara membatasi ekspor tepung gandumnya untuk keperluan dalam negeri selain itu tujuan agar dapat memberikan semacam keringanan bagi industri kecil dan menengah adalah hal yang sia-sia karena selain harga tepung domestik yg tetap naik industri kecil dan menengah tidak menggunakan tepung gandum impor.

Tinjauan pustaka ini diharapkan dapat memberikan suatu perspektif umum yang berguna dalam penelitian yang akan dilakukan. Tinjauan pustaka disajikan dalam bentuk table 2.1 seperti berikut :

Tabel 2.1 Tinjauan Pustaka Penelitian

	Endy Jupriansyah (Skripsi 2010)	Firmansyah (Skripsi 2002)	Ahmad Fatih (Skripsi 2010)	Ryan Relly Wiratama
Judul	Implementasi Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Gula Sebagai Salah Satu Instrumen Stabilisasi Persediaan (Stok) Gula Domestik Periode Oktober 2009 s/d Desember 2009	Kebijakan pemerintah di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh; suatu tinjauan untuk meningkatkan penerimaan bea masuk sekaligus memperkecil tingkat penyelundupan mobil mewah	Implementasi Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Tepung Gandum Sebagai Instrumen Stabilisasi Harga Tepung Gandum Pada Tahun 2008	Analisis kebijakan penurunan tarif bea masuk atas mobil CBU dan CKD terkait perjanjian <i>Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJ-EPA)</i>
Tujuan	<ul style="list-style-type: none"> - Untuk mengetahui implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk impor gula sebagai salah satu instrument stabilitas persediaan (stok) gula domestic. - Untuk mengetahui permasalahan-permasalahan apa saja yang timbul dalam implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk impor gula sebagai salah satu instrument stabilitas persediaan (stok) gula domestic 	<ul style="list-style-type: none"> - Menggambarkan kebijakan pemerintah Indonesia di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh - Menggambarkan dan menganalisis alasan perubahan kebijakan pemerintah Indonesia di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh tersebut. - Menggambarkan dan menganalisis pengaruh perubahan kebijakan pemerintah Indonesia di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh tersebut terhadap tingkat penerimaan Bea Masuk dan tingkat penyelundupan mobil mewah. 	<ul style="list-style-type: none"> - Menganalisis latar belakang pemerintah menetapkan kebijakan penurunan tarif bea masuk tepung gandum pada tahun 2008 - Menganalisis penerapan kebijakan penurunan tarif BM atas impor tepung gandum dari 5% menjadi 0% sebagai instrumen stabilisasi harga tepung gandum di dalam negeri - Menganalisis permasalahan atau kendala yg timbul dalam penerapan kebijakan penurunan tariff BM atas impor tepung gandum 	<ul style="list-style-type: none"> - Untuk menganalisis implementasi kebijakan pengurangan tarif bea masuk impor mobil dari Jepang ke Indonesia - Untuk menganalisis factor penghambat yang ada dalam penerapan kebijakan penurunan tarif bea masuk impor mobil dari Jepang ke Indonesia
Metode	Pendekatan kualitatif, berdasarkan tujuan merupakan penelitian deskriptif, berdasarkan manfaat merupakan penelitian	Pendekatan kualitatif, berdasarkan tujuan merupakan penelitian deskriptif analitis, berdasarkan manfaat merupakan penelitian	Pendekatan kualitatif, berdasarkan tujuan merupakan jenis penelitian deskriptif, berdasarkan waktu merupakan	Pendekatan kualitatif, berdasarkan tujuan merupakan penelitian deskriptif, berdasarkan

	murni, berdasarkan dimensi waktu merupakan penelitian <i>cross sectional</i> , berdasarkan teknik pengumpulan data menggunakan studi literature, studi lapangan dan informan.	murni, berdasarkan dimensi waktu merupakan penelitian <i>cross sectional</i> , berdasarkan teknik pengumpulan data menggunakan studi kepustakaan dan studi lapangan.	penelitian murni, berdasarkan dimensi waktu merupakan penelitian <i>cross sectional</i> berdasarkan teknik pengumpulan data menggunakan studi lapangan, dan studi kepustakaan	manfaat merupakan penelitian murni, berdasarkan dimensi waktu merupakan penelitian <i>cross sectional</i> berdasarkan teknik pengumpulan data menggunakan studi kepustakaan dan studi lapangan.
Hasil Penelitian	Implementasi yang terjadi dari PMK 150/PMK. 011/2009 bahwa tidak terealisasinya tujuan atas dibuatnya kebijakan tersebut yaitu menstabilkan persediaan gula akhir tahun 2009 dan menstabilkan harga gula. Penyebab dari tidak terlaksananya implementasi penurunan tarif bea masuk tersebut karena Negara penghasil gula dunia tidak dapat memenuhi permintaan akan kebutuhan gula dunia yang menyebabkan harga gula internasional menjadi tinggi. Hal ini dapat terlihat dari kondisi impor yang tidak memenuhi kuota dan harga gula domestic yang masih tinggi.	Terjadi kenaikan impor mobil mewah dalam keadaan utuh di Jakarta Dipengaruhi oleh membaiknya perekonomian dan didukung oleh adanya kebijakan-kebijakan, baik yang bersifat internal dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Republik Indonesia maupun yang bersifat nasional. Tingkat penyelundupan atas mobil mewah dalam keadaan utuh di Jakarta sebelum dan sesudah adanya kebijakan pemerintah di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh cenderung menurun, menurut pihak Bea dan Cukai, yaitu dipengaruhi oleh adanya prosedur-prosedur yang ketat dari pihak Bea dan Cukai.	Harga tepung gandum domestik tetap mengalami kenaikan, dimana tujuan kebijakan ini untuk memperlancar impor tidak berhasil karena memang pasokan dari luar negeri hampir tidak ada, sejumlah negara membatasi ekspor tepung gandumnya untuk keperluan dalam negeri, selain itu tujuan agar dapat memberikan semacam keringanan bagi industri kecil dan menengah adalah hal yang sia-sia karena selain harga tepung domestik yg tetap naik industri kecil dan menengah tidak menggunakan tepung gandum impor.	

Sumber: *Skripsi (bahan tidak diterbitkan)*

2.2 Kerangka Teori

2.2.1 Kebijakan Publik

Ciri kebijakan menurut Winarno yaitu; pertama kebijakan berorientasi pada maksud dan tujuan bukan perilaku secara serampangan. Kedua, kebijakan merupakan arah atau pola tindakan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah dan bukan merupakan keputusan tersendiri. Suatu kebijakan mencakup tidak hanya keputusan untuk menetapkan peraturan mengenai suatu hal tetapi juga keputusan beserta pelaksanaannya (Winarno, 2002, h. 78). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kebijakan merupakan suatu ketetapan untuk mencapai suatu tujuan yang diambil berdasarkan riset dan dilakukan berdasarkan program yang terencana.

Pengertian kebijakan publik secara umum dapat diartikan sebagai apa saja yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan (Dye, 1978, h. 97) (*public policy is whatever governments choose to do or not to do*). Para akademisi ilmu kebijakan publik selalu menitikberatkan pada factor “pemerintah” (*government*). Maksudnya adalah bahwa kebijakan publik itu merupakan fungsi utama dari setiap pemerintahan dalam menjalankan pelayanan kepada masyarakat umum (*public*).

Kebijakan publik menurut Easton merupakan kewenangan pemerintah untuk mengalokasikan nilai yang terdapat pada masyarakat dan hanya pemerintah yang berhak untuk memutuskan dilakukan atau tidak dilakukannya alokasi nilai tersebut (Thoha, 2002, h.62). Bagi Anderson kebijakan publik adalah sebagai kebijakan-kebijakan yang dibangun oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah (Islamy, 1986, h.19). Dimana implikasi dari kebijakan tersebut adalah :

- a. Kebijakan publik selalu mempunyai tujuan tertentu atau mempunyai tindakan-tindakan yang berorientasi pada tujuan
- b. kebijakan publik berisi tindakan-tindakan pemerintah
- c. kebijakan publik merupakan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah jadi bukan merupakan apa yang masih dimaksudkan untuk dilakukan
- d. Kebijakan publik yang diambil bisa bersifat positif dalam arti merupakan tindakan pemerintah mengenai segala sesuatu masalah tertentu, atau

bersifat negatif dalam arti merupakan keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu.

- e. Kebijakan pemerintah setidak-tidaknya dalam arti yang positif didasarkan pada peraturan perundangan yang bersifat mengikat dan memaksa.

Definisi kebijakan publik menurut Anderson dapat diklasifikasikan sebagai proses manajemen, dimana didalamnya terdapat fase serangkaian kerja pejabat publik ketika pemerintah benar-benar berindak untuk menyelesaikan persoalan di masyarakat. Definisi ini juga dapat diklasifikasikan sebagai *decision making* ketika kebijakan publik yang diambil bisa bersifat positif (tindakan pemerintah mengenai segala sesuatu masalah) atau negatif (keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu)

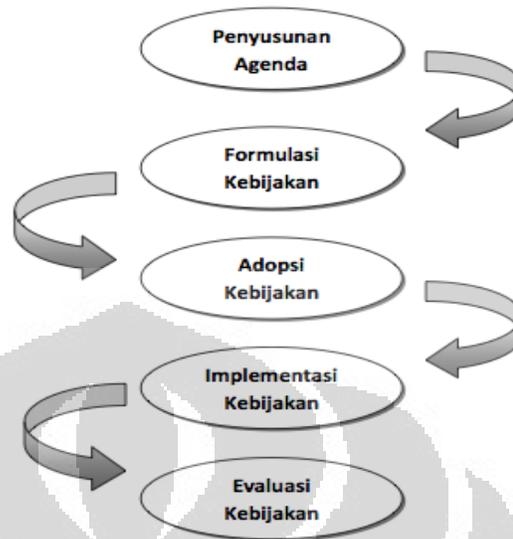
Sedangkan kebijakan publik menurut Dunn sebagaimana dikutip oleh Syamsi dikatakan "*public policy is authoritative guide for carrying out governmental action is national, state, regional and municipal jurisdiction* (Syamsi, 1983, h. 32). Menurut Dunn, kebijakan public adalah suatu pedoman dalam melaksanakan berbagai macam tindakan pemerintah mulai dari tingkat negara, provinsi, sampai dengan tingkat kabupaten kota. Definisi kebijakan publik sangat banyak, namun secara sederhana dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu:

- a. Kebijakan publik yang bersifat makro atau umum, atau mendasar, yaitu peraturan-peraturan, seperti Undang-Undang Dasar (UUD) Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang / Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden.
- b. Kebijakan publik yang bersifat meso atau menengah, atau penjabar pelaksanaan. Kebijakan ini dapat berbentuk Peraturan Menteri, Surat Edaran Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan Bupati, dan Peraturan Walikota. Kebijakannya dapat pula berbentuk Surat Keputusan Bersama atau SKB antar-menteri, Gubernur, dan Bupati atau Wali Kota.
- c. Kebijakan publik yang bersifat mikro adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan di atasnya. Bentuk

kebijakannya adalah peraturan yang dikeluarkan oleh aparat publik di bawah menteri, gubernur, dan wali Kota (Dwidjowijoto, 2006, h. 31).

Dunn mengatakan proses pembuatan kebijakan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung yang diatur menurut urutan waktu yaitu (2003, h. 22-24):

- a. **Penyusunan agenda:** para pejabat yang akan dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda public.
- b. **Formulasi kebijakan:** para pejabat yang dipilih merumuskan alternative kebijakan untuk mengatasi masalah.
- c. **Adopsi kebijakan:** merupakan alternatif yang diadopsi dengan dukungan dan mayoritas legislative, consensus diantara pimpinan lembaga atau keputusan peradilan.
- d. **Implementasi kebijakan:** kebijakan yang telah diambil untuk dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumber daya financial dan manusia.
- e. **Penilaian kebijakan:** unit-unit pemeriksa dan akuntansi dalam pemerintahan menentukan apakah badan-badan eksekutif, legislatif dan peradilan memenuhi persyaratan Undang-Undang dalam pembuatan kebijakan dan pencapaian tujuan.



Gambar 2.1 Tahap-Tahap Kebijakan Publik

Sumber : Dunn, 1999, Hal. 33

Dunn mengatakan analisis kebijakan dilakukan untuk menghasilkan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan, yang dilakukan dalam tahap proses pembuatan kebijakan, yaitu:

a. Perumusan Masalah

Perumusan masalah dapat memasok pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang mempersoalkan asumsi-asumsi yang mendasari definisi masalah dan memasuki proses pembuatan kebijakan melalui penyusunan agenda. Perumusan masalah dapat membantu menemukan asumsi-asumsi tersembunyi, mendiagnosis penyebabnya, memetakan tujuan yang memungkinkan, dan merancang peluang-peluang kebijakan yang baru.

b. Peramalan

Peramalan dapat menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang masalah yang akan terjadi di masa mendatang sebagai akibat dari diambilnya alternative kebijakan. Ini dilakukan dalam tahap formulasi kebijakan. Peramalan dapat menguji masa depan, mengestimasi akibat dari

kebijakan yang diusulkan, dan mengenali kendala-kendala yang mungkin terjadi.

c. Rekomendasi

Rekomendasi membuahakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang manfaat atau biaya dari berbagai alternative yang akibatnya dimasa mendatang telah diestimasiakan melalui peramalan. Ini membantu pengambilan kebijakan pada tahap adopsi kebijakan. Rekomendasi membantu mengestimasi tingkat resiko dan ketidakpastian.

d. Pemantauan

Pemantauan menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang akibat dari kebijakan yang diambil sebelumnya. Ini membantu pengambil kebijakan pada tahap implementasi kebijakan. Pemantauan menemukan akibat-akibat yang tidak diinginkan dari kebijakan dan program, mengidentifikasi hambatan dan rintangan implementasi, dan menemukan letak pihak-pihak yang bertanggung jawab pada setiap tahap kebijakan.

e. Evaluasi

Evaluasi membuahakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang ketidaksesuaian antara kinerja kebijakan yang diharapkan dengan yang benar-benar dihasilkan. Jadi ini membantu pengambil kebijakan pada tahap penilaian kebijakan. Evaluasi menghasilkan seberapa jauh masalah telah terselesaikan (Dunn, 2003, h. 26-28).

2.2.1.1 Analisis Kebijakan Publik

Dalam arti luas analisis kebijakan adalah suatu bentuk riset terapan yang dilakukan untuk memperoleh pengertian tentang masalah-masalah sosioteknis yang lebih dalam dan untuk menghasilkan pemecahan-pemecahan yang lebih baik (Moekijat, 1995, h. 76). Dalam analisis kebijakan, prosedur analisis kebijakan untuk menggambarkan keterkaitan metode-metode dan teknik-teknik analisis kebijakan (Dunn, 1988, h. 87):

1. Peliputan (deskripsi) yang memungkinkan kita menghasilkan informasi mengenai sebab dan akibat kebijaksanaan dimasa lalu;
2. Peramalan (prediksi), memungkinkan kita menghasilkan informasi mengenai akibat kebijaksanaan di masa yang akan datang;
3. Evaluasi (evaluasi) adalah pembuatan informasi mengenai nilai atau harga dari kebijaksanaan di masa lalu dan di masa datang;

Rekomendasi (preskripsi) memungkinkan kita menghasilkan informasi mengenai kemungkinan bahwa arah tindakan di masa datang akan menimbulkan akibat-akibat yang bernilai. Dalam hubungannya, dua metode yang tidak dapat dihubungkan secara langsung dengan prosedur analisa umum, yaitu perumusan masalah (*problem structuring*) dan penyimpulan praktis (*practical inference*).

2.2.2 Kebijakan Fiskal

Kebijakan fiskal adalah suatu tindakan yang dilakukan pemerintah untuk mengubah pengeluaran dan penerimaan pemerintah dengan menggunakan teknik-teknik tertentu. Kebijakan fiskal sering pula disebut sebagai politik fiskal. Berdasarkan definisi kebijakan publik, kebijakan fiskal termasuk dalam kebijakan publik karena kebijakan tersebut dikeluarkan oleh pemerintah (pihak yang memiliki otoritas publik) dalam rangka mencapai tujuan-tujuan tertentu. Terdapat definisi serta tujuan kebijakan fiskal dalam arti yang luas, dimana kebijakan fiskal merupakan kebijakan untuk mempengaruhi produksi masyarakat, kesempatan kerja dan inflasi, dengan menggunakan instrumen pemungutan pajak dan pengeluaran belanja negara (Mansury, 1999, h. 1).

Menurut Samuelson, kebijakan fiskal adalah proses pembentukan perpajakan dan pengeluaran publik dalam upaya menekan fluktuasi siklus ekonomi dan ikut berperan menjaga ekonomi yang tumbuh dengan penggunaan tenaga kerja yang tinggi dimana tidak terjadi laju inflasi yang tinggi dan berubah-ubah.

Menurut Pratt dan Kulsrud (1998, h. 47) , kebijakan perpajakan secara umum bertujuan sebagai alat untuk mengumpulkan sumber pendanaan. Bagi negara-negara

berkembang digunakan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, menstabilkan perekonomian, mendistribusikan pendapatan dan kekayaan serta meningkatkan tabungan pemerintah ataupun swasta dengan melakukan pembatasan konsumsi barang-barang mewah (Nasucha, 2004, h. 16).

Kebijakan fiskal aktif dirancang untuk membantu meredakan guncangan siklus usaha (*business cycles*) agar perekonomian menjadi stabil. Kebijakan fiskal juga harus dirancang guna memantapkan pertumbuhan pendapatan dari waktu ke waktu, memperluas kesempatan kerja, serta meningkatkan keadilan pendapatan dan kekayaan (Sicat, Arndt, 1997, h. 313).

Secara ekonomi, pemerintah mempunyai tiga fungsi utama, fungsi tersebut oleh Musgrave disebut sebagai *fiscal function*. Adapun *fiscal function* yang dijalankan oleh pemerintah, antara lain (Musgrave, 1983, h. 94):

1. Fungsi Alokasi

Fungsi alokasi pemerintah ada karena ada barang atau jasa yang seluruhnya atau sebagian tidak dapat disediakan melalui mekanisme pasar (*failure of provision*). Ini karena karakteristik barang atau jasa tersebut berupa barang public atau sebagian barang public. Untuk barang dan jasa ini, karena masyarakat masih sangat membutuhkan barang dan jasa ini namun pasar tidak dapat menyediakannya maka pemerintahlah yang menyediakannya. Oleh karena itu dibutuhkan fungsi pemerintah dalam mengalokasikan sumber-sumber ekonomi. Musgrave memasukkan fungsi regulator ke dalam fungsi alokasi pemerintah, fungsi regulasi berkaitan erat dengan munculnya eksternalitas, terutama eksternalitas negative. Oleh karena itu, negara harus berfungsi sebagai regulator melalui kebijakan-kebijakan yang dikeluarkannya, salah satunya melalui pemungutan pajak (Musgrave, 1983, h. 94).

2. Fungsi Distribusi

Selain fungsi alokasi, pemerintah juga mempunyai tanggung jawab untuk mendistribusikan pendapatan dan kesejahteraan dalam masyarakat. Fungsi distribusi muncul sebagai konsekuensi dari tujuan suatu negara didirikan yaitu

untuk mensejahterakan warga negaranya. Oleh karena itu, negara juga memiliki tanggungjawab untuk mendistribusikan pendapatan dan kesejahteraan dalam masyarakat sehingga tidak terjadi penumpukan pendapatan dan kesejahteraan pada kelompok tertentu saja. Tanggung jawab negara untuk mendistribusikan pendapatan dan kesejahteraan inilah yang pada akhirnya menjadi justifikasi pemungutan pajak pada negara modern. Dalam menjalankan fungsi distribusinya, senantiasa diusahakan agar tercapai distribusi optimal di mana hal ini mencerminkan efisiensi ekonomi. Menurut Musgrave, distribusi optimal yang mencerminkan efisiensi ekonomi akan tercapai ketika “*someone gains, no one loses*”, yang berarti efisiensi ekonomi akan tercapai jika keuntungan yang diperoleh seseorang bukanlah hasil dari pengorbanan pihak lain yang menderita kerugian (Musgrave, 1983, h. 95).

3. Fungsi Stabilisasi

Kebijakan yang dihasilkan oleh pemerintah senantiasa harus mampu menciptakan kestabilan ekonomi, berupa kesempatan kerja penuh (*full employment*), stabilitas harga dan nilai tukar. Kestabilan tersebut tidak akan muncul secara otomatis dalam mekanisme pasar, sehingga dibutuhkan peran pemerintah sebagai *stabilizer* di dalam perekonomian melalui kebijakan-kebijakan yang dihasilkannya. Karena perekonomian nasional tidak hanya terkait dengan kondisi nasional namun juga sangat erat kaitannya dengan perdagangan internasional dan arus modal dari luar negeri, maka kebijakan yang dihasilkan pemerintah dalam menjalankan fungsi stabilisasinya, senantiasa mempertimbangkan kompleksitas kebijakan-kebijakan internasional. Terkait dengan penelitian ini, stabilitas ekonomi nasional sangat dipengaruhi oleh kondisi global, salah satunya kenaikan harga minyak dunia. Hal lain yang juga terkait adalah kesejahteraan masyarakat, di mana sangat dipengaruhi oleh fluktuasi perubahan harga komoditas, kenaikan harga minyak dunia turut mempengaruhi fluktuasi harga komoditas, sehingga mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat. Di sinilah dibutuhkan peran pemerintah sebagai *stabilizer* perekonomian (Musgrave, 1983, h. 95).

2.2.3 Kebijakan Pajak

Kebijakan pajak adalah kebijakan fiskal dalam arti sempit, yaitu kebijakan yang berhubungan dengan penentuan siapa-siapa yang akan dikenakan pajak, bagaimana menghitung besarnya pajak yang harus dibayar dan bagaimana tata cara pembayaran pajak terutang (Mansury, 1994, h. 37). Sebagaimana kebijakan public pada umumnya, yaitu memiliki tujuan tertentu untuk dicapai oleh negara, maka tujuan pokok kebijakan perpajakan adalah sebagai berikut:

- Peningkatan kesehateraan dan kemakmuran
- Distribusi penghasilan yang lebih adil, dan
- Stabilitas (Mansury, 2000, h. 5)

2.2.4 Perjanjian Internasional

Dalam penerapan Hukum Internasional, yang bersumber dari Perjanjian Internasional ada dua teori, yaitu teori transformasi dan teori delegasi. Berdasarkan teori transformasi, Hukum Internasional yang bersumber dari Perjanjian Internasional dapat diterapkan di dalam Hukum Nasional apabila sudah dijemlakan (ditransformasi) ke dalam Hukum Nasional, secara formal dan substantif. Teori transformasi mendasarkan diri pada pendapat pandangan positivis, bahwa aturan-aturan Hukum Internasional tidak dapat secara langsung dan “*ex proprio vigore*” diterapkan dalam Hukum Nasional. Demikian juga sebaliknya. Hukum Internasional dan Hukum Nasional merupakan sistem hukum yang benar-benar terpisah, dan secara struktur merupakan sistem hukum yang berbeda. Untuk dapat diterapkan ke dalam Hukum Nasional perlu proses adopsi khusus atau inkorporasi khusus (Tsani, 2009, par. 15).

Menurut teori delegasi, aturan-aturan konstitusional Hukum Internasional mendelegasikan kepada masing-masing konstitusi Negara, hak untuk menentukan:

1. kapan ketentuan Perjanjian Internasional berlaku dalam Hukum Nasional;

2. cara bagaimana ketentuan Perjanjian Internasional dijadikan Hukum Nasional. Prosedur dan metode yang digunakan Negara merupakan suatu kelanjutan proses, yang dimulai dengan penutupan (persetujuan) suatu Perjanjian Internasional. Tidak ada transformasi. Tidak ada penciptaan (pembuatan) aturan hukum atau Hukum Nasional yang benar-benar baru. Yang dilakukan hanya merupakan kelanjutan (perpanjangan) dari satu perbuatan penciptaan yang tunggal. Syarat-syarat konstitusional hukum nasional hanya merupakan bagian dari satu kesatuan mekanisme penciptaan (pembuatan) hukum (Tsani, 2009, par. 16).

Cukup sulit menetapkan teori apa yang digunakan Indonesia. Indonesia tidak secara tegas-tegas menerima teori inkorporasi. Tetapi Indonesia nampak cenderung secara diam-diam menggunakan teori inkorporasi. Dalam menerapkan Hukum Kebiasaan Internasional dan Hukum Internasional universal, Indonesia tidak pernah melakukan tindakan yang dapat dikategorikan sebagai adopsi khusus. Indonesia nampak tidak sepenuhnya menggunakan teori transformasi. Dalam penerapan Perjanjian-Perjanjian Internasional yang berlakunya tidak memerlukan ratifikasi, Indonesia belum pernah membuat perundang-undangan yang mengatur substansi perjanjian yang telah ditandatangani (Tsani, 2009, par. 17).

2.2.5 Perdagangan Internasional

Perdagangan internasional merupakan kegiatan pertukaran barang dan jasa melintasi batas-batas suatu negara atau territorial suatu negara ke territorial negara lainnya. Kegiatan perdagangan ini merupakan sumber penyumbang yang berarti bagi *Gross Domestic Product* dan sangat berarti bagi pertumbuhan perekonomian, sosial, politik suatu negara. Kebangkitan industri, transportasi, globalisasi, korporasi multinasional mempunyai arti yang sangat penting dalam era globalisasi dan berdampak dalam peningkatan perdagangan internasional. Filosofi dan konsep yang terkandung dalam perdagangan internasional adalah, interdependensi atau sifat ketergantungan antara negara satu dengan negara lainnya. Sifat ini melahirkan hubungan-hubungan dagang antara negara yang diatur dengan undang-undang

nasional masing-masing negara, atau kesepakatan bilateral/regional/multinateral (Purwito, 2010, h. 4-5).

Dalam perdagangan internasional dikenal beberapa model teori perdagangan, di antaranya adalah:

A. *Ricardian model*

Model ini memfokuskan kepada kemampuan komparatif yang merupakan konsep penting dalam teori perdagangan internasional, di mana negara atau setiap negara mempunyai spesialisasi untuk memproduksi barang-barang terbaik yang dapat dihasilkan. Teori ini tidak mengkaitkan produksi dengan ketersediaan Sumber Daya Manusia dan modal dalam negeri. Teori kemampuan komparatif mungkin menjadi konsep dari perdagangan internasional yang sangat penting. Gagasan ini sederhana dan intuitif. Apabila suatu negara dapat memproduksi barang pada tingkat harga dan dengan biaya yang lebih rendah daripada negara lain, sedangkan apabila negara lain dapat memproduksi barang lain dengan biaya yang lebih rendah, adalah lebih baik jika kedua negara tersebut memperdagangkan satu dengan lainnya barang yang relative murah secara timbal balik. Kedua negara itu akan memperoleh manfaat dan keuntungan atas perdagangan yang dilakukan lebih rendah. Seperti yang diungkapkan oleh Teven M. Suranovic dalam bukunya *International Theory and Policy*.

B. *Heckscher-Ohlin model*

Fokus teori ini adalah berdasarkan kemampuan komparatif (*comparative advantage*) meskipun tingkat akurasinya masih diragukan, tetapi dipandang dari sudut teori, konsep ini menyediakan solusi dengan menggabungkan mekanisme harga neo klasik ke dalam teori perdagangan internasional. Teori ini sering disebut sebagai “Revolusi Marginal”, karena mencakup suatu pergeseran penekanan dari hal-hal yang menjadi perhatian ekonomi klasik mengenai sumber-sumber kekayaan dan pembagiannya antara sumber daya manusia, pemilik tanah dan pemilik modal kearah suatu studi tentang prinsip-prinsip yang mengatur

pengalokasian sumber-sumber secara optimal. Teori ini membantah teori yang mengatakan bahwa perdagangan internasional ditentukan oleh perbedaan-perbedaan faktor sumbangan, yang memprediksi bahwa suatu negara akan melakukan eksportasi, di mana barang-barang tersebut berlimpah di dalam negeri sebaliknya akan melakukan impor jika terjadi kelangkaan atas barang tersebut di dalam negeri (Purwito, 2010, h. 5).

2.2.5.1 Impor

impor diartikan sebagai semua kegiatan memasukkan barang dari luar daerah pabean atau yang dipersamakan dengan itu. ke dalam daerah pabean, secara yuridis saat barang memasuki batas negara sebagaimana telah disetujui dalam hukum laut internasional atau ditetapkan oleh hukum laut nasional, dianggap berkewajiban untuk memenuhi kewajiban pabean dan untuk melunasi pajak lalu lintas barang yang terutang.

Sedangkan dalam pengertian sains, impor merupakan (Purwito, 2006, h. 45):

- a. Suatu kegiatan pengiriman barang yang diproduksi di negara lain untuk dijual di pasar dalam negeri. Hal ini berkaitan dengan arus lalu lintas barang, sehingga otoritas ada pada pabean. Impor ini berakibat adanya aliran keluar valuta asing dari dalam negeri, oleh karena itu impor tersebut harus memenuhi kewajiban pabean seperti diatur dalam undang-undang kepabeanan;
- b. Suatu jasa yang disediakan untuk suatu negara dalam daerah pabean, oleh negara lain, (perbankan, asuransi) atau dari luar daerah pabean, yang mengakibatkan adanya aliran keluar valuta asing dari dalam daerah pabean. Impor dalam pengertian ini termasuk bidang pajak;
- c. Impor modal yang diinvestasikan dalam bentuk investasi portofolio, investasi langsung luar negeri berbentuk asset fisik dan impor modal, yang termasuk bidang pajak.

2.2.5.2 Bea Masuk

Bea Masuk dapat diartikan sebagai (Purwito, 2006, h. 45):

- a. Pungutan wajib berupa pajak atas pemasukan barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean. Pajak ini terutang oleh pengguna jasa kepabeanan dan ditentukan berdasarkan tariff dan nilai transaksi.
- b. Bea masuk merupakan pembayaran yang pemungutannya telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan suatu negara atas barang-barang dan kondisi tertentu.
- c. Secara internasional bea masuk dikenal sebagai *duty* dan pemungutannya dilakukan saat barang tersebut melintasi daerah pabean (termasuk bea masuk antidumping, bea masuk imbalan dan bea masuk tindakan pengamanan).

Menurut Sudjatmiko (1978), bea adalah suatu jenis pungutan yang dikenakan terhadap barang-barang yang melintasi perbatasan daerah pabean. Bea (yang merupakan bea masuk dan bea keluar) dikenakan atas barang-barang yang dikeluarkan atau diekspor dan barang-barang yang dimasukkan.

Bea masuk juga bisa diartikan sebagai pajak lalu lintas barang yang dipungut atas pemasukan barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean yang penghitungannya didasarkan presentase besaran tarif atau secara spesifik yang dihitung berdasarkan satuan atau unit barang dengan nilai yang telah ditetapkan berkaitan dengan harga transaksi yaitu harga yang sebenarnya dibayar atau harga yang seharusnya dibayar. (Purwito, 2010, h. 290). Bea masuk adalah pajak tidak langsung yang dikenakan terhadap lalu lintas barang barang yang masuk dari luar ke alam Daerah Pabean Indoensia (Surojo, 2005, h. 7).

Bea masuk termasuk dalam lingkup pajak tidak langsung dan merupakan objek pajak yang digunakan pemerintah sebagai sarana untuk memperoleh hak-hak di bidang keuangan. Peranan bea masuk dalam pendapatan negara memang relatif kecil jika dibandingkan dengan peranan pajak, namun fungsi fiskal dari bea masuk masih

dapat diharapkan untuk menarik penanaman modal agar berinvestasi di Indonesia, selain kemudahan kelancaran arus barang, juga menuntut pemberian fasilitas dan insentif perpajakan (Purwito, 2006, h.258-259). Pajak, seperti *custom duties/tariff* (bea masuk) digunakan untuk mendorong atau melindungi (memproteksi) produksi dalam negeri, khususnya untuk melindungi infant industry dan atau industri-industri yang dinilai strategis oleh pemerintah (Rosdiana & Tarigan, 2005, h. 40)

Bea Masuk disebut juga sebagai *Tariff* yaitu pungutan yang dilakukan pada saat ekspor dan impor barang serta konsumsi BKC (Barang Kena Cukai) di dalam Daerah Pabean (Nurmantu, 2003, h.66). Termasuk dalam tariff yaitu *Adnaturam* atau *specific tax* dan *ad valorem tax*. *Specific tax* adalah pungutan yang dilakukan pada waktu impor atau ekspor barang dimana penghitungan pungutan tersebut didasarkan pada satuan (ukuran) yang digunakan seperti ukuran panjang, ukuran berat/ton dan ukuran isi. *Ad valorem tax* adalah pungutan yang dilakukan pada waktu impor atau ekspor barang (barang pada umumnya) dimana penghitungan pungutan tersebut didasarkan pada nilai barang itu (Nurmantu, 2003, h.66).

2.2.6 Tarif dalam Kepabeanan

Tariff Customs Duties merupakan salah satu pungutan pemerintah yang termasuk dalam kategori pajak. *Customs Duties* merupakan pajak atas lalu lintas barang. Dalam literatur sering kali disebut juga dengan tariff. Dalam perdagangan internasional tariff seringkali dijadikan instrument yang penting untuk melindungi produk dalam negeri. Meski dunia sudah memasuki era globalisasi dan perdagangan bebas, namun kebijakan tariff tetap akan digunakan selama negara masih *exist*, karena negara mempunyai tanggung jawab untuk menjalankan fungsi alokasi, distribusi, stabilisasi dan regulasi (Rosdiana, Tarigan, 2005, h. 92). Di dalam bidang ekonomi bisnis dikenal beberapa pengertian tariff, yaitu (Purwito, 2006, h. 103-104):

A. *Ad Valorum* atau bea harga

yaitu besarnya pajak yang akan dipungut ditentukan berdasarkan presentase

tertentu dari nilai produk atau harga. Tarif *ad valorem* hingga saat ini dipakai untuk perhitungan bea masuk atas barang-barang yang dimasukkan ke dalam Daerah Pabean. Melalui Buku Tarif Bea Masuk Indonesia (BTBMI). Sementara tarif tertinggi saat ini yaitu maksimal 40%. Tarif ini bersifat proporsional, dengan keuntungan dapat mengikuti perkembangan tingkat harga atau inflasi dan terdapat diferensial harga produk sesuai kualitasnya. Sebaliknya kerugian dari jenis tarif ini memberikan beban yang cukup berat bagi administrasi bea dan cukai, karena memerlukan data dan perincian klasifikasi barang yang lengkap.

B. Tarif Spesifik

Besarnya pajak diterapkan untuk tiap unit produk atau harga satuan atas suatu barang tarif spesifik, biasa dipakai untuk barang-barang tertentu. Tarif spesifik dapat juga digunakan untuk melindungi industri dalam negeri yang bersifat regresif. Penerapan tarif ini memberikan keuntungan seperti, mudah dilaksanakan, karena tidak memerlukan perincian harga barang sesuai kualitasnya. Tarif juga digunakan sebagai alat kontrol proteksi industri dalam negeri. Sebaliknya, pengenaan tarif spesifik dirasakan kurang adil karena tidak membedakan kualitas barang, dan berlaku sama. Tarif ini digunakan sebagai alat kontrol proteksi yang bersifat statis.

C. Tarif Preferensi

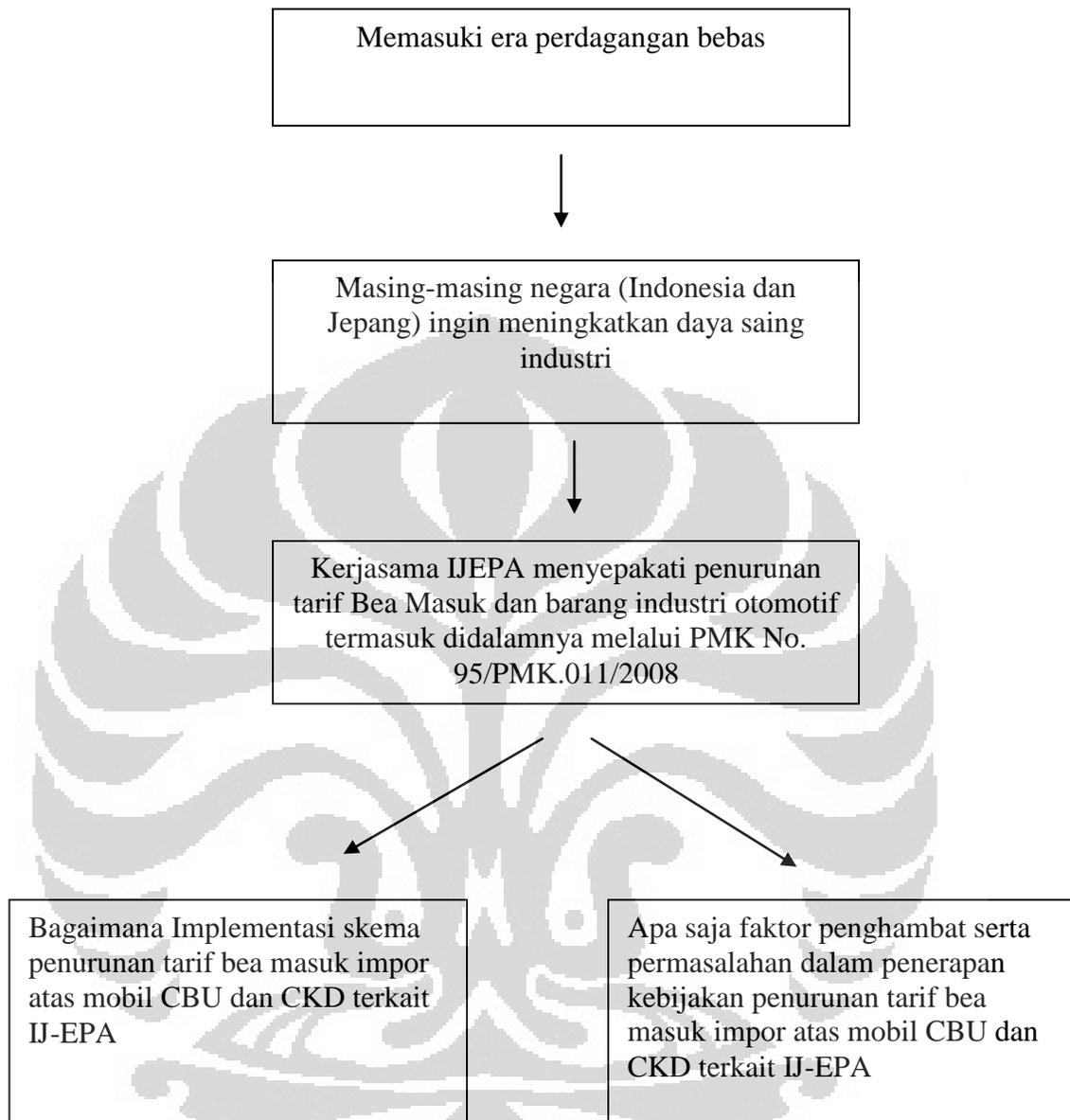
Tarif khusus yang berlaku untuk negara-negara yang tergabung dalam satu asosiasi dan berbeda dengan tarif bea masuk untuk negara lainnya. (contoh: ASEAN dengan Cina dan Korea, Indonesia dengan Jepang)

2.3 Kerangka Pemikiran

Dalam Penelitian kali ini yang berjudul “Analisis Kebijakan Penurunan Tarif atas Mobil CBU dan CKD terkait perjanjian *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJ-EPA).” Peneliti membuat alur berpikir untuk mencari jawaban atas permasalahan yang dikemukakan.

Kerangka penelitian yang dibangun dalam penelitian ini yaitu dalam masa ini, perdagangan antar negara telah memasuki era perdagangan bebas. Negara-negara di dunia dengan mudahnya memasukkan barang-barang dagangan mereka ke negara lainnya oleh karena itu, Indonesia dengan Jepang ingin meningkatkan daya saing industri agar tidak tertinggal oleh negara lain akibat persaingan yang makin ketat. Indonesia dengan Jepang sepakat menjalin kemitraan ekonomi sebagai kerjasama bilateral. Kerjasama yang disebut IJ-EPA ini menyepakati berbagai hal terkait sektor industri salah satunya adalah industri otomotif. Pemberian fasilitas berupa penurunan tarif bea masuk kepada sektor otomotif tertuang secara resmi pada PMK No. 95/PMK. 011/2008 yang berlaku sejak 1 juli 2008 sampai dengan 31 Desember 2012. Dari penjabaran tersebut diturunkan menjadi dua pertanyaan penelitian yaitu bagaimana implementasi skema penurunan tarif bea masuk atas mobil CBU dan CKD terkait IJ-EPA dan apa saja factor penghambat dalam implementasi skema penurunan tarif bea masuk atas mobil CBU dan CKD terkait IJ-EPA.

Kerangka pemikiran penelitian ini digambarkan pada gambar 2.2 sebagai berikut :



Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran Penelitian

Sumber : diolah peneliti

BAB 3 METODE PENELITIAN

Secara umum metode penelitian didefinisikan sebagai suatu kegiatan ilmiah yang terencana, terstruktur, sistematis dan memiliki tujuan tertentu baik praktis maupun terstruktur. Dikatakan sebagai “kegiatan ilmiah” karena penelitian dengan aspek ilmu pengetahuan dan teori. “terencana” karena penelitian harus direncanakan dengan memperhatikan waktu, dana dan aksesibilitas terhadap tempat dan data.

Metode penelitian merupakan sesuatu yang penting karena akan membantu memahami bagi orang lain yang membacanya apabila peneliti menerapkan metode penelitian yang jelas dan dan tersruktur. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini akan dijelaskan berikut ini.

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan dalam penelitian merupakan cara peneliti memandang dan mempelajari suatu gejala atau realitas sosial pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Menurut Moleong (2004, h. 3) metode kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata, tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Melalui pendekatan kualitatif, peneliti akan menjelaskan bagaimana implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk mobil melalui perjanjian bilateral dengan Jepang (IJ-EPA)

3.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini dapat diklasifikasikan menjadi empat jenis berdasarkan manfaat penelitian, tujuan penelitian, dimensi waktu dan teknik pengumpulan data.

3.1.1 Berdasarkan Tujuan Penelitian

Jenis penelitian ini berdasarkan tujuan penelitian adalah penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang memberikan gambaran atau uraian atas suatu keadaan sejelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap objek yang diteliti (Kountur, 2003, h. 105). Penelitian deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran yang lebih detail mengenai suatu gejala atau fenomena. Tujuan dari penelitian deskriptif adalah untuk menggambarkan mekanisme sebuah proses, menyajikan informasi dasar, menjelaskan tahap-tahap atau seperangkat tatanan, serta menciptakan seperangkat kategori atau pola (Prasetyo dan Jannah, 2005, h. 42). Dalam penelitian deskriptif, peneliti berusaha menggambarkan atau menjelaskan secermat mungkin mengenai suatu hal dari data yang ada. Penelitian deskriptif ini tidak terbatas pada pengumpulan dan penyusunan data, tapi meliputi analisis dan interpretasi tentang arti data itu, hingga menjadi suatu wacana dan konklusi dalam berfikir logis, praktis, dan teoritis. Penelitian yang bersifat deskriptif dapat digunakan seandainya telah terdapat informasi mengenai suatu permasalahan atau suatu keadaan akan tetapi informasi tersebut belum cukup terperinci, maka peneliti mengadakan penelitian untuk memperinci informasi yang tersedia (Manalo, 1986, h. 23).

3.1.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian

Jenis penelitian berdasarkan manfaat penelitian adalah penelitian murni. Penelitian murni lebih banyak digunakan di lingkungan akademik dan biasanya dilakukan dalam kerangka pengembangan ilmu pengetahuan (Prasetyo dan Jannah 2005, h. 38). Penelitian ini dilakukan dalam kerangka akademis dan lebih ditujukan bagi pemenuhan kebutuhan peneliti, oleh karena itu berdasarkan manfaat penelitian, penelitian ini termasuk kedalam penelitian murni.

3.1.3 Berdasarkan Dimensi Waktu

Penelitian ini bersifat *cross-sectional*. Penelitian *cross-sectional* menurut Neuman (2000, h. 31) sebagai berikut: “*in cross-sectional research, research observe at one time*”. Menurut Bailey (1994, h. 36) “*cross-sectional study is one that studies a cross section population at a single point in time*”.

Dari dua definisi tersebut dapat diketahui bahwa penelitian *cross sectional* adalah penelitian yang dilakukan pada suatu waktu tertentu. Penelitian ini akan dilakukan dalam satu waktu tertentu saja, sehingga berdasarkan dimensi waktu, jenis penelitian ini merupakan penelitian *cross sectional* karena penelitian ini dilakukan satu kali dan pada suatu waktu tertentu yaitu setelah berlakunya PMK No. 95/PMK.011/2008 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia Dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi, PMK ini akan diberlakukan untuk lima tahun sekaligus' Dengan ketentuan bahwa untuk tahun 2008 akan berlaku pada tanggal 1 Juli 2008, sedangkan pada tahun berikutnya sampai dengan tahun 2012 akan berlaku setiap tanggal 1 Januari s.d.31 Desember. Hal ini akan lebih memberikan kepastian usaha karena dapat memprediksi tarif BM impor barang impor asal Jepang dalam kurun waktu lima tahun ke depan;

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Patton sebagaimana yang dikutip oleh Raco (2010, h.110) dalam bukunya, data penelitian kualitatif menyajikan tiga jenis data: pertama data yang diperoleh melalui wawancara yang mendalam, (*indepth*) dengan menggunakan pertanyaan *open-ended*. Data yang diperoleh berupa persepsi, pendapat, perasaan dan pengetahuan. Kedua adalah data yang diperoleh berupa gambaran yang ada dilapangan dalam bentuk sikap, tindakan, pembicaraan, interaksi interpersonal dan lain-lain. Ketiga adalah dokumen. Dokumen berupa material yang tertulis dan tersimpan. Dokumen dapat berupa *memorabilia* atau korespondensi. Dapat pula berupa audiovisual.

Oleh karena itu, teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

1. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan dilakukan melalui pengumpulan literatur buku dan data yang relevan dengan penelitian ini, seperti buku-buku, literatur, jurnal, artikel, baik media cetak maupun elektronik.

2. Studi Lapangan

Studi lapangan dilakukan melalui wawancara mendalam (*interview*) dan juga studi atas dokumen-dokumen yang ditemukan dilapangan.

Wawancara dilakukan berupa komunikasi verbal dengan tujuan mendapatkan informasi dan dilaksanakan dengan pedoman wawancara. Pembuatan pedoman wawancara disusun dengan terstruktur sehingga memudahkan peneliti dalam memahami dan mendapatkan informasi yang diinginkan. Pedoman wawancara berupa daftar pertanyaan terbuka yang tidak membatasi jawaban dari informan sehingga informan benar-benar dapat memberikan jawaban sesuai dengan persepsi dan pengetahuan yang dimilikinya. Pedoman wawancara tidak bersifat mengikat, sehingga apabila di dalam wawancara ada hal di luar pertanyaan yang dibahas namun memiliki keterkaitan dengan tema penelitian akan dijadikan bahan analisis oleh peneliti. Wawancara dilakukan terhadap partisipan/informan yang telah dipilih oleh peneliti terkait dengan topik penelitian. Adapun pemilihan partisipan/informan dalam penelitian ini, didasarkan atas kategori partisipan/informan yang dikemukakan oleh Raco, yaitu: pertama, partisipan adalah mereka yang tentunya memiliki informasi yang dibutuhkan. Kedua, mereka yang memiliki kemampuan untuk menceritakan pengalamannya atau memberikan informasi yang dibutuhkan. Ketiga, yang benar-benar terlibat dengan gejala, peristiwa, masalah itu, dalam arti mereka mengalaminya secara langsung. Keempat, bersedia untuk ikut serta diwawancarai. Kelima, mereka harus tidak berada dibawah tekanan, tetapi penuh kerelaan dan kesadaran akan keterlibatannya.

Peneliti melakukan wawancara terhadap informan yang dianggap kompeten terhadap permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian. Informan yang terkait dengan penelitian ini antara lain adalah Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), Asosiasi dan perusahaan terkait penjalan kebijakan. Berdasarkan kategori yang dikemukakan oleh Raco, maka yang dijadikan informan dalam penelitian ini, antara lain:

1. Chrisman Martin sebagai Kepala Sub Bidang Tarif Bilateral Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Kementerian Keuangan.
Selaku pihak yang ikut berpartisipasi dalam penentuan isi perjanjian bilateral RI-Jepang terkait penurunan tarif bea masuk mobil.
2. Miftahuddin sebagai Kepala Sub Bidang Tarif Multilateral Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Kementerian Keuangan.
Selaku pihak yang memiliki wawasan luas khususnya dalam penentuan isi perjanjian bilateral RI-Jepang terkait penurunan tarif bea masuk mobil.
3. Agus sebagai Kasubbag Direktorat Klasifikasi Barang Kepabeanan dan Cukai Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC).
Yakni pihak yang banyak mengetahui bagaimana penerapan kebijakan ini serta kondisinya dilapangan.
4. Noegardjito sebagai staff ahli Asosiasi Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo)
Selaku pihak yang memiliki data dan informasi dari berbagai macam merek kendaraan bermotor di Indonesia.
5. Bambang Anindita sebagai Asistant Manager Divisi Export – Import PT. Honda Prospect Motor
Selaku Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) mobil Honda di Indonesia, merupakan perusahaan yang memanfaatkan fasilitas kebijakan ini.

3.4 Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif deskriptif. Dalam penelitian kualitatif itu merubah data menjadi temuan (*finding*). Memang tidak ada formula untuk itu, tidak ada alat ukur untuk mengetahui validitas dan realibilitas. Tidak ada aturan yang *absolute*. Mungkin ada arahan tetapi tujuan akhir adalah unik untuk setiap peneliti. Hal ini sejalan dengan yang diungkapkan Raco (2010, h. 121):

“Analisis data berarti mengatur secara sistematis bahan hasil wawancara dan observasi, menafsirkannya dan menghasilkan suatu pemikiran, pendapat, teori atau gagasan yang baru. Inilah yang disebut hasil temuan. Hasil temuan dalam analisis kualitatif berarti mencari dan menemukan tema, pola, konsep, *insight* dan *understanding*. Semuanya diringkas dengan istilah ‘penegasan yang memiliki arti’ (*statement of meanings*)” (Raco 2010, h. 121).

Dalam penelitian ini peneliti terus berusaha mengumpulkan data-data yang terkait dengan penelitian baik berupa data empiris maupun hasil wawancara informan yang relevan. Analisis data terus dilakukan sejalan dengan pengumpulan data. Dalam hal ini, peneliti tidak akan memaparkan semua temuan data yang diperoleh, namun hanya data-data yang terkait dengan pembatasan penelitian.

3.4 Pembatasan Masalah

Penelitian ini hanya difokuskan pada kebijakan penurunan tarif bea masuk atas mobil berpenumpang dengan cara impor CBU dan CKD berkapasitas mesin diatas 1000 cc yang dituangkan secara resmi melalui PMK No. 95/PMK.011/2008 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia Dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi. PMK ini akan diberlakukan untuk lima tahun sekaligus' Dengan ketentuan bahwa untuk tahun 2008 akan berlaku pada tanggal 1 Juli 2008, sedangkan pada tahun berikutnya sampai dengan tahun 2012 akan berlaku sejak tanggal 1 Januari s.d.31 Desember. Hal ini akan lebih memberikan kepastian usaha karena dapat memprediksi tarif BM impor barang impor asal Jepang dalam kurun waktu lima tahun ke depan.

BAB 4
GAMBARAN INDUSTRI OTOMOTIF MOBIL, PROSEDUR UMUM IMPOR,
DAN SEJARAH SINGKAT PENGENAAN BEA MASUK MOBIL DI
INDONESIA

4.1 Gambaran Industri Otomotif Mobil Di Indonesia

4.1.1 Perkembangan Industri Otomotif

Melihat dari sudut pandang yang lebih besar yaitu pada kawasan ASEAN, Indonesia merupakan salah satu pasar otomotif terbesar bersama dengan Thailand dan Malaysia. Tahun 2008, Indonesia menguasai 28% dari total penjualan mobil di ASEAN, di bawah Thailand yang menguasai 29%. Namun, pada 2009 pangsa pasar mobil Indonesia di ASEAN sempat turun menjadi 25% akibat krisis global. Melihat kenyataan di lapangan, terlihat jelas pemasaran di Indonesia begitu tinggi dibanding negara-negara ASEAN lainnya.

Berikut ini adalah data penjualan mobil domestic Indonesia pada kuartal pertama 2011:

Tabel 4.1 Tabel Penjualan Mobil Kuartal I 2011

Merek	Wholesale			Ritel		
	Jan	Feb	Mar	Jan	Feb	Mar
Daihatsu	12.590	9.958	10.186	11.008	10.018	11.168
Honda	4.928	4.558	4.193	4.027	4.044	4.505
Isuzu	1.953	2.304	2.463	1.938	1.951	2.371
Mazda	468	576	593	505	560	574
Mitsubishi	10.673	10.480	13.074	10.694	9.196	12.278
Nissan	4.400	4.265	4.900	4.131	3.951	4.811
Suzuki	6.630	6.802	8.016	6.253	5.722	7.626
Toyota	27.619	25.532	32.275	26.355	25.560	32.943
Lainnya	4.605	5.014	6.006	4.977	4.939	5.768
Pasar	73.866	69.489	81.706	69.888	65.941	82.044
TotalPasar	-----225.061-----			-----217.873-----		

Sumber: ATPM anggota Gaikindo

Dilihat dari table 4.1 tersebut, pada awal tahun 2011 ini, penjualan mobil di Indonesia cukup signifikan. Penjualan mobil (*wholesales*) domestik Indonesia pada kuartal pertama 2011 menguat 29,2 persen menjadi 225.061 unit dibandingkan periode yang sama tahun lalu (2010) 174.074 unit karena pertumbuhan ekonomi yang positif. Masih mengacu pada data penjualan, di pasar ritel pertumbuhan juga terjadi sepanjang kuartal pertama tahun, melonjak 31,4 persen menjadi 217.873 unit dari sebelumnya 165.795 unit. Dari data tersebut masih terlihat bahwa mobil merek “Toyota” masih merajai pasar otomotif di Indonesia.

4.1.2 Agen Tunggal Pemegang Merek Di Indonesia

Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) suatu merek dagang adalah perusahaan yang ditunjuk untuk memasarkan suatu produk atau merek tertentu di Indonesia oleh produsen (*principle*) yang umumnya berada di luar negeri. Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) untuk mobil-mobil Jepang contohnya adalah ATPM Toyota atau dikenal dengan nama Toyota Astra Motor (TAM), ATPM Honda yang dikenal dengan nama Honda Prospect Motor (HPM), ATPM Nissan dikenal dengan Nissan Motor Indonesia.

4.1.3 Segmen Pasar Pengguna Mobil Di Indonesia

Berdasarkan permintaan pasar, ditemukan karakteristik konsumen dalam memilih merek mobil dari suatu penelitian. Temuan ini menggambarkan segmen pembeli yang dikaitkan dengan ciri-ciri konsumen, hal-hal yang dipentingkan konsumen serta merek mobil apa yang mereka pilih. Dijelaskan melalui tabel sebagai berikut:

Tabel 4.2 Karakteristik Segmen Pembeli dan Merek Mobil yang Disukai

Segmen	Ciri Konsumen	Hal yang Dipentingkan	Merek Mobil yang Disukai
<i>Security Buyers</i>	Suka bergaul dan mencari kelengkapan keamanan & kelancaran berkendara	Keamanan	Toyota
<i>Comfort Buyers</i>	Menyukai hal-hal praktis dan menginginkan kelengkapan yang lebih berguna daripada hanya sebagai penghias	Kenyamanan, termasuk hemat bahan bakar dan biaya perawatan murah	Suzuki dan Isuzu
<i>Excitement Buyers</i>	<i>Ekstrovert</i>	Kesenangan	Honda
<i>Status Buyers</i>	Ambisius, hasrat kekuasaan dan kehormatan yang tinggi	Status	BMW dan Mercedes
<i>Trendy Buyers</i>	Kepribadian menyenangkan	Rancangan <i>sporty / trendy</i>	Honda dan Suzuki
<i>Control Buyers</i>	Senang bersosialisasi	Rancangan elegan	Mercedes

Sumber: Asosiasi gaikindo

Dari tabel 4.2 bisa dilihat, konsumen yang termasuk dalam segmen *comfort buyers* yang mengedepankan keamanan dalam memilih mobil akan memilih mobil dengan merek “Toyota”. Konsumen yang tergolong *comfort buyers* yang bersifat menyukai hal-hal praktis dan mengedepankan biaya perawatan yang murah akan memilih mobil dengan merek “Isuzu” dan “Suzuki”. Untuk konsumen yang termasuk dalam segmen *Excitement Buyers* dengan ciri-ciri orang yang bersifar *ekstrovert* dan mengedepankan kesenangan akan memilih mobil dengan merek Honda sebagai mobil pilihannya. Untuk konsumen yang termasuk dalam segmen *Status Buyers* dengan ciri-ciri kepribadian yang ambisius, hasrat kekuasaan dan kehormatan tinggi yang mengedepankan status maka mereka akan memilih mobil dengan merek “BMW” dan “Mercedes”. Konsumen dalam segmen *trendy Buyers* dengan ciri-ciri kepribadian menyenangkan yang mengedepankan rancangan yang *sporty* maka mereka akan memilih mobil dengan merek “Honda” dan “Suzuki”. Untuk konsumen yang tergolong dalam segmen *Control Buyers* dengan ciri-ciri kepribadian senang

bersosialisasi yang mengedepankan rancangan yang elegan maka mereka akan memilih mobil dengan merek “Mercedes”.

4.2 Prosedur Umum Impor

4.2.1 Pengelompokkan Barang Impor

Untuk memudahkan pengisian pemberitahuan kedatangan sarana pengangkutan kegiatan pengangkutan barang impor yang dibawa sarana pengangkut dapat dikelompokkan dalam pos-pos yang terpisah sebagai berikut:

1. Barang impor yang kewajiban pabeannya diselesaikan di KPP BC setempat, baik diimpor untuk dipakai, impor sementara.
2. Barang impor yang akan diangkut lanjut, kemungkinan barang dapat diturunkan di pelabuhan transit.
3. Barang impor yang akan diangkut terus; barang-barang yang dibawa sarana pengangkut masih tetap berada di atasnya.
4. Barang ekspor yang dibongkar kemudian diangkut lanjut.
5. Barang ekspor yang akan diangkut terus;
6. Barang asal daerah pabean yang diangkut dari satu kawasan pabean ke kawasan pabean lainnya melalui luar daerah pabean. Misalnya barang-barang untuk tujuan Batam, untuk menghindari biaya tinggi, barang di bawa dahulu ke Singapura. Pertimbangan didasarkan kepada efisiensi, yaitu jadwal pengangkutan dari Tanjung Priok Singapura jauh lebih banyak dibandingkan dengan ke Batam langsung.

4.2.2 Kewajiban Pabean (*Custom Formality*)

Kewajiban pabean adalah semua kewajiban yang harus diselesaikan jika seseorang akan melakukan kegiatan ekspor-impor, jadi jika seseorang akan mengekspor atau mengimpor barang dia harus menyelesaikan kewajiban pabean, ada dua kewajiban yaitu pertama adalah menyelesaikan dokumen-dokumen ekspor atau impor, yang kedua adalah melunasi Bea dan pajak-pajak lainnya atas ekspor maupun impor.

Pertama: dokumen-dokumen yang harus diselesaikan di bidang impor adalah Dokumen Pabean yang meliputi dokumen PIB (Pemberitahuan Impor Barang) yang merupakan dokumen utamayang harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen pelengkapnyayang sangat dibutuhkan oleh para pelaku perdagangan internasional untuk mengetahui data tentang hal-hal yang berkaitan dengan objeknya. Dokumen-dokumen tersebut adalah meliputi:

1. Dokumen transportasi atas barang yang diperdagangkan, jikalau melalui lautan adalah *Bill of Lading* (B/L) dan jikan pengangkutannya melalui udara dinamakan *Air Way Bill* (AWB)
2. Dokumen yang berkaitan dengan objeknya adalah *invoice* yang biasanya dilampiri dengan *packing List* (P/L) jika barang atau objek lebih dari satu.
3. Dokumen pembayarannya misalnya L/C (*Letter of Credit*)
4. Dan dokumen-dokumen lainnya yang sangat dibutuhkan antara lain *Insurance Document* (dokumen asuransi) jikan pengangkutan barang ekspor-impor tersebut diasuransikan.

Selain itu yang tak kalah pentingnya adalah dokumen-dokumen yang berkaitan pada barang-barang tertentu adalah C/O (*Certificate of Origin*) atau Surat Keterangan Asal Barang beserta C/Q (*Certificate of Quality*) atau Surat Keterangan Mutu dimana kedua dokumen tersebut sangat menentukan harga barang.

Di samping itu masih banyak lagi dokumen-dokumen tentang barang tersebut mengingat objek ekspor-impor itu adalah semua barang.

Dokumen yang dimaksud misalnya :

- Surat Karantina
- Surat Dijamin Halal
- Surat Belum Daluwarsa
- Surat bebas penyakit
- Surat bebas radiasi, dsb

Kedua: Pajak-pajak yang harus dilunasi, khususnya terhadap impor. Mengingat objek impor adalah semua barang dan kegiatan impor itu memboroskan Devisa sehingga mengurangi penerimaan Negara maka pemerintah sedapat mungkin mencegah impor dengan berbagai cara. Salah satu cara adalah melalui berbagai pungutan pajak. Pungutan pajak atas impor ini adalah meliputi Bea Masuk, PPN, PPh 22 dan Cukai bila barang impor tersebut tergolong Barang Kena Cukai (BKC).

4.2.3 Bentuk Pembayaran Impor

Khusus mengenai pembayaran impor, pembayaran impor yang dilakukan oleh importir suatu Negara dapat melalui cara *cash* atau kredit yang diwujudkan dalam bentuk (Hutabarat, 1992, h10):

- a. *Advanced Payment* (Pembayaran dimuka)
- b. *Open Account* (Pembayaran Kemudian)
- c. *Collection Draft* (Wesel Inkaso)
- d. *Consignment* (Konsinyasi)
- e. *Letter of Credit* (L/C)
- f. Cara Pembayaran Lainnya

a. *Advanced Payment*

Pada system *Advanced Payment* importer membayar dimuka kepada eksportir sebelum barang-barang dikirim oleh eksportir. Pembayaran system ini lazim digunakan saat kondisi pasar baik bagi eksportir, sedangkan importer menanggung segala resiko baik atas pembayaran maupun terkirimnya barang yang dipesan. Yang menjadi jaminan hanya integritas dan kekuatan keuangan eksportir serta stabilitas ekonomi dan politik Negara eksportir.

b. *Open Account*

Sistem pembayaran *Open Account* adalah kebalikan dari system *Advanced Payment*, dimana pembayaran barang impor baru akan dilakukan ketika barang-barang tersebut dikapalkan atau diterima importer. Setelah pengapalan barang,

eksportir akan menerima *invoice*, yang tercantum waktu pembayaran, kepada importer. Transaksi yang menggunakan system pembayaran ini merupakan transaksi langsung antara eksportir dan importer.

c. *Collection Draft*

Pembayaran impor dengan system *Collection Draft* pada dasarnya hampir sama dengan system *Open Account*, hanya pada system *Collection Draft*, eksportir memiliki hak untuk mengawasi barang yang dikirimkan sampai wesel eksportir dibayar oleh importer. Kepemilikan dokumen yang telah dikirimkan eksportir kepada bank importer hanya dapat dimiliki importer pada saat persyaratan penagihan wesel dipenuhi.

d. *Consignment*

Yang dimaksud *Consignment* adalah pengiriman barang eksportir kepada importer sebagai titipan untuk dijual importer dengan harga yang telah ditetapkan eksportir. Pada system ini importer bertindak sebagai agen eksportir yang akan melakukan pembayaran apabila barang tersebut telah terjual. Apabila barang-barang tersebut tidak terjual, maka akan dikembalikan kepada eksportir.

e. *Letter of Credit*

Sistem pembayaran dengan L/C adalah cara pembayaran yang paling aman bagi eksportir untuk memperoleh hasil penjualan barangnya dari importer dengan syarat eksportir dapat menyerahkan dokumen sesuai tercantum dalam L/C. L/C merupakan fasilitas bank bagi importer yang diterbitkan oleh bank atas nama dan untuk kepentingan importer yang ditujukan kepada eksportir. Dengan penerbitan L/C sebuah bank bertindak sebagai pengganti importer yang memberikan kepastiannya dan kepercayaan kepada eksportir bahwa pembayaran akan dilakukan oleh bank.

f. Cara pembayaran Lain

Cara pembayaran lain yang dapat dilakukan dalam impor adalah : Barter, Barter konsinyasi dan Tunai.

4.2.4 Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

Pemberitahuan Impor Barang secara konseptual merupakan suatu surat pernyataan yang bersifat deklaratif dan dibuat oleh importir atau orang yang membeli barang dari luar daerah pabean untuk dimasukkan ke dalam daerah pabean atau biasa disebut sebagai formulir BC 2.0.

Membuat dan menyampaikan pemberitahuan merupakan suatu keharusan bagi orang yang berdomisili di Indonesia, apabila ia memasukkan barang dari luar negeri dengan tujuan untuk dipakai.

Pemberitahuan Impor Barang (PIB) adalah pemberitahuan oleh pemberitahu atas barang yang akan diimpor berdasarkan dokumen pelengkap pabean sesuai prinsip *self assessment*. Bentuk dan isi PIB berukuran A4 (210x297mm). formulir PIB secara bebas pengadaannya dapat dilakukan oleh masyarakat yang memerlukan dibuat dalam rangkap 3 (tiga) diperuntukkan pengeluaran barang (lembar asli). Sedangkan lembar kedua untuk kepentingan statistic (BPS) dan lembar ketiga dikirimkan ke bagian pengolahan data informasi dan moneter Bank Indonesia. Kebutuhan akan salinan PIB dapat dibuatkan salinan tambahan dengan tanda tangan asli.

Setiap pemberitahuan hanya diperuntukkan bagi satu pengirim dan satu penerima dan dapat berisi lebih dari satu jenis barang. Dalam hal ruang untuk data barang tidak mencukupi, dapat dibukukan lembar lanjutan yang hanya berisi data angka 31, 32, 33, 34, 35, dan 36 dengan diberikan tanda tangan, nama jelas, dan cap perusahaan pada setiap halaman lanjutan.

PIB akan diisi dengan jenis impor, untuk membedakan jenis impor lainnya yang akan membedakan hasil perhitungannya, yaitu:

1. Untuk dipakai, bagi barang yang diimpor untuk dipakai;
2. Impor sementara, bagi barang yang diimpor sementara; atau
3. Lainnya, bagi barang yang diimpor lainnya sesuai ketentuan yang diatur oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai.

Sebagai dokumen untuk barang impor, PIB terbagi atas beberapa jenis pengisian jenis PIB dan kodenya didasarkan atas jenis pembayaran Bea Masuk Jenis PIB yang

dikenal, seperti PIB bayar, keringanan, ditanggung pemerintah, ditanggihkan, bebas, berskala. Pada pengisian PIB ditulis nama, alamat lengkap (untuk menghindari importir fiktif) dan Negara Pemasok atau negara asal barang. Untuk mengetahui identitas importir, PIB harus diisi dengan NPWP dan nomor identitas kepabeanan importir yang diberikan oleh kantor Pusat DJBC (Purwito, 2010, h 76-77).

4.2.5 Jadwal Penurunan Tarif Bea Masuk Berdasarkan Fasilitas IJ-EPA

Berikut adalah tabel jadwal penurunan tarif Bea Masuk berdasarkan PMK No. 94/PMK .011/2008 tanggal 30 Juni 2008, yaitu :

**Tabel 4.3 Jadwal Penurunan / Penghapusan Tarif Bea Masuk
PMK No. 94/PMK .011/2008 tanggal 30 Juni 2008**

No.	Kategori	Jadwal Penurunan / penghapusan Tarif
1	A	Tarif di hapus menjadi 0% pada saat into force
2	B3	Tarif dihapuskan dari tingkat tarif dasar menjadi 0% dalam 4 tahap setiap tahun mulai saat into force (MOP=25%)
3	B5	Tarif dihapuskan dari tingkat tarif dasar menjadi 0% dalam 6 tahap setiap tahun mulai saat into force (MOP=16,7%)
4	B7	Tarif dihapuskan dari tingkat tarif dasar menjadi 0% dalam 8 tahap setiap tahun mulai saat into force (MOP=12,5%)
5	B10	Tarif dihapuskan dari tingkat tarif dasar menjadi 0% dalam 11 tahap setiap tahun mulai saat into force (MOP=9,1%)
6	B15	Tarif dihapuskan dari tingkat tarif dasar menjadi 0% dalam 16 tahap setiap tahun mulai saat into force (MOP=6,25%)
7	P	Jadwal Penurunan / penghapusan Tarif berdasarkan catatan-catatan tersendiri
8	X	Dikecualikan dari penurunan / penghapusan tarif

Sumber : *Direktorat Teknis Kepabeanan dan Cukai RI*

Pada tabel di bawah ini akan dijabarkan kategori barang yang tarifnya akan diturunkan / dihapuskan dibandingkan dengan total pos tarif BTBMI 2007, adalah sebagai berikut :

Tabel 4.4 Rekapitulasi Kategori Penurunan Tarif Dibandingkan Dengan Jumlah Pos Tarif BTBMI 2007

Kategori	Jumlah Pos tarif BTBMI 2007	%
A	3337	33,2
B3	1895	21,7
B5	533	6,1
B7	550	6,3
B11	794	9,1
B15	170	1,9
P	897	10,3
X	561	6,4
Total	8733	100

Sumber : *Direktorat Teknis Kepabeanan dan Cukai RI*

4.2.6 Dokumen Resmi (*Official Document*)

a. Perizinan

Dokumen resmi atau *official* adalah dokumen-dokumen yang diterbitkan oleh departemen teknik, yang mempunyai otoritas untuk lisensi yang harus dimiliki oleh importer maupun eksportir dalam kegiatan kepabeanannya. Dokumen tersebut misalnya, lisensi atau izin-izin yang diperlukan atau diharuskan oleh departemen tersebut. Selain itu izin untuk importasi barang-barang bekas, meskipun pada prinsipnya dilarang, namun jika departemen perdagangan menganggap dalam batas-batas tertentu dibutuhkan, masih diizinkan untuk diimpor. Izin-izin lain, seperti untuk impor hewan atau tanaman, masing-masing harus mendapatkan izin departemen pertanian.

b. Surat Keterangan Asal (SKA)

Dalam perdagangan internasional dikenal beberapa jenis upaya untuk membatasi ekspor suatu negara, misalnya melalui system kuota. Untuk mengetahui kepastian bahwa negara pengekspor adalah yang mendapatkan jatah/kuota,

diperlukan *C/O (Certificate of Origin)*. Selanjutnya *C/O* digunakan untuk kepentingan bea cukai dalam menetapkan nilai pabean atau harga barang.

Surat Keterangan Asal (SKA) atau *Certificate of Origin* merupakan pernyataan yang ditandatangani dan menyatakan bahwa barang diproduksi seperti yang tersebut dalam dokumen tersebut. Namun, SKA bukan merupakan pernyataan darimana barang dimaksud dikapalkan. Sebenarnya negara asal barang ini sudah termuat di dalam *commercial invoice*. Tetapi pada beberapa negara, SKA dipisahkan dari *invoice*.

Dengan mengetahui negara asal barang, akan dapat diketahui mengenai kualitas barang dan akan berpengaruh atas harga yang diberitahukan dalam pemberitahuan pabean. SKA merupakan dokumen yang diperlukan oleh pemerintah di negara penerima barang, untuk mengetahui bahwa barang-barang tertentu tersebut benar-benar berasal dari negara yang memproduksi, memodifikasi barang, dan bukan sebagai pernyataan mengenai asal barang-barang yang diangkut/diekspor dari suatu negara.

Pelaksanaan keharusan menunjukkan Surat Keterangan Asal, didasarkan atas pemikiran bahwa pembebanan tarif bea masuk dalam rangka kesepakatan antar negara-negara ASEAN yang dituangkan dalam rangka pelaksanaan kerja sama antar negara-negara ASEAN dan pemerintah China (AC-FTA) serta persetujuan kemitraan ekonomi Indonesia-Jepang (IJ-EPA) untuk memberlakukan tarif khusus (*preferential tariff*) untuk barang-barang yang berasal dari negara-negara yang mengikat perjanjian tersebut. Kekhususan ini terletak dalam penerapan tarif bea masuk.

4.3 Sejarah Singkat Kebijakan Pengenaan Bea Masuk Mobil Di Indonesia

Pada tahun 1970 Pemerintah mengeluarkan serangkaian peraturan yang dikenal dengan sebutan “Program Penanggalan”. Kebijakan ini menerapkan bea masuk yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan yang tidak menggunakan *stamping parts* yang diproduksi dalam negeri. Pada masa itu Pemerintah lebih memfokuskan pada kendaraan – kendaraan minibus dan komersial salah satunya dengan pemberian

keringanan pajak dan memberikan pajak yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan seperti sedan.

Memasuki era tahun 2000, Pemerintah mengeluarkan Paket Kebijakan “Otomotif 1999” yang bertujuan untuk mendorong ekspor produk otomotif, menggerakkan pasar domestik dan memperkuat struktur sektor otomotif dengan mengembangkan industri pembuatan komponen. *Keran* untuk mengimpor kendaraan secara utuh (CBU) dibuka lagi, tidak seperti tahun-tahun sebelumnya dimana sangat sulit sekali untuk mengimpor kendaraan CBU. Adapun tujuannya dibukanya keran impor kendaraan CBU selain karena saat ini sudah masuk ke era pasar bebas, juga diharapkan agar mobil rakitan lokal (CKD) termotivasi untuk meningkatkan kualitas kendaraannya guna menghadapi *serbuan* kendaraan CBU.

Dalam beberapa tahun terakhir yaitu tahun 2006-2008, pemerintah menerbitkan kebijakan untuk menaikkan harga minyak sampai 120% pada 2005. Ini berpengaruh terhadap performa pasar domestic yang pada tahun 2006 hanya mampu mencetak penjualan 319.000 unit. Penjualan kembali naik pada 2007 menjadi 433.341 unit. Sedangkan ekspor CBU mencapai 55.112 unit, atau terjadi surplus 5.155 unit.

Pada 2008, untuk pertama kali dalam sejarah industri otomotif nasional, pasar domestic lagi-lagi mencetak rekor baru penjualan 603.774 unit kendati tengah terjadi krisis global. Ekspor juga naik menjadi 100.982 unit, dan impor 72.646 unit. Indonesia tampil sebagai salah satu kekuatan otomotif ASEAN selain Thailand dan Malaysia. Di tahun yang sama Indonesia juga menjalin kerjasama ekonomi dengan Jepang yang disebut IJEPA, dalam perjanjian kemitraan ekonomi ini, industri otomotif menjadi salah satu tema dalam isi perjanjian ini yang berupa pemberian preferensi tariff atas barang tertentu yang masuk ke dalam wilayah Indonesia.

Berikut ini peneliti sajikan data Impor mobil Jepang dari tahun 2007-2012 berdasarkan nomor HS pada tabel 4.5 dan impor komponen mobil dari tahun 2009-2011 pada tabel 4.6 sebagai berikut :

Tabel 4.5 Total Impor Mobil Jepang Tahun 2007 – 2012

Nomor HS	Uraian Barang	NILAI : US\$					
		2007	2008	2009	2010	2011	Jan-Mar 2012
8703212110	Sedan/station wagons, <= 1,000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	-	-	-	-	-
8703212190	Other motor cars, <= 1,000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	-	-	-	186.194	-
8703212910	Sedan/station wagons, <=1,000 cc,not ckd internal combust recipro piston engine	-	-	73.129	10.525	12.147	-
8703212990	Other motor cars, <= 1,000 cc, not ckd internal combust recipro piston engine	842.205	370.123	25.200	359.604	662.997	57.122
8703213000	Other vehicles, <= 1,000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	51.561	-	-	-	-	-
8703221110	Sedan/station wagons, 1,000-1500 cc,ckd internal combust recipro piston engine	1.020.365	14.119	-	-	12.291	7.576
8703221190	Other motor cars, 1,000-1500 cc, ckd internal combust recipro piston engine	25.875.472	95.274	82.632	-	-	57.800.617
8703221910	Sedan/station wagon,1,000-1500cc,not ckd internal combust recipro piston engine	581.421	591.853	601.800	749.405	920.567	279.314
8703221990	Oth motor cars, 1,000-1500 cc, not ckd internal combust recipro piston engine	22.997.316	9.058.795	357.860	1.329.872	2.326.889	406.228
8703234110	Sedan/station wagons, 1500-1800 cc, ckd internal combust recipro piston engine	14.480	-	-	-	-	118.869
8703234190	Other motor cars, 1500-1800 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	-	-	39.413	132.501.664	51.765
8703234210	Sedan/station wagons, 1800-2000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	-	-	-	-	24.682

8703234290	Other motor cars, 1800-2000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	1.761.307	20.582.268	32.184.575	20.794.969	12.620.018
8703234310	Sedan/station wagons, 2000-2500 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	260.221	-	-	-	62.443
8703234390	Other motor cars, 2000-2500 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	11.870	15.684.578	28.972.966	19.361.653	215.384
8703234490	Other motor cars, 2500-3000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	37.645	-	-	-	120.299
8703235110	Sedan/station wagons, 1500-1800 cc, not internal combust recipro piston engine	-	417.578	-	296.201	142.908	162.020
8703235210	Sedan/station wagons, 1800-2000 cc, not internal combust recipro piston engine	1.247.238	3.137.130	418.084	2.140.929	23.832.608	221.111
8703235310	Sedan/station wagon,2000-2500cc,not ckd internal combust recipro piston engine	144.587	1.118.375	768.266	1.670.989	3.767.703	1.322.204
8703235410	Sedan/station wagon,2500-3000cc,not ckd internal combust recipro piston engine	1.761.279	2.304.821	4.691.783	1.142.177	1.159.119	157.214
8703244010	Sedan/station wagons, > 3000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	-	-	-	-	58.118	-
8703245010	Sedan/station wagons, > 3000 cc,not ckd internal combust recipro piston engine	1.981.857	3.784.435	2.340.667	5.561.947	2.727.878	3.202.527
8703245091	Oth motor cars, > 3000 cc, (4x2) system ,not ckd,int combust recipro pist engine	523.590	3.570.235	2.914.376	5.614.460	18.167.205	5.616.953
8703245092	Oth motor cars, > 3000 cc, (4x4) system ,not ckd,int combust recipro pist engine	2.321.309	18.609.531	15.037.317	24.831.251	32.549.947	6.404.308
8703249000	Other vehicle, > 3000 cc, not ckd internal combust recipro piston engine	-	-	25.840	40.575	222.800	-
8703905100	Other motor car, <= 1800 cc, not ckd	63.800	-	-	103.516	-	-

Sumber : Pusat Data Kementerian Perdagangan RI

Tabel 4.6 Impor Komponen Mobil tahun 2009-2011

HS	Uraian	2009		2010		2011	
		Berat	Nilai	Berat	Nilai	Berat	Nilai
4011100000	New pneumatic tyres, of rubber of a kind used on motor cars	4.714.564	14.156.689	11.011.172	36.028.205	13.032.032	47.990.749
4012110000	Retreaded tyres, used on motor cars	2.500	11.476	1.518	12.793	3	144
4012201000	Used pneumatic tyres, used on motor cars	1.266	1.216	47	591		
8512201000	Lighting/visual signalling equipment for motor cars, assembled	5.040.274	61.521.994	5.380.710	87.966.676	5.368.956	84.278.727
9503001000	Tricycles, scooters, pedal cars and similar wheeled toys; dolls carriages	1.158.807	2.723.785	2.045.957	4.891.547	3.201.509	8.713.051

Sumber : *Kementerian Perindustrian RI*

BAB 5
ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF BEA MASUK ATAS MOBIL
CBU DAN CKD TERKAIT PERJANJIAN INDONESIA JAPAN ECONOMIC
PARTNERSHIP AGREEMENT (IJ-EPA)

5.1 Analisis Implementasi Skema Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Mobil CBU dan CKD Terkait Perjanjian *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJ-EPA)

Para pelaku bisnis industri otomotif menyadari sepenuhnya bahwa kegiatan industri dan perdagangan otomotif dunia dewasa ini makin berkembang. Hal ini membuat penting bagi industri otomotif dunia untuk makin sering berkomunikasi mempertemukan kepentingan mereka masing-masing. Dengan pandangan seperti itu, Jepang dan Indonesia sepakat untuk memasukkan sektor otomotif ke dalam lingkup perjanjian IJEPA untuk pemberian fasilitas berupa preferensi tarif untuk barang-barang tertentu terkait sektor industri otomotif yang masuk ke Indonesia. Menurut Frederick, yang paling penting dalam sebuah konsep kebijakan adalah bahwa sebuah kebijakan harus memiliki tujuan dan sasaran yang ingin dicapai (Thoha, 2002, h. 61). *Economic Partnership Agreement* antara Indonesia dengan Jepang bertujuan untuk meningkatkan daya saing industri melalui :

- a. Liberalisasi akses pasar, yaitu menghapuskan atau mengurangi hambatan perdagangan dan investasi
- b. Fasilitasi perdagangan dan investasi, yaitu upaya bersama untuk memperbaiki iklim investasi dan meningkatkan tingkat kepercayaan bagi investor jepang dan kerjasama di bidang prosedur kepabeananm pelabuhan dan jasa-jasa perdagangan.
- c. Kerjasama melalui *capacity building* untuk sector-sektor industry prioritas sehingga kapasitas Indonesia lebih mampu bersaing dan memanfaatkan secara optimal peluang pasar dari EPA.

Inti dasar dari IJEPA adalah liberalisasi komprehensif antara negara adidaya ekonomi (Jepang) dengan negara yang masih mengalami krisis berkepanjangan (Indonesia). Di manapun, bentuk hubungan perdagangan bebas yang asimetris seperti ini akan merugikan pihak yang lemah. IJEPA merupakan sebuah bentuk strategi keamanan energi Jepang, terutama untuk gas alam dan batubara.

Pernyataan serupa telah diungkapkan oleh Wakil Presiden Jusuf Kalla dalam konferensi internasional Nikkei ke-13 di Tokyo, tanggal 25 Mei 2007 lalu yang mengatakan bahwa Indonesia akan memasok gas ke Jepang dalam kerangka Economic Partnership Agreement tersebut. Pengiriman gas ke Jepang bukannya tanpa risiko, karena kedaulatan dan ketahanan energi (*energy security*) Indonesia akan terancam, karena gas bukanlah energi terbarukan. Krisis energi yang saat ini tengah mengemuka dalam politik global hendaknya menjadi pelajaran bagi Indonesia untuk melakukan pengamanan pasokan energi di dalam negeri, untuk mencukupi kebutuhan rumah tangga, pertanian dan industri dalam negeri secara berkelanjutan.

Liberalisasi sektor jasa dalam IJEPA juga membahayakan kelangsungan sektor jasa dalam negeri dan hajat hidup orang banyak, yang telah menyepakati komitmen dalam berbagai sektor jasa yang mencakup profesional/bisnis, komunikasi, konstruksi, pendidikan, keuangan, kesehatan, sosial, pariwisata dan perjalanan, dan transportasi. Dampak liberalisasi tersebut sangat buruk bagi hajat hidup orang banyak, terutama dalam sektor yang berhubungan dengan kepentingan publik seperti kesehatan dan pendidikan.

IJEPA ini akan memberikan kebebasan dan jaminan akan hak-hak investor Jepang untuk berinvestasi di Indonesia. Di lain pihak, tidak ada kepastian dan kewajiban bahwa investor Jepang akan datang. Pemerintah telah dipaksa membuka pintu selebar-lebarnya, sementara tamunya tidak berkewajiban untuk datang.

Komponen peningkatan kapasitas dan asistensi teknis di dalam hubungan "partnership" ini adalah kepentingan Jepang, di mana segala sesuatunya akan

didatangkan dari dikelola oleh Jepang. Sementara itu sifat "partnership" ini tidaklah bersifat "dispute mechanism", artinya Jepang tidak dapat dituntut bila tidak melakukannya. Sementara kesepakatan lainnya bersifat "dispute mechanism", di mana pihak Indonesia dapat dituntut bila tidak menjalankan disiplin dalam kesepakatan IJEPA ini.

Salah satu hal yang melatarbelakangi kesepakatan Indonesia dan Jepang membentuk EPA karena neraca perdagangan. Kementerian perdagangan adalah salah satu instansi yang memiliki andil besar dalam pembentukan kerjasama ini. Terkaitnya neraca perdagangan dalam pembentukan kesepakatan IJEPA juga di sampaikan oleh Christman Martin selaku Kepala Sub Bilateral Badan Kebijakan Fiskal, yaitu :

“Karena neraca perdagangan, jadi sebetulnya yg memulaikan yg pertama itu adalah kementerian perdagangan, karena tupoksi mereka itu untuk melakukan kerjasama disana, di direktorat kerjasama perdagangan internasional. Disamping itu juga mungkin tentunya dari kepala pemerintahan kan, melakukan kunjungan-kunjungan ke negara-negara, terbentuklah kesepakatan ingin membentuk kerjasama perdagangan” (Wawancara dengan Christman Martin, 6 Maret 2012).

Terbentuknya kesepakatan ini juga ditentukan dari keinginan serta saran dari industri atau sektor-sektor yang berkaitan dengan isi perjanjian ini, industri otomotif contohnya, tentunya dari sektor otomotif ada sekelompok orang yang mewakili bagaimana keinginan dan saran-saran dari mereka agar sektor ini bisa berkembang lebih baik kedepannya. Sebagai contoh adalah BKF sebagai pembuat kebijakan memiliki peranan dalam sisi penentuan tarif dan penentuan lainnya terkait PMK No. 95/PMK.011/2008 telah merangkum masukan dari para pembina sektor. Seperti yang dijelaskan oleh Miftahuddin selaku kepala sub tarif multilateral Badan Kebijakan Fiskal, sebagai berikut :

“Kita sebetulnya bagian daripada perjanjian dari sisi tarif, ada tim IJEPA itu terdiri dari beberapa instansi nah kita itu dari sisi tariff, dan ini merupakan kesepakatan bersama dari berbagai sektor juga, nah misalnya kalo otomotif misalnya perindustrian, tetapi jelas kalo penjelasan2 ini (PMK) masukan dari Pembina sektor termasuk modalitasnya karena kan kita melindungi industry dalam negeri juga makanya kenapa bertahap itu kategori penurunannya” (wawancara dengan Miftahuddin, 6 Maret 2012).

Ciri khas dari perjanjian IJEPA ini pada hakekatnya saling memberi keuntungan yang timbal balik walaupun pada kenyataannya terjadi ketimpangan pada barang-barang yang diturunkan tarif bea masuknya pada masing-masing negara. Barang industri otomotif Jepang contohnya, sedangkan barang dari Indonesia yang diimpor di Jepang tidak sepadan dengan barang industri otomotif tersebut seperti contoh adalah mobil. Hal ini dijelaskan oleh Noegardjito sebagai staff ahli Gaikindo asosiasi kendaraan bermotor di Indonesia, yaitu sebagai berikut :

“Indonesia memberikan kemudahan masuknya barang Jepang, Jepang memberikan kemudahan bukan otomotif tapi kalo dari kita kesana, itu ada *capacity building* namanya, karena jepang secara teknologi lebih tinggi apalagi di otomotif daripada indonesia maka mereka memberikan *Capacity building* untuk orang indonesia khususnya di bidang otomotif, kita bicara otomotif dulu, tapi tidak di otomotif saja sebenarnya di tempat lain juga. Nah *capacity building* itu kan cost, jepang mengeluarkan biaya dari segi sana, jepang mengeluarkan biaya untuk mengirim expert, untuk mengirim macam-macam apa, untuk meningkatkan kemampuan indonesia dalam industry otomotif, terus balance nya apa? Karena kita menurunkan Bea masuk” (wawancara dengan Noegardjito, 22 Mei 2012).

Dari pernyataan Noegardjito dijelaskan bahwa ada pemberian *capacity building* kepada Indonesia. *Capacity building* adalah suatu bentuk sarana edukasi untuk meningkatkan kinerja kepada sumber daya manusia yang ada di Indonesia. Salah satu contoh *capacity building* yang diberikan Jepang oleh Indonesia dalam sector otomotif adalah pemberian training oleh perusahaan Jepang kepada pelaku industri otomotif di Indonesia. Hal ini dipertegas kembali oleh Noegardjito, sebagai berikut :

“Kita juga punya 9 trainer, yg di train di jepang maupun disini jadi untuk memberikan technical guidance kepada industry komponen, karena kalau industry komponen tidak efisien kan pabrik mobilnya tidak efisien kan karena ini (pabrik komponen) kan supply ke sini (pabrikan mobil) kan akan menjadi mahal ini (mobil), nah maka yg memberi technical guidance expert di indonesia nah ini umumnya pensiunan dari pabrik-pabrik, 9 orang itu, tapi di supervise oleh expert jepang, jadi kalau ada kesalahan langsung diluruskan”(wawancara dengan Noegardjito, 22 Mei 2012).

Dijabarkan diatas oleh Noegardjito, bahwa *capacity building* yang di berikan Jepang kepada Indonesia dalam sektor otomotif adalah tidak hanya pemberian training saja tetapi juga suatu bentuk *supervise* oleh *expert* Jepang kepada manajer yang memberi *technical guidance* di Indonesia agar industri komponen tersebut bisa efisien sehingga *supply* ke pabrikan perakitan mobil tidak menjadi mahal. Adapun hal-hal terkait penerapan / implementasi untuk memanfaatkan fasilitas IJEPA dalam hal impor barang-barang industri otomotif adalah :

5.1.1 Memeriksa Kode Tarif (nomor HS) barang yang ingin di Impor dari Jepang

Kode HS terdiri dari nomor yang ditetapkan dengan konvensi internasional *Hamonized Commodity Description and Coding System* yang diterapkan pada 1988 untuk mengklasifikasikan produk. Kapanpun produk diimpor, mereka di tandai dengan kode HS tertentu, dan tingkat tarif dinyatakan dalam kode HS. Seluruh komoditas ditandai oleh kode HS dengan cara seperti berikut ini. “Chapter” (2 digit) → “Heading” (4 digit) → “Subheading” (6 digit) → “Subdivision” (9 digit diJepang). Seperti contoh, Chapter 1 golongan “binatang hidup”, Chapter 87 golongan “Kendaraan Bermotor” dan chapter terakhir, Chapter 97, golongan “Karya Seni”.

Kode HS perlu diketahui ketika ingin melakukan importasi, gunanya untuk mengetahui tingkat tarif barang tersebut apakah tercakup dalam IJEPA atau tidak serta mengetahui apakah tarif yang berlaku (tarif EPA) lebih rendah atau lebih tinggi dari tarif MFN (tarif umum). Bila tarif umum lebih rendah dari tarif EPA maka fasilitas preferensi tarif IJEPA tidak perlu untuk digunakan. Tarif EPA dimanfaatkan tentunya ketika tarif tersebut lebih rendah dari tarif umum.

Dalam memanfaatkan preferensi tarif IJEPA di sektor otomotif, penomoran HS kendaraan bermotor ada di bab 87 dengan terlebih dahulu mengetahui terlebih dahulu definisi kendaraan bermotor. Untuk komponen mobil, nomor HS nya dinomori secara terpisah disesuaikan dengan bahan dasar pembuatannya misalnya ban ada di pos tariff 40 atau baut atau yang berhubungan dengan besi itu ada pada pos

tarif 73. Hal ini Dijelaskan pula oleh Agus selaku Kasubbag Klasifikasi Barang DJBC Pusat sebagai berikut :

“Kalau untuk mobil di kendaraan bermotor di bab 87, komponennya beda, lari kemana-mana, tapi kendaraan bermotor mesti di definisi dulu ya apa yg dimaksud dgn kendaraan bermotor, kend bermotor untuk pengangkutan penumpang, barang, untuk spda motor, itu di 87. Kendaraan bermotor anggap ya seperti bus, truk, trailer, bis, mobil-mobil cbu, yah pokoknya mobil dan motor masuk ke bab 87. Tp untuk komponennya lari kemana-mana tergantung dari bagiannya itu apa, misal ban, ban masuk ke bab 40, kalau misal baut baut nya segala macam kan itu besi masuk ke bab 73. Kalau mesinnya sendiri, itu masuk ke bab 84. Tapi selama masih barang itu datang dari jepang bisa memanfaatkan preferensi tarif tapi tidak semua juga, dilihat dulu di pmknya pmk 95, di lampirannya. Lampiran 1 lampiran 2 (wawancara dengan Agus 22 Mei 2012).

Penurunan tarif yang diterapkan sudah sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak, yakni Indonesia dan Jepang. Dalam sektor otomotif ini penurunan tarif telah cukup rendah sekarang dibanding tahun 2008 atau awal-awal ketika diterapkannya kebijakan ini. seperti yang dikatakan Christman Martin selaku kepala sub bidang tarif bilateral Badan Kebijakan Fiskal, berikut :

“Nah kalo kategori otomotif itu pos tarif 87 ya berdasarkan HS 2007, jadi sebenarnya sudah cukup rendah dari segi tariff Bea Masuk, kan awal-awalnya kan 1 juli 2008 ada yang 60% sekarang 2012 sudah 20%. Jadi berdasarkan pos tarifnya dan CC nya kalau untuk mobil mewah. Kebijakannya begini sudah sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak, sudah mengadakan semacam pertemuan atau sidang dengan pihak jepang jadi kerjasama ini saling menguntungkan” (wawancara dengan Christman Martin, 6 Maret 2012).

Berdasarkan wawancara tersebut, memeriksa kode HS mutlak harus dilakukan. Karena, nomor HS untuk komponen mobil berbeda-beda. Hal ini dilakukan agar eksportir maupun importir mengetahui nomor klasifikasi barang tersebut ada dalam lingkup pemberian fasilitas preferensi tarif atau tidak dari IJEPA ini. Biasanya, tarif EPA lebih rendah daripada tingkat tarif MFN. Ciri khas tingkat tarif EPA adalah 3 macam berikut ini:

1. Sewaktu EPA diimplementasikan tingkat tarif menjadi 0%
2. Penghapusan tarif secara dalam periode tertentu setelah diimplementasikan

3. Tidak ada penghapusan tarif atau pengurangan (tarif MFN yang berlaku)

Bagaimanapun, untuk beberapa produk, tarif MFN menjadi lebih rendah daripada tarif EPA. Dalam sistem EPA, tarif EPA bagi beberapa produk dikurangi secara bertahap setelah EPA memasuki tahap implementasi. Bila tarif MFN dari produk tersebut berkurang sebelum tingkat tarif EPA dihapuskan secara menyeluruh, tarif EPA menjadi lebih tinggi daripada tarif MFN. Pada akhirnya tarif EPA tersebut dihapuskan menjadi 0% dalam kerangka tertentu, sehingga persoalan pembalikan tarif ini akan dipecahkan pada saat penghapusan tarif. Sehingga dimungkinkan untuk memilih tarif MFN sampai tingkat tarif EPA menjadi lebih rendah daripada tingkat MFN. Dalam EPA Jepang-Meksiko, EPA Jepang-Malaysia, EPA Jepang-Thailand, terbaliknya tarif benar-benar terjadi, sehingga konfirmasi secara seksama sangat penting sebelum melakukan importasi (jetro.go.jp, 2012).

Setelah mengetahui dengan pasti nomor HS untuk barang yang akan diimpor maka importir maupun eksportir dapat memastikan apakah akan memanfaatkan tarif EPA atau menggunakan tarif umum (MFN). Sebagai contoh perbandingan tarif EPA dengan MFN bisa kita lihat pada tabel berikut ini :

Tabel 5.1 Perbandingan Antara Tarif MFN dengan Tarif EPA

Nomor HS	Uraian Barang	BEA MASUK					
		IMPOR DUTY					
		Tarif MFN (Umum)	Tarif Preferensi IJEPa				
		july 2008	2009	2010	2011	2012	
8703234110	Sedan/station wagons, 1500-1800 cc, ckd internal combust recipro piston engine	30	13	13	6	4	0.0
8703234290	Other motor cars, 1800-2000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	20	13	13	6	4	0.0
8703234310	Sedan/station wagons, 2000-2500 cc, ckd internal combust recipro piston engine	30	13	13	6	4	0.0
8703234390	Other motor cars, 2000-2500 cc, ckd internal combust recipro piston engine	20	13	13	6	4	0.0
8703234490	Other motor cars, 2500-3000 cc, ckd internal combust recipro piston engine	20	13	13	6	4	0.0
8703235110	Sedan/station wagons, 1500-1800 cc, not internal combust recipro piston engine	55	60	60	60	60	0.2
8703235210	Sedan/station wagons, 1800-2000 cc, not internal combust recipro piston engine	55	60	60	60	60	0.2
8703235310	Sedan/station wagon,2000-2500cc,not ckd internal combust recipro piston engine	55	60	60	60	60	0.2
8703235410	Sedan/station wagon,2500-3000cc,not ckd internal combust recipro piston engine	55	60	60	60	60	0.2
8703245010	Sedan/station wagons, > 3000 cc,not ckd internal combust recipro piston engine	55	13	13	6	4	0.0
8703245091	Oth motor cars, > 3000 cc, (4x2) system ,not ckd,int combust recipro pist engine	45	13	13	6	4	0.0

Sumber : *Badan Kebijakan Fiskal (diolah oleh peneliti)*

Pada tabel tersebut dipaparkan bahwa ada barang tertentu dimana tarif umum lebih rendah daripada tarif preferensi atau tarif EPA, hal inilah yang disebut tarif terbalik. Bisa kita lihat misalnya pada kode nomor HS 8703235410 untuk mobil sedan / station wagon dengan isi silinder mesin 2500-3000 cc dengan cara impor mobil secara utuh (CBU). Pada mobil tersebut tarif umum yang berlaku adalah sebesar 55% untuk membayar bea masuk, sedangkan tarif EPA menetapkan sebesar 60% sampai dengan tahun 2011. Bila importir ingin mengimpor mobil tersebut dari Jepang maka tidak perlu memanfaatkan fasilitas preferensi tarif dari IJEPA setidaknya sampai 2011. Sedangkan di tahun 2012 tarif EPA sudah bisa dimanfaatkan karena tarif yang berlaku adalah 0,2%. Konfirmasi secara teliti sangat penting untuk dilakukan importir maupun eksportir agar bisa mengeluarkan biaya secara efisien.

5.1.2 Penurunan Tarif Dalam Skema IJEPA hanya Berlaku Terhadap Impor Barang yang dilengkapi Surat Keterangan Asal (SKA)

Setelah eksportir dan importir mengecek bahwa tingkat tarif dapat diterapkan bagi produk mereka yaitu tarif EPA lebih rendah daripada tarif MFN dalam negara pengimpor, kemudian mereka perlu mengecek apakah produk mereka memenuhi ketentuan asal barang dalam penerapan tarif EPA. Proses ini diperlukan, dikarenakan target produk dalam EPA haruslah barang yang berasal dari negara yang mengikat perjanjian. Ketentuan Asal Barang adalah syarat untuk menilai apakah produk yang akan diimpor memenuhi syarat atau tidak. Sewaktu eksportir dan importir menganggap bahwa produk tertentu memenuhi Ketentuan Asal Barang dalam EPA, para eksportir tersebut akan mengurus Surat Keterangan Asal untuk diterbitkan. Dalam hal mengimpor dari Jepang, eksportir membuktikan kepada pejabat pemerintah yang berwenang di Jepang bahwa produk bersangkutan benar-benar dibuat di Jepang supaya bisa memperoleh Surat Keterangan Asal. Hal ini ditegaskan oleh Bapak Agus selaku Kasubbag klasifikasi barang Dirjen Bea dan Cukai kantor pusat, yaitu :

“Disitu (PMK 95) dijelaskan harus mempunyai Certificate of Origin / SKA (Surat Keterangan Asal) form JIEPA dari Jepang, sepanjang dia mempunyai SKA form JIEPA dari Jepang kemudian kita melihat kan disitu ada yg tanda tangan dan ada yg cap dan kita lihat tanda tangannya sama dengan specimen kemudian capnya sama dan kita melihat tidak ada keraguan tentang keabsahan dari dokumen form JIEPA nya, dia berhak untuk mendapatkan preferensi tarif”(wawancara dengan Agus 22 Mei 2012).

Eksporir Jepang mengirimkan Surat Keterangan Asal kepada importir di Indonesia. Setelah menerima Surat Keterangan Asal, importir menyerahkan surat tersebut kepada pegawai pabean berwenang di negara pengimpor (Indonesia) untuk pembuatan Pemberitahuan Impor Barang. Importir menyatakan keinginan untuk memanfaatkan tarif EPA, karena tingkat tarif tersebut tidak secara otomatis diterapkan kepada produk impor di pabean. Surat Keterangan Asal membuktikan bahwa produk tersebut memenuhi syarat untuk menikmati tarif EPA. Hal ini senada dengan pernyataan Agus Kasubbag Klasifikasi Barang DJBC kantor pusat yang menegaskan bagaimana pemanfaatan IJEPA itu dilaksanakan, yaitu :

“Pada dasarnya untuk pemanfaatan PMK 95 IJEPA, ya seperti itu, kan disitu kan Cuma bilang menyerahkan Certificate of Origin / SKA form JIEPA pada saat pengajuan PIB nya. Aslinya harus dilampirkan, jadi misalkan PIB nya tanggal 1, transfer dokumen tanggal 1, berarti kalau system kalau nggak salah transfer tanggal 1 hardcopy kalau nggak salah 2 hari kemudian, tanggal 3 nah itu hardcopy harus sudah disertakan dengan lembarannya dan ada kewajiban kalau nggak salah menuliskan di kolom 19 PIB itu ada kode preferensi tarif memberitahukan menstate kalau saya menggunakan preferensi tarif, preferensi tarifnya nomer 56 kode untuk ijepa dan pada saat lapor pengajuan PIB itu dia sudah memberitahu “saya pake fasilitas ijepa loh”. SKA dibuat di negara ekspor, dikirim bareng invoice, packinglist biasanya, atau kalau misalnya udah duluan invoice dan packing listnya formnya belakangan datang. Tapi saat pengajuan ke Bea Cukai nya ke custom declarationnya harus disertakan bersama-sama, karena itu sesuai dengan agreementnya, agreementnya bunyinya seperti itu, basicnya seperti itu” (wawancara dengan Agus 22 Mei 2012).

Prosedur dalam memanfaatkan fasilitas IJEPA di sektor otomotif disampaikan pula dengan senada oleh Bambang Anindita selaku Assistant Manager PT. Honda Prospect Motor, sebagai berikut :

“proseduralnya selama barang dilampiri dengan C/O form IJEPa dari situ baru kita dapat menikmati fasilitas-fasilitas yang ada dalam agreement itu, tanpa adanya C/O form IJEPa kita tidak bisa menikmati itu, kita sebagai impor biasa, itu syarat utama. Nah, yang kedua barangnya itu harus tertulis di formnya, barang, jumlah dan nomor kwitansi invoicenya, setiap transaksi export-impor kan ada dokumen pengapalan ada namanya invoice barang yang ada dalam invoice ini harus ada dalam form ijepa itu, selama itu tidak ada, tidak bisa mendapat fasilitas. Dan form itu wajib kita berikan yang aslinya ke pihak custom, bea cukai pada saat kita formalitas *custom clearance* aslinya itu harus dilampirkan ke lampiran pabean kita, dokumen pabean. Tanpa itu juga tidak bisa dapat fasilitas dianggapnya impor biasa” (wawancara dengan Bambang Anindita, 14 Juni 2012).

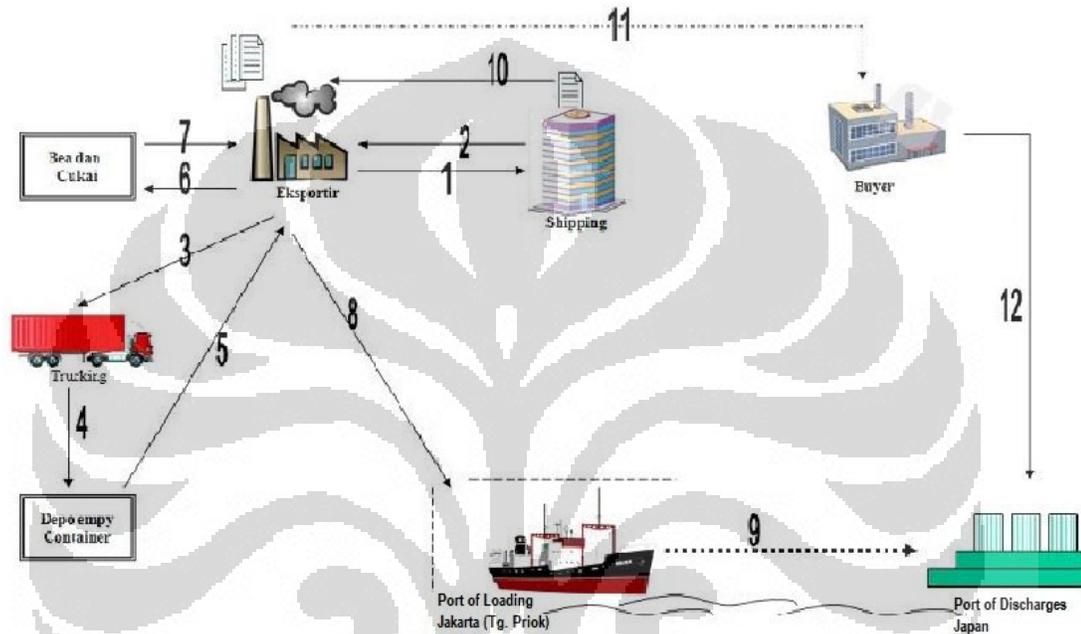
Jelas dinyatakan oleh dua narasumber dari pihak DJBC selaku penjamin kebijakan dan pihak Wajib Pajak yaitu PT. Honda Prospect Motor selaku pihak yang memanfaatkan fasilitas kebijakan penurunan tariff ini, yaitu Certificate of Origin atau SKA adalah syarat utama untuk memanfaatkan penurunan tariff bea masuk. Bila impor barang tidak dilengkapi dengan Certificate of Origin atau SKA dari Jepang maka importir tidak berhak memakai fasilitas penurunan tariff ini dan hanya dianggap impor biasa. Penting untuk diketahui, saat melampirkan SKA ke pihak Bea Cukai ke *custom declaration* harus melampirkan form yang asli, karena ketentuan dari agreement yang tegas mengatur seperti itu dan ada kewajiban untuk menuliskan kode preferensi tariff pada kolom 19 PIB. Kode preferensi tariff dalam rangka skema IJEPa adalah nomor 56. Adapun cara dalam pembuatan SKA dijelaskan pula oleh Bambang Anindita selaku Assistant Manager PT. Honda Prospect Motor, sebagai berikut :

“Kalau secara pembuatan SKA nya itu dikeluarkan oleh KADIN (Kamar Dagang dan Industri) nya Jepang istilahnya chamber of comers nah itu di keluarkan oleh chamber of comers nya disana. Kalau saya liat dari peraturan di PMK 95 tidak tertulis kalau barang ini harus memiliki 40% komponen local Jepang tetapi persyaratan itu yang harus terjadi untuk syarat pembuatan SKA disana” (wawancara dengan Bambang Anindita, 14 Juni 2012).

Menurut pernyataan Bambang Anindita di atas, SKA dibuat di negara eksportir yaitu Jepang, dikeluarkan oleh pejabat berwenang disana yaitu semacam KADIN (Kamar Dagang dan Industri) nya Jepang. Dalam pembuatan SKA tersebut

ternyata ada hal lain yang diatur oleh pihak Jepang tetapi tidak ditulis dalam PMK 95 tentang penurunan tarif bea masuk ini yaitu, mobil yang di impor harus memiliki 40% komponen local jepang untuk syarat pembuatan SKA disana.

Berikut ini peneliti gambarkan alur / skema barang ekspor (exim.web.id, 2012), sebagai berikut :



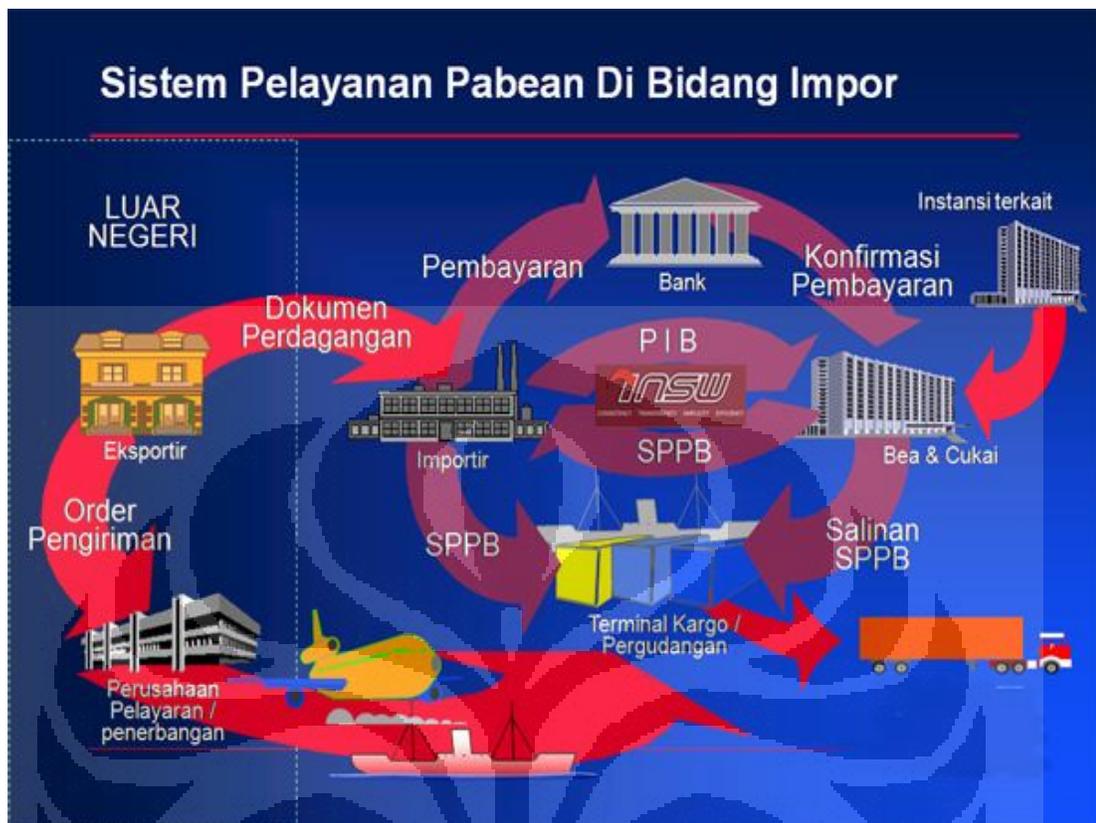
Gambar 5.1 Alur Barang Ekspor

Sumber : *exim.web.id*

1. Eksportir mengirimkan "Shipping Instruction" (SI) kepada pelayaran [meminta / booking space kapal / container kosong]
2. Shipping memberikan "Booking Confirmation", berisi konfirmasi ketersediaan container, space kapal yang sesuai tujuan, dan tempat yang ditunjuk untuk pengambilan container (depo container).
3. Eksportir menghubungi perusahaan angkutan/ trucking (menyewa truck)
4. Perusahaan / trucking melakukan pengambilan container kosong di depo dengan bekal "Booking Confirmation" dari eksportir yang dibuat oleh shipping
5. Container kosong diangkut ke pabrik untuk pemuatan barang ekspor (stuffing)
6. Selama stuffing, eksportir membuat "Commercial Invoice", "Packing list" dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) ke Bea Cukai

7. Bea cukai memberikan persetujuan ekspor "Nota Pelayanan Ekspor" (NPE)
8. Berbekal NPE, barang / container diangkut dan masuk ke pelabuhan
9. Container naik ke kapal dan berangkat ke pelabuhan tujuan luar negeri
10. Setelah kapal berangkat, Shipping menerbitkan "*Bill of Lading*" dokumen angkutan/ biaya kapal
11. Dokumen ekspor yang meliputi a.Commercial Invoice, b.Packing List, c.B/L dari shipping dikirim oleh eksportir ke pembeli di luar negeri.
12. Dengan dokumen yang diterima dari eksportir, pembeli di luar negeri dapat mengambil barangnya/ container ke pelabuhan tujuan/ bongkar.

Pihak yang diijinkan untuk melakukan importasi barang hanyalah perusahaan yang mempunyai Nomor Identitas Kepabeanan (NIK) atau Nomor Registrasi Importir (SPR). Bila sebuah Perusahaan ingin mendapatkan fasilitas ijin impor, maka perusahaan tersebut terlebih dahulu harus mengajukan permohonan ke Direktorat Jendral Bea dan Cukai. Persyaratan tambahan yang juga harus dipenuhi sebelum perusahaan melakukan importasi adalah harus mempunyai Angka Pengenal Impor (API) yang dikeluarkan oleh Kementerian Perdagangan. Apabila perusahaan belum mempunyai API dan berniat melakukan importasi harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan impor tanpa API. Berikut ini peneliti sajikan diagram dari prosedur impor di Indonesia (beacukai.tanjungemas.com, 2012) :



Gambar 5.2 Prosedur Impor di Indonesia

Sumber : *beacukai.tanjungemas.com*

Adapun penjelasan prosedur umum proses impor di Indonesia melalui portal INSW (*beacukai.tanjungemas.com*, 2012) adalah sebagai berikut :

1. Importir mencari supplier barang sesuai dengan yang akan diimpor.
2. Setelah terjadi kesepakatan harga, importir membuka L/C di bank devisa dengan melampirkan PO mengenai barang-barang yang mau diimpor; kemudian antar Bank ke Bank Luar Negeri untuk menghubungi Supplier dan terjadi perjanjian sesuai dengan perjanjian isi L/C yang disepakati kedua belah pihak.
3. Barang-barang dari Supplier siap untuk dikirim ke pelabuhan pemuatan untuk diajukan.

4. Supplier mengirim faks ke Importer document B/L, Inv, Packing List dan beberapa dokumen lain jika disyaratkan (Serifikat karantina, Form E, Form D, dsb)
5. Original dokumen dikirim via Bank / original kedua ke importir
6. Pembuatan/ pengisian dokumen PIB (Pengajuan Impor Barang). Jika importir mempunyai Modul PIB dan EDI System sendiri maka importir bisa melakukan penginputan dan pengiriman PIB sendiri. Akan tetapi jika tidak mempunyai maka bisa menghubungi pihak PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan) untuk proses input dan pengiriman PIB nya.
7. Dari PIB yang telah dibuat, akan diketahui berapa Bea masuk, PPH dan pajak yang lain yang akan dibayar. Selain itu Importir juga harus mencantumkan dokumen kelengkapan yang diperlukan di dalam PIB.
8. Importir membayar ke bank devisa sebesar pajak yang akan dibayar ditambah biaya PNBP
9. Bank melakukan pengiriman data ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE)
10. Importir mengirimkan data Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE)
11. Data PIB terlebih dahulu akan diproses di Portal Indonesia National Single Window (INSW) untuk proses validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan proses verifikasi perijinan (Analizing Point) terkait Lartas.
12. Jika ada kesalahan maka PIB akan direject dan importir harus melakukan pembetulan PIB dan mengirimkan ulang kembali data PIB
13. Setelah proses di portal INSW selesai maka data PIB secara otomatis akan dikirim ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai.
14. Kembali dokumen PIB akan dilakukan validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan Analizing Point di SKP
15. Jika data benar akan dibuat penjaluran

16. Jika PIB terkena jalur hijau maka akan langsung keluar Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)
17. Jika PIB terkena jalur merah maka akan dilakukan proses cek fisik terhadap barang impor oleh petugas Bea dan Cukai. Jika hasilnya benar maka akan keluar SPPB dan jika tidak benar maka akan dikenakan sanksi sesuai undang-undang yang berlaku.
18. Setelah SPPB keluar, importir akan mendapatkan respon dan melakukan pencetakan SPPB melalui modul PIB
19. Barang bisa dikeluarkan dari pelabuhan dengan mencantumkan dokumen asli dan SPPB

5.1.3 Pemanfaatan Penurunan Tarif Bea Masuk oleh Industri Otomotif

Industri otomotif di dalam negeri telah banyak mengalami pertumbuhan yang sangat signifikan. Investasi dari luar ke dalam negeri semakin tinggi. Investor luar negeri dalam bisnis otomotif semakin yakin menanamkan modalnya untuk membuat industri pendukung dalam sektor otomotif. Misalnya, industri komponen dan perakitan mobil di daerah karawang dan berbagai tempat lainnya di Indonesia.

Pertumbuhan industri komponen di Indonesia membuat komposisi komponen lokal dalam sebuah mobil sudah semakin tinggi, dengan tingginya komponen lokal yang terkandung dalam sebuah mobil, impor mobil dan komponen-komponennya pun mulai dikurangi. Impor yang dilakukan lebih banyak terhadap komponen-komponen yang belum mampu diproduksi di Indonesia atau yang persediannya sangat terbatas di dalam negeri. Salah satu contoh bahan baku yang di impor dari Jepang dengan memanfaatkan preferensi tarif dari IJEPA adalah *steel plat* atau plat baja. Plat baja untuk otomotif masih di impor karena Krakatau steel selaku perusahaan baja yang mendominasi di Indonesia belum mampu membuat komposisi untuk otomotif. Hal ini ditegaskan oleh Bapak Noegardjito staff ahli Gaikindo asosiasi mobil di Indonesia, yaitu :

“Begini penurunan BM itu bukan di mobilnya, gak ada mobil di import dari jepang kecuali alphard, terus apa yg di impor? Bahan baku. Misalnya steel

plat, plat baja, kan Krakatau steel belum membuat untuk otomotif, dia bikin plat tapi komposisinya bukan untuk otomotif, kan ada spec sendiri, otomotif punya standar sendiri, itu masih dari sana” (Wawancara dengan Noegardjito, 22 Mei 2012).

Selain itu komponen yang juga di impor dari Jepang adalah komponen terkait body seperti lampu dan kelengkapan lainnya. Bagian dalam mesin pun masih ada yang di import dari Jepang. Seperti dijelaskan menurut Bambang Anindita selaku Asisstant Manager PT. Honda Prospect Motor, adalah :

“Untuk komponen juga memanfaatkan fasilitas ijepa, itu ada namanya komponen yang berkaitan dengan body seperti lampu, di engine nya pun masih ada juga. Untuk pemanfaatan komponen local kita sudah sampai 60%, kalau untuk secara keseluruhan saya ambil contoh jazz dan freed” (wawancara dengan Bambang Anindita, 14 Juni 2012).

Dinyatakan oleh Bambang Anindita, komponen tertentu masih di impor untuk perakitan mobil Honda di Indonesia, seperti dicontohkan komponen yang berkaitan dengan body, dan di *engine* juga termasuk. Komposisi komponen local sudah cukup besar dalam perakitan mobil milik Honda sudah sampai 60 %, dicontohkan secara umum adalah Honda Jazz dan Honda Freed.

Saat ini yang mungkin tidak disangka, Indonesia sudah mampu mengekspor mobil ke luar negeri, khususnya Jepang. Sebagai contoh adalah Daihatsu Grand Max sudah mampu diekspor ke Jepang dengan komponen local atau buatan dalam negeri Indonesia. Hal ini juga dinyatakan oleh Noegardjito :

“Malah kita ekspor ke Jepang, yang kamu gak sangka itu, Daihatsu grand max itu di ekspor ke jepang 1800 perbulan” (Wawancara dengan Noegardjito, 22 Mei 2012).

Pemanfaatan preferensi tarif IJEPA untuk importasi mobil utuh atau biasa disebut CBU oleh ATPM memang sangat jarang di awal-awal kebijakan ini diimplementasikan sekitar 2008-2010, namun di 2012 ini ATPM sudah mulai banyak yang melakukan impor mobil CBU. Alasannya adalah tergantung permintaan pasar, dan penurunan tarif untuk impor mobil utuh (CBU) memang tidak serendah sekarang. Seperti yang diutarakan Christman Martin selaku kepala sub tariff bilateral Badan

Kebijakan Fiskal, “Itu kan tergantung pasar, mungkin waktu 2008 tarifnya belum seperti sekarang” (wawancara dengan Christman Martin, 6 Maret 2012).

Tahun 2012 ini, importasi mobil CBU cukup gencar dilakukan oleh ATPM. Sebut saja Nisaan dengan produk New Elgrand nya dan Toyota dengan Lexus nya. Hal ini dikarenakan di tahun 2012 ini penurunan tariff yang terjadi sangat tajam dibanding tahun 2011 ataupun tahun-tahun sebelumnya. Seperti diutarakan Christman Martin selaku kepala sub tariff bilateral Badan Kebijakan Fiskal, seperti berikut :

“Nah ini sudah 20% sebelumnya 60% (sambil melihat HS) makanya dugaan sekarang sedang heboh atau banyaknya impor mobil mewah itu karena tarifnya sudah turun jelas itu akan mempengaruhi harga, ATPM akan menjualnya lebih murah dari tahun-tahun sebelumnya” (wawancara dengan Christman Martin, 6 Maret 2012).

Importasi mobil dalam bentuk CKD (*Completely Knocked Down*) atau impor mobil yang perakitannya dilakukan di Indonesia, juga tinggi jumlahnya dalam memanfaatkan preferensi tariff dalam rangka IJEPA. Mobil-mobil CKD di 2012 sudah banyak yang jenisnya di turunkan bea masuknya hingga 0 % dibanding mobil-mobil CBU yang masih harus membayar bea masuk (belum 0%) Tetapi hal ini beralasan karena dengan adanya perakitan mobil di Indonesia akan membawa dampak positif untuk perekonomian Indonesia misalnya dengan adanya pabrik perakitan di Indonesia tentunya akan membayar pajak di Indonesia, akan menggunakan tenaga kerja di Indonesia yang mana hal ini akan mengisi kas negara dan menyerap tenaga kerja di Indonesia. Hal ini sebagaimana diterangkan oleh Miftahuddin selaku kepala sub tariff multilateral Badan Kebijakan Fiskal, sebagai berikut :

“Kalau CKD udah 0% kalau CBU masih ada yang 20% di 2012. Kalau CKD okelah turun toh nanti perakitannya ada di indonesia berarti ada multiplayer lain, kalau perakitan di indonesia, bikin pabrik di indonesia, tenaga kerja di indonesia, pajaknya bayar di indonesia gitu kan, kalo mobil utuh dia nggak bayar apa-apa cuma bayar impor dan PPnBM, nanti juga harus diliat walaupun mobil jepang masuk ke indonesia masuk gak harganya mobil yang CBU jepang, mobil jepang pasti lebih mahal kalau di produksi di jepang pasti gak mungkin murah gitukan disana aja sudah mahal jadi tidak mungkin lebih murah dari mobil yang diproduksi oleh Astra” (wawancara dengan Miftahuddin, 6 Maret 2012).

5.1.4 Pemanfaatan IJEPA di tahun 2012 mengacu pada BTKI 2012

Mulai tanggal 1 Januari 2012 secara resmi Indonesia telah menggunakan pos tariff atau kode HS 2012 yang lebih dikenal dengan BTKI (Buku Tarif Kepabeanan Indonesia) 2012. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 213/PMK.011/2011 mengenai penetapan sistem klasifikasi barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk atas barang Impor, telah dituangkan dalam Buku Tarif Kepabeanan Indonesia 2012 (BTKI 2012). Implementasi IJEPA sendiri di mulai tahun 1 Juli 2008 sampai dengan 31 Desember 2012 yang mengacu pada BTBMI (Buku Tarif Bea Masuk Indonesia) 2007 atau kode HS 2007.

Di tahun 2012 ini tentunya kesepakatan IJEPA tersebut masih berlaku, tetapi ada sedikit perbedaan bagaimana cara menerapkan pemanfaatan tarif di 2012 ini. Pada BTKI 2012 dengan BTBMI 2007 ada perbedaan kode dan tarif, walaupun tidak seluruhnya berubah, dengan adanya perbedaan kode ini maka cara menentukannya adalah melihat pada saat *entry* dokumen ketika memasukkan PIB ke *system*. Pada saat memasukkan PIB ke dalam *system*, petugas Bea dan Cukai akan mengarah pada nomor HS 2012, bila barang tersebut berhak menikmati fasilitas preferensi tariff IJEPA maka tarifnya akan merujuk pada nomor HS 2007, dikarenakan perjanjian IJEPA menggunakan BTBMI 2007. Hal ini seperti dijelaskan oleh Agus selaku Kasubbag Klasifikasi Barang DJBC Pusat, sebagai berikut :

“Nah sekarang gini, dulu kan ijepe itu tahun 2008 memakai tariff pos HS 2007 skrg tgl 1 Jan 2012 Indonesia sudah menggunakan pos tariff atau kode HS 2012. Nah berhubung ada perbedaan kode dan tariff ada yang sama ada yang berubah nah kita harus melihat merefer pada saat *entry* dokumen pada saat pemasukan PIB ke *system* itu menggunakan HS 2012 tapi misalnya untuk menggunakan tarif preferensinya merefer ke HS 2007. Harus ada sedikit effort. Untuk EPA yang lainnya pun seperti itu, ASEAN China dan ASEAN Korea, ASEAN New Zealand seperti itu juga” (Wawancara dengan Agus, 22 Mei 2012).

5.2 Faktor Penghambat Yang Timbul Dalam Implementasi Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Mobil Jepang Di Indonesia

Setiap kebijakan yang dikeluarkan pemerintah tidak selalu dapat berjalan dengan mulus dan memuaskan setiap pihak, akan selalu ada beberapa kepentingan yang tidak

mampu terpenuhi. Faktor penghambat dan masalah-masalah dalam pelaksanaan kebijakan juga tidak lepas dari hal yang selalu ada bagi pihak-pihak yang terkait penggerak kebijakan. Faktor penghambat atau permasalahan yang timbul dalam implementasi kebijakan penurunan tarif bea masuk atas mobil Jepang di Indonesia terkait IJ-EPA adalah :

5.2.1 Keterlambatan penerimaan SKA pada saat *urgent shipment*

Hal yang menjadi penghambat dalam implementasi kebijakan ini adalah terjadinya keterlambatan penerimaan *Certificate of Origin* atau Surat Keterangan Asal (SKA) kepada perusahaan otomotif di Indonesia yang memanfaatkan fasilitas ini. keterlambatan datangnya SKA merupakan faktor penghambat dalam memanfaatkan preferensi tarif IJEPA ini. pada saat kapal sudah sampai di Indonesia, terkadang *Certificate of Origin* belum sampai. Biasanya, terjadi ketika *urgent shipment* pengapalan lewat udara. Karena kepentingan tertentu yang mendesak, pengapalan harus dilakukan segera menggunakan pesawat udara. Keterlambatan penerimaan *Certificate of Origin* pun sering terjadi, sehingga berakibat penumpukan barang lebih tinggi. Hal ini dijelaskan oleh Bambang Anindita selaku Asisstant Manager PT. Honda Prospect Motor ketika diwawancari tentang factor penghambat dalam memanfaatkan penurunan tarif ini, sebagai berikut :

“Faktor penghambatnya ialah keterlambatan penerimaan C/O, karena kan pengapalan kita 2 minggu ya, kan cara pembuatan C/O itu harus dilampirkan selain dari *commercial invoice* juga dokumen pengapalan yaitu *bill of lading*. Dalam penerimaan kita disini kadang-kadang kapal sudah sampai dokumen belum sampai, kasusnya kalau kita urgent shipment, pengapalan lewat udara, biasanya pagi berangkat nah kita harus dapat bukti pengapalan mudah-mudahan didapat pada hari itu juga, nah pesawat kan hanya 7 jam, sore hari sudah sampai di cengkareng. Nah kendalanya itu, kalau terjadi urgent shipment keterlambatan penerimaan itu C/O, jadi kita harus nunggu dulu mau gak mau, dan itu berakibat penumpukan barang lebih tinggi” (wawancara dengan Bambang Anindita, 14 Juni 2012).

Tidak hanya keterlambatan yang sering terjadi, namun tanggal pembuatan SKA yang dibuat lebih cepat daripada pembuatan dokumen pengapalan atau *Bill of*

Lading juga kerap terjadi dalam implementasi pemanfaatan preferensi tarif dalam skema IJEPA. Hal ini tidak dibolehkan, sehingga importir harus tidak berhak menerima preferensi tariff atas skema IJEPA ini, dan bila importir tersebut masih ingin memanfaatkan preferensi tarif, SKA tersebut harus diperbaharui dengan meminta eksportir dari Jepang untuk mengurusnya kembali. Hal ini seperti dijelaskan oleh Bambang Anindita selaku Asisstant Manager PT. Honda Prospect Motor ketika diwawancari tentang factor penghambat dalam memanfaatkan penurunan tarif ini, sebagai berikut :

“Berarti kalau tanggal pengapalan tanggal 1 berarti pembuatan C/O nya bisa tanggal 1 bisa tanggal 2, kecuali mundur yang tidak boleh, pengapalan tanggal 1, tapi kok C/O nya sudah dibuat tanggal 25, ini tidak boleh. Dilapangan ini terjadi, dan dia tidak berhak mendapatkan privilege ini, jadi harus diganti suratnya” (wawancara dengan Bambang Anindita, 14 Juni 2012).

5.2.2 Tingginya *Transport Cost* dalam melakukan impor mobil tidak mempengaruhi harga di dalam negeri secara signifikan

Fasilitas preferensi tarif yang diberikan IJEPA dalam sektor otomotif, tidak signifikan mempengaruhi harga penjualan mobil di dalam negeri menjadi lebih murah. Walaupun Bea Masuk menjadi turun tetapi ketika melakukan impor ada *transport cost* yang harus ditanggung. Biaya transportasi ini tentunya akan dimasukkan ke dalam penghitungan Harga Pokok Penjualan mobil tersebut. Hal ini dipertegas oleh Noegardjito selaku staff ahli Gaikindo asosiasi kendaraan bermotor Indonesia, sebagai berikut :

“Nah jadi yang mempengaruhi harga mobil itu kalau total content lokal nya tinggi, biarpun BM 0% tapi kan tetap ada transport cost, jadi tetap lebih mahal, lebih baik ada disini” (Wawancara dengan Noegardjito, 22 Mei 2012).

Tak bisa dipungkiri bahwa *transport cost* dalam mengimpor barang merupakan suatu hal yang mempengaruhi tingginya harga pokok penjualan mobil disektor industri otomotif. Selain itu yang berkaitan pula mempengaruhi harga adalah seberapa besar komponen local tertanam dalam suatu kendaraan atau mobil. Karena semakin banyak komponen luar atau komponen yang di impor dalam suatu perakitan

mobil maka akan mempengaruhi semakin tingginya harga sebuah mobil, sehingga akan lebih baik memperbesar komposisi komponen lokal dalam membuat mobil. Hal senada juga diutarakan oleh Bambang Anindita selaku Assistant Manager PT. Honda Prospect Motor, sebagai berikut :

“Fasilitas IJEPA cukup membuat harga lebih kompetitif, tapi tetap *transport cost* juga mempengaruhi harga barang” (wawancara dengan Bambang Anindita, 14 Juni 2012).

Senada dengan pernyataan Noegardjito, Menurut Bambang Anindita, penurunan tarif bea masuk mobil cukup membuat harga mobil di dalam negeri lebih kompetitif, tetapi tidak berpengaruh besar karena *transport cost* juga harus diperhitungkan dalam komposisi harga pokok penjualan.

5.2.3 mobil yang di-*upgrade* tidak diizinkan menggunakan preferensi tarif dalam IJEPA

Fasilitas preferensi tarif ini tidak dapat diberikan untuk barang-barang otomotif yang memiliki kualitas yang lebih tinggi diluar apa yang telah disepakati dalam lingkup perjanjian IJEPA. Maksudnya adalah barang yang sejenis namun *diupgrade* dengan kualitas yang lebih tinggi tetapi sebelumnya belum ada dalam daftar barang yang berhak mendapatkan preferensi tarif, maka tidak diizinkan menikmati preferensi tarif dalam skema IJEPA ini. Misalnya, sebuah mobil utuh (CBU) yang ingin diimpor dari Jepang ke Indonesia tidak diizinkan dilakukan suatu pemodifikasian diluar ketentuan standard dari pabrikan otomotif di Jepang seperti mengganti *velg* roda atau menambahkan fitur-fitur lainnya diluar standard pabrikan. hal ini senada dengan pernyataan Noegardjito staff ahli Gaikindo asosiasi kendaraan bermotor Indonesia, yaitu :

“Kalau penghambat mungkin nggak ada, Cuma misal kita mau minta di upgrade nggak bisa mungkin karena agreementnya tidak nyebut itu, jadi nggak bisa dikasih, kalau jepang kan kalau negara maju, peraturannya bunyinya apa ya itu yang dilaksanakan, nggak kayak disini, disana strict. Jadi ya kalau dijepang itu, kalau kalimatnya di indo ada namanya taat azas Cuma

pelaksanaan di indo nggak ada kita itu tidak taat azas kalau jepang taat azas”(Wawancara dengan Noegardjito, 22 Mei 2012).

Pernyataan diatas mengisyaratkan bahwa agreement yang dibuat bersama Jepang ini memiliki aturan yang kuat dan taat asas yang tinggi, sehingga apa yang disebut dalam *agreement* maka hal tersebut yang harus dilaksanakan. Dalam sudut pandang tertentu, kenyataan ini juga merupakan suatu faktor penghambat untuk kemajuan kualitas *output* pada pasar otomotif. Padahal, bila kita melihat kembali ke tujuan awal dibentuknya perjanjian IJEPA ini adalah untuk memajukan sektor-sektor industri dan meningkatkan daya saing industri di masing-masing negara.

BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Dari pembahasan yang telah dipaparkan sebelumnya, maka penulis memberikan simpulan dari pembahasan sebelumnya yang juga merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian, seperti berikut ini :

1. Implementasi yang dilaksanakan pada industr otomotif dalam menggunakan fasilitas IJ-EPA adalah importir tetap harus melakukan prosedur umum impor barang secara umum namun dengan kewajiban harus melampirkan Surat Keterangan Asal barang sebagai syarat utama untuk memanfaatkan fasilitas preferensi tarif, karena fasilitas ini tidak secara otomatis diberikan pada barang yang ada di pabean. Liberalisasi perdagangan dalam IJ-EPA pada kenyataannya merugikan pihak Indonesia. Karena, perbandingan barang-barang yang diberikan fasilitas preferensi tarif antara Indonesia dengan Jepang tidak sepadan.
2. Faktor penghambat serta permasalahan pada kebijakan ini khususnya dalam sektor otomotif adalah terjadinya keterlambatan penerimaan SKA kepada perusahaan otomotif di Indonesia pada saat terjadi *urgent shipment*. Permasalahan lainnya yaitu penurunan tarif yang ada tidak membuat penurunan harga mobil secara signifikan karena tingginya *transport cost* dari Jepang ke Indonesia dan importasi mobil yang telah *diupgrade* diluar standard pabrikan Jepang tidak diizinkan menikmati fasilitas preferensi tarif dalam skema IJEPA.

6.2 Saran

Adapun saran yang mampu peneliti berikan dalam karya tulis ini adalah sebagai berikut :

1. Pada saat memanfaatkan preferensi tarif IJEPA ini, penting bagi eksportir maupun importir untuk memastikan dan mengkonfirmasi nilai tarif barang tersebut. Karena penurunan tarif bea masuk mobil dalam skema IJEPA

dilakukan secara bertahap. Sehingga dapat mengetahui secara jelas, apakah tarif yang sedang berlaku lebih rendah dengan menggunakan tarif umum atau tarif EPA agar mampu mengefisiensikan *cost* yang akan ditanggung.

2. Tingginya *transport cost* importasi mobil dari Jepang bisa diatasi dengan cara memanfaatkan preferensi tarif pada tahun 2012, karena tarif yang berlaku sudah sangat rendah sekitar 4 %. Sehingga biaya yang dikeluarkan bisa diminimalisir dan harga yang berlaku di pasaran lebih kompetitif. Hal inilah yang juga dilakukan oleh ATPM mobil Jepang di Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

BUKU :

- Bailey, K. D. (1994). *Methods of Social Research*. New York: The Free Press.
- Dunn, W. (2003). *Public Policy Analysis: An Introduction* (2 ed.). (-, Penerj.) Yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Dunn, WN. Terj. Muhadir Darwis. (1988). *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: PT.Hanindita Offset.
- Islamy, Irfan. 1986. *Prinsip-prinsip perumusan kebijaksanaan negara*. Jakarta; Bina Aksara
- Kountur, Ronny. (2003). *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Jakarta: PPM.
- Mansury, R. (1999). *Kebijakan Fiskal*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4).
- Moekijat. (1995). *Analisis Kebijakan Publik*. CV Mandar Maju: Bandung.
- Musgrave, Richard & Pegsy Musgrave. (1983). *Public finance In Theory And Practice, 3rd edition*. Mc Graw-Hill International Book : New York.
- Nasucha, Chaizi. (2004). *Reformasi Administrasi Publik: Teori dan Praktik*. Jakarta: PT Grasindo.
- Neuman, W. (2003). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approches* (Vol. V). Boston: Allyn and Bacon.
- Nugroho, Riant. (2011). *Public Policy*. Jakarta: Penerbit PT Elex Media Komputindo.
- Nurmantu, Safri. (2003). *Pengantar Perpajakan*. Jakarta: Granit.
- Purwito M., Ali. (2006). *Kepabeanan Konsep dan Aplikasi*. Jakarta: Penerbit Samudra Ilmu.
- _____. (2007). *Reformasi Kepabeanan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Pengganti Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan*. Jakarta: Graha Ilmu.
- _____. (2008). *Kepabeanan dan Cukai, Pajak atas Lalu Lintas Barang*. Jakarta: UI Press.

- _____. (2010). *Kepabeanan dan Cukai (Pajak Lalu Lintas Barang): Konsep dan Aplikasi Edisi Revisi*. Jakarta: Pusat Kajian Fiskal FHUI Bekerjasama dengan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Raco, J. R. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya*, Jakarta: PT Grasindo.
- Rahardja, Prathama dan Mandala Manurung. (2002). *Pengantar Ilmu Ekonomi (mikroekonomi dan makroekonomi)*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Rosdiana, Haula dan Rasin Tarigan. (2005). *Perpajakan Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Samuelson, Paul A. dan William D. Nordhaus, terjemahan, Burhan Wirasubrata, dan Eko Wydiatmoko. (1996). *Mikro Ekonomi, Edisi Keempatbelas*, Jakarta: Erlangga
- Sicat, G. P., & Arndt, H. (1997). *Economics atau Ilmu Ekonomi untuk Konteks Indonesi*. (Nirwono, Penerj.) Jakarta: LP3ES.
- Sudjatmiko dan Sutrisno Djajadiputro. (2007). *Ekspor-Impor Tingkat A2 (Dasar Dua)*. Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional.
- Surojo, Arif. (2005). *Modul Perkuliahan : Pajak Lalu Lintas Barang (Bea Cukai)*. Tidak Diterbitkan.
- Thoha, Miftah. (2002). *Dimensi-Dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Thomas R Dye. (1978). *“Understanding Public Policy”*. Englewoods Cliffs Prentice Hall, Inc.
- Wahab, Solichin Abdul. (2005). *Analisis Kebijakan: dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Winarno, Budi. (2002). *“Teori Dan Proses Kebijakan publik”*, Yogyakarta: Media Pressindo.

KARYA ILMIAH:

- Ahmad Fatih, (2010), *“Implementasi Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Atas Impor Tepung Gandum Sebagai Instrumen Stabilisasi Harga Tepung Gandum Pada Tahun 2008”*, ”, Skripsi FISIP UI, Tidak Diterbitkan.

Endy Jupriansyah, (2010), “Implementasi Kebijakan Penurunan Tarif Bea Masuk Gula Sebagai Salah Satu Instrumen Stabilisasi Persediaan (Stok) Gula Domestik Periode Oktober 2009 s/d Desember 2009”, Skripsi FISIP UI, Tidak Diterbitkan

Firmansyah, (2002), “Kebijakan pemerintah di bidang impor mobil mewah dalam keadaan utuh; suatu tinjauan untuk meningkatkan penerimaan bea masuk sekaligus memperkecil tingkat penyelundupan mobil mewah”, ”, Skripsi FISIP UI, Tidak Diterbitkan

PERATURAN :

Republik Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan.

Kementerian Keuangan, PMK No. 94/PMK.011/2008 tentang Modalitas Penurunan Tarif Bea Masuk Dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi

Kementerian Keuangan, PMK No. 95/PMK.011/2008 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia Dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi

Kementerian Keuangan, PMK No. 96/PMK.011/2008 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk Dalam Rangka User Specific Duty Free Scheme (USDFS) dalam Persetujuan Antara Republik Indonesia dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi

MEDIA CETAK DAN ELEKTRONIK :

- Kementerian Keuangan. (2008). “Penerbitan PMK-PMK Tentang Penetapan Tarif Bea Masuk Dalam Rangka Implementasi Persetujuan Antara Republik Indonesia Dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi”. 31 Januari 2012. Jakarta : Badan Kebijakan Fiskal. www.fiskal.depkeu.go.id
- Dini Maulina. (2011, September). “Peran Industri Otomotif Terhadap Perekonomian Nasional”. 23 Desember 2011. <http://teknologi.kompasiana.com>
- Gaikindo. (n.d). Sejarah industri mobil di Indonesia. 23 desember 2011. www.gaikindo.or.id
- Irana Shalendra. (2011). BI Peringatkan Lemahnya Daya Saing Industri. 24 Desember 2011. www.mediaindonesia.com
- Nuria. (2008). 1 Juli Implementasi IJEPA. 24 Desember 2011. <http://economy.okezone.com>
- Reza Pahlevi Chairul, “Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement”, Buletin KPI Edisi-01/KPI/2010
- Presentasi IJ-EPA Kementerian Perdagangan RI. (2008). Ketentuan Asal Barang IJEPA dan Tata Cara Pengisian Form JIEPA. Kementerian Perdagangan RI
- Japan External Trade Organization* (JETRO). (2009). Bagaimana cara memanfaatkan preferensi tarif melalui EPA/FTA. Brosur EPA IND JETRO
- Presentasi IJ-EPA Bea dan Cukai. (2012). Petunjuk Pelaksanaan Impor Barang dalam Rangka Skema IJEPA. Direktorat Teknis Kepabeanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
- Ali Purwito. (2010). “Skema Free Trade Agreement dan Surat Keterangan Asal”, Bahan Kuliah Pajak atas Lalu Lintas Barang 2010
- Tentang Buku Tarif Kepabeanan Indonesia. (n.d). 3 Mei 2012. www.ekspor-impur.net
- Tim Tarif Departemen Keuangan Republik Indonesia. (n.d). Penjelasan umum Tarif. 10 Mei 2012. www.tarif.depkeu.go.id
- Indonesian Commercial Newsletter. (2012). Industri Otomotif di Indonesia Mulai Berkembang, 13 Mei 2012. www.datacaon.co.id
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. (2010). Kerjasama Perdagangan Internasional. Buletin KPI Edisi 05 2010

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Ryan Relly Wiratama
Tempat dan Tanggal Lahir : Palembang, 5 Desember 1990
Agama : Islam
Alamat : KPAD Jl Bawang Putih I No.32 RT 011/08 Jakarta
Nomor Telepon : 085694080941
Email : ryan_rely@yahoo.co.id
Nama Orang Tua : Ayah : Alfatini Gani
Ibu : Rita Sriwati

Riwayat Pendidikan Formal :

1996-2002 : SDS Kartika XIII-1
2002-2005 : SMP Negeri 147 Jakarta
2005-2008 : SMA Negeri 99 Jakarta
2008-2012 : Ilmu Administrasi Fiskal Universitas Indonesia

Pedoman Wawancara

A. Kepala Sub Bidang Tarif Bilateral Badan Kebijakan Fiskal (BKF)

1. Dasar pemikiran pembentukan perjanjian bilateral IJ-EPA
2. Proses perumusan kebijakan penurunan tarif bea masuk yang tercakup dalam IJ-EPA
3. Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang IJ-EPA
4. Hal-hal yang diuntungkan untuk Indonesia dengan adanya perjanjian bilateral dengan Jepang

B. Kepala Sub Bidang Tarif Multilateral Badan Kebijakan Fiskal (BKF)

1. Peran BKF terhadap perjanjian IJEPA
2. Keadaan atau situasi penerapan IJEPA di lapangan belakangan ini pada sektor otomotif

C. Kasubbag Klasifikasi Barang Bea dan Cukai Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC)

1. Gambaran pelaksanaan penurunan tarif Bea Masuk dalam skema IJEPA
2. Klasifikasi jenis mobil untuk pengelompokkan tarif.
3. Keterkaitan *certificate of origin* atau SKA (Surat Keterangan Asal) barang dalam pemanfaatan preferensi tariff IJEPA
4. Factor penghambat pelaksanaan kebijakan penurunan tarif Bea Masuk mobil
5. Kualitas sumber daya manusia sebagai implementor
6. Kemungkinan adanya celah penyimpangan peraturan

D. Staff Ahli Asosiasi Gaikindo

1. Keterkaitan industri otomotif dengan IJEPA

2. Pengaruh kebijakan penurunan tarif bea masuk terhadap penjualan mobil di dalam negeri
3. Factor-faktor penghambat atau permasalahan dengan adanya kebijakan ini
4. Tata cara impor mobil dari Jepang

E. Asistant Manager Export-Import PT Honda Prospect Motor

1. Keterkaitan Perusahaan PT. Honda Prospect Motor dengan IJEPA
2. Prosedur yang harus dilakukan ketika ingin memanfaatkan preferensi tarif IJEPA
3. Tata cara membuat *certificate of origin* atau SKA (Surat Keterangan Asal) di Jepang
4. Factor penghambat atau permasalahan dalam implementasi IJEPA
5. Pengaruh penurunan tariff bea masuk terhadap harga mobil di dalam negeri

Transkrip Wawancara

Waktu : 09.57 – 10.29
Tanggal : 6 Maret 2012
Tempat : Kantor BKF Komplek KemenKeu Gedung RM. Notohamiprodjo
Jl. Dr. Wahididin Raya No.1 Jakarta Pusat
Interviewer : Ryan Relly Wiratama
Interviewee : Chrisman Martin (Kepala Sub Tarif Bilateral)

1. Bisakah bapak ceritakan sedikit gambaran tentang IJEPA terkait industri otomotif?

Jawab : *IJEPA itu suatu kerjasama jadi Indonesia Japan Economic Partnership Agreement, kemitraan ekonomi secara menyeluruh jadi didalamnya itu ada pemberian fasilitas preferensi untuk trade in good jadi ada maca-macam itu ya, pokoknya economic lah, kan ngambilnya dari trade in goods saya kira ini yak arena terkait impor mobil. Jadi itu kerjasama itu kan telah kedua kepala pemerintahan indonesia dan jepang, yaitu pak SBY tahun 2007, itu sudah ditandatangani kerjasama kerangka economic kemitraan itu, nah setelah itu di ratifikasi baru dibentuklah semacam peraturan dan itu tanggal 20 agustus 2007 ditetapkan, pengesahannya 2008, barulah itu diterjemahkan di masing-masing working grup tadi, itu kan kedua belah pihak telah melakukan kesepakatan terus dilakukanlah secara teknis pembahasan perjanjian itu, nah inilah kerjasama itu dalam artian memberikan keuntungan kedua belah pihak masing-masing diuntungkan dengan kerjasama ekonomi itu, nah salah satunya kan working grup dalam perdagangan barang yaitu penurunan tariff Bea Masuk, nah itulah kebijakan didalam tarif itu maka PKPN terlibat dalam perumusan tarif-tarifnya, apa namanya modalitas, modalitas itu jadwal penurunan-penurunan tarif kerjasama itu mulai berlaku 1 juli 2008 sampai nanti 5 tahun yaitu 2012 ini kebijakan itu akan dievaluasi, sebelum ada*

kerjasama kan cukup tinggi, nanti dilihat dulu, importasi barang itu kan berdasarkan HS dalam bahasa indonesia pos tarifnya.

2. Apa keuntungan indonesia dengan adanya penurunan tariff di sector otomotif?

Jawab : Ya dari sisi multiplayer effect ya, kalo dari segi tariff kan kita loss, tetapi itu kalo pemberian tarif preferensi itu tidak menyalahi aturan WTO.

3. Mengapa ATPM baru antusias memanfaatkan penurunan tariff Bea Masuk ini di 2011?

Jawab : Itu kan tergantung pasar, mungkin waktu 2008 tarifnya belum seperti sekarang.

4. Apa yang menjadi faktor penghambat implementasi kebijakan ini?:

Jawab : kalo implementasi itu di Bea Cukai, saya kira nggak ada mungkin importirnya awal-awal yang belum mau beli karena tahap-tahap awal tarifnya masih tinggi sehingga harganya belum signifikan (turunnya), jadi orang-orang tertentu aja yang bisa impor. 2012 ini udah berakhir ya kerjasama itu tapi nanti akan dievaluasi apakah akan dilanjutkan lagi, tapi skema seperti pmk 95 itu memang sampai 31 des 2012 ini, nah itu pun tariff-tarifnya sudah banyak 0% di 2012. Tapi kalo mobil-MOBIL mewah (CBU) masih ada itu tarif Bea Masuk nya.

5. Bagaimana kondisi penerapan penurun tariff di sektor otomotif dalam rangka IJEPA belakangan ini?

Jawab : Nah kalo kategori otomotif itu pos tarif 87 ya berdasarkan HS 2007, jadi sebenarnya sudah cukup rendah dari segi tariff BM, kan awalnya kan 1 juli 2008 ada yang 60% sekarang 2012 sudah 20%. Jadi berdasarkan pos tarifnya dan CC nya kalau untuk mobil mewah. Kebijakannya begini sudah sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak, sudah mengadakan semacam pertemuan atau sidang dengan

pihak jepang jadi kerjasama ini saling menguntungkan. Nah ini kan ada pmk nya ini, ini sudah di publish, 94, 95, 96. 94 itu modalitasnya, jadwal penurunan tarifnya, 95 itu penetapan tariff BM umum, ada 96 itu penetapan tarif BM USDFS itu malah langsung 0 itu, jadi itu untuk driver sector artinya diolah lagi disini, seperti baja, jadi itu dikembangkan lagi disini. Seperti misalnya untuk ATPM untuk pembuatan mobil disini, komponennya lah tapi itu diolah lagi, bukan komponen terpasang yang tinggal diasembling. Jadi kan katanya baja kita belum memenuhi syarat standar dari mereka. Ini 1 juli sampai 31 des 2008 karena dia mulai efektifnya kan memang 1 juli 2008, tapi di 2009 mulai 1 januari tetap. Nah ini sudah 20% sebelumnya 60% (sambil melihat HS) makanya dugaan sekarang sedang heboh atau banyaknya impor mobil mewah itu karena tarifnya sudah turun jelas itu akan mempengaruhi harga, ATPM akan menjualnya lebih murah dari tahun-tahun sebelumnya.

6. Apa latar belakang diadakan perjanjian IJEPA ini ?

Jawab : Karena neraca perdagangan, jadi sebetulnya yg memulainya yg pertama itu adalah kementerian perdagangan, karena tupoksi mereka itu untuk melakukan kerjasama disana, di direktorat kerjasama perdagangan internasional. Disamping itu juga mungkin tentunya dari kepala pemerintahan kan, melakukan kunjungan2 ke negara2, terbentuklah kesepakatan ingin membentuk kerjasama perdagangan begitu ya, yang pertama kali itu kan asean waktu itu, makanya itu kalau pimpinan kepala negara melakukan kunjungan timnya itu kan ada tim ekonomi segala macam sehingga terbentuklah. Adapun kedua pihaklah terutama jepang karena mereka kan investasi disini cukup banyak. Sampai saat ini, ini perjanjian bilateral pertama dengan Jepang.

Transkrip Wawancara

Waktu : 10.33 – 10.43
Tanggal : 6 Maret 2012
Tempat : Kantor BKF Komplek KemenKeu Gedung RM. Notohamiprodo
Jl. Dr. Wahididin Raya No.1 Jakarta Pusat
Interviewer : Ryan Relly Wiratama
Interviewee : Miftahuddin (Kepala Sub Tarif Multilateral BKF)

1. Apa Peran BKF dalam perjanjian IJEPA ini?

Jawab : *Kita sebetulnya bagian daripada perjanjian dari sisi tarif, ada tim IJEPA itu terdiri dari beberapa instansi nah kita itu dari sisi tarif, dan ini merupakan kesepakatan bersama dari berbagai sektor juga, nah misalnya kalo otomotif misalnya perindustrian, tetapi jelas kalo penjelasan-penjelasan ini (PMK) masukan dari Pembina sektor termasuk modalitasnya karena kan kita melindungi industri dalam negeri juga makanya kenapa bertahap itu kategori penurunannya.*

2. Bagaimana situasi implementasi IJEPA di sektor otomotif saat ini ?

Jawab : *Kalau CKD udah 0% kalau cbu masih 20% di 2012. Kalau CKD okelah turun toh nanti perakitannya ada di indonesia berarti ada multiplayer lain, kalau perakitan di indonesia, bikin pabrik di indonesia, tenaga kerja di indonesia, pajaknya bayar di indonesia gitu kan, kalo mobil utuh dia nggak bayar apa-apa Cuma bayar impor dan PPnBM, nanti juga harus diliat walaupun mobil jepang masuk ke indonesia masuk gak harganya mobil yang CBU jepang, mobil jepang pasti lebih mahal kalau di produksi di jepang pasti gak mungkin murah gitukan disana aja sudah mahal jadi tidak mungkin lebih murah dari mobil yang diproduksi oleh astra.*

Transkrip Wawancara

Waktu : 10.13 – 10.35
Tanggal : 22 Mei 2012
Tempat : Kantor Gaikindo Jl. Teuku Cik Ditiro I No 11 Menteng, Jakarta
 Pusat
Interviewer : Ryan Relly Wiratama
Interviewee : Noegardjito (Staff Ahli Gaikindo)

1. Bisa ceritakan sedikit pak kaitan industry otomotif dengan perjanjian IJEPA?

Jawab : *Jadi, IJEPA itu kan singkatan Indonesia Japan Economic Partnership Agreement, nah kata-kata economic partnership itu bukan FTA, partnership itu FTA plus sebenarnya, karena selain indonesia memberikan kemudahan masuknya barang jepang, jepang memberikan kemudahan bukan otomotif tapi kalo dari kita kesana, itu ada capacity building namanya, karena jepang secara teknologi lebih tinggi apalagi di otomotif daripada indonesia maka mereka memberikan Capacity building untuk orang indonesia khususnya di bidang otomotif, kita bicara otomotif dulu, tapi tidak diotomotif saja sebenarnya di tempat lain juga. Nah capacity building itu kan cost, jepang mengeluarkan biaya dari segi sana, jepang mengeluarkan biaya untuk mengirim expert, untuk mengirim macam-macam apa, untuk meningkatkan kemampuan indonesia dalam industri otomotif, terus balance nya apa? Karena kita menurunkan Bea masuk, kan dapat duit juga memang yg dapat perusahaanya bukan pemerintah Jepangnya, tapi perusahaan joint venture yg ada di Indonesia ini kan menikmati kemudahan mestinya bayar 5% atau 10% jadi 0% memang ada schedule nya, ada tarif schedulanya kamu harus searching di web schedule nya, untuk industri otomotif, direfleksikan sebagai MIDEDEC (manufacturing industry development center), tapi itu bukan suatu organisasi, itu suatu organisasi tapi virtual, jadi maya, mana sih middec, apa ada bisnisnya? gak ada bisnisnya, middec suatu center, center itu kan kayak organisasi tapi sebenarnya itu virtual untuk otomotif ada 3 sub working grup.*

Working grup 1 itu untuk human resource development, working grup 2 itu untuk internasionalisasi standard, working grup 3 itu untuk R&D, pengembangan R&D itu memberikan bantuan kepada lab-lab yang berhubungan dengan otomotif tentunya, ada yg diserpong ada yg di bandung. Nah dari 3 working grup ini yg tidak begitu berjalan adalah working grup 3. Kalau human resource oke, kita juga punya 9 trainer, yg di train di jepang maupun disini jadi kalau memberikan technical guidance kepada industri komponen, karena kalau industri komponen tidak efisien kan pabrik mobilnya tidak efisien kan karena ini (industri komponen) kan supply ke sini (industri perakitan mobil) kan akan menjadi mahal ini, nah maka yg memberi technical guidance adalah expert di Indonesia nah ini umumnya pensiunan dari pabrik-pabrik, 9 orang itu, tapi di supervise oleh expert jepang, jadi kalau ada kesalah langsung diluruskan. Kalau yang internasionalisasi standard sekarang begini kalau misalnya ekspor mobil, standar mobil di negara lain harus disesuaikan.

2. Adakah pengaruh kebijakan ini terhadap penjualan mobil di dalam negeri?

Jawab : Nggak, karena kan komponen lokalnya sudah tinggi, jepang kan tidak hanya invest di indonesia tapi juga di ASEAN, nah asean ini kan ada AFTA, jepang juga kan invest disana, pabrik komponen, indonesia ada 60 perusahaan komponen dari jepang kurang lebih ya di Thailand juga ada, nah jadi yang mempengaruhi harga mobil itu kalau local content nya tinggi, biarpun BM 0% tapi kan tetap ada transport cost, jadi tetap lebih mahal, lebih baik ada disini. Lalu begini penurunan BM itu bukan di mobilnya, gak ada mobil di import dari jepang kecuali alphard, terus apa yg di impor? Bahan baku. Misalnya steel plat, plat baja, kan Krakatau steel belum membuat untuk otomotif, dia bikin plat tapi komposisinya bukan untuk otomotif, kan ada spec sendiri, otomotif punya standar sendiri, itu masih dari sana. Kalau CBU ya itu contohnya alphard, malah kita ekspor ke jepang, yang kamu gak sangka itu, Daihatsu grand max itu di ekspor ke jepang 1800 perbulan, balik kesana malahan.

3. Adakah faktor penghambat pelaksanaan atau permasalahan dalam berlangsungnya kebijakan penurunan tarif terkait IJEPA ini?

Jawab : *Kalau penghambat mungkin nggak ada, Cuma misal kita mau minta di upgrade nggak bisa mungkin karena agreementnya tidak nyebut itu, jadi nggak bisa dikasih, kalau jepang kan kalau negara maju, peraturannya bunyinya apa ya itu yang dilaksanakan, nggak kayak disini, disana strict. Jadi ya kalau dijepang itu, kalau kalimatnya di indo ada namanya taat azas Cuma pelaksanaan di indo nggak ada kita itu tidak taat azas kalau jepang taat azas.*

4. Bagaimana tata cara impor mobil CBU?

Jawab : *Pertama harus punya api boleh diimpor oleh produsen boleh oleh IU, kalo IU API nya namanya API-U itu boleh diimpor untuk diperdagangkan, nah begitu ini ya tinggal impor aja tapi kamu declare namanya PIB dibebe cukai terus nanti nomer HS nya berapa, nama mobilnya apa mereknya apa pokoknya ikutin aja, sekaligus seluruh perpajakan kalau impor CBU nanti ditarik oleh bea cukai termasuk ppnbnm, jadi keluar dari situ namanya custom clearance, kan jadi itu clear udah oke, tapi PKB dan BBNKB itu belum.*

Transkrip Wawancara**Waktu : 15.24 – 15.38****Tanggal : 22 Mei 2012****Tempat : Kantor Pusat DJBC Jl. Ahmad Yani by pass Rawamangun
Jakarta Timur****Interviewer : Ryan Relly Wiratama****Interviewee : Agus (Kasubbag Klasifikasi Barang DJBC Pusat)**

1. Bagaimanakah gambaran tentang kebijakan perjanjian IJEPA ini?

Jawab: Pada intinya bea cukai itu hanya sebagai pelaksana dilapangan, pelaksana dilapangan itu anggaphlah gini kita diperintahkan oleh menteri keuangan untuk menjaga lalu lintas barang impor terutama ini yah, IJEPA impor yang masuk ke Indonesia dan barang impor kan memang harus membayar bea masuk meskipun 0 % harus membayar bea masuk. Nah kemudian ada preferensi tarif dengan EPA, IJEPA salah satunya. Nah ini, kebijakan tarif ini nah (sebenarnya) saya bingung antara kebijakan penurunan tarif sama terkait dengan tugas bea cukai di lapangan, bea cukai hanya ditugaskan untuk memungut, jadi Bea Cukai itu istilahnya tidak punya pilihan lagi untuk memohon kebijakan, policynya nggak ada, bukan policy maker lah gitu. Dan ini PMK 95 tahun 2008 dijalankan, Bea Cukai hanya sebagai penjaga batas, sebagai pelaksana, kalau ada barang impor dari jepang mau menggunakan IJEPA harus ada persyaratan-persyaratan tertentu, mau tanya persyaratannya? gampang sudah punya pmknya belum? Disitu dijelaskan harus mempunyai Certificate of Origin / SKA (Surat Keterangan Asal) form IJEPA dari Jepang, sepanjang dia mempunyai SKA form IJEPA dari jepang kemudian kita melihat kan disitu ada yg ttd dan ada yg cap dan kita lihat tanda tangannya sama dengan specimen kemudian capnya sama dan kita melihat tidak ada keraguan tentang keabsahan dari dokumen form IJEPA nya, dia berhak untuk mendapatkan preferensi tariff. Jadi kita bukan pemegang kebijakan, karena saya bacanya (judul skripsi) kebijakan. Untuk

implementasinya memang ada di pelabuhan pemasukan, kalau disini kan seperti Tanjung priok, Soekarno Hatta, kemudian halim ada Bea Cukai juga, kita yg dipusat sebagai penerus aja, yang menentukan kebijakannya yang membuat peraturan PMK nya adalah menkeu memang tapi menkeu mendelegasikannya dgn BKF dan hak ini kalau tidak salah di eselon 2 nya itu di pusat kebijakan pendapatan negara PKPN dan menkeu pun tidak semata-mata mengeluarkan misalnya FTA ijepa kemudian asean china, tidak semata-mata menkeu membikin, ada usuluan terlebih dahulu dalam hal ini mungkin dari (kementerian) perdagangan, ada agreement terlebih dahulu.

2. Masalah apakah yang pernah ada dalam penerapan kebijakan perjanjian IJEPA ini?

Jawab: Nah kalo masalah permasalahan sebetulnya kalau nanya permasalahan bukan disini. Karena kan yg mengimplementasikan atau eksekutornya ada di lapangan (Bea Cukai petugas lapangan)

3. Apakah cara memanfaatkan ijepa ini cukup dengan SKA saja?

Jawab : Iya, Pada dasarnya untuk pemanfaatan PMK 95 IJEPA, ya seperti itu, kan disitu kan Cuma bilang menyerahkan Certificate of Origin / SKA form IJEPA pada saat pengajuan PIB nya. Aslinya harus dilampirkan, jadi misalkan PIB nya tanggal 1, transfer dokumen tanggal 1, berarti kalau system kalau nggak salah, transfer tanggal 1 hardcopy kalau nggak salah 2 hari kemudian, tanggal 3 nah itu hardcopy harus sudah disertakan dengan lembarannya dan ada kewajiban kalau nggak salah menuliskan di kolom 19 PIB itu ada kode preferensi tarif memberitahukan menstate kalau saya menggunakan preferensi tariff, preferensi tarifnya nomer 56 kode untuk ijepa dan pada saat lapor pengajuan PIB itu dia sudah memberitahu “saya pake fasilitas ijepa loh”. SKA dibuat di negara ekspor, dikirim bareng invoice, packinglist biasanya, atau kalau misalnya udah duluan invoice dan packing listnya formnya belakangan datang. Tapi saat pengajuan ke Bea Cukai nya ke custom declarationnya

harus disertakan bersama-sama, karena itu sesuai dengan agreementnya, agreementnya bunyinya seperti itu, basicnya seperti itu.

4. Bagaimana kaitan IJEPA dengan Industri otomotif?

Jawab : Kalau untuk mobil di kendaraan bermotor di bab 87, komponennya beda, lari kemana-mana, tapi kendaraan bermotor mesti di definisi dulu ya apa yg dimaksud dgn kendaraan bermotor, kend bermotor untuk pengangkutan penumpang, barang, untuk spda motor, itu di 87. Kendaraan bermotor anggap ya seperti bus, truk, trailer, bis, mobil2 CBU, yah pokoknya mobil dan motor masuk ke bab 87. Tapi untuk komponennya lari kemana-mana tergantung dari bagiannya itu apa, misal ban, ban masuk ke bab 40, kalau misal baut baut nya segala macem kan itu besi masuk ke bab 73. Kalau mesinnya sendiri, itu masuk ke bab 84. Tapi selama masih barang itu datang dari jepang bisa memanfaatkan preferensi tarif tapi tidak semua juga, dilihat dulu di pmknya pmk 95, di lampirannya. Lampiran 1 lampiran 2.

5. Ketika menggunakan fasilitas IJEPA, manakah yang lebih tepat untuk dipakai, BTBMI 2007 atau BTKI 2012?

Jawab : Nah sekarang gini, dulu kan ijepa itu tahun 2008 memakai tarif pos HS 2007 sekarang tanggal 1 januari 2012 indonesia sudah menggunakan pos tarif atau kode HS 2012. Nah berhubung ada perbedaan kode dan tarif ada yang sama ada yang berubah nah kita harus melihat merefer pada saat entry dokumen pada saat pemasukan PIB ke system itu menggunakan HS 2012 tapi misalnya untuk menggunakan tariff preferensinya merefer ke HS 2007. Harus ada sedikit effort. untuk EPA yang lainnya pun seperti itu, asean China dan asean korea, asean newzealand seperti itu juga.

Transkrip Wawancara

Waktu : 10.13 – 10.35
Tanggal : 14 Juni 2012
Tempat : Kantor PT. Honda Prospect Motor Jl. Gaya Motor I, Sunter II,
Jakarta
Interviewer : Ryan Relly Wiratama
Interviewee : Bambang Anindita (Asisstant Manager Export – Import PT.
Honda Prospect Motor)

1. Bagaimana keterkaitan perusahaan Honda dengan pemanfaatan fasilitas IJEPA?

Jawab : *Kita, khususnya usaha di bidang otomotif sangat berterima kasihlah adanya perjanjian ini, IJEPA itu kan Economic partnership agreement, apa yang ada di dalam agreement itu memberikan privilege, khususnya penurunan tariff bea masuk yang akhirnya juga kan, ujung2nya terhadap outputnya mobil itu sendiri. Jadi harganya lebih kompetitif.*

2. Bagaimana Prosedur yang harus dilakukan untuk memanfaatkan fasilitas IJEPA?

Jawab : *Jadi kan yang namanya partnership agreement, antara indonesia dan jepang beliau sudah berjanji ya, boleh kita tukaran komoditas barang yang didatangkan dari jepang ke indonesia tarifnya sekian, nah proseduralnya selama barang dilampiri dengan C/O (Certificate of Origin) form JIEPA dari situ baru kita dapat menikmati fasilitas-fasilitas yang ada dalam agreement itu, tanpa adanya C/O form JIEPA kita tidak bisa menikmati itu, kita sebagai impor biasa, itu syarat utama. Nah, yang kedua barangnya itu harus tertulis di formnya, barang ,jumlah dan naomor kwitansi invoicanya, setiap transaksi export-import kan ada dokumen pengapalan ada*

namanya invoice barang yang ada dalam invoice ini harus ada dalam form JIEPA itu, selama itu tidak ada, tidak bisa mendapat fasilitas. Dan form itu wajib kita berikan yang aslinya ke pihak custom, bea cukai pada saat kita formalitas custom clearance aslinya itu harus dilampirkan ke lampiran pabean kita, dokumen pabean. Tanpa itu juga tidak bisa dapat fasilitas dianggapnya impor biasa.

3. Bagaimana cara membuat SKA (Surat Keterangan Asal) barang dari Jepang ?

Jawab : Kalau secara pembuatan SKA nya itu dikeluarkan oleh KADIN (Kamar Dagang dan Industri) nya jepang istilahnya chamber of comers nah itu di dikeluarkan oleh chamber of comers nya disana. Kalau saya liat dari peraturan di PMK 95 tidak tertulis kalau barang ini harus memiliki 40% komponen local jepang tetapi persyaratn itu yang harus terjadi untuk syarat pembuatan SKA disana.

4. Produk apa dari perusahaan Honda yang memanfaatkan penurunan tarif bea masuk dalam rangka IJEPA ?

Jawab : Kita ada impor Honda odyssey di impor secara utuh (CBU) ada juga beberapa untuk tes pasar dengan merek Honda yang tidak ada di Indonesia. Untuk komponen juga memanfaatkan fasilitas IJEPA, itu ada namanya komponen yang berkaitan dengan body seperti lampu, di engine nya pun masih ada juga. Untuk pemanfaatan komponen local kita sudah sampai 60%, kalau untuk secara keseluruhan saya ambil contoh jazz dan freed.

5. Adakah Faktor penghambat atau permasalahan dalam implementasi penurunan tariff Bea Masuk dalam rangka IJEPA ?

Jawab : Ada, keterlambatan penerimaan C/O, karena kan pengapalan kita 2 minggu ya, kan cara pembuatan CO itu harus dilampirkan selan dari commercial invoice juga dokumen pengapalan yaitu bill of lading. Berarti kalau tanggal pengapalan tanggal 1 berarti pembuatan CO nya bisa tanggal 1 bisa tanggal 2, kecuali mundur yang tidak boleh, pengapalan tanggal 1, tapi kok CO nya sudah dibuat tanggal 25, ini tidak boleh. Dilapangan ini terjadi, dan dia tidak berhak mendapatkan privilege

ini, jadi harus diganti suratnya. Dalam penerimaan kita disini kadang-kadang kapal sudah sampe dokumen belum sampai, kasusnya kalau kita urget shipment, pengapalan lewat udara, biasanya pagi misalnya nah kita harus dapat bukti pengapalan mudah2an didapat pada hari itu juga, nah pesawat kan hanya 7 jam sore hari sudah sampai di cengkareng. Nah kendalanya itu, kalau terjadi urgent shipment keterlambatan penerimaan itu CO, jadi kita harus nunggu dulu mau gak mau, dan itu berakibat penumpukan barang lebih tinggi karena menunggu itu C/O. C/O dikirim oleh kurir karena kita harus asli.

6. Apakah penurunan tariff Bea Masuk dari IJEPA mempengaruhi penurunan harga mobil Honda di Pasaran domestik ?

Jawab : Fasilitas ijepa cukup membuat harga lebih kompetitif, tapi tetap transport cost juga mempengaruhi harga barang.