



UNIVERSITAS INDONESIA

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BEA MASUK DITANGGUNG
PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA
PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT
TERBANG DI KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN
BEA DAN CUKAI TIPE MADYA PABEAN SOEKARNO
HATTA**

SKRIPSI

**FRISKA TRI FEBRYANTI
0806464545**

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



UNIVERSITAS INDONESIA

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BEA MASUK DITANGGUNG
PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA
PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT
TERBANG DI KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN
BEA DAN CUKAI TIPE MADYA PABEAN SOEKARNO
HATTA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
Memperoleh gelar Sarjana dalam bidang Ilmu Administrasi

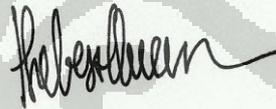
**FRISKA TRI FEBRYANTI
0806464545**

**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 : Friska Tri Febryanti
NPM : 0806464545
Tanda Tangan :



Tanggal : 27 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Friska Tri Febryanti
NPM : 0806464545
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung
Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna
Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Di
Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai
Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta

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 (.....)

Pembimbing : Dra. Inayati, M.Si (.....)

Penguji : Ali Purwito M., S.H., M.M. (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 27 Juni 2012

KATA PENGANTAR

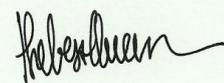
Tiada kata yang pantas penulis ucapkan selain *Alhamdulillah*. Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia, berkat, dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat merampungkan skripsi yang berjudul “Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Di Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta” tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia FISIP UI.
2. Dr. Roy Valiant Salomo, M.Soc.Sc, selaku Ketua Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum, M.Si., selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
4. Umanto Eko Prasetyo, S. Sos., M.Si., selaku Sekretaris Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
5. Dra.Inayati, M.Si., selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Program Sarjana FISIP UI sekaligus selaku dosen pembimbing skripsi yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Drs. Iman Santoso, M.Si, selaku dosen pembimbing akademis yang telah mengarahkan penulis dalam mengambil mata kuliah di setiap semester selama perkuliahan.
7. Seluruh Dosen Ilmu Administrasi Fiskal FISIP UI yang telah mengajar dan berbagi pengetahuan dan pengalamannya selama penulis kuliah di FISIP UI.

8. Bapak Dr. R.B. Permana Agung Dradjattun, M.Sc. dan Bapak Sriyono, B.Sc SE. MM selaku akademisi yang telah meluangkan waktu untuk memberikan arahan kepada penulis dari sisi akademis.
9. Bapak Denny Kurniansyah, Ibu Melliana Nur, Bapak Heykal Hafrizal, Bapak Tarcesius Yosep Subagio, Bapak Sofyan, Bapak Empuk Samsudin, dan Bapak Djaka Kusmartata yang telah menyediakan waktunya untuk menjadi narasumber untuk membantu penulis dalam memberikan informasi dan data yang diperlukan penulis.
10. Orang tua tercinta penulis dan kakak-kakak tersayang, Albert dan Benny, serta kakak ipar Mia, yang memberikan motivasi, semangat, dan bantuan moral maupun materiil kepada penulis. Terima kasih atas doa dan dukungan kalian semua selama penulisan skripsi ini sehingga dapat terselesaikan dengan baik.
11. Zulfa Fitriani, Istiarti Prima Dini, Yosy Faradila, dan Cresti Swastikarini sahabat-sahabat penulis yang membuat penulis tetap semangat dan berusaha untuk menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas dukungan kalian semua dan empat tahun kebersamaan kita selama ini.
12. Illona Setianty, Mega Lidya, M. Nugroho Kresna S., Rahajeng Rachmawati, Achmad Resha dan teman-teman fiskal 2008 lainnya yang telah berjuang bersama-sama untuk menyelesaikan skripsi. Terima kasih atas waktu empat tahun kebersamaannya yang penuh suka dan suka selama kuliah.
13. Pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu namun telah memberikan kontribusi pada penulisan skripsi ini.

Sebagai sebuah karya ilmiah, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, namun penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak. Atas segala kekurangan yang terdapat dalam skripsi ini penulis mohon maaf dan harap dimaklumi. Akhir kata, penulis berharap Allah SWT senantiasa membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu.

Depok, 27 Juni 2012



Penulis

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

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

Nama : Friska Tri Febryanti
NPM : 0806464545
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

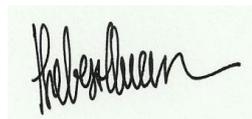
demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang
Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Di Kantor
Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan 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



(Friska Tri Febryanti)

ABSTRAK

Nama : Friska Tri Febryanti
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul : Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah
Atas Impor Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau
Pemeliharaan Pesawat Terbang Di Kantor Pengawasan Dan
Pelayanan Bea Dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta

Skripsi ini membahas mengenai implementasi kebijakan fiskal berupa insentif fiskal bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan pesawat terbang bagi perusahaan penerbangan komersial tahun anggaran 2011 di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah dan kendala yang dihadapi oleh *implementors* dalam melaksanakan kebijakan tersebut. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam dan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi *implementors* menyebabkan realisasi bea masuk ditanggung pemerintah sangat rendah dan hanya dimanfaatkan oleh dua *airlines*.

Kata Kunci:

Bea masuk, implementasi kebijakan fiskal, impor, perusahaan penerbangan komersial.

ABSTRACT

Name : Friska Tri Febryanti
Study program: Fiscal Administration
Title : Implementation of The Policy of Customs Duties Borne By The Government On Import Of Materials And Goods For Aircraft Maintenance And/Or Repair At Supervisory and Services Office Of Customs and Excise Medium Type Customs Soekarno Hatta

This thesis focused on implementation of the fiscal policy of customs duties borne by the government on import of materials and goods for aircraft, specially for commercial airlines for fiscal year 2011 at supervisory and services office of customs and excise medium type customs soekarno hatta. The purpose of this thesis are to know implementation of this policy and implementors's constraints faced in its implementation. This research uses qualitative approach through field study and literature study for data collection techniques. The research result shows that the realization of this policy is totally low and are merely used by two airlines.

Keywords:
Commercial airlines, customs duties, implementation of fiscal policy, import.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Pokok Permasalahan	7
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Signifikansi Penelitian	10
1.5 Sistematika Penulisan.....	11
BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN.....	13
2.1 Tinjauan Pustaka.....	13
2.2 Kerangka Teori.....	18
2.2.1 Kebijakan Publik.....	18
2.2.2 Kebijakan Fiskal.....	20
2.2.3 Insentif Pajak.....	22
2.2.4 Teori Implementasi Kebijakan.....	24
2.2.5 Impor.....	31
2.2.6 Bea Masuk.....	33
2.3 Kerangka Pemikiran.....	37
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	39
3.1 Pendekatan Penelitian.....	39
3.2 Jenis Penelitian.....	40
3.2.1 Berdasarkan Tujuan Penelitian.....	40
3.2.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian.....	41
3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu Penelitian.....	41
3.2.4 Teknik Pengumpulan Data	41
3.3 Teknik Analisis Data.....	43
3.4 Informan.....	44
3.5 Site Penelitian	46
3.6 Keterbatasan Penelitian.....	47
3.7 Batasan Penelitian.....	47

BAB 4 GAMBARAN UMUM INDUSTRI JASA PENERBANGAN KOMERSIAL DAN KEBIJAKAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG.....	49
4.1 Gambaran Umum Industri Jasa Penerbangan Komersial.....	49
4.2 Gambaran Umum KPPBC Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta.....	52
4.3 Gambaran Umum Kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang.....	55
4.3.1 Proses Pemberian BMDTP untuk pesawat terbang.....	55
4.3.2 Peraturan Kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang.....	60
4.3.3 Jenis Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang yang Bea Masuknya Ditanggung Pemerintah.....	62
4.3.4 Prosedur Pengajuan BMDTP untuk pesawat terbang.....	65
4.3.5 Kewenangan Direktur Fasilitas Kepabeanan.....	67
4.3.5 Kewajiban Penerima BMDTP.....	67
4.3.6 Sanksi.....	68
BAB 5 ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG.....	69
5.1 Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang.....	69
5.1.1 Mekanisme Pelaksanaan Kebijakan BMDP untuk pesawat terbang.....	69
5.1.2 Realisasi Pemanfaatan BMDTP untuk pesawat terbang.....	81
5.1.3 Manfaat Realisasi BMDTP untuk pesawat terbang.....	91
5.2 Kendala Yang Dihadapi <i>Implementors</i>	93
BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN.....	110
DAFTAR REFERENSI.....	112
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Perkembangan Maskapai Penerbangan Komersial di Indonesia....	2
Gambar 1.2	Jumlah Pesawat Terbang Yang Terdaftar.....	3
Gambar 1.3	Pertumbuhan Jumlah Penumpang Pesawat Terbang 2005-2011...	4
Gambar 2.1	Faktor Penentu Implementasi Menurut Edwards III.....	26
Gambar 2.2	Alur Kerangka Pemikiran Penelitian.....	37
Gambar 4.1	Struktur Organisasi KPPBC TMP Soetta.....	55
Gambar 4.2	Skema Pemberian Kebijakan BMDTP.....	58
Gambar 5.1	Alur Implementasi Pemeberian BMDTP.....	71
Gambar 5.2	Alur Proses Pengambilan Barang dan Bahan Pesawat Terbang Yang Memperoleh BMDTP.....	72
Gambar 5.3	Surat Perintah Membayar dan Surat Perintah Pencairan Dana.....	80
Gambar 5.4	Alur Laporan Pertanggungjawaban Atas Realisasi BMDTP.....	81
Gambar 5.5	Skema Masa Pemanfaatan BMDTP.....	94

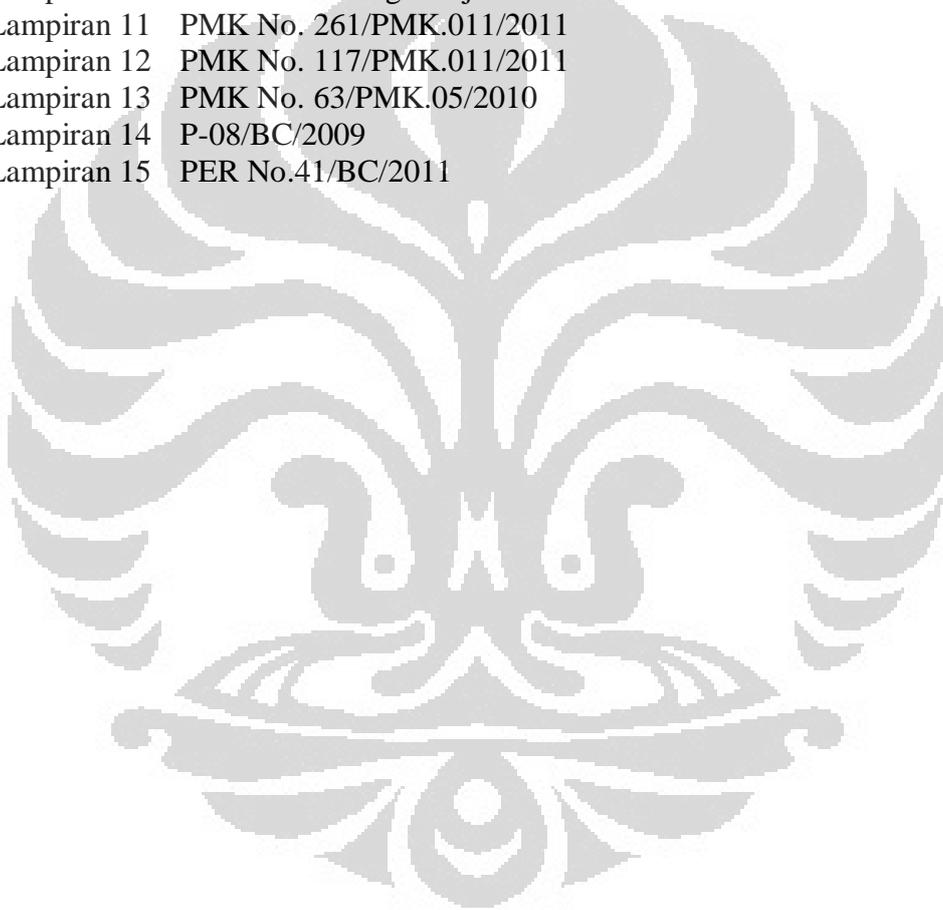


DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Penyerapan Fasilitas BMDTP Tahun Anggaran 2010.....	8
Tabel 2.1	Tinjauan Pustaka Penelitian Terdahulu.....	15
Tabel 4.1	Daftar Nama Maskapai Yang Terdaftar Tahun 2011.....	50
Tabel 4.2	Kriteria Penilaian Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah.....	56
Tabel 4.3	Dasar Hukum BMDTP Untuk Pesawat Terbang Beserta Pagu Anggarannya.....	60
Tabel 4.4	Daftar Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang yang Bea Masuknya Ditanggung Pemerintah.....	63
Tabel 5.1	Realisasi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2009.....	82
Tabel 5.2	Usulan dan Realisasi BMDTP Tahun Anggaran 2010.....	84
Tabel 5.3	Daftar Airlines Yang Mengajukan Permohonan BMDTP 2011.....	86
Tabel 5.4	Airlines Yang Dapat Merealisasikan BMDTP 2011.....	87
Tabel 5.5	Rekapitulasi Realisasi BMDTP Per 31 Desember 2011.....	88
Tabel 5.6	Laporan Pemanfaatan BMDTP 2011.....	92

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Pedoman Wawancara
- Lampiran 2 Wawancara dengan Denny Kurniansyah
- Lampiran 3 Wawancara dengan Melliana Nur
- Lampiran 4 Wawancara dengan Heykal Hafrizal
- Lampiran 5 Wawancara dengan Tarcesius Yosep Subagio
- Lampiran 6 Wawancara dengan DR. R.B. Permana Agung Dradjattun, M.Sc.
- Lampiran 7 Wawancara dengan Sriyono, B.Sc SE. MM
- Lampiran 8 Wawancara dengan Sofyan
- Lampiran 9 Wawancara dengan Empuk Samsudin
- Lampiran 10 Wawancara dengan Djaka Kusmartata
- Lampiran 11 PMK No. 261/PMK.011/2011
- Lampiran 12 PMK No. 117/PMK.011/2011
- Lampiran 13 PMK No. 63/PMK.05/2010
- Lampiran 14 P-08/BC/2009
- Lampiran 15 PER No.41/BC/2011



BAB 1 PENDAHULUAN

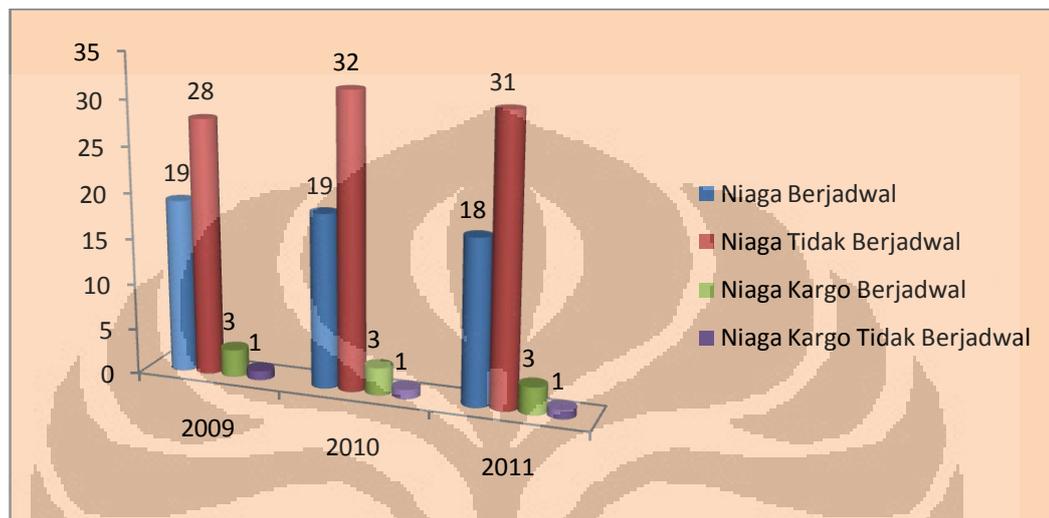
1.1. Latar Belakang Masalah

Sektor industri merupakan salah satu sektor yang berperan penting dalam pembangunan ekonomi nasional. Peranan sektor industri dalam pembangunan ekonomi nasional sangat penting karena sektor industri memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan sektor lain, yaitu nilai kapitalisasi modal yang tertanam sangat besar, kemampuan menyerap tenaga kerja yang besar, dan kemampuan menciptakan nilai tambah (*value added creation*) dari setiap input atau bahan dasar yang diolah (Anwar, 2007).

Salah satu sektor industri yang berkembang di Indonesia adalah industri jasa penerbangan. Perkembangan industri jasa penerbangan di Indonesia, khususnya untuk penerbangan komersial berjadwal semakin marak sejak dikeluarkannya deregulasi yang mengatur transportasi udara pada tahun 1999, berupa serangkaian paket deregulasi, salah satunya adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2004 tentang Pendirian Perusahaan Penerbangan di Indonesia. Menurut data dari Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, jumlah perusahaan penerbangan di Indonesia yang memiliki izin usaha per Desember 2007 berjumlah lima puluh perusahaan, yaitu dua perusahaan berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan empat puluh tujuh perusahaan berstatus Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), serta satu maskapai hasil *joint venture* (Kuntjoroadi, 2009, h.45).

Banyaknya jumlah perusahaan penerbangan komersial yang beroperasi di Indonesia dilihat dari banyak perusahaan penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional. Perusahaan-perusahaan yang melayani jasa penerbangan komersial diantaranya Garuda Indonesia, Merpati, Sriwijaya, Lion Air dan lain-lain. Perkembangan dan pertumbuhan industri jasa penerbangan komersial tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Ada beberapa alasan konsumen menggunakan jasa transportasi udara, diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan berbagai urusan lainnya.

Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersial dan penerbangan bukan komersial. Penerbangan komersial atau niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunaannya. Gambar 1.1 menunjukkan perkembangan perusahaan penerbangan komersial di Indonesia:



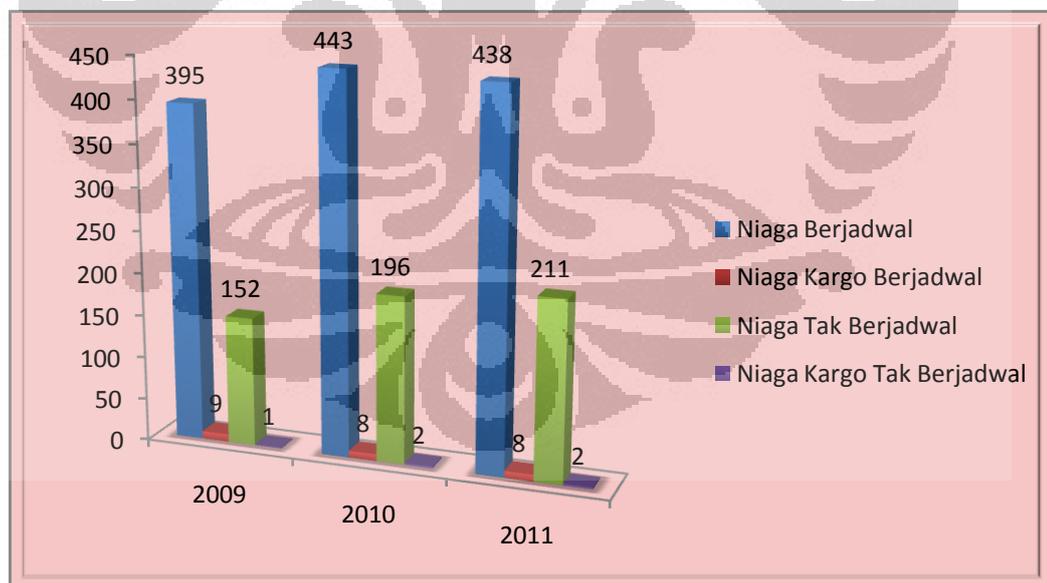
Gambar 1.1 Perkembangan Maskapai Penerbangan Komersial di Indonesia

Sumber: Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan

Dari gambar 1.1 dapat dilihat perusahaan penerbangan komersial di Indonesia terdiri dari empat jenis yaitu niaga berjadwal, niaga tidak berjadwal, niaga kargo berjadwal, dan niaga kargo tidak berjadwal. Jika dilihat perkembangan perusahaan penerbangan komersial dari setiap kategori tersebut sejak tahun 2009 hingga 2011, ternyata perkembangan perusahaan penerbangan tidak cukup besar bahkan ada yang tidak mengalami kenaikan sama sekali. Perkembangan perusahaan penerbangan niaga berjadwal dapat dikatakan tidak mengalami kenaikan jumlah maskapai dari tahun 2009 hingga 2010, tetapi pada tahun 2011 jumlah perusahaan penerbangan niaga berjadwal mengalami penurunan sebesar 5,3%. Untuk perusahaan penerbangan niaga tak berjadwal dimana jumlah maskapai tersebut pada tahun 2010 mengalami kenaikan sebesar 14,3% dibandingkan dengan tahun 2009, tetapi pada tahun 2011 jumlah perusahaan penerbangan niaga tak berjadwal juga mengalami penurunan sebesar

3,1%. Lain halnya dengan perusahaan penerbangan niaga kargo berjadwal dan niaga kargo tidak berjadwal yang jumlahnya tidak mengalami perubahan sama sekali sejak tahun 2009 hingga 2011.

Berdasarkan data *Indonesia National Air Carrier Association (INACA)* tercatat hingga kuartal ketiga 2011, pertumbuhan penerbangan dunia melambat hanya tumbuh 3,7 persen, sementara pertumbuhan nasional mencapai 15 persen. Data Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tercatat Garuda Indonesia menguasai pasar penerbangan nasional sekitar 23 persen, sedangkan Lion Air yang mencapai hampir 50 persen. Terkait hal tersebut Menteri Perhubungan EE Mangindaan secara tegas menyatakan bahwa kehadiran atau rencana penambahan pesawat baru akan menjawab permintaan masyarakat yang semakin tinggi dalam sektor penerbangan. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan akan mendukung rencana-rencana yang digulirkan perusahaan penerbangan komersial nasional dalam memperkuat bisnisnya (EE Mangindaan, 2011). Jumlah peningkatan pesawat terbang nasional dari perusahaan penerbangan komersial tahun 2009 hingga 2011 dapat dilihat dari gambar 1.2 berikut:

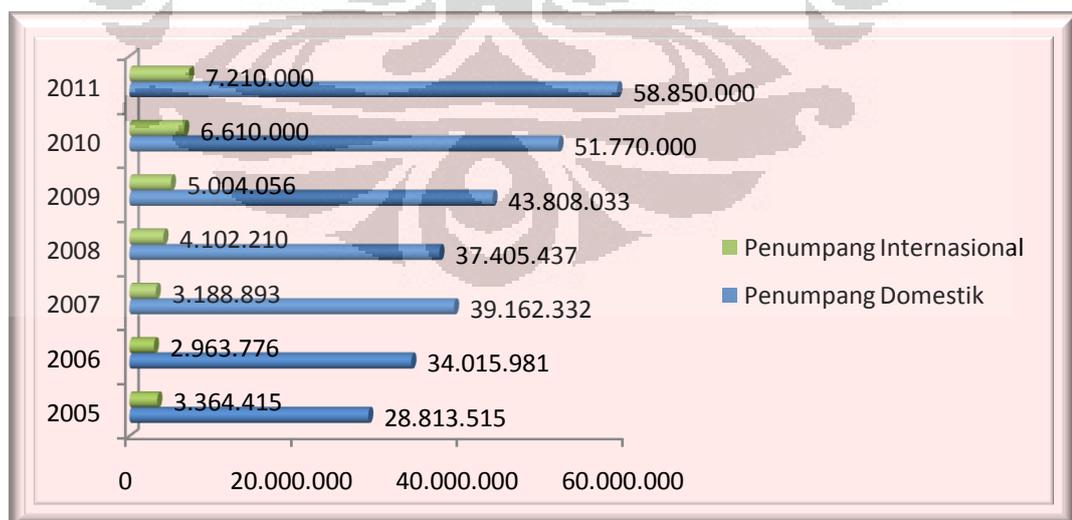


Gambar 1.2 Jumlah Pesawat Terbang Komersial Yang Terdaftar

Sumber: Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan

Dari gambar 1.2 menunjukkan bahwa jumlah pesawat terbang dari setiap jenis perusahaan penerbangan komersial mengalami perkembangan yang berbeda-beda untuk setiap tahunnya. Untuk niaga berjadwal pada tahun 2010 jumlah pesawat terbang mengalami kenaikan sebesar 12% dari tahun 2009, tetapi pada tahun 2011 jumlah pesawat terbang tersebut mengalami penurunan sebesar 1,1%. Untuk niaga kargo berjadwal jumlah pesawat terbang pada tahun 2010 mengalami penurunan sebesar 11% dan pada tahun 2011 jumlah pesawat terbang tersebut tidak mengalami perubahan. Sedangkan untuk niaga tidak berjadwal jumlah pesawat terbang dari tahun 2009 hingga 2011 selalu mengalami kenaikan dimana pada tahun 2010 jumlah pesawat mengalami kenaikan sebesar 29% dan pada tahun 2011 sebesar 8%. Untuk niaga kargo tidak berjadwal, jumlah pesawat terbangnya paling sedikit dibandingkan dengan jenis maskapai penerbangan komersial lainnya. Pada tahun 2010 jumlah pesawat terbang jenis ini mengalami kenaikan sebesar 100%, sedangkan pada tahun 2011 jumlah pesawat terbang tersebut tidak mengalami perubahan.

Peningkatan jumlah pesawat terbang dilatarbelakangi oleh meningkatnya permintaan masyarakat terhadap transportasi udara yang semakin besar dalam beberapa tahun terakhir ini. Hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan jumlah penumpang yang menggunakan pesawat terbang seperti gambar 1.3 ini:



Gambar 1.3 Pertumbuhan Jumlah Penumpang Pesawat Terbang 2005-2011

Sumber: Kementerian Perhubungan

Berdasarkan gambar 1.3 dapat dilihat bahwa jumlah pertumbuhan penumpang pesawat terbang nasional mengalami kenaikan hampir setiap tahun, baik yang berasal dari penumpang domestik maupun penumpang internasional yang menggunakan maskapai penerbangan nasional. Untuk jumlah penumpang internasional meskipun jumlahnya tidak sebesar jumlah penumpang domestik, tetapi jumlah penumpang internasional selalu mengalami peningkatan dimulai dari tahun 2007 dan peningkatan terbesar terjadi pada tahun 2010 yaitu sebesar 32%. Namun demikian, jumlah penumpang internasional pernah mengalami penurunan pada tahun 2006 sebesar 12%. Untuk jumlah penumpang domestik pernah mengalami penurunan pada tahun 2008 yaitu sebesar 4,5% sedangkan untuk tahun berikutnya hingga tahun 2011 selalu mengalami peningkatan yang cukup besar dan persentase terbesar terjadi pada tahun 2010 yaitu sebesar 18%. Dari gambar di atas pula dapat dikatakan bahwa jumlah penumpang domestik memberikan kontribusi yang lebih besar daripada penumpang internasional.

Selain itu, seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang pesawat yang dari tahun ke tahun semakin bertambah, di sisi lain juga perusahaan penerbangan komersial berusaha untuk meningkatkan mutu pelayanannya dengan merawat atau memperbaiki pesawat terbang atau bahkan dengan menambah jumlah pesawat terbang. Hal ini mengakibatkan tingginya impor akan barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang karena kebutuhan akan barang dan bahan tersebut tidak dapat dipenuhi oleh perusahaan penerbangan komersial dalam negeri. Ini dikarenakan barang dan bahan (*spare part*) pesawat terbang belum dapat diproduksi di dalam negeri.

Oleh karena itu, dalam rangka memenuhi penyediaan barang dan jasa bagi kepentingan umum, mendorong sektor riil dan meningkatkan daya saing industri jasa penerbangan komersial dalam negeri, pemerintah memberikan kebijakan fiskal berupa insentif fiskal dalam bentuk fasilitas bea masuk yang ditanggung pemerintah (selanjutnya disebut dengan BMDTP) (Agunan Samosir, 2011). BMDTP adalah bea masuk terutang yang dibayar oleh pemerintah dengan pagu anggaran yang telah ditetapkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (selanjutnya disebut dengan APBN). BMDTP menjadi salah satu pos

pengeluaran pemerintah (*government expenditure*) yaitu belanja subsidi yang termasuk dalam subsidi pajak.

APBN merupakan salah satu instrumen pemerintah untuk mengatur perekonomian nasional. Dari sisi penerimaan negara, APBN dapat digunakan untuk mengatur berapa besarnya dana dalam perekonomian harus dialirkan ke pemerintah yaitu melalui mekanisme perpajakan dan instrumen lainnya. Dari sisi belanja negara, pemerintah dapat mengatur alokasi dana untuk sektor-sektor perekonomian, berdasarkan preferensi atau kebijakan pemerintah untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Kebijakan pemerintah melalui APBN ini diharapkan mampu meningkatkan pendapatan masyarakat sehingga akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional.

Pemerintah memberikan fasilitas BMDTP kepada industri jasa penerbangan komersial karena industri tersebut memenuhi empat kriteria penilaian yang tercantum dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan No. 261/PMK.011/2011 (selanjutnya disebut dengan PMK No. 261/PMK.011/2011). *Pertama*, memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa untuk kepentingan umum, dikonsumsi masyarakat luas, dan/atau melindungi kepentingan konsumen. Kriteria ini memiliki bobot paling besar yakni bobot 40 persen. *Kedua*, meningkatkan daya saing dengan bobot 30 persen. *Ketiga*, meningkatkan penyerapan tenaga kerja yang berbobot 20 persen. *Keempat*, meningkatkan pendapatan negara dengan bobot kriteria 10 persen (M.S Hidayat, 2011, h. 22).

Fasilitas BMDTP tersebut hanya diperuntukkan bagi industri jasa penerbangan atau perusahaan penerbangan komersial yang terdaftar di Kementerian Perhubungan selaku Kuasa Pengguna Anggaran, sedangkan untuk industri kedirgantaraan atau industri pembuat pesawat terbang yang dibawah naungan Kementerian Perindustrian tidak dapat memanfaatkan fasilitas BMDTP tersebut. Hal ini didukung oleh pernyataan Tarcesius Yosep Subagio berikut ini:

“Bedanya yang dapat memanfaatkan PMK No 117 Tahun 2011 ini adalah industri jasa penerbangannya atau industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Kalau PT DI itu tidak dapat memanfaatkan BMDTP ini karena PT DI itu industri pembuat pesawat terbang. Latar belakangnya memang PT DI belum diusulkan sebagai industri yang dapat fasilitas BMDTP. Belum diusulkan, bukan tidak bisa ya. PT DI tidak melakukan perawatan pesawat terbang tapi dia membuat pesawat terbang.

Jadi ini berbeda ya, industri pembuat pesawat terbang dengan industri jasa penerbangan. Jadi PMK No 117 ini ditujukan untuk industri jasa penerbangan/ perusahaan penerbangan komersial.” (Wawancara dengan Tarcesius Yosep Subagio, 11 April 2012).

Tujuan dari pemberian BMDTP guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang adalah (i) menyediakan angkutan masal yang aman, (ii) meningkatkan daya saing melalui paket harga pesawat terbang dan peningkatan mutu pelayanan, (iii) meningkatkan penyerapan tenaga kerja, dan (iv) terdapat potensi penerimaan negara meningkat melalui PPh dan PPN (Agunan Samosir, 2011).

Ada 16 sektor industri tertentu termasuk industri jasa penerbangan yang mendapatkan dukungan penguatan daya saing melalui skema BMDTP pada tahun anggaran 2011. BMDTP ini mencakup komponen yang tidak masuk dalam pengecualian bea masuk nol persen, bahan-bahan dan komponen spesifik namun mengikuti kode *Harmonized System* (HS) yang general tidak nol persen, tapi ingin diberlakukan nol persen. BMDTP tahun anggaran 2011 memiliki pagu anggaran Rp 2 triliun, namun setelah perbaikan dalam APBN Perubahan pagunya turun menjadi Rp 500 milyar karena mengacu realisasi tahun-tahun sebelumnya dan pada prioritas industri sektor itu sendiri. Fasilitas BMDTP dapat diberikan atas impor barang dan bahan dengan ketentuan barang dan bahan belum diproduksi di dalam negeri, barang dan bahan sudah diproduksi di dalam negeri, tapi belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan atau barang dan bahan sudah diproduksi di dalam negeri, tapi jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri (Ruslan Burhani, 2011).

1.2 Pokok Permasalahan

Perusahaan penerbangan komersial memiliki peran penting dalam perkembangan transportasi dalam negeri khususnya transportasi udara. Dalam proses perkembangannya, kegiatan perbaikan dan/atau perawatan pesawat terbang merupakan kegiatan yang sangat penting bagi perusahaan penerbangan komersial guna meningkatkan kualitas pelayanan perusahaan untuk para penumpang pesawat terbang yaitu dengan menyediakan pesawat terbang yang layak dan aman. Tingginya ketergantungan perusahaan penerbangan komersial pada impor barang

dan bahan (*spare part*) pesawat terbang menjadi kendala bagi perkembangan perusahaan penerbangan komersial.

Melihat keadaan tersebut, pemerintah melalui Menteri Keuangan memberikan suatu kebijakan fiskal untuk mendukung perkembangan perusahaan penerbangan komersial berupa insentif fiskal dalam bentuk fasilitas BMDTP dalam bentuk pagu anggaran yang dilakukan setiap tahunnya. Penetapan pagu anggaran untuk BMDTP bagi industri jasa penerbangan komersial diharapkan dapat memberikan kemudahan impor untuk perbaikan dan/atau *maintenance* pesawat terbang, seperti yang dikemukakan oleh Djaka Kusmartata sebagai berikut:

“Kalau industri jasa penerbangan diberi fasilitas kemudahan impor untuk *maintenance* dan membeli *spare part* pesawat terbang, diharapkan akan mengurangi pembiayaan mereka dan akhirnya harga transportasi udara kita semakin efisien atau makin murah.” (Wawancara dengan Djaka Kusmartata, 20 Juni 2012)

Fasilitas BMDTP tersebut mulai diberikan sejak tahun anggaran 2008 denganditerbitkan PMK No. 138/PMK.011/2008 dengan pagu anggaran 280.000.000.000,00 (dua ratus delapan puluh miliar rupiah). Pada tahun 2011 pemerintah masih memberikan fasilitas BMDTP bagi perusahaan penerbangan komersial, namun jika dilihat dari pagu anggarannya mengalami penurunan setiap tahun apalagi untuk tahun anggaran 2011. Pemerintah mengemukakan bahwa perusahaan penerbangan komersial dalam negeri belum mampu menyerap secara optimal pagu anggaran yang telah disediakan oleh pemerintah. Berdasarkan data per Januari 2011 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.1 Penyerapan Fasilitas BMDTP Tahun Anggaran 2010

Peraturan Menteri Keuangan No. 44/PMK.011/ 2010	
Pagu Anggaran	Rp 312.000.000.000,00
SKMK	RP 160.177.706.851,00
Realisasi Pemanfaatan BMDTP	Rp 10.291.768.000,00
Sisa Pagu	Rp 151.822.293.149,00
% Realisasi terhadap SKMK	6,42%

Sumber: DJBC, Kementerian Keuangan

Berdasarkan tabel 1.1 dapat dilihat bahwa pagu anggaran yang diberikan oleh pemerintah sebesar Rp 312.000.000.000,00 ternyata jumlah tersebut tidak dimanfaatkan seluruhnya oleh perusahaan penerbangan komersial. Ini terbukti dari usulan pengajuan BMDTP yang diajukan oleh perusahaan penerbangan komersial dimana usulan tersebut mendapat persetujuan dari Direktur Fasilitas Kepabeanan Dirjen Bea dan Cukai berupa SKMK hanya sebesar Rp 160.177.706.851,00 sehingga pagu anggaran itu masih tersisa sebesar Rp 151.822.293.149,00. Dari jumlah SKMK tersebut pada praktiknya tidak dapat direalisasikan seluruhnya karena pemanfaatan fasilitas BMDTP ini hanya mampu direalisasikan sebesar Rp 10.291.768.000,00. Penyerapan fasilitas BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan dapat dikatakan sangat rendah terbukti dari persentase realisasi pemanfaatan BMDTP terhadap SKMK hanya sebesar 6,42%.

Dengan melihat jumlah realisasi pemanfaatan BMDTP yang kecil tersebut dapat dikatakan bahwa dalam pelaksanaan kebijakan BMDTP bagi perusahaan penerbangan komersial terdapat permasalahan yang menyebabkan realisasinya menjadi tidak optimal. Dengan adanya kebijakan BMDTP ini seharusnya perusahaan penerbangan komersial dapat memanfaatkan fasilitas BMDTP tersebut secara optimal jika dilihat dari tujuan pemerintah memberikan kebijakan BMDTP ini. Ini merupakan tuntutan yang sedang dihadapi oleh pemerintah untuk dapat menemukan solusi atas permasalahan yang sedang dihadapi perusahaan penerbangan komersial dalam mengoptimalkan pemanfaatan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Bandara Soekarno-Hatta (selanjutnya disebut dengan KPPBC Madya Soetta), sebagian besar barang impor *spare part* pesawat terbang diimpor melalui pesawat terbang sehingga barang impor tersebut disimpan di kantor pabean yang ada di kawasan bandara dan salah satu kantor pabean tersebut yaitu KPPBC Madya Soetta. Oleh karena itu, penulis tertarik melakukan penelitian mengenai implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau

pemeliharaan pesawat terbang di KPPBC Madya Soetta. Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, pertanyaan pokok penelitian ini adalah:

1. Bagaimana implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang bagi perusahaan penerbangan komersial?
2. Apakah kendala yang dihadapi *implementors* dalam mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan agar dapat memenuhi tujuan yaitu:

1. Menggambarkan implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang bagi perusahaan penerbangan komersial.
2. Menggambarkan kendala yang dihadapi *implementors* dalam mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

1.4 Signifikansi Penelitian

Signifikansi dari penelitian ini adalah:

1. Signifikansi Akademis

Secara akademis penelitian ini dilakukan guna menambah wawasan dan pengetahuan baik bagi penulis khususnya dan umumnya bagi para pembaca mengenai implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan referensi atau sumber informasi untuk penelitian di masa yang akan datang.

2. Signifikansi Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan bahan masukan bagi pembuat kebijakan fiskal dalam mengambil langkah pembuatan kebijakan fiskal mengenai impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau

pemeliharaan pesawat terbang di masa yang akan datang agar kebijakan tersebut dapat diimplementasikan seoptimal mungkin. Selain itu, dapat memberikan kontribusi pemikiran bagi perusahaan penerbangan komersial agar dapat bermanfaat bagi perkembangan perusahaan mereka.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 6 bab yang masing-masing terbagi menjadi subbab, hal ini dilakukan agar dapat mencapai suatu pembahasan atas permasalahan lebih mendalam dan mudah diikuti oleh setiap pihak yang ingin mendapatkan informasi dan pemahaman mengenai implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Secara garis besar, skripsi ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini penulis menguraikan latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penelitian dalam menyusun skripsi ini.

BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN

Bab ini terbagi dari menjadi tiga subbab, yaitu Tinjauan Pustaka yang merupakan ulasan dan perbandingan dengan penelitian yang telah lebih dulu ada dan kajian pustaka, Kerangka Teori yang merupakan teori-teori yang akan menjadi panduan dalam menganalisa untuk menjawab pokok permasalahan dan kerangka pemikiran.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yang terdiri dari pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik analisis data, informan, site penelitian, keterbatasan penelitian, dan batasan penelitian.

BAB 4 GAMBARAN UMUM KEBIJAKAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG

Bab ini menguraikan gambaran umum kebijakan pemerintah yang ditujukan kepada perusahaan penerbangan komersial dengan pemberian bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Pada bab ini juga peneliti menjelaskan mengenai industri jasa penerbangan di Indonesia dan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta.

**BAB 5 ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BEA MASUK
DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG
DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU
PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG**

Bab ini menguraikan analisis implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dan permasalahan-permasalahan yang dihadapi *implementors* dalam mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan BMDTP tersebut

BAB 6 SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisi simpulan yang merupakan rangkuman dari analisis bab-bab sebelumnya dan rekomendasi dari peneliti berdasarkan data dan informasi yang diperoleh peneliti selama penelitian.

BAB 2

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Terdapat beberapa penelitian terdahulu untuk disandingkan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Elvira Novasita dengan judul skripsi “Analisis Implementasi Kebijakan Pengurangan Tarif Pajak Penghasilan Pada Wajib Pajak Badan Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) di Wilayah Jatinegara Jakarta Timur”. Penelitian ini membahas bagaimana implementasi kebijakan Pasal 31E Undang-Undang No. 36 Tahun 2008 tentang fasilitas pengurangan terhadap UMKM di wilayah Jatinegara dan menjelaskan permasalahan-permasalahan yang timbul sebagai akibat dari kebijakan Pasal 31E Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang fasilitas pengurangan terhadap UMKM di wilayah Jatinegara. Penelitian ini menggambarkan fenomena yang terjadi berdasarkan fakta-fakta, wawancara, penelitian, dan praktek. Pendekatan penelitian yang digunakan penelitian ini adalah kualitatif dengan metode penelitian deskriptif.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Marintan Hutapea dengan judul skripsi “Implementasi Kebijakan Insentif Pajak Penghasilan Hutan Tanaman Industri”. Penelitian ini membahas mengenai implementasi dan hambatan-hambatan implementasi kebijakan insentif pajak penghasilan Hutan Tanaman Industri (HTI) sesuai Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2008. Pendekatan penelitian ini adalah kuantitatif dengan desain menggambarkan.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Ernawati dengan judul skripsi “Analisis Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Bahan Baku Guna Pembuatan Peralatan Telekomunikasi (Studi pada PT X)”. Penelitian ini membahas mengenai latar belakang perumusan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor bahan baku guna pembuatan peralatan telekomunikasi, implementasi kebijakan tersebut, dan faktor-faktor penunjang serta faktor-faktor

penghambat dalam mengoptimalkan pemanfaatan kebijakan tersebut. Pendekatan penelitian yang digunakan penelitian ini adalah kualitatif.

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Benny Johar dengan judul skripsi “Kebijakan Insentif Fiskal Bagi Industri Perkapalan Dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Industri Perkapalan Dalam Negeri”. Penelitian ini membahas mengenai latar belakang perumusan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah bagi industri perkapalan, upaya-upaya dalam mencapai tujuan kebijakan tersebut, kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan, serta pencapaian dan sasaran tujuan kebijakan tersebut. Pendekatan penelitian yang digunakan penelitian ini adalah kualitatif dengan desain deskriptif.

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan judul skripsi “Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang”. Penelitian ini membahas mengenai bagaimana implementasi dari kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dilihat dari mekanisme pelaksanaan BMDTP, realisasi dari BMDTP tersebut, permasalahan yang dihadapi oleh *implementors* dalam pelaksanaannya, dan manfaat yang diperoleh dari BMDTP tersebut bagi pihak penerima. Penelitian ini memiliki persamaan dan perbedaan dari kelima penelitian terdahulu.

Persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian yang pertama dan kedua yaitu sama-sama fokus dalam membahas mengenai implementasi suatu kebijakan. Kemudian, persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian yang ketiga dan keempat adalah sama-sama membahas mengenai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah. Perbedaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan keempat penelitian lainnya adalah objek yang diteliti oleh peneliti berbeda dengan keempat penelitian lainnya dan pendekatan penelitian yang digunakan oleh peneliti juga berbeda dengan penelitian yang kedua karena peneliti menggunakan penelitian kualitatif, sedangkan penelitian kedua menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif. Perbedaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian sebelumnya disajikan dalam tabel 2.1 berikut ini:

Tabel 2.1 Tinjauan Pustaka Penelitian Terdahulu

	Penelitian I (Skripsi 2011)	Penelitian II (Skripsi 2011)	Penelitian III (Skripsi 2009)	Penelitian IV (Skripsi 2011)	Friska T. Febryanti
Judul dan Peneliti	“Analisis Implementasi Kebijakan Pengurangan Tarif Pajak Penghasilan pada Wajib Pajak Badan Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) di wilayah Jatinegara Jakarta Timur.” Oleh Elvira Novasita	“Implementasi Kebijakan Insentif Pajak Penghasilan Hutan Tanaman Industri”. Oleh Marintan Hutapea	”Analisis Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Bahan Baku Guna Pembuatan Peralatan Telekomunikasi (Studi pada PT X)” Oleh Ernawati	“Kebijakan Insentif Fiskal Bagi Industri Perkapalan Dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Industri Perkapalan Dalam Negeri”. Oleh Benny Johar	“Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BMDTP) atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang” Oleh Friska T. Febryanti
Tujuan Penelitian	<ul style="list-style-type: none"> • Menjelaskan implementasi kebijakan Pasal 31E Undang-Undang No. 36 Tahun 2008 tentang fasilitas pengurangan terhadap UMKM di wilayah Jatinegara • Menganalisa dan menjelaskan permasalahan-permasalahan yang timbul sebagai akibat dari kebijakan Pasal 31E Undang-Undang No. 36 Tahun 2008 tentang fasilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggambarkan implementasi kebijakan insentif pajak penghasilan Hutan Tanaman Industri (HTI) Indonesia. • Menggambarkan hambatan-hambatan yang dihadapi dalam penerapan kebijakan insentif pajak penghasilan Hutan Tanaman Industri (HTI). 	<ul style="list-style-type: none"> • Menganalisis dasar pemikiran yang melatarbelakangi perumusan kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi • Menganalisis implementasi kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi di PT X 	<ul style="list-style-type: none"> • Menganalisis pertimbangan yang melatarbelakangi pemberian insentif pajak berupa BMDTP bagi industri perkapalan dalam negeri. • Menganalisis kendala yang dihadapi dalam kebijakan insentif fiskal BMDTP bagi industri perkapalan dalam upaya meningkatkan daya saing industri 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Menggambarkan implementasi kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. 4. Menggambarkan kendala yang dihadapi <i>Implementors</i> dalam mengoptimalkan pelaksanaan Kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

	pengurangan terhadap UMKM di wilayah Jatinegara		<ul style="list-style-type: none"> Menganalisis faktor-faktor penunjang dan penghambat dalam mengoptimalkan pemanfaatan kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi 	<p>perkapalan dalam negeri.</p> <ul style="list-style-type: none"> Melakukan evaluasi dari kebijakan insentif fiskal bagi industri perkapalan dalam rangka meningkatkan daya saing industri perkapalan dalam negeri. 	
Metode Penelitian	Kualitatif: Deskriptif	Kuantitatif: Deskriptif	Kualitatif: Deskriptif	Kualitatif: Deskriptif	Kualitatif: Deskriptif
Hasil Penelitian	<ul style="list-style-type: none"> Ada 4 faktor yang memengaruhi implementasi kebijakan fasilitas pengurangan tarif pajak UMKM di wilayah Jatinegara: <ol style="list-style-type: none"> Faktor Komunikasi Sosialisasi dirasa masih kurang terkomunikasikan dengan baik. Faktor Sumber Daya Para pelaksana dirasa kurang mengerti dikarenakan belum terkomunikasikan dengan jelas dan merata di seluruh wilayah Jatinegara 	<ul style="list-style-type: none"> Kondisi faktor komunikasi, faktor sumber daya, faktor disposisi, dan faktor birokrasi secara umum yang berlangsung dalam implementasi kebijakan insentif pajak penghasilan hutan tanaman industri sudah terpenuhi. Kendala yang dihadapi adalah adanya perbedaan persepsi antara DJP dengan perusahaan dalam 	<ul style="list-style-type: none"> Dasar pemikiran yang melatarbelakangi perumusan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna pembuatan peralatan telekomunikasi berkaitan dengan krisis ekonomi global, pertumbuhan industri jasa telekomunikasi, dan upaya untuk meningkatkan daya saing industri peralatan 	<ul style="list-style-type: none"> Kebutuhan armada kapal yang meningkat di dalam negeri sehubungan dengan penerapan Inpres No.5/2005 menjadi salah satu faktor pemerintah memberikan pembebasan PPN dan penetapan tarif bea masuk 0% atas impor kapal. Kondisi ini mengakibatkan menurunnya daya saing produk kapal, terutama dari segi harga produksi. Dengan memberikan insentif BMDTP 	<ul style="list-style-type: none"> Dalam melaksanakan kebijakan BMDTP, <i>Airlines</i> harus melalui beberapa tahapan yang cukup panjang dengan persyaratan yang cukup rumit sehingga hanya ada 2 <i>Airlines</i> yang berhasil memanfaatkan BMDTP tahun anggaran 2011 yaitu PT Lion Mentari Airlines dan PT Wings Abadi. Manfaat yang diterima dari kedua airlines tersebut yaitu adanya peningkatan di beberapa sektor seperti tenaga kerja, penjualan tiket pesawat, dan

	<p>c. Faktor Disposisi Masih terdapat <i>implementor</i> yang memiliki perbedaan pandangan atau prinsip dengan pembuat kebijakan.</p> <p>d. Faktor Struktur Birokrasi. Ini tidak dapat berjalan dengan efektif karena tidak mendapatkan komunikasi yang jelas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan yang timbul, yaitu: <ol style="list-style-type: none"> a. Kurangnya sosialisasi bagi UMKM. b. Adanya perbedaan persepsi mengenai dasar pengenaan pajak yang dikaitkan dengan peredaran bruto sebanding dengan penghasilan bruto. 	<p>menafsirkan isi dari kebijakan dan juga prosedur pengajuan fasilitas yang dianggap rumit.</p>	<p>telekomunikasi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dalam implementasi-nya, kebijakan ini hanya dimanfaatkan oleh satu perusahaan peralatan telekomunikasi. • Faktor penunjang dalam implementasi kebijakan ini adalah adanya dukungan dari departemen perindustrian sedangkan faktor penghambatnya adalah jangka waktu berlaku kebijakan ini sangat singkat ditambah dengan proses yang harus dipenuhi untuk dapat memperoleh fasilitas tersebut memakan waktu yang lama. 	<p>diharapkan dapat meningkatkan daya saing industri perkapalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat beberapa kendala, diantaranya kendala dalam perumusan dan pelaksanaan antara lain kesulitan dalam penetapan barang dan bahan yang akan diminta BMDTP, jangka waktu yang terbatas, serta prosedur permohonan dan pemanfaatan yang tidak terlaksana dengan baik. 	<p>pajak pertambahan nilai dalam negeri.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ada beberapa kendala yang dihadapi oleh para pelaksana kebijakan BMDTP yang menyebabkan realisasi kebijakan BMDTP tahun anggaran 2011 menjadi tidak optimal seperti : masa pemanfaatan ang terbatas; kurangnya sosialisasi perturan BMDTP, kurangnya pemahaman <i>implementors</i>, kurangnya staf dari Pembina Sektor; dan kinerja pejabat KPPBC Madya Soetta yang tidak berjalan dengan baik khususnya di bagian pemeriksaan barang.
--	---	--	--	--	---

Sumber: Diolah Peneliti

2.2 Kerangka Teori

2.2.1 Kebijakan Publik

Kebijakan publik (*public policy*) merupakan rangkaian pilihan yang saling berhubungan (termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak) yang dibuat oleh badan dan pejabat pemerintah (Dunn, 2003: h.109). Kebijakan publik yang terbaik adalah kebijakan yang mendorong setiap warga masyarakat untuk membangun daya saingnya masing-masing, dan bukan semakin menjerumuskan ke dalam pola ketergantungan (Dwijowijoto, 2004, h. 50).

Beberapa pakar mengungkapkan pendapat mereka tentang kebijakan publik. Literatur mengenai kebijakan publik telah banyak menyajikan berbagai definisi kebijakan publik, baik dalam arti luas maupun sempit. Kebijakan publik menurut Dye adalah “..*whatever government choose to or not to do*” (apapun pilihan pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan) (Subarsono, 2005, h.2) . Dalam pengertian ini, kebijakan publik tidak hanya berupa apa yang dilakukan pemerintah, melainkan termasuk juga apa saja yang tidak dilakukan pemerintah. Tindakan yang tidak dilakukan pemerintah pun mempunyai dampak yang besar seperti halnya apa yang dilakukan pemerintah. Pemerintah tidak melakukan tindakan bukan berarti tidak merespon masalah publik, namun bisa saja masalah tersebut telah diatur ketentuannya dengan kebijakan yang sudah ada sehingga tidak membutuhkan kebijakan baru (Thoha, 2005, h.62).

Edwards dan Sharkansky dalam Islamy mengartika kebijakan publik hampir seperti yang diungkapkan oleh Dye, yaitu: “..*whatever government choose to or not to do*”. Edwards dan Sharkansky mengatakan bahwa kebijakan publik dapat ditetapkan secara jelas dalam peraturan-peraturan perundang-undangan atau dalam bentuk pidato-pidato pejabat teras pemerintah atau berupa program-program dan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah (Thoha, 2005, h.18).

Thoha mengemukakan lebih lanjut bahwa *public poly* dalam arti luas mempunyai dua aspek pokok:

1. Policy merupakan praktik sosial, ia bukan *event* tunggal atau terisolir. Dengan demikian, sesuatu yang dihasilkan pemerintah berasal dari segala kejadian dalam masyarakat dan dipergunakan pula untuk kepentingan masyarakat.

2. *Policy* adalah suatu peristiwa yang ditimbulkan baik untuk mendamaikan “claim” dari pihak-pihak yang konflik, atau untuk menciptakan “*incentive*” bagi tindakan bersama bagi pihak-pihak yang ikut menetapkan tujuan akan tetapi mendapatkan perlakuan yang tidak rasional dalam usaha tersebut (Thoha, 2005, h.59-60).

Untuk memahami berbagai definisi kebijakan publik, terdapat beberapa konsep yang termuat dalam kebijakan publik seperti yang dijabarkan oleh Young dan Quinn:

1. Tindakan pemerintah yang berwenang. Kebijakan publik adalah tindakan yang dibuat dan diimplementasikan oleh badan pemerintah yang memiliki kewenangan hukum, politis, dan finansial untuk melakukannya.
2. Sebuah reaksi terhadap kebutuhan dan masalah dunia nyata. Kebijakan publik berupaya merespon masalah atau kebutuhan konkrit yang berkembang di masyarakat.
3. Seperangkat tindakan yang berorientasi pada tujuan. Kebijakan publik biasanya bukanlah sebuah keputusan tunggal, melainkan terdiri dari beberapa pilihan tindakan atau strategi yang dibuat untuk mencapai tujuan tertentu demi kepentingan orang banyak.
4. Sebuah keputusan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Kebijakan publik pada umumnya merupakan tindakan kolektif untuk memecahkan masalah sosial. Namun, kebijakan publik bisa juga dirumuskan berdasarkan keyakinan bahwa masalah sosial akan dapat dipecahkan oleh kerangka kebijakan yang sudah ada dan karenanya tidak memerlukan tindakan tertentu.
5. Sebuah justifikasi yang dibuat oleh seorang atau beberapa orang aktor. Kebijakan publik berisi sebuah pernyataan atau justifikasi terhadap langkah-langkah atau rencana tindakan yang telah dirumuskan, bukan sebuah maksud atau janji yang belum dirumuskan. Keputusan yang telah dirumuskan dalam kebijakan publik bisa dibuat oleh sebuah badan pemerintah maupun oleh beberapa perwakilan lembaga pemerintah (Suharto, 2008, h.44-45).

Maksud dan tujuan kebijakan publik dibuat adalah untuk memecahkan masalah publik yang terjadi di masyarakat. Masalah yang timbul sangat beragam, baik variasi maupun intensitasnya. Tidak semua masalah publik dapat melahirkan

kebijakan publik. Hanya masalah publik yang dapat menggerakkan orang banyak untuk memikirkan dan mencari solusi yang bisa melahirkan kebijakan publik (Widodo, 2007, h.15).

2.2.2 Kebijakan Fiskal

Pemerintah dalam menjalankan roda pemerintahan memiliki tugas untuk menjaga stabilitas perekonomian dengan menggunakan perangkat kebijakan. Pemerintah memiliki legitimasi untuk membuat suatu kebijakan yang berkaitan dengan kehidupan masyarakat, termasuk di bidang ekonomi. Perangkat kebijakan yang digunakan dapat berupa kebijakan fiskal.

Mansury membagi kebijakan fiskal ke dalam dua pengertian, yaitu berdasarkan pengertian luas dan pengertian sempit. Kebijakan fiskal dalam arti yang luas adalah kebijakan untuk mempengaruhi produksi masyarakat, kesempatan kerja, dan inflasi dengan menggunakan instrumen pemungutan pajak dan belanja negara. Untuk melakukan hal tersebut, pemerintah menggunakan instrumen pembiayaan yang dijalankan melalui anggaran negara pada pos-pos tertentu seperti subsidi yang diberikan bagi masyarakat ataupun produsen. Sedangkan pengertian kebijakan fiskal dalam arti yang sempit adalah kebijakan yang berhubungan dengan penentuan apa yang akan dijadikan sebagai *tax base* penentuan siapa-siapa yang akan dikenakan pajak, apa yang akan dijadikan dasar pengenaan pajak, bagaimana menghitung besarnya pajak yang harus dibayar, dan bagaimana tata cara pembayaran pajak yang terutang (Mansury, 1999, h.1).

Berdasarkan definisi kebijakan publik, maka kebijakan fiskal termasuk dalam pengertian kebijakan publik dalam lingkup yang lebih khusus karena kebijakan tersebut dikeluarkan oleh pemerintah (pihak yang memiliki otoritas publik) dalam rangka mencapai tujuan-tujuan tertentu. Kebijakan fiskal merupakan kebijakan pengelolaan keuangan negara dan terbatas pada sumber-sumber penerimaan dan alokasi pengeluaran negara yang tercantum dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (Subiyantoro Riphath, 2006, h.109).

Pada dasarnya yang dimaksud dengan penerimaan negara adalah pajak-pajak dan berbagai pungutan yang dipungut pemerintah dari perekonomian dalam negeri yang menyebabkan kontraksi dalam perekonomian. Di sisi lain, yang

dimaksud pengeluaran negara adalah semua pengeluaran untuk operasi pemerintah dan pembiayaan berbagai proyek di sektor negara atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) (Subiyantoro dan Riphath, 2006, h.21). Keberadaan pemerintah merupakan perwujudan dari suatu legitimasi kekuasaan yang mempunyai kewenangan untuk mengatur kehidupan berbangsa dan bernegara dalam batas-batas yang dimungkinkan oleh suatu konstitusi. Di samping itu, pemerintah juga memiliki tujuan-tujuan yang hendak dicapai dan dalam usahanya mencapai tujuan tersebut diperlukan suatu anggaran yang tersedia dan terkelola, serta keberadaan anggaran tersebut diperkuat oleh suatu undang-undang (Wiranta, 1998, h.1).

APBN merupakan parameter dalam mempresentasikan dan mengelola kebijakan fiskal yang ditempuh oleh pemerintah Indonesia. APBN yang sering disebut secara singkat dengan *budget*, pada hakekatnya merupakan rencana kerja pemerintah yang akan dilakukan dalam satu tahun yang dituangkan dalam rupiah. Anggaran terdiri atas dua sisi yaitu sisi pendapatan dan sisi belanja. Sisi pendapatan (*revenue*) menggambarkan jenis, jumlah, dan sumber uang negara diterima. Dalam hal ini, pendapatan dibedakan antara pendapatan dalam negeri dan pendapatan luar negeri serta pendapatan pembangunan.

Dari sisi belanja (*expenditure*) berisi jenis dan jumlah biaya yang harus dikeluarkan serta untuk apa pengeluaran negara itu dilakukan. Jadi, pada sisi belanja akan terlihat adanya macam-macam urusan, proyek, dan kegiatan lainnya yang perlu dibiayai, misalnya untuk belanja pegawai, belanja barang, pembayaran cicilan hutang dan bunga serta pengeluaran pembangunan. Anggaran berisi pula program dan *policy* penerimaan dan pembelanjaannya (Wiranta, 1998, h.4). Negara dihadapkan pada situasi ekonomi yang sulit akibat terbatasnya anggaran pembiayaan. Untuk itu, pemerintah dipaksa untuk memecahkan masalah yang terjadi dengan anggaran yang terbatas. Kebijakan fiskal diambil oleh pemerintah sebagai salah satu penentu dalam mengatasi masalah-masalah tersebut.

2.2.3 Insentif Pajak

UNCTAD mendefinisikan insentif pajak sebagai berikut:

"Tax incentive can be defined as any incentives that reduce the tax burden of enterprises in order to induce them to invest in particular projects or sector" (UNCTAD, 2000, h.12).

Sedangkan menurut Zee et.al. dalam Easson mendefinisikan insentif pajak sebagai berikut:

"A tax incentive can be defined either in statutory or effective term. In statutory terms,, it would be a special tax provision granted to qualified investment projects (however determined) that represents a statutorily favorable deviation from a corresponding provision applicable to investment projects in general (i.e. projects that receive no special taxprovision). An implication of this definition is that any tax provision that is applicable to all investment project does not constitute a tax incentive.. In effective terms, a tax incentives would be a special tax provision granted to qualified investment projects that has the effect of lowering the effective tax burden-measured in some way-on those projects, relative to the effective tax burden that would be borne by investors in the absence of the special tax provision" (Easson, 2004, h.2-3).

Dari kutipan di atas, insentif pajak dapat didefinisikan baik dari segi legalnya maupun dari sudut pandang keefektifannya. Dari sudut pandang keefektifannya, insentif pajak akan menjadi perlakuan yang secara khusus atas proyek yang memiliki efek atas pengurangan beban pajak. Insentif terdiri dari beberapa jenis yaitu berdasarkan keuntungan, modal investasi, tenaga kerja, penjualan, pertambahan nilai, biaya lainnya, impor, dan ekspor. Dalam penelitian ini, jenis insentif pajak yang relevan adalah berdasarkan impor. Easson mengungkapkan bahwa pada umumnya insentif pajak diberikan dalam bentuk pembebasan (*exemption*) atau pengurangan (*reduction*) atas pajak badan usaha dan bea masuk (*import duties*):

"...the most commonly employed incentives take the form of exemptions from, or reductions of, corporate income tax and of import duties" (Easson, 2004, h.131).

Secara lebih spesifik, pemberian insentif pajak sebagian besar dilakukan dalam bentuk (Easson, 2004, h.2):

1. Penurunan tarif Pajak Penghasilan Badan untuk aktivitas atau jenis usaha tertentu;
2. Pembebasan pajak;
3. Kredit atau keringan pajak untuk barang modal dalam rangka investasi;
4. Penyusutan dipercepat untuk barang modal;
5. Pengakuan biaya yang lebih besar dari biaya sebenarnya (*actual cost*) yang diperbolehkan sebagai pengurang penghasilan;
6. Penurunan tarif *withholding tax* atas laba yang dikirimkan kembali ke negara asal;
7. Penurunan Pajak Penghasilan Orang Pribadi dan/atau tunjangan untuk pegawai;
8. Pengecualian atau penurunan Pajak Pertambahan Nilai atau Pajak Penghasilan
9. Penurunan Pajak Bumi dan Bangunan;
10. Pembebasan atau Penurunan Bea Masuk dan Cukai.

Insentif pajak diberikan untuk mencapai beberapa tujuan tertentu, antara lain:

a. Investasi Regional

Melalui pemberian insentif, negara menyalurkan investasi untuk pembangunan wilayah tertentu. Tujuan pembangunan tersebut termasuk untuk membangun daerah tertinggal dan kawasan industri, mengurangi tingkat pencemaran lingkungan serta tingkat urbanisasi dan kepadudukan.

b. Investasi Sektoral

Negara menggunakan insentif pajak dalam rangka mempromosikan sektor industri atau sektor-sektor yang dianggap penting bagi pembangunan. Hal ini mencakup industri pertambangan dan pembangunan industri yang berorientasi ekspor, atau bidang usaha yang berorientasi pada pengembangan teknologi baru.

c. Peningkatan Kerja

Insentif pajak dapat diberikan untuk mengembangkan berbagai jenis kegiatan, seperti ekspor, zona perdagangan bebas atau industri manufaktur yang berorientasi ekspor.

d. Transfer Teknologi

Insentif pajak dapat digunakan sebagai instrumen dalam menarik investasi untuk kegiatan-kegiatan penelitian dan pengembangan yang dapat merangsang transfer teknologi (UNCTAD, 2000, h.12-13)

Di masa lampau, sebelum *Tax Reform*, pajak-pajak digunakan sebagai insentif/perangsang untuk mencapai tujuan tertentu antara lain:

1. Untuk menarik modal asing maupun modal domestik supaya digunakan untuk investasi dalam bidang-bidang yang diprioritaskan oleh pemerintah untuk tujuan pembangunan.
2. Untuk mengembangkan pasar modal.
3. Untuk mengembangkan penggunaan jasa akuntan publik.
4. Untuk meningkatkan penggunaan bentuk koperasi sebagai badan usaha (Soemitro, 1999, h.49).

2.2.4 Teori Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan tahap pelaksanaan suatu kebijakan yang telah ditentukan. Dalam studi kebijakan publik dikatakan bahwa implementasi bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik ke dalam prosedur-prosedur rutin melalui saluran-saluran birokrasi, melainkan lebih dari itu implementasi menyangkut masalah konflik, keputusan, dan siapa yang memperoleh apa dari suatu kebijakan. Oleh karena itu, keberhasilan suatu kebijakan nampak pada tahap implementasi karena kebijakan yang baik dalam tahap formulasi akan sia-sia jika tidak dilaksanakan sesuai maksud dari kebijakan tersebut, seperti pernyataan Udoji sebagaimana dikutip oleh Abdul Wahab sebagai berikut:

“The executive of policies is as important if not more important than policy making. Policies will remain dreams or blue print file jackets unless they are implemented” (Wahab, 2005, h.59).

Berdasarkan pernyataan tersebut, implementasi kebijakan merupakan sesuatu yang penting bahkan mungkin jauh lebih penting dibandingkan dengan proses pembuatan kebijakan karena suatu kebijakan hanya akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip apabila tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa implementasi kebijakan merupakan aspek terpenting dari keseluruhan proses kebijakan.

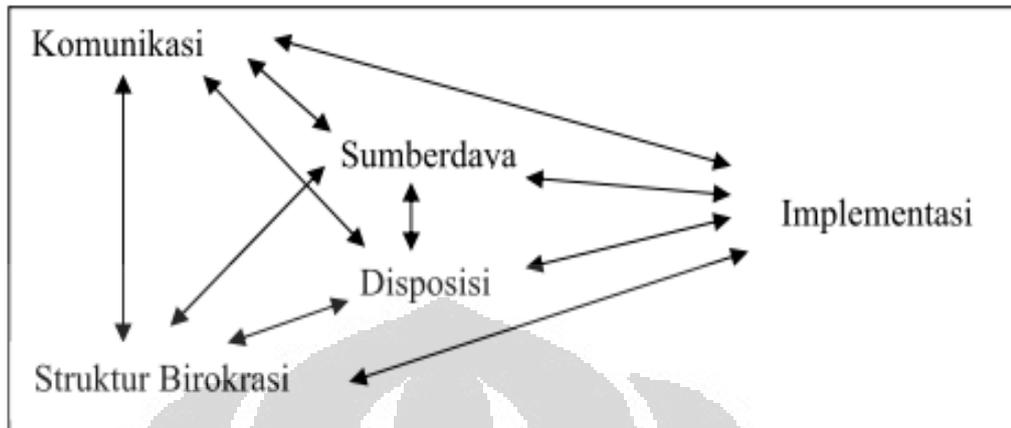
Van Meter dan Van Horn mendefinisikan bahwa implementasi kebijakan merupakan tindakan yang dilakukan baik oleh individu atau pejabat-pejabat maupun kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan untuk tercapainya tujuan yang telah digariskan (Nawawi, 2009, h.131). Sementara itu, Dunn berpendapat bahwa implementasi kebijakan merupakan aktivitas praktis yang dibedakan dari formulasi kebijakan dan mempraktikkan pelaksanaan dan pengendalian arah tindakan hingga tercapainya hasil kebijakan itu sendiri (Dunn, 2003, h.80). Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya (Dwijowijoto, 2003, h.158).

Implementasi kebijakan menurut pandangan Edwards III adalah kegiatan yang kompleks dengan begitu banyak faktor yang memengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Implementasi dapat dimulai dari kondisi abstrak dan sebuah pertanyaan tentang apakah syarat agar implementasi kebijakan dapat berhasil (Edwards III, 1980, h.9). Dalam mengkaji implementasi kebijakan publik, Edward III mulai dengan mengajukan dua pertanyaan, yakni:

1. *What is the precondition for successful policy implementation?*
2. *What are the primary obstacles to successful policy implementation?*

Edwards III berusaha menjawab dua pertanyaan tersebut dengan mengkaji empat faktor atau variabel dari kebijakan yaitu komunikasi (*communications*), sumber daya (*resources*), sikap (*dispositions* atau *attitudes*), dan struktur birokrasi (*bureaucratic structure*) (Edwards III, 1980, h.10). Keempat faktor diatas harus dilaksanakan secara simultan karena antara satu dengan yang lainnya memiliki

hubungan yang erat. Tujuannya adalah untuk meningkatkan pemahaman tentang implementasi kebijakan.



Gambar 2.1 Faktor Penentu Implementasi Menurut Edwards III
Diagram: Dampak langsung dan tidak langsung dalam Implementasi

Sumber: Edwards III, 1980, h.148

Faktor-faktor yang berpengaruh dalam implementasi menurut Edwards III sebagai berikut:

1) Komunikasi (*communications*)

Untuk mengetahui keberhasilan dari faktor komunikasi, Edwards mengungkapkan pernyataan sebagai berikut:

“The first requirement for effective policy implementation is that those who are to implement a decision must know what they are supposed to do. In the second, the problems created by lack of clarifying implementation instruction are examined and explanations of why this ambiguity occurs are presented. Another aspect of the communication of implementation directives is their consistency” (Edwards III, 1980, h.17).

Berdasarkan kutipan tersebut dijelaskan bahwa menurut Edward implementasi akan berjalan efektif apabila kejelasan ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu yang bertanggungjawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Kejelasan ukuran dan tujuan kebijakan dengan demikian perlu dikomunikasikan secara tepat dengan para pelaksana. Konsistensi atau keseragaman dari ukuran dasar dan tujuan perlu dikomunikasikan sehingga *implementors* mengetahui secara tepat ukuran maupun tujuan kebijakan itu.

Di samping itu sumber informasi yang berbeda juga akan melahirkan interpretasi yang berbeda pula. Agar implementasi berjalan efektif, siapa yang bertanggungjawab melaksanakan sebuah keputusan harus mengetahui apakah mereka dapat melakukannya. Sesungguhnya implementasi kebijakan harus diterima oleh semua personel dan harus mengerti secara jelas dan akurat mengenai maksud dan tujuan kebijakan. Jika para aktor pembuat kebijakan telah melihat ketidakjelasan spesifikasi kebijakan sebenarnya mereka tidak mengerti apa sesungguhnya yang akan diarahkan. Para *implementors* kebijakan bingung dengan apa yang akan mereka lakukan sehingga jika dipaksakan tidak akan mendapatkan hasil yang optimal. Tidak cukupnya komunikasi kepada para *implementors* secara serius memengaruhi implementasi kebijakan. Ada banyak hal yang mendorong terjadinya komunikasi yang tidak konsisten dan menimbulkan dampak-dampak buruk bagi implementasi kebijakan. Beberapa hal yang dimaksud antara lain:

1. *Transmisi*; penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. *Implementors* harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan.
2. *Kejelasan*; komunikasi yang diterima oleh *implementor* haruslah jelas dan tidak membingungkan atau tidak ambigu.
3. *Konsistensi*; perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten dan jelas untuk diterapkan atau dijalankan karena jika perintah yang diberikan tidak konsisten akan mendorong *implementors* mengambil tindakan yang sangat longgar dalam menafsirkan dan mengimplementasikan kebijakan.

Tiga hal tersebut merupakan indikator yang dapat dipakai dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi (Winarno, 2012, h.179-180).

Menurut Agustino, komunikasi merupakan salah satu variabel penting yang memengaruhi implementasi kebijakan publik, komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif akan terlaksana, jika para pembuat keputusan mengetahui mengenai apa yang akan mereka kerjakan. Informasi yang diketahui

para pengambil keputusan hanya bisa didapat melalui komunikasi yang baik. (Agustino, 2008, h.150).

2) Sumber daya (*resources*)

Sumber daya merupakan hal penting dalam implementasi kebijakan yang baik.

“No matter how clear and consistent implementation order are and no matter how accurately they are transmitted, if the personel responsible for carrying out policies lack the resources to do an effective job, implementation will not be effective” (Edward III, 1980, h.11).

Berdasarkan kutipan tersebut dijelaskan bahwa menurut Edwards III tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi program dan bagaimana akuratnya komunikasi dikirim. Jika personel yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program kekurangan sumber daya dalam melakukan tugasnya, maka dapat dimungkinkan pelaksanaan kebijakan tersebut tidak efektif. Dengan kata lain sumber daya merupakan hal penting dalam implementasi kebijakan yang baik.

Edwards III mengategorikan sumber daya organisasi terdiri dari : *“Staff, information, and facilities; building, equipment, land and supplies”*. Edward III mengemukakan bahwa sumber daya tersebut dapat diukur dari aspek kecukupannya yang didalamnya tersirat kesesuaian dan kejelasan; *“Insufficient resources will mean that laws will not be enforced, services will not be provided and reasonable regulation will not be developed “*.

Indikator-indikator yang digunakan untuk melihat sejauh mana sumber daya mempengaruhi implementasi kebijakan terdiri dari:

1. **Staf.** Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf atau pegawai (*street-level bureaucrats*). Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan, salahsatunya disebabkan oleh staf/pegawai yang tidak cukup memadai, mencukupi, ataupun tidak kompeten dalam bidangnya. Penambahan jumlah staf dan *implementor* saja tidak cukup menyelesaikan persoalan implementasi kebijakan, tetapi diperlukan sebuah kecukupan staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (*competent* dan *capable*) dalam mengimplementasikan kebijakan.

2. **Wewenang dan Informasi.** Pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan secara efektif. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan suatu kebijakan. Dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk yaitu: *Pertama*, informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. *Kedua*, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan.
3. **Fasilitas.** Fasilitas fisik merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. *Implementor* mungkin mempunyai staf yang mencukupi, *capable* dan *competent*, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil (Agustino, 2008, h.151-152).

3) Disposisi atau Sikap (*dispositions or attitudes*)

Salah satu faktor yang memengaruhi implementasi kebijakan adalah sikap *implementor*.

“If implementor are well-disposed toward a particular policy, they are more likely to carry it out as original desicionmakers intended. But when implementor’s attitudes or perspectives differ from desicionmakers, the process of implementing of policy becomes infinitely more complicated” (Edwards III, 1980, h.89).

Berdasarkan kutipan tersebut dijelaskan bahwa menurut Edwards III jika *implementor* setuju dengan bagian-bagian isi dari kebijakan maka mereka akan melaksanakan dengan senang hati, tetapi jika pandangan mereka berbeda dengan pembuat kebijakan maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah. Ada tiga bentuk sikap/respon *implementor* terhadap kebijakan; kesadaran pelaksana, petunjuk/arahan pelaksana untuk merespon program ke arah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Para pelaksana mungkin memahami maksud dan sasaran program namun seringkali mengalami kegagalan dalam melaksanakan program secara tepat karena mereka menolak tujuan yang ada didalamnya sehingga secara sembunyi mengalihkan dan menghindari implementasi program. Di samping itu, dukungan para pejabat pelaksana sangat dibutuhkan dalam mencapai sasaran program. Dukungan dari

pimpinan sangat memengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Selain itu pula, penyediaan dana yang cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan/program.

4) Struktur Birokrasi (*bureaucratic structure*)

Membahas badan pelaksana suatu kebijakan, tidak dapat dilepaskan dari struktur birokrasi. Struktur birokrasi adalah karakteristik, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi berulang-ulang dalam badan-badan eksekutif yang mempunyai hubungan baik potensial maupun nyata dengan apa yang mereka miliki dalam menjalankan kebijakan.

“Two prominent characteristics of bureaucracies are standard operational procedures (SOPs) and fragmentation” (Edwards III, 1980, h. 125).

Berdasarkan pernyataan Edwards III di atas disebutkan bahwa dalam terdapat dua karakteristik utama dari birokrasi yakni: *Standard Operational Procedure* (SOP) dan fragmentasi. SOP merupakan perkembangan dari tuntutan internal akan kepastian waktu, sumber daya serta kebutuhan penyeragaman dalam organisasi kerja yang kompleks dan luas. Ukuran dasar SOP atau prosedur kerja ini biasa digunakan untuk menanggulangi keadaan-keadaan umum di berbagai sektor publik dan swasta.

Dengan menggunakan SOP, para pelaksana dapat mengoptimalkan waktu yang tersedia dan dapat berfungsi untuk menyeragamkan tindakan-tindakan pejabat dalam organisasi yang kompleks dan tersebar luas, sehingga dapat menimbulkan fleksibilitas yang besar dan kesamaan yang besar dalam penerapan peraturan. Fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi. Pada umumnya, semakin besar koordinasi yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, semakin berkurang kemungkinan keberhasilan program atau kebijakan.

Implementasi kebijakan tidak selalu berhasil. Apa yang diharapkan dan direncanakan saat perumusan kebijakan dapat saja berbeda pada saat implementasinya. Keadaan di lapangan dapat menimbulkan kesenjangan yang dapat menyebabkan kurang efektifnya implementasi kebijakan atau gagalnya kebijakan mencapai tujuannya. Menurut Abidin, terdapat beberapa alasan mengapa implementasi kebijakan dapat gagal. *Pertama*, kebijakan tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya. *Kedua*, implementasi kebijakan memang mengalami kegagalan dalam proses. *Ketiga*, implementasi dilaksanakan sebagaimana mestinya, namun terdapat hambatan dalam prosesnya yang tidak dapat diatasi (Abidin, 2002, h. 207).

2.2.5 Impor

Dalam dunia yang sudah terbuka ini, hampir tidak ada lagi satu negara pun yang benar-benar mandiri, tapi satu sama lain saling membutuhkan dan saling mengisi. Kenyataan ini lebih meyakinkan kita akan bertambah pentingnya peranan perdagangan internasional dalam masa mendatang demi kepentingan ekonomi nasional kita sendiri (Amir, 1999, h.3). Salah satu bentuk kegiatan perdagangan internasional yang dilakukan suatu negara adalah impor. Impor menjadi salah satu bentuk kebijakan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan dalam negeri.

Hamdy mendefinisikan kebijakan perdagangan internasional di bidang impor sebagai berikut:

“Kebijakan perdagangan internasional di bidang impor diartikan sebagai berbagai tindakan dan peraturan yang dikeluarkan pemerintah, baik secara langsung maupun tidak langsung, yang akan memengaruhi struktur, komposisi, dan kelancaran usaha untuk melindungi/mendorong pertumbuhan industri dalam negeri dan penghematan devisa” (Hamdy, 2009, h.65).

Santoso mendefinisikan impor sebagai “proses memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean dalam negeri dengan memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku” (Santoso, 1994, h.57). Pengertian impor secara luas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Suatu kegiatan penerimaan 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.
- 2) 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.
- 3) Impor modal yang diinvestasikan dalam bentuk investasi portofolio, investasi langsung luar negeri berbentuk aset fisik, dan impor modal yang termasuk bidang pajak (Purwito, 2006, h. 45).

Dalam pengertian lain yang dikemukakan oleh Purwito, ditegaskan mengenai hal yang dapat dikatakan impor, yaitu:

“Impor merupakan kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean baik yang dilakukan oleh orang pribadi maupun badan hukum. Dalam Undang-Undang Kepabeanan dianggap sebagai impor apabila barang yang dibawa oleh sarana pengangkut telah melintasi batas negara dan kepadanya diwajibkan memenuhi kewajiban pabean dan pembayaran bea masuk yang terutang (Purwito, 2008, h.112).”

Dilihat dari tujuan barang, impor dibedakan menjadi dua macam, yaitu:

1. Impor untuk dipakai

Pengertian impor untuk dipakai yaitu:

- a. Memasukkan barang ke dalam daerah pabean dengan tujuan untuk dipakai, artinya barang tersebut akan dijual kembali atau digunakan/dipakai oleh pemakai akhir (*end user*) atau habis dikonsumsi.
- b. Memasukkan barang ke dalam daerah pabean untuk dimiliki atau dikuasai oleh orang yang berdomisili di Indonesia (Purwito, 2008, h. 112).

2. Impor sementara

Impor sementara merupakan fasilitas yang diberikan oleh pemerintah dalam rangka membantu investor untuk menggunakan barang-barang yang dimiliki di

luar daerah pabean untuk disewa untuk digunakan di dalam daerah pabean (Purwito, 2007, h.68).

Berdasarkan tujuan impor di atas, impor barang dan bahan yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan komersial termasuk dalam impor untuk dipakai karena impor barang dan bahan (*spare parts*) tersebut digunakan untuk perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang yang secara tidak langsung dapat meningkatkan pertumbuhan dan daya saing antar perusahaan penerbangan komersial baik dalam negeri maupun luar negeri.

2.2.6 Bea Masuk

a) Definisi dan Fungsi Bea Masuk

Customs duties (bea masuk) pada dasarnya merupakan salah satu jenis pungutan pemerintah yang mempunyai kekhasan tersendiri yang sangat spesifik dan termasuk dalam kategori pajak (Rosdiana, 2012, h.72). Konsep bea masuk dapat dirunut dari konsep awal mengenai *custom duties*. *Custom duties* adalah pajak atas lalu lintas barang. Dalam literatur asing juga sering disebut *Tariff*, didefinisikan oleh Mankiw sebagai “*a tax on good produced abroad and sold domestically*” (Rosdiana, 2012, h.73). Hodgson dan Herander (1983) mendefinisikan *tariff* sebagai berikut:

“A tariff is a tax imposed on goods and services traded across national borders and can be applied to either imports or exports. Although as a matter of practice, tariffs are applied mainly to imports, many less developed countries do apply duties to a significant number of their export products (Hodgson, 1983, h.207).”

Berdasarkan definisi tersebut, *tariff* adalah pajak yang dikenakan terhadap barang dan jasa yang diperdagangkan melintasi perbatasan nasional dan dapat diterapkan baik untuk impor maupun ekspor. Sedangkan definisi *tariff* menurut Nurmantu adalah pungutan yang dilakukan pada saat ekspor dan impor barang serta konsumsi BKC (Barang Kena Cukai) di dalam Daerah Pabean (Nurmantu, 2003, h.66). Dalam prakteknya, *tariff* diterapkan terutama untuk impor. Hanya sedikit negara maju yang mengenakan *tariff* pada produk ekspor mereka.

Menurut Sudjatmiko, 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 (Sudjatmiko, 1987, h.5). Adapun menurut Purwito, pengertian bea masuk adalah pungutan yang berasal dari pembayaran atas bea masuk yang terutang berkaitan dengan pemasukan ke dalam daerah pabean (Purwito, 2008, h.265). Dalam pengklasifikasian pajak, bea masuk termasuk jenis pajak tidak langsung karena karakteristiknya memenuhi karakteristik jenis pajak tidak langsung.

Dalam perdagangan internasional, *tariff* sering kali dijadikan instrumen 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.

Ditinjau dari tujuannya, tarif bea masuk dapat dibedakan atas:

1. Tarif *Protective*, yaitu pungutan yang dilakukan pada waktu mengimpor barang yang tujuannya untuk melindungi produsen dalam negeri atau melindungi masyarakat pada umumnya, misalnya tarif yang sangat tinggi atas impor senjata api.
2. Tarif *Revenue*, yaitu pungutan yang dilakukan pada waktu mengimpor barang yang tujuannya untuk meningkatkan pemasukan dana ke kas negara (Nurmantu, 2003, h.66).

Berdasarkan tujuannya maka fungsi tarif Bea Masuk adalah sebagai berikut:

- Fungsi mengatur (*regulerend*), yaitu untuk mengatur perlindungan dan kepentingan ekonomi/industri dalam negeri.
- Fungsi *budgetair*, yaitu sebagai salah satu sumber penerimaan negara.
- Fungsi demokrasi, yaitu penetapan besarnya tarif bea masuk melalui persetujuan DPR.
- Fungsi pemerataan, yaitu untuk pemerataan distribusi pendapatan nasional, misalnya dengan pengenaan tarif bea masuk yang tinggi untuk barang mewah (Hamdy, 2009, h.67).

b) Efek Pengenaan Bea Masuk

Efek dari pengenaan bea masuk terdiri atas:

a) Efek harga

Harga barang impor dalam mata uang nasional meningkat sebesar tarif yang dikenakan.

b) Efek konsumsi

Permintaan di pasar dalam negeri terhadap barang impor menurun karena efek harga. Besarnya konsumsi yang berkurang sangat tergantung pada besarnya elastisitas harga dari permintaan. Jika barang impor adalah barang kebutuhan pokok, maka elastisitasnya mendekati nol yang artinya efek harga terhadap konsumsi kecil.

c) Efek proteksi/produksi

Produksi di dalam negeri naik akibat efek harga. Karena harga barang impor lebih mahal dibandingkan harga barang yang sama buatan dalam negeri, permintaan domestik terhadap barang buatan sendiri pun meningkat sedangkan terhadap barang impor menurun.

d) Efek pendapatan

Hasil pajak impor merupakan pendapatan bagi pemerintah.

e) Efek redistribusi

Harga barang impor naik akibat bea masuk. Di satu sisi, hal itu menyebabkan kerugian bagi konsumen karena *consumer surplus*-nya berkurang atau hilang. Tetapi di sisi lain memberikan keuntungan bagi produsen karena *producer surplus* meningkat sehingga terjadi perpindahan *surplus* dari konsumen ke produsen (Tambunan, 2000, h. 163-164).

c) Fasilitas Bea Masuk

Fasilitas bea masuk yang dapat diberikan pemerintah dalam lingkup kepabeanan terdiri dari:

1. Tidak Dipungut Bea Masuk

Secara universal, pabean bertugas untuk memungut bea masuk atas barang-barang yang dimasukkan dan berlaku sejak memasuki Daerah Pabean. Dikecualikan dalam hal ini, jika barang-barang tersebut tidak diimpor untuk dipakai, maka pungutan bea masuk tidak dikenakan terhadapnya. Adapun pertimbangan tidak dipungut adalah bahwa barang tersebut akan diangkut lanjut ke pelabuhan lain, baik di dalam ataupun di luar daerah pabean (Purwito, 2006, h. 262).

2. Pembebasan dan Keringanan Bea Masuk

Pengertian pembebasan bea masuk diartikan sebagai pembebasan secara keseluruhan atas bea masuk yang dipungut sehingga pentarifannya menjadi 0% (nol persen) dan bukan berarti tidak dipungut bea masuk atas pemasukan barang impor yang berasal dari luar Daerah Pabean yang dimasukkan untuk dipakai dengan persyaratan seperti ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang ada. Bentuk pembebasan yang diberikan adalah pembebasan relatif. Pembebasan relatif yaitu suatu bentuk pembebasan bea masuk dalam arti bahwa pembebasan yang diberikan pemerintah didasarkan atas beberapa persyaratan tertentu. Keringanan merupakan pengurangan sebagian pembayaran atas bea masuk yang diwajibkan.

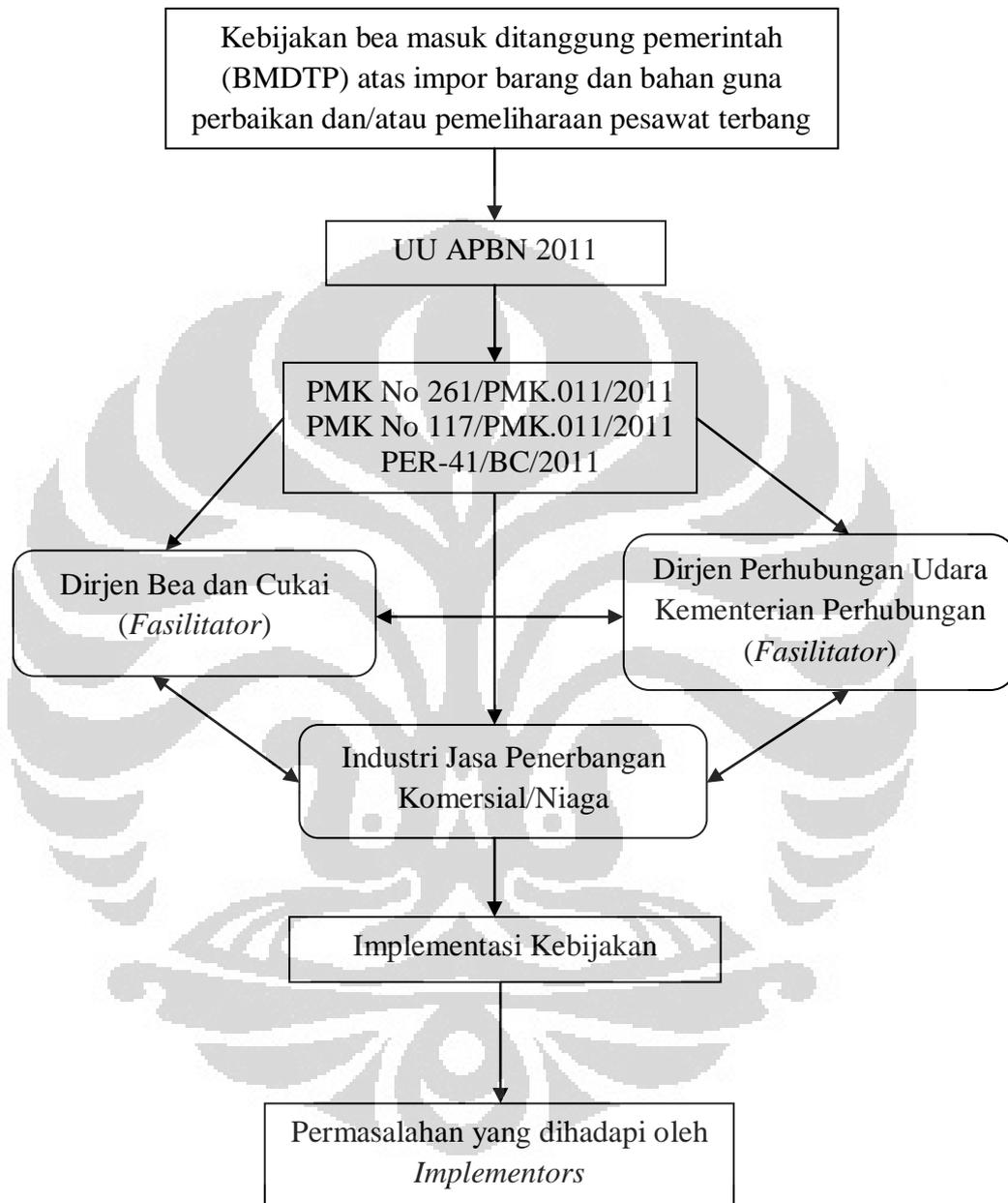
3. Pengembalian Bea Masuk

Pengembalian bea masuk dapat disebabkan oleh beberapa alasan dan pertimbangan, baik dari pengguna jasa kepabeanan dan pejabat bea cukai, maupun karena adanya keputusan pengadilan (Purwito, 2006, h. 262).

Dari beberapa fasilitas bea masuk yang dijelaskan maka bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) bagi perusahaan penerbangan komersial termasuk dalam bentuk pembebasan relatif karena didasarkan atas beberapa persyaratan tertentu dan ditujukan untuk sektor tertentu.

2.3 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan uraian permasalahan dan kerangka teori di atas, maka kerangka pemikiran yang dibangun dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2.2 Alur Kerangka Pemikiran Penelitian

Sumber: Diolah Peneliti

Pemerintah memberikan suatu kebijakan berupa fasilitas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BMDTP) bagi industri jasa penerbangan komersial atau perusahaan penerbangan komersial. Kebijakan tersebut merupakan kesediaan

pemerintah untuk menanggung bea masuk yang terutang atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Kebijakan BMDTP ini diberikan dalam bentuk pagu anggaran yang pada dasarnya telah ditetapkan dalam UU APBN 2011. Pemerintah kemudian menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.011/2011 sebagai PMK Induknya yang diikuti dengan penerbitan PMK Sektornya yaitu PMK-117/PMK.011/2011 dan diperjelas lagi dengan menerbitkan peraturan pelaksanaannya berupa Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 41/BC/2011.

Kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini menjadi salah satu instrumen yang digunakan pemerintah untuk meningkatkan daya saing industri jasa penerbangan komersial dalam negeri. Kebijakan BMDTP ini melibatkan Dirjen Perhubungan Udara selaku Pembina Sektor/*Fasilitator*, Dirjen Bea dan Cukai selaku *fasilitator*, dan Industri Jasa Penerbangan Komersial selaku penerima fasilitas BMDTP dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut. Tertarik untuk memahami lebih dalam mengenai kebijakan ini, peneliti memutuskan untuk membahasnya dalam penelitian ini. Penelitian ini menggambarkan bagaimana implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dan permasalahan-permasalahan yang dihadapi *Implementors* dalam mengoptimalkan pelaksanaan Kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan keseluruhan proses berpikir yang dimulai dari menemukan permasalahan, kemudian peneliti menjabarkannya dalam suatu kerangka tertentu, serta mengumpulkan data bagi pengujian empiris untuk mendapatkan penjelasan dalam penarikan kesimpulan atas gejala sosial yang diteliti (Hasan, 2002, h.21). Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Metode penelitian yang akan dibahas adalah pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, narasumber/informan, site penelitian, dan batasan penelitian.

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian merupakan suatu cara untuk melihat dan mempelajari gejala atau realitas sosial yang didasari oleh asumsi dasar dari ilmu sosial (Jannah dan Prasetyo, 2005, h.13). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif. Pengertian pendekatan kualitatif sebagaimana dijelaskan oleh Creswell sebagai berikut:

“An inquiry process of understanding a social or human problem, based on building a complex, holistic picture, formed with words, reporting detailed views of informants, and conducted in a natural setting”
(Creswell, 1994, h.1-2).

Pendekatan kualitatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain secara holistik dalam bentuk kata-kata yang mendeskripsikan pandangan informan dan ditransmisikan dalam konteks yang alamiah.

Pemahaman fenomena dalam penelitian kualitatif tidak ditentukan terlebih dahulu, tetapi didapat setelah melakukan analisis terhadap kenyataan sosial yang menjadi fokus penelitian. Atas dasar analisis tersebut kemudian ditarik

kesimpulan berupa pemahaman umum yang sifatnya abstrak tentang kenyataan-kenyataan (Basrowi dan Sukidin, 2002, h.2). Penelitian ini bersifat *non linier* (*cylical*) yang memungkinkan peneliti untuk mengulang langkah-langkah penelitian sehingga tercapai hasil yang optimal (*logic in practice*).

Pendekatan kualitatif dipilih karena peneliti ingin memahami fenomena mengenai implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Penelitian ini menganalisis mengenai bagaimana pelaksanaan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah tersebut, bagaimana realisasi bea masuk ditanggung pemerintah tersebut, manfaat apa yang diperoleh oleh pihak penerima bea masuk ditanggung pemerintah tersebut, dan kendala apa saja yang dihadapi *implementors* dalam mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan tersebut. Dalam penelitian ini, upaya untuk menjawab pertanyaan penelitian tidak bergantung secara ketat pada teori melainkan pada data langsung. Teori hanya sebagai alat bantu untuk memberikan gagasan tentang konsep-konsep apa saja yang bisa diteliti dan tujuan akhir dari peneliti bukan untuk membuktikan kebenaran teori.

3.2 Jenis Penelitian

3.2.1 Berdasarkan Tujuan Penelitian

Penelitian ini bermaksud menggambarkan realitas objek yang diteliti, kemudian dianalisis berdasarkan pada pendekatan keilmuan tertentu. Dengan demikian jenis penelitian menurut tujuannya termasuk “deskriptif”. Menurut Kountur, penelitian deskriptif (*descriptive research*) adalah jenis penelitian yang memberikan gambaran atau uraian atas suatu keadaan se jelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap obyek yang diteliti (Kountur, 2004, h.105). Tujuan dari penelitian deskriptif yaitu untuk menyajikan gambaran yang lengkap mengenai seting sosial dan hubungan-hubungan yang terdapat dalam penelitian. Penelitian ini sendiri bertujuan untuk menggambarkan implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang bagi perusahaan penerbangan komersial.

3.2.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan manfaat adalah penelitian murni (*pure research*). Penelitian murni lebih banyak digunakan di lingkungan akademik dan biasanya dilakukan dalam kerangka pengembangan ilmu pengetahuan (Jannah, 2005, h.38). Neuman mendefinisikan penelitian murni sebagai berikut:

“Basic research is research designed to advance fundamental knowledge about how the world works and build/test theoretical explanations. The scientific community is its primary audience.” (Neuman, 2006, h.24)

Penelitian murni didefinisikan sebagai penelitian yang memperluas pengetahuan dasar yang menguji penjelasan teoritis. Penelitian ini memberikan landasan bagi pengetahuan dan pemahaman yang digeneralisasikan pada berbagai kebijakan, masalah atau studi. Penelitian mengenai kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang ini dilakukan dalam kerangka akademis dan memiliki tujuan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan.

3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu Penelitian

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini bersifat *cross sectional* karena hanya dilakukan pada satu waktu tertentu. Penelitian *cross sectional* hanya digunakan dalam satu waktu yang tertentu dan tidak akan dilakukan penelitian lain di waktu yang berbeda untuk diperbandingkan (Jannah, 2005: h.42). Dalam penelitian yang bersifat *cross sectional* ini, peneliti mengumpulkan data dari wawancara terhadap informan-informan tertentu dan dari literatur-literatur yang terkait dalam kurun waktu tertentu. Penelitian ini dilakukan pada bulan Maret 2012 sampai dengan Juni 2012.

3.2.4 Teknik Pengumpulan Data

Selain jenis penelitian berdasarkan tujuan, manfaat, dan penggunaan waktu, teknik pengumpulan data juga memegang peran yang sangat penting dalam menghasilkan dan memperoleh data yang akurat sesuai dengan kebutuhan peneliti untuk menjawab pertanyaan penelitian. Teknik pengumpulan data

bertujuan untuk mencari dan menentukan informasi yang sesuai dengan topik penelitian sehingga dapat menjelaskan permasalahan penelitian secara objektif.

Penelitian ini menggunakan dua macam teknik pengumpulan data, yaitu studi kepustakaan dan studi lapangan.

1. Studi Lapangan

Studi lapangan dilakukan melalui wawancara mendalam (*in depth interview*) dengan beberapa orang narasumber/informan yang dapat memberikan informasi terkait dengan penelitian ini serta studi atas dokumen-dokumen yang ditemukan di lapangan. Studi lapangan berfungsi untuk menaungi berbagai teknik yang digunakan untuk mendapatkan pengetahuan dan proses berfikir mengenai pengetahuan tersebut, dalam hal ini menyangkut usaha mempelajari, memahami, atau mendeskripsikan sekelompok orang yang melakukan interaksi. Hal tersebut tidak jauh berbeda dengan apa yang dikemukakan oleh Neuman mengenai pelaksanaan wawancara, yakni sebagai berikut :

“In field research, the individual researcher directly talks with and observes the people being studied. Through interaction over months or years, the researcher learns about them, include their environment”
(Neuman, 2006, h.364)

Di dalam melakukan wawancara peneliti dilengkapi dengan instrumen dalam bentuk pedoman wawancara yang dibuat secara tidak terstruktur untuk memperoleh data primer yang disusun berdasarkan parameter yang dibutuhkan dan relevan sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian. Pertanyaan-pertanyaan tersebut diberikan kepada sejumlah informan yang dianggap kompeten dan representatif berdasarkan tujuan penelitian. Pedoman wawancara terdiri dari beberapa pertanyaan utama yang dijadikan pedoman bagi peneliti. Kemudian pertanyaan tersebut dapat dikembangkan pada saat wawancara sesuai dengan konteks penelitian. Dengan demikian sangat dimungkinkan bagi peneliti untuk menggali pertanyaan lebih mendalam kepada informan walaupun pertanyaan tersebut tidak termasuk dalam pedoman wawancara, sampai kepada jawaban dimana peneliti merasa cukup untuk dapat menjawab permasalahan penelitian

Data yang diperoleh dari wawancara tersebut merupakan data primer yang akan diolah sesuai kebutuhan penelitian. Data tersebut akan dinyatakan dalam bentuk tulisan deskriptif yang menggambarkan bagaimana implementasi bea kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang yang ditujukan kepada perusahaan penerbangan komersial.

2 Studi Kepustakaan

Dalam studi kepustakaan peneliti berusaha untuk mempelajari dan mengumpulkan data dan informasi dari berbagai literatur seperti buku-buku, jurnal, artikel-artikel di media cetak atau penelusuran di internet baik yang ditulis oleh para ahli perpajakan maupun oleh sumber lain, dan peraturan-peraturan terkait dengan tujuan untuk mendapatkan data-data yang relevan/berkaitan dengan pokok permasalahan penelitian. Creswell menjelaskan tentang tiga macam penggunaan literatur dalam penelitian kualitatif, yaitu:

- a) *the literature is used to frame problem in the introduction to the study,*
- b) *the literature is presented in separate section as a review of the literature,*
or
- c) *the literature is presented in the study at the end, it becomes a basis for comparing and contrasting findings of qualitative study* (Cresswell, 1994, h.23).

3.3 Teknik Analisis Data

Pada prinsipnya analisis data merupakan sejumlah aktivitas yang dilakukan oleh peneliti ketika proses pengumpulan data atau informasi berlangsung berupa pencarian pola-pola tertentu yang terdapat pada data yang dikumpulkan sampai pada penarikan kesimpulan berupa konsep atau hubungan antar konsep. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif. Bogdan dan Biklen sebagaimana dikutip oleh Irawan mendefinisikan analisis data sebagai berikut:

“Analisis data adalah proses mencari dan mengatur secara sistematis transkrip interview, catatan di lapangan, dan bahan-bahan lain yang Anda dapatkan, yang kesemuanya itu Anda kumpulkan untuk meningkatkan pemahaman Anda (terhadap suatu fenomena) dan membantu Anda untuk mempresentasikan penemuan Anda kepada orang lain” (Irawan, 2006, h.73)

Berdasarkan pengertian tersebut, analisis data memiliki kaitan erat dengan pengumpulan dan interpretasi data. Proses pengolahan data dimulai dengan menelaah berbagai data yang diperoleh dari berbagai sumber, baik itu berupa data-data empiris maupun hasil wawancara informan yang relevan. Data-data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kualitatif. Dalam analisis data, peneliti melakukan tahapan reduksi data sehingga peneliti tidak menggambarkan semua temuan di lapangan, melainkan hanya data penting, gambaran, dan analisa yang menurut peneliti penting dan relevan untuk membantu memecahkan permasalahan penelitian ini.

3.4 Informan

Pemilihan informan (*key informant*) pada penelitian difokuskan pada representasi atas masalah yang diteliti. Peneliti menetapkan kriteria tertentu untuk menentukan informan. Kriteria ini mengacu pada kriteria yang dikemukakan oleh Neuman, antara lain:

- a. *The informant is totally familiar with the culture and is in position witness significant makes a good informant* (Informan sangat akrab atau familiar dan menyaksikan peristiwa penting yang terkait dengan isu yang diangkat).
- b. *The individual is currently involved in the field* (Informan tersebut terlibat langsung di lapangan dalam masalah yang diteliti).
- c. *The person can speed time with the researcher* (Informan memiliki waktu yang cukup untuk melakukan wawancara (interaksi) dengan peneliti).
- d. *Non-analytic individuals make better informants. A non analytic informant is familiar with and uses native folk theory or pragmatic common sense.* (Informan sebaiknya tidak bersikap analitis) (Neuman, 2006, h. 411)

Dalam penelitian ini, peneliti menetapkan beberapa informan yang terdiri dari:

1. Pihak Pembuat Kebijakan:

1. Djaka Kusmartata (Kepala Bidang Kepabeanan dan Cukai, Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Badan Kebijakan Fiskal (BKF), Kementerian Keuangan). Wawancara dilakukan untuk mengetahui dasar pertimbangan penerbitan dan sosialisasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah.
2. Tarcesius Yosep Subagyo (Kasubdit Industri Bangunan Lepas Pantai & Komponen, Direktorat Industri Maritim, Kedirgantaraan dan Alat Pertahanan, Kementerian Perindustrian). Wawancara dilakukan untuk mengetahui perbedaan antara industri pesawat terbang dengan industri jasa penerbangan selaku pihak yang menerima fasilitas bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

2. Pihak Pelaksana Kebijakan:

1. Heykal Hafrezal (Kepala Seksi Pembebasan II, Direktorat Fasilitas Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai). Wawancara dilakukan untuk mengetahui proses pelaksanaan fasilitas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang, sosialisasi penerbitan peraturan pelaksana, realisasi atas fasilitas bea masuk ditanggung pemerintah, serta permasalahan yang dihadapi oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai selaku *fasilitator*.
2. Denny Kurniansyah (Subdit Produk Aeronautika, Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara) dan Ibu Melliana Nur (Staf Tarif Jasa dan Pelayanan Angkutan Udara), Kementerian Perhubungan. Wawancara dilakukan untuk mengetahui tentang kondisi perusahaan penerbangan komersial, pelaksanaan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang bagi perusahaan penerbangan komersial,

realisasi dan pemanfaatan fasilitas bea masuk ditanggung pemerintah, serta permasalahan yang dihadapi oleh Kementerian Perhubungan selaku *fasilitator*.

3. Empuk Samsudin (*Chief Export Import*) PT Merpati Nusantara. Wawancara dilakukan untuk mengetahui implementasi bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan pesawat terbang dari sisi penerima fasilitas BMDTP tersebut dan permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan dalam memperoleh fasilitas BMDTP.
 4. Sofyan (Staf Bagian Pemotongan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta). Wawancara dilakukan untuk mengetahui proses pelaksanaan fasilitas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dalam hal pengambilan barang dan bahan tersebut di Kawasan Pabean dan permasalahan yang dihadapi oleh petugas KPP BC dalam melaksanakan kebijakan ini.
3. Pihak Akademisi
1. Permana Agung (Dosen Bea dan Cukai Pasca Sarjana Universitas Indonesia) dan Sriyono (Dosen Kepabeanan PTN/PTS). Wawancara dilakukan untuk mengetahui korelasi pertimbangan pemerintah mengeluarkan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau perawatan pesawat terbang dengan teori.

3.5 Site Penelitian

Tempat-tempat yang dipergunakan sebagai site penelitian dalam penelitian ini adalah:

1. Lingkungan Kementerian Perhubungan
 - a. Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara
2. Lingkungan Kepabeanan
 - a. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Pusat
 - b. KPPBC Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta
3. Lingkungan Kementerian Perindustrian
 - a. Direktorat Industri Maritim, Kedirgantaraan dan Alat Pertahanan

4. Lingkungan Kementerian Keuangan
 - a. Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Badan Kebijakan Fiskal (BKF)
 - b. Gedung Juanda I
5. PT Merpati Nusantara
6. Universitas Bhayangkara Jaya Bekasi

3.6 Keterbatasan Penelitian

Dalam proses penelitian ini, peneliti mengalami kesulitan dalam mengumpulkan informasi dari beberapa informan mengingat keterbatasan waktu yang dimiliki oleh informan untuk diwawancarai secara mendalam karena padatnya aktivitas narasumber dan birokrasi yang harus dilewati oleh peneliti. Selain itu, peneliti kesulitan dalam pengumpulan data-data pajak perusahaan dari pihak *airlines* sehingga untuk menggambarkan manfaat yang diperoleh *airlines* dari realisasi BMDTP hanya didasarkan dari data yang diperoleh peneliti dari Pembina Sektor yaitu Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan.

3.7 Batasan Penelitian

Pembatasan penelitian sangatlah penting karena dapat digunakan untuk mengarahkan analisis dan pengumpulan data. Selain itu, untuk menghindari kemungkinan terjadinya kesalahan dalam penafsiran judul. Oleh karena itu, dalam penelitian ini agar masalah yang diteliti tidak terlalu luas maka peneliti memfokuskan penelitian terbatas:

1. Implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang bagi perusahaan penerbangan komersial pada tahun anggaran 2011, khususnya di lingkup Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta, Cengkareng, Banten (selanjutnya disebut dengan KPPBC Madya Soetta). Pemilihan KPPBC Madya Soetta dilakukan dengan pertimbangan KPPBC Madya Soetta merupakan salah satu kantor pabean yang dijadikan tempat penyimpanan barang impor *spare part* pesawat terbang karena sebagian besar impor *spare part* pesawat terbang diimpor melalui pesawat.

2. Kebijakan fiskal yang diteliti terkait dengan kebijakan BMDTP. Kebijakan BMDTP yang akan diteliti didasarkan pada Undang-Undang dan peraturan dibawahnya khususnya terkait UU APBN 2011, PMK No. 261/PMK.011/2011, PMK No. 117/PMK.011/2011, dan PER No. 41/BC/2011.
3. Implementasi kebijakan BMDTP yang diteliti hanya terbatas pada mekanisme pelaksanaannya, realisasi atas bea masuk ditanggung pemerintah, manfaat yang diterima oleh *airlines* yang dapat merealisasikan bea masuk ditanggung pemerintah tersebut, dan kendala yang dihadapi *implementors* dalam pelaksanaan kebijakan ini.



BAB 4

GAMBARAN UMUM KEBIJAKAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG

4.1 Gambaran Umum Industri Jasa Penerbangan Indonesia

Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan merupakan salah satu tonggak deregulasi bisnis penerbangan di Indonesia. Industri jasa penerbangan merupakan sektor usaha yang padat akan regulasi, padat karya, dan modal yang disebabkan karena banyaknya peraturan yang harus dipenuhi bila hendak mendirikan perusahaan penerbangan selain membutuhkan modal yang sangat besar dan juga didukung tenaga kerja yang memiliki keahlian khusus dalam industri ini. Industri jasa penerbangan Indonesia mulai mengalami perubahan yang sangat pesat di mulai pada awal tahun 2000.

Diawali dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah (PP) No. 40 Tahun 1999 tentang Perizinan Pendirian Perusahaan Penerbangan, dengan PP tersebut pemerintah memberikan izin yang seluas-luasnya kepada *investor* yang ingin masuk ke industri jasa penerbangan yang mengakibatkan terjadinya perubahan di dalam industri jasa penerbangan Indonesia. Kemudian pada Tahun 2009, Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan disempurnakan dengan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Latar belakang amandemen undang-undang tersebut adalah untuk menyelaraskan dengan perkembangan ilmu pengetahuan, dan teknologi, perubahan paradigma dan lingkungan strategis, peran serta masyarakat, persaingan usaha, konvensi internasional tentang penerbangan, serta perlindungan konsumen sehingga dengan demikian penyelenggaraan penerbangan sebagai suatu sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh masyarakat, bangsa dan negara.

Sejalan dengan perkembangan dunia penerbangan sekarang ini, dimana banyak bermunculan maskapai dengan konsep *Low Cost Carrier* (LCC), yaitu model maskapai yang unik dengan strategi penurunan *operating cost* serendah mungkin. Hal ini tentu saja menimbulkan persaingan harga antar maskapai, tetapi dari sisi penumpang ini menguntungkan karena banyak pilihan maskapai yang menawarkan berbagai kemudahan seperti pemberian *service* yang semakin baik

dan harga tiket yang sangat bersaing sehingga semua lapisan masyarakat dapat merasakan terbang dengan harga murah. Menurut data Kementerian Perhubungan pada tahun 1999, jumlah penumpang domestik hanya sekitar 5 juta orang saja, dibandingkan dengan tahun 2001, naik menjadi 10,6 juta penumpang, lalu naik menjadi 11,6 juta penumpang di tahun 2002 dan data terakhir untuk tahun 2011, jumlah penumpang domestik melonjak hingga mencapai 58,85 juta orang.

Lion Air, Wings Air, dan Air Asia merupakan contoh maskapai penerbangan sebagai penerbangan berbiaya rendah (*low cost carrier*). Dengan berdirinya perusahaan-perusahaan penerbangan baru seperti Lion Air yang menawarkan harga tiket lebih rendah dibandingkan dengan harga tiket maskapai penerbangan yang sudah ada seperti Garuda Indonesia Airline, Merpati Nusantara Air, dan Mandala Airlines, membuat persaingan menjadi lebih kompetitif pada industri ini. Banyaknya pemain dalam industri jasa penerbangan ini karena industri penerbangan memberikan kemungkinan memperoleh keuntungan yang cukup tinggi. Berikut ini nama-nama maskapai penerbangan di Indonesia dilihat dari jenis maskapainya per Desember 2011:

Tabel 4.1 Daftar Nama Maskapai Yang Terdaftar Tahun 2011

No	Maskapai Niaga Berjadwal	Maskapai Niaga Tidak Berjadwal	Maskapai Kargo Berjadwal	Maskapai Kargo Tidak Berjadwal
1	Garuda Indonesia	Riau Airlines	Republic Express	Asialink Cargo Express
2	Merpati Nusantara Airlines	Manunggal Air Service	Cardig Air	
3	Lion Mentari Airlines	Airfast Indonesia	Tri MG Intra Asia Airlines	
4	Sriwijaya Air	Asconusa Air Transport		
5	Pelita Air Service	Asi Pudjiastuti Aviation		
6	Indonesia Air Asia	Dabi Air Nusantara		
7	Metro Batavia	Dearaya		
8	Wings Abadi Airlines	Derazona Air Service		
9	Mandala Airlines	East Indonesia Air Taxi And Charter Service		
10	Trigana Air	Ekspress		

	Service	Transportasi Antarbenua		
11	Indonesia Air Transport	Gatari Air Service		
12	Kal Star Aviation	Intan Angkasa Air Service		
13	Travel Express Aviation	Kura-Kura Aviation		
14	Travira Air	Mimika Air		
15	Dirgantara Air Service	National Utility Helicopter		
16	Transnusa Aviation Mandiri	Nusantara Buana Air		
17	Aviastar Mandiri	Nyaman Air		
18	Sky Aviation	Penerbangan Angkasa Semesta		
19		Purawisata Baruna		
20		Sabang Merauke Raya Air Charter		
21		Sayap Garuda Indah		
22		Transwisata Prima Aviation		
23		Sampoerna Air Nusantara		
24		Johnlin Air Transport		
25		Air Pasifik Utama		
26		Survei Udara Penas		
27		Alfa Trans Dirgantara		
28		Unindo Aircharter		
29		Nusantara Air Charter		
30		Enggang Air Service		
31		Air Maleo		

Sumber: Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan

Dari tabel 4.1 dapat dilihat bahwa di tahun 2011 ada 53 maskapai penerbangan yang terdaftar di Indonesia dari empat jenis maskapai penerbangan. Jumlah maskapai penerbangan yang paling banyak berasal dari jenis niaga tidak berjadwal yang berjumlah 31 maskapai, diikuti oleh jenis maskapai niaga berjadwal sebanyak 18 maskapai, lalu dari jenis maskapai kargo berjadwal sebanyak 3 maskapai, dan yang paling sedikit jumlah maskapainya berasal dari jenis maskapai kargo tidak berjadwal yaitu hanya ada 1 maskapai saja. Jenis maskapai penerbangan niaga berjadwal meskipun jumlahnya lebih sedikit daripada niaga tidak berjadwal, namun jenis maskapai ini lebih populer di kalangan masyarakat Indonesia.

4.2 **Gambaran Umum Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta**

Tuntutan dunia usaha agar Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memberikan pelayanan yang cepat, *simple*, dan transparan mendorong DJBC untuk melakukan berbagai upaya yang signifikan dan menempuh langkah-langkah strategis. Di mulai sejak tahun 2002, reformasi birokrasi mendefinisikan peranan atau fungsi penting DJBC dalam dunia perekonomian khususnya dalam perdagangan internasional, yaitu sebagai *trade facilitator*, *industrial assistance*, *revenue collector*, dan peranan yang tidak kalah pentingnya yaitu sebagai *community protector*. Peranan tersebut semakin dioptimalkan dengan dibentuknya kantor-kantor modern, yaitu Kantor Pelayanan Utama dan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya.

Pada hakekatnya Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean merupakan Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai namun dengan tingkat eselon kantor yang lebih rendah, disesuaikan dengan beban kerja yang dimiliki. KPPBC Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta (selanjutnya disebut dengan KPPBC Madya Soetta) memiliki visi, misi, strategi, dan komitmen harian dari KPPBC Madya Soetta sebagai berikut:

Visi : Menjadi administrasi kepabeanan dan cukai dengan standar internasional.

Misi : Mengamankan hak keuangan negara, memfasilitasi perdagangan, mendukung industri dan melindungi masyarakat.

Strategi: Profesionalisme sumber daya manusia, efisiensi dalam organisasi dan pelayanan.

Lima Komitmen harian:

1. Tingkatkan Pelayanan;
2. Tingkatkan transparansi keadilan dan konsistensi;
3. Pastikan pengguna jasa bekerja sesuai ketentuan;
4. Hentikan perdagangan ilegal;
5. Tingkatkan Integritas.

KPPBC Madya Soetta memiliki tugas utama yaitu melaksanakan pengawasan dan pelayanan kepabeanan dan cukai dalam daerah wewenang

berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Adapun fungsi KPPBC Madya Soetta secara universal antara lain adalah sebagai berikut:

1. *Revenue Collector*

Melakukan pemungutan bea masuk, bea keluar, dan cukai terhadap barang-barang ekspor dan impor dan langsung dimasukkan ke kas negara. Bea masuk dan cukai menjadi sumber pemasukan negara terbesar kedua setelah pajak.

2. *Trade Facilitator*

Sebagai fasilitator yang memudahkan proses perdagangan internasional barang ekspor dan impor. Bea cukai juga berperan sebagai pemacu industri dalam negeri dan menjaga industri dalam negeri dari ancaman industri luar negeri.

3. *Industrial Assistance*

Melindungi industri dalam negeri dari masuknya barang-barang ilegal, juga membantu meningkatkan daya saing industri dalam negeri itu sendiri dengan memberikan berbagai fasilitas dan kemudahan yang mampu memberikan insentif, misalnya, fasilitas Kawasan Berikat, Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE), dan lain-lain.

4. *Community Protector*

Melakukan pembatasan dan pengawasan, pelarangan terhadap barang-barang tertentu yang bersifat merusak masyarakat, seperti: minuman mengandung etil alkohol (MMEA), narkoba dan psikotropika, barang-barang pornography (*pornographic materials*), dan sebagainya.

Setiap Pegawai KPPBC Madya Soetta wajib menganut, membina, mengembangkan, dan menjunjung tinggi norma dasar pribadi sebagai berikut :

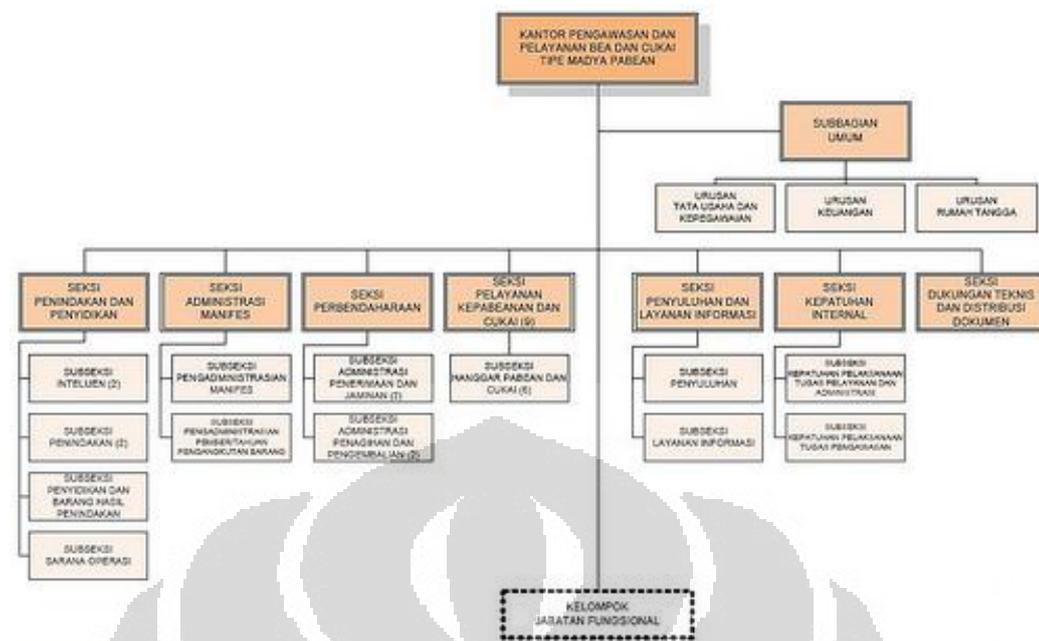
- **Jujur**, dapat dipercaya dalam perkataan dan tindakan.
- **Terbuka**, transparan dalam pelaksanaan tugas dan pergaulan internal maupun eksternal.
- **Berani**, bersikap tegas dan rasional dalam bertindak dan berperilaku serta dalam membuat keputusan demi kepentingan negara, pemerintah, dan organisasi.
- **Tangguh**, tegar dan kuat dalam menghadapi berbagai godaan, hambatan, tantangan, ancaman, dan intimidasi dalam bentuk apapun dan dari pihak manapun.

- **Berintegritas**, memiliki sikap dan tingkah laku yang bermartabat dan bertanggung jawab.
- **Profesional**, melakukan pekerjaan sesuai dengan tugas dan atau keahlian serta mencegah terjadinya benturan kepentingan dalam pelaksanaan tugas.
- **Kompeten**, selalu meningkatkan dan mengembangkan pengetahuan dan keahlian.
- **Tangkas**, melakukan pekerjaan dengan cepat, tepat dan akurat.
- **Jeli**, melakukan pekerjaan dengan teliti dan mampu memandang potensipermasalahankerja serta menemukan pemecahannya yang sesuai.
- **Independen**, tidak terpengaruh dan bersikap netral dalam melaksanakan tugas.
- **Sederhana**, bersikap wajar dan atau tidak berlebihan dalam tugas dan kehidupansehari- hari.

Adapun susunan organisasi KPPBC Madya Soetta terdiri dari :

- a. Subbagian Umum
- b. Seksi Penindakan dan Penyidikan
- c. Seksi Administrasi Manifes
- d. Seksi Perbendaharaan
- e. Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai
- f. Seksi Penyuluhan dan Layanan Informasi
- g. Seksi Kepatuhan Internal
- h. Seksi Dukungan Teknis dan Distribusi Dokumen
- i. Kelompok Jabatan Fungsional

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari gambar 4.1 berikut ini:



Gambar 4.1 Struktur Organisasi KPPBC Madya Soetta

Sumber: KPPBC Madya Soetta

4.3 Gambaran Umum Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang

4.3.1 Proses Pemberian Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang

Pemberian fasilitas bea masuk ditanggung pemerintah diawali dengan penyediaan anggaran yang dimuat dalam APBN. Pada tahun anggaran 2011, melalui UU APBN No.10 Tahun 2010 pasal 3 ayat (3) huruf a, pemerintah menetapkan anggaran bea masuk ditanggung pemerintah seperti berikut ini:

- (3) Penerimaan pajak perdagangan internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b direncanakan sebesar Rp23.009.310.000.000,00 (dua puluh tiga triliun sembilan miliar tiga ratus sepuluh juta rupiah), yang terdiri atas:
 - a. Bea masuk sebesar Rp 17.902.008.000.000,00 (tujuh belas triliun sembilan ratus dua miliar delapan juta rupiah), termasuk fasilitas bea masuk ditanggung Pemerintah (BMDTP) sebesar

Rp2.000.000.000.000,00 (dua triliun rupiah), yang pelaksanaannya diatur dengan Peraturan Menteri Keuangan;

Berdasarkan UU APBN tersebut, pemerintah menyediakan anggaran bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) untuk tahun anggaran 2011 dengan pagu sebesar Rp 2.000.000.000.000,00 (dua triliun rupiah). Kemudian, anggaran tersebut diberikan kepada industri sektor tertentu melalui Peraturan Menteri Keuangan No.261/PMK.011/2011 yang dikenal sebagai PMK Induk. Namun pada pertengahan tahun 2011, APBN 2011 mengalami perubahan yang membuat jumlah insentif fiskal BMDTP mengalami penurunan menjadi Rp 500.000.000.000.000 (lima ratus miliar rupiah) berdasarkan UU No. 11 Tahun 2011 Pasal 3 ayat (3) huruf a. Kebijakan BMDTP ini dikeluarkan pemerintah dengan tujuan antara lain:

- Memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa untuk kepentingan umum, dikonsumsi masyarakat luas, dan/atau melindungi kepentingan konsumen,
- Meningkatkan daya saing,
- Meningkatkan penyerapan tenaga kerja, dan
- Meningkatkan pendapatan negara.

Tujuan tersebut dijadikan pemerintah sebagai kriteria penilaian dalam pemberian bea masuk ditanggung pemerintah dengan bobot nilai yang berbeda-beda. Adapun kriteria tersebut tercantum dalam Lampiran I PMK No. 261/PMK.011/2010 (untuk tahun anggaran 2011), antara lain:

Tabel 4.2 Kriteria Penilaian Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah

NO	Kriteria	Bobot (%)
1	Memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa untuk kepentingan umum, dikonsumsi masyarakat luas, dan/atau melindungi kepentingan konsumen	40
2	Meningkatkan daya saing	30
3	Meningkatkan penyerapan tenaga kerja	20
4	Meningkatka pendapatan negara	10

Sumber: Lampiran I PMK No. 261/PMK.011/2010

Adapun kriteria barang dan bahan yang bea masuknya ditanggung pemerintah berdasarkan Pasal 2 ayat (4) PMK No. 261 Tahun 2010 adalah sebagai berikut:

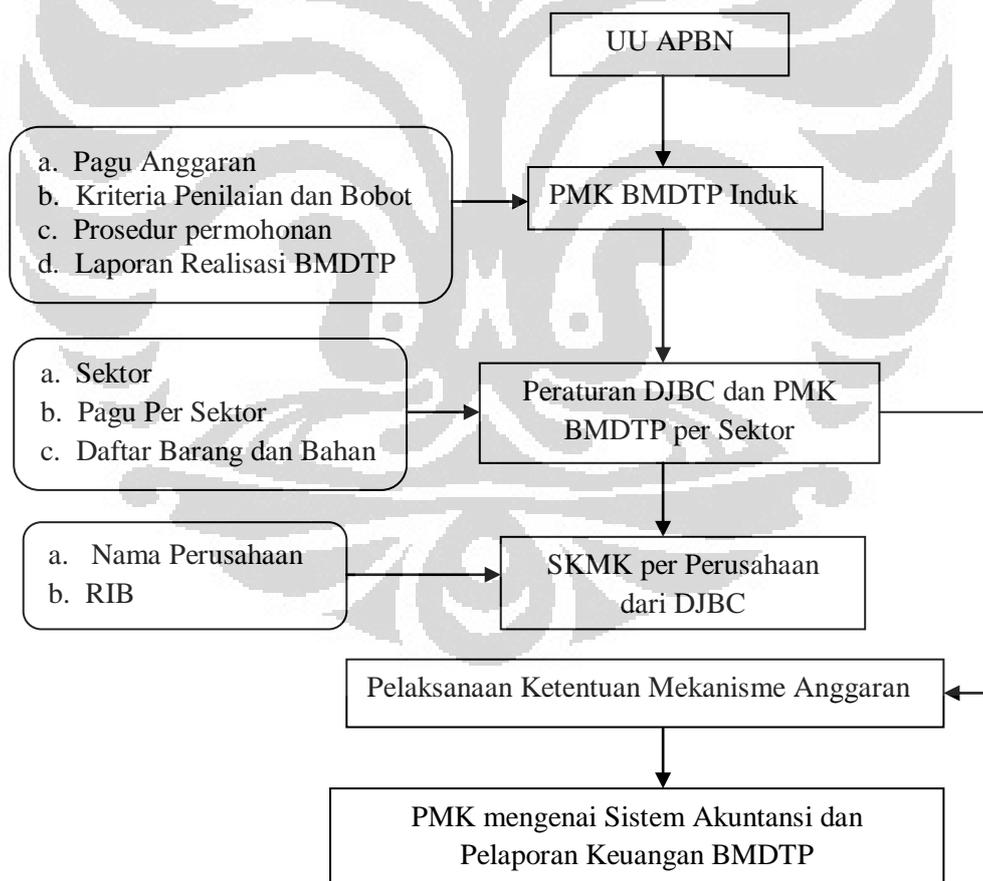
- Belum diproduksi di dalam negeri,
- Sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan, atau
- Sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri.

Selain itu, ada pula kriteria barang dan bahan yang tidak dapat diberikan fasilitas BMDTP. Kriteria barang dan bahan tersebut tercantum dalam Pasal 2 ayat (5) PMK No. 261 Tahun 2010, antara lain:

- a. Barang dan bahan yang dikenakan tarif umum bea masuk sebesar 0%;
- b. Barang dan bahan yang dikenakan tarif bea masuk sebesar 0% berdasarkan perjanjian atau kesepakatan internasional;
- c. Barang dan bahan yang dikenakan Bea Masuk Anti Dumping/Bea Masuk Anti Dumping Sementara, Bea Masuk Tindakan Pengamanan Sementara, Bea Masuk Imbalan, atau Bea Masuk Tindakan Pembalasan;
- d. Barang dan bahan yang diimpor ke dalam Kawasan Berikat menggunakan dokumen pemberitahuan pabean impor dengan mendapat penangguhan bea masuk dan pajak dalam rangka impor; atau
- e. Barang dan bahan yang diimpor dalam rangka pemanfaatan fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor (KITE).

Berdasarkan kriteria penilaian pemberian BMDTP dan kriteria barang dan bahan yang dapat memanfaatkan BMDTP, Kementerian Perhubungan memberikan rekomendasi kepada Menteri Keuangan melalui Badan Kebijakan Fiskal untuk menetapkan industri jasa penerbangan atau perusahaan penerbangan komersial layak mendapatkan BMDTP. Kemudian, dari rekomendasi tersebut Kementerian Keuangan menetapkan industri jasa penerbangan sebagai salah satu industri yang layak mendapatkan BMDTP dan menerbitkan PMK Sektor yaitu PMK No. 117/PMK.011/2011. Kebijakan BMDTP tersebut diberikan atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai *fasilitator* BMDTP menerbitkan Peraturan Dirjen Bea dan Cukai yaitu PER-41/BC/2011 tentang tata cara pemberian bea masuk ditanggung pemerintah bagi sektor industri jasa penerbangan. Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut, perusahaan mengajukan permohonan fasilitas BMDTP kepada Pembina Sektor dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, apabila dinyatakan layak untuk mendapatkan BMDTP maka Dirjen Bea Cukai menyampaikan permohonan tersebut kepada Menteri Keuangan agar dapat diterbitkan Surat Keputusan Menteri Keuangan (SKMK) untuk perusahaan penerbangan komersial tersebut. Perusahaan penerbangan komersial yang telah memperoleh SKMK tersebut, pada saat impor tidak perlu untuk membayar bea masuk yang terutang. Untuk lebih jelas mengenai pemberian kebijakan BMDTP dapat dilihat dari skema berikut ini:



Gambar 4.2 Skema Pemberian Kebijakan BMDTP

Sumber: Diolah Peneliti

Kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/pemeliharaan pesawat terbang dapat dikatakan sebagai sebuah fasilitas bagi perusahaan penerbangan komersial. Alasannya adalah bea masuk ditanggung pemerintah termasuk dalam salah satu jenis fasilitas bea masuk yaitu pembebasan relatif dimana pembebasan tersebut dapat diberikan pemerintah jika memenuhi beberapa persyaratan tertentu yang telah ditentukan. Namun, dari hasil wawancara dengan salah satu pihak akademisi, sebenarnya kebijakan BMDTP ini dapat dikatakan sebagai suatu fasilitas atau dapat juga dikatakan bukan fasilitas karena tergantung dari persepsi seseorang itu sendiri. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari informan Permana Agung berikut ini:

“Saya jawab terus terang itu kurang bermakna fasilitas karena tidak cukup dia hanya impor yang *a fact* dia tidak bayar karena dulu dibebaskan sekarang ditanggung pemerintah, pokoknya dia tidak bayar sehingga dianggap fasilitas karena menguntungkan dia. Tapi, tidak bayarnya itu sebenarnya itu adalah hak yang bersangkutan. Jadi maksudnya dia bisa dilihat dari persepsi yang mana gitu. Dari persepsi dia tidak bayar karena ditanggung pemerintah, *it is facility*, tapi dari sisi *in a fact* bahwa sesungguhnya itu adalah hak dia untuk melakukan importasi tanpa harus bayar, maka itu bukan fasilitas.” (Wawancara dengan Permana Agung, 14 Mei 2012)

Terlepas dari apakah kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini termasuk fasilitas bea masuk atau bukan, ternyata adanya kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini sepertinya dapat diterima oleh pihak *airlines* karena adanya keuntungan dari kebijakan ini yaitu pihak *airlines* tidak membayar bea masuk yang terutang saat melakukan importasi barang. Hal ini didukung dari pernyataan informan Empuk Samsudin berikut ini:

“Tentu kita memiliki komitmen kuat terhadap kebijakan BMDTP itu dan mau melaksanakan kebijakan itu karena bea masuk yang harus kita bayar bisa jadi gratis dengan kebijakan itu, lagipula tidak ada jalan lain juga kan.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

4.3.2 Peraturan Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang

Sejak Tahun 2008, pemerintah telah mengeluarkan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang yang tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.011/2008 untuk tahun anggaran 2008 dan diterbitkan pada tanggal 7 Oktober 2008. Pada tahun 2011, pemerintah kembali memberikan kebijakan BMDTP ini dengan menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 117/PMK.011/2011 untuk tahun anggaran 2011 pada tanggal 18 Juli 2011. Kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang diberikan oleh pemerintah dalam bentuk pagu anggaran dengan jumlah yang berbeda-beda untuk setiap anggaran seperti yang terlihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.3 Dasar Hukum BMDTP Untuk Pesawat Terbang Beserta Pagu Anggarannya

Tahun	Dasar Hukum	Masa Berlaku	Pagu Anggaran
2008	PMK No 138/PMK.011/2008	7 Oktober 2008-31 Desember 2008	Rp 280.000.000.000
2009	PMK No. 26/PMK.011/2009	26 Februari 2009-31 Desember 2009	Rp 416.000.000.000
2010	PMK No 44/PMK.011/2010	24 Februari 2010-31 Desember 2011	Rp 312.000.000.000
2011	PMK No. 117/PMK.011/2011	18 Juli 2011-31 Desember 2011	Rp 38.034.000.000

Sumber: Diolah Peneliti

Meskipun kebijakan BMDTP ini telah diberlakukan sejak tahun 2008, namun penyerapan BMDTP tersebut baru dapat direalisasikan pada tahun 2009. Hal ini disebabkan karena pada tahun 2008 Peraturan Menteri Keuangan untuk Sektor Pesawat Terbang yakni PMK No 138/PMK.011/2008 diterbitkan hampir di

akhir tahun. Ini sesuai dengan pernyataan Ibu Melli Nur dari bagian Direktorat Angkatan Udara sebagai berikut:

“Memang kebijakan ini dikeluarkan dari tahun 2008, tapi itupun gak dipakai karena PMKnya terbitnya kalau gak salah bulan November sedangkan berlakunya sampai Desember. Jadi cuma satu bulan sehingga tidak ada yang bisa memanfaatkannya”. (Wawancara dengan Melli Nur, 19 April 2012)

Dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 117/PMK.011/2011 tentang kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang ini dijelaskan bahwa:

1. Perusahaan adalah perusahaan yang termasuk dalam industri dengan kegiatan utama perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang, atau Perusahaan penerbangan komersial yang melakukan perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.
2. Barang dan Bahan Untuk Industri Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang yang selanjutnya disebut Barang dan Bahan adalah barang jadi, barang setengah jadi dan/atau bahan baku, termasuk suku cadang dan komponen untuk diolah, dirakit atau dipasang, guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang oleh Perusahaan.
3. Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara sebagai Pengguna Anggaran Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara menetapkan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan selaku Kuasa Pengguna Anggaran untuk melaksanakan pembayaran belanja subsidi pajak ditanggung pemerintah.
4. Alokasi anggaran bea masuk ditanggung pemerintah dengan pagu untuk Perusahaan ditetapkan oleh Kuasa Pengguna Anggaran.

Selain peraturan tersebut di atas, ada peraturan-peraturan lain terkait kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang antara lain:

- a. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006;
- b. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2011;
- c. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.11/2010 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan untuk Memproduksi Barang dan/atau Jasa Guna Kepentingan Umum dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu untuk Tahun Anggaran 2011;
- d. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 41/BC/2011 tentang Tata Cara Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang untuk Tahun Anggaran 2011.
- e. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 63/PMK.05/2010 tentang Mekanisme Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban Atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah;
- f. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 08/BC/2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai.

4.3.3 Jenis Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Yang Bea Masuknya Ditanggung Pemerintah

Ada 84 barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang yang bea masuknya ditanggung pemerintah. Jenis dan spesifikasi barang dan bahan tersebut dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut ini:

**Tabel 4.4 Daftar Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau
Pemeliharaan Pesawat Terbang Yang Mendapat Bea Masuk Ditanggung
Pemerintah Untuk Tahun Anggaran 2011**

No.	URAIAN BARANG	Federal Supply Classification*
1.	Suku cadang rangka pesawat, komponen pesawat terbang dan perlengkapan	1560, 1610, 1615, 1620, 1630, 1650, 1680
2.	Ban luar dan dalam pesawat terbang (baru dan vulkanisir)	2620
3.	Mesin torak pesawat terbang dan suku cadangnya	2810
4.	Mesin jet pesawat terbang dan suku cadangnya	2840
5.	Mesin roket pendorong pesawat terbang dan suku cadangnya	2845, 2846
6.	Mesin bantu pesawat terbang dan suku cadangnya	2840, 6115
7.	Perlengkapan mesin pesawat terbang untuk jenis mesin torak, mesin gas turbin, mesin jet, mesin roket, dan mesin bantu	2915, 2925, 2935, 2945, 2950, 2995
8.	Bantalan-bantalan anti gesekan tanpa penopang	3110
9.	Bantalan-bantalan luncur tanpa penopang	3120
10.	Bantalan-bantalan dengan penopang	3139
11.	Alat pendingin dan alat pendingin udara, peralatan pemanas dan peralatan tekanan udara untuk pesawat terbang	1660
12.	Kipas, peralatan sirkulasi udara dan peralatan peniup angin untuk pesawat terbang	4130, 4140
13.	Alat pemadam kebakaran pesawat terbang dan perlengkapannya	4210
14.	Peralatan keamanan dan keselamatan untuk pesawat terbang beserta perlengkapannya	4220
15.	Peralatan untuk sistem instalasi pipa dan perlengkapannya, rak serbet, dispenser, dan katup pembersih	4510
16.	Peralatan pemanas ruang dan tangki penyimpanan air panas untuk pesawat terbang	4520
17.	Pipa dan selang untuk pesawat terbang	4710, 4720
18.	Macam-macam sambungan pipa, pipa metal dan selang untuk pesawat terbang	4730
19.	Sekrup	5305
20.	Baut	5306
21.	Baut tanam	5307
22.	Mur dan ring	5310
23.	Kunci paku dan pasak	5315
24.	Paku keling	5320
25.	Alat-alat pengencang	5825
26.	Material untuk packing dan gasket	5330
27.	Bermacam-macam pegas	5360
28.	Ring, shim dan spacer	5365
29.	Peralatan komunikasi radio dan televisi, termasuk sistem video entertainment untuk pesawat terbang	5821
30.	Peralatan radio dan navigasi untuk pesawat terbang	5826
31.	Peralatan komunikasi pada pesawat terbang	5831, 5965

32.	Peralatan radar untuk pesawat terbang	5841
33.	Modul-modul elektronik	5963
34.	Antenne, tabung penghantar gelombang beserta peralatannya	5985
35.	Konduktor serat optik	6010
36.	Kabel serat optik	6015
37.	Rakitan kabel serat optik	6020
38.	Peralatan serat optik	6030
39.	Sambungan serat optik	6060
40.	Perlengkapan serat optik dan suku cadangnya	6070
41.	Perangkat serat optik	6080
42.	Motor listrik	6105
43.	Generator, stater generator dan suku cadangnya untuk pesawat terbang	2925, 6115
44.	Fuel cell power units beserta komponen dan perlengkapannya	6116
45.	Alat pengubah arus listrik, berputar maupun yang tidak berputar	6125, 6130
46.	Baterai pesawat yang dapat diisi kembali	6140
47.	Lampu-lampu pesawat terbang, ballast, pegangan lampu, starter dan perlengkapannya	6220, 6230, 6240, 6250
48.	Alarm pesawat dan sistim signal	6340
49.	Instrument navigasi di kokpit	6605
50.	Instrumentasi pesawat	6610
51.	Peralatan pengontrol otomastis seperti komputer pengendali pesawat dan suku cadangnya	6615
52.	Instrumentasi mesin	6620
53.	Alat ukur instrumentasi cairan dan gas serta alat ukur mekanis	6680
54.	Instrumentasi pengukur dan pengendali tekanan suhu dan kelembaban	6685
55.	Bahan kimia yang dipakai untuk perawatan pesawat terbang	6810
56.	Perlengkapan kabin, kursi, sarung kursi, lapis dinding untuk pesawat terbang	7210
57.	Penutup lantai dan karpet untuk pesawat terbang	7220
58.	Tirai, krey dan gordin pada pesawat terbang	7230
59.	Peralatan dapur pesawat terbang (pemanas, pembuat kopi, pendingin dan lain-lain) beserta peralatan pelayanannya	7310
60.	Bahan pembersih dan pemoles	7930
61.	Cat, pelapis, penambal dan perekat	8010
62.	Bahan pengawet dan penambal	8030
63.	Kontainer khusus pesawat terbang, pengikat kargo dan peralatannya	8145, 1670
64.	Minyak dan pelumas padat (minyak pemotong, pelumas dan hidraulik)	9150
65.	Bahan pabrikasi dari plastik	9330
66.	Bermacam-macam bahan pabrikasi bukan metal	9390
67.	Batang dan batang kecil dari baja dan besi	9510
68.	Pelat, lembaran, pita dan foil dari besi dan baja	9515
69.	Batang dan batang kecil, pelat lembaran, pita dan foil dari logam dasar non ferrous	9530, 9535
70.	Papan-papan identifikasi dan tanda-tanda	9905
71.	Dokumen pendukung, dokumentasi teknik dan	7610, 7650, 7670,

	perlengkapannya yang tertuang dalam bentuk buku-buku, gambar teknik, tape, cartridge, dan mikro film untuk pesawat terbang	7690
72.	Alat-alat ukur presisi untuk pesawat terbang	5210, 5220
73.	Peralatan simulasi dan pendukung pelatihan penerbang, teknisi dan awak kabin, berserta suku cadangnya	6910, 6930
74.	Peralatan pendukung operasional di darat khusus untuk pesawat terbang. Perlengkapan dan suku cadangnya, kecuali suku cadang dari kendaraan pengangkutnya	1730, 1740
75.	Suku cadang dan komponen elektronik/elektrik untuk radar navigasi pesawat terbang	5905, 5910, 5915, 5920, 5935, 5940, 5945, 5950, 5977, 5995, 5999, 5961.
76.	Peralatan untuk perawatan dan perbaikan khusus pesawat terbang	4920
77.	Peralatan khusus untuk pengukuran dan pengetesan elektronik pesawat terbang	6625
78.	Motor pembilas	4630
79.	Perekam suara di kokpit	5835
80.	Peralatan peredam suara	5640
81.	Bahan kimia anti jamur dan busa	6840
82.	Pengikat	5340
83.	Perkakas kerja	5120
84.	Kawat penggerak kemudi terbang	1640

*Federal Supply Classification (FSC) adalah sistem pengklasifikasian barang yang dikeluarkan oleh Department of Defense-USA Tahun 2002

Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Keuangan Nomor 117/PMK.011/2011

4.3.4 Prosedur Pengajuan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah

Untuk mendapatkan BMDTP ini, *Airlines* harus mengajukan permohonan tertulis kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dengan melampirkan dokumen Rencana Impor Barang (RIB) yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan beserta dokumen-dokumen pendukung lainnya. Dokumen-dokumen yang harus diberikan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai untuk permohonan pemberian BMDTP sebagai berikut:

- a) Fotokopi Nomor Identitas Kepabeanan (NIK);
- b) Fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
- c) Fotokopi Angka Pengenal Importir (API-P/APIT);
- d) Asli Rencana Impor Barang (RIB) yang disetujui dan ditandatangani oleh Direktorat Kelaikan Pengoperasian dan Perawatan Angkutan Udara, Kementerian Perhubungan sesuai format sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran II Peraturan Direktur Jenderal ini, disertai data dalam bentuk *softcopy*; dan

- e) Fotokopi Izin Usaha yang telah dilegalisir oleh instansi yang berwenang atau dengan menunjukkan asli dokumen kepada Direktur Fasilitas Kepabeanan atau pejabat yang ditunjuk.

Rencana Impor Barang (RIB) paling sedikit memuat elemen data sebagai berikut :

1. Nomor dan tanggal Rencana Impor Barang (RIB);
2. Nama perusahaan;
3. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
4. Alamat;
5. Kantor pabean tempat pemasukan barang;
6. Uraian, jenis dan spesifikasi teknis barang;
7. Pos tarif (HS);
8. Jumlah/satuan barang;
9. Perkiraan harga impor;
10. Negara asal;
11. Perkiraan bea masuk yang ditanggung pemerintah; dan
12. Pimpinan perusahaan.

Atas permohonan yang diajukan perusahaan penerbangan komersial, Direktur Jenderal Bea dan Cukai memberikan persetujuan atau penolakan dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari terhitung sejak permohonan diterima secara lengkap. Jika permohonan tersebut disetujui, Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan mengenai bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang untuk perusahaan penerbangan komersial tertentu. Lain halnya jika permohonan tidak disetujui, Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan menerbitkan surat penolakan. Atas realisasi impor bea masuk ditanggung pemerintah, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai atau Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai setempat membubuhkan cap "BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH BERDASARKAN PERATURAN MENTERI KEUANGAN NOMOR 117 /PMK.011/2011" pada semua lembar Pemberitahuan Pabean Impor. Pemberitahuan Pabean Impor ini dipakai sebagai dasar untuk pencatatan

penerimaan bea masuk ditanggung pemerintah dan dialokasikan sebagai belanja subsidi pajak dalam jumlah yang sama.

4.3.5 Kewenangan Direktur Fasilitas Kepabeanan

Direktur Fasilitas Kepabeanan memiliki kewenangan dalam implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini sesuai dengan Pasal 3 Per Dirjen Bea Cukai No.PER-41/BC/2011, antara lain:

- a. Atas permohonan, Direktur Fasilitas Kepabeanan melakukan penelitian;
- b. Dalam hal permohonan tidak lengkap, Direktur Fasilitas Kepabeanan dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari sejak permohonan diterima memberitahukan secara tertulis kepada pemohon untuk melengkapi data yang diperlukan.
- c. Apabila dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari sejak tanggal surat pemberitahuan pemohon belum melengkapi persyaratan maka Direktur Fasilitas Kepabeanan atas nama Menteri Keuangan menerbitkan surat penolakan.
- d. Berdasarkan penelitian, Direktur Fasilitas Kepabeanan memberikan persetujuan atau penolakan dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari sejak permohonan diterima dengan lengkap.
- e. Dalam hal permohonan disetujui, Direktur Fasilitas Kepabeanan atas nama Menteri Keuangan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Untuk Tahun Anggaran 2011.
- f. Dalam hal permohonan ditolak, Direktur Fasilitas Kepabeanan atas nama Menteri Keuangan menerbitkan surat penolakan dengan menyebutkan alasannya.
- g. Keputusan Menteri Keuangan yang diterbitkan berlaku paling lama sampai dengan tanggal 31 Desember 2011.

4.3.5 Kewajiban Penerima Bea Masuk Ditanggung Pemerintah

Perusahaan yang telah mendapatkan bea masuk ditanggung pemerintah memiliki kewajiban, yaitu:

- a) Menyelenggarakan pembukuan mengenai pengimporan barang dan bahan untuk keperluan audit di bidang kepabeanan.
- b) Menyimpan dan memelihara dokumen, catatan-catatan, dan pembukuan sehubungan dengan pemberian bea masuk ditanggung pemerintah selama 10 tahun pada tempat usahanya.
- c) Menyampaikan laporan tentang realisasi impor barang dan bahan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai up. Direktur Audit paling lama 3 (tiga) bulan setelah berakhirnya Keputusan Menteri Keuangan.

4.3.6 Sanksi

Barang dan bahan yang diimpor oleh perusahaan wajib digunakan oleh perusahaan yang bersangkutan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dan tidak dapat dipindahtangankan kepada pihak lain. Penyalahgunaan terhadap ketentuan ini, diwajibkan membayar bea masuk yang seharusnya dibayar ditambah bunga sebesar 2% (dua persen) per bulan paling lama 24 (dua puluh empat) bulan sejak realisasi impor.

BAB 5

ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG

Bab ini membahas mengenai implementasi kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang untuk perusahaan penerbangan komersial berdasarkan PMK No. 117/PMK.011/2011. Dalam PMK Nomor 261 Tahun 2010 perusahaan penerbangan komersial termasuk dalam industri sektor tertentu yang layak untuk memperoleh kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah dalam rangka peningkatan daya saing industri dalam negeri khususnya di bidang jasa. Implementasi dari fasilitas bea masuk ditanggung pemerintah ini tidak terlepas dari Peraturan Dirjen Bea dan Cukai Nomor 41 Tahun 2011 guna mengoptimalkan pelayanan dan memudahkan dalam pelaksanaan pemberian bea masuk ditanggung pemerintah kepada perusahaan penerbangan komersial.

5.1 Implementasi Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang

5.1.1 Mekanisme Pelaksanaan Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah

Implementasi kebijakan merupakan hal yang paling penting dalam menentukan keberhasilan suatu kebijakan sehingga pelaksanaan kebijakan ini harus dilakukan sesuai dengan peraturan yang telah diformulasikan sebelumnya agar maksud dari adanya kebijakan tersebut dapat tercapai. Untuk mempermudah perusahaan penerbangan komersial dalam mengimplementasikan kebijakan BMDTP sehingga pelaksanaan kebijakan BMDTP tersebut dapat berjalan secara optimal setelah berlakunya PMK No. 117/PMK.011/2011 mulai tanggal 18 Juli 2011, maka pemerintah melalui Dirjen Bea dan Cukai mengeluarkan peraturan pelaksana yang tercantum dalam Peraturan Dirjen Bea dan Cukai Nomor 41 Tahun 2011 mengenai Tata Cara Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah

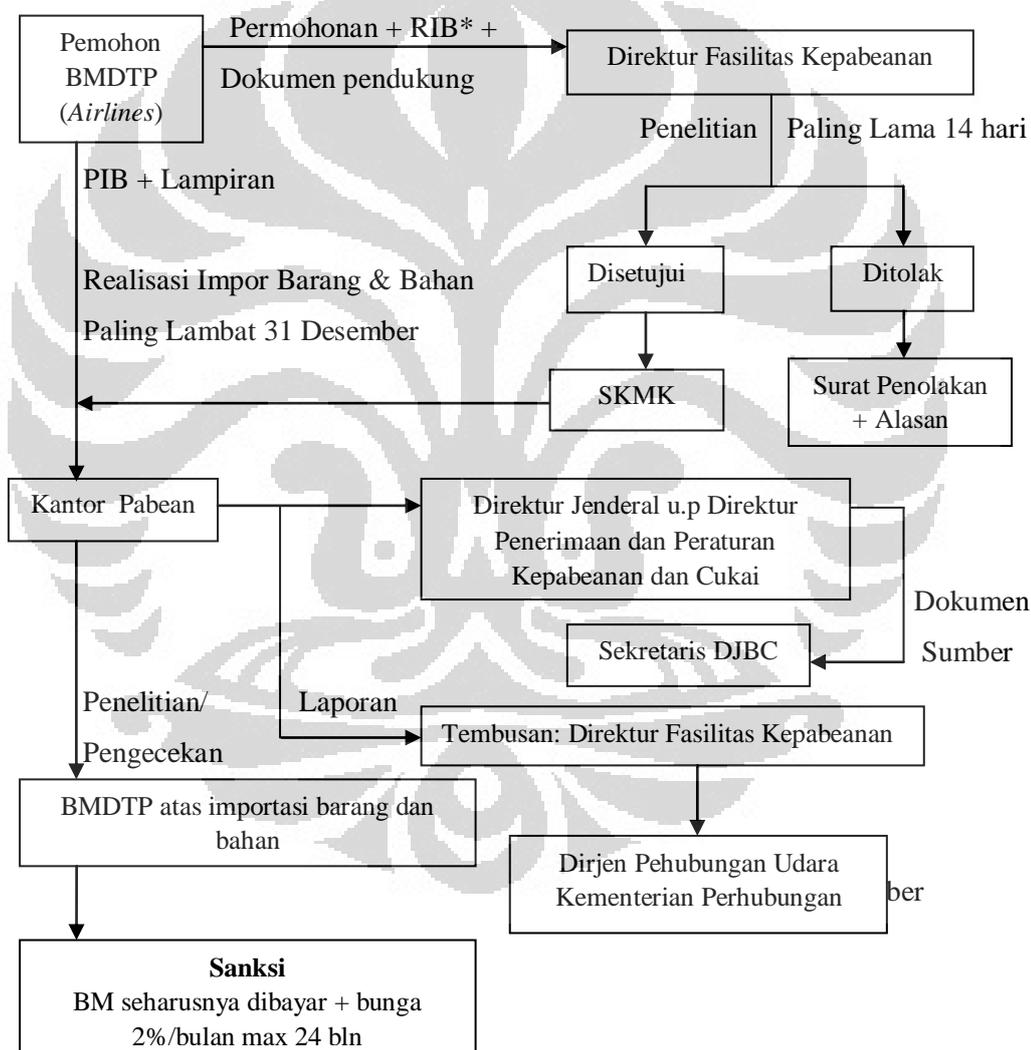
Atas Impor Barang Dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Untuk Tahun Anggaran 2011 yang berlaku mulai tanggal 1 Agustus 2011. Pelaksanaan kebijakan ini melibatkan beberapa pihak antara lain: Perusahaan penerbangan komersial selaku penerima BMDTP; Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Terbang, Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (Kemenhub) selaku Pembina Sektor dan Kuasa Pengguna Anggaran; dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) selaku *fasilitator*.

Tahap pertama yang harus dilakukan oleh perusahaan penerbangan komersial (selanjutnya disebut dengan *airlines*) untuk dapat menikmati fasilitas BMDTP ini yaitu mengajukan surat permohonan kepada Dirjen Perhubungan Udara dengan melampirkan Rencana Impor Barang (RIB) untuk satu tahun yang bersangkutan beserta dokumen-dokumen pendukung lainnya seperti Nomor Induk Kepegawaian, Nomor Pokok Wajib Pajak, Angka Pengenal Impor, dan Izin Usaha yang dilegalisir. RIB tersebut harus ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara terlebih dahulu kemudian baru dapat diteruskan ke Dirjen Bea dan Cukai Pusat untuk diteliti atau dicek lebih lanjut atas dokumen-dokumen tersebut. Setelah semua dokumen-dokumen persyaratan pengajuan BMDTP itu diserahkan ke Dirjen Bea dan Cukai Pusat, Dirjen Perhubungan Udara selanjutnya mempersiapkan untuk menerbitkan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) dimana jumlah DIPA tersebut harus disesuaikan dengan pagu anggaran yang ada di PMK No 117/PMK.011/2011. Hal ini ditegaskan oleh Denny Kurniansyah sebagai berikut:

“Jumlah DIPAnya harus disesuaikan dulu dengan PMK yang telah ditentukan sama Menteri Keuangan. Artinya nilai DIPA tidak boleh melebihi nilai pagu anggaran yang ada di PMK itu karena itu merupakan amanat dari Direktorat Jenderal Perbendaharaan sama Direktorat Anggaran di Kementerian Keuangan.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Direktorat Fasilitas Kepabeanan DJBC berwenang untuk memeriksa/meneliti surat permohonan, RIB, dan kelengkapan dokumen-dokumen lainnya agar *airlines* yang berhak memperoleh BMDTP adalah *airlines* yang benar-benar telah memenuhi semua syarat yang berlaku dalam PER No. 41 Tahun 2011 tersebut. Jika hasil pemeriksaan tersebut telah disetujui oleh Direktur

Fasilitas Kepabeanan DJBC maka *airlines* akan memperoleh SKMK (Surat Keputusan Menteri Keuangan) sebagai bukti bahwa *airlines* tersebut dapat memanfaatkan BMDTP saat importasi barang dan bahan (suku cadang) pesawat terbang. Jika *airlines* tersebut melakukan penyalahgunaan atas pemakaian impor barang dan bahan yang bea masuknya ditanggung pemerintah maka akan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku dalam hal ini mengacu pada PER-41/BC/2011. Untuk lebih jelasnya, pelaksanaan pemberian bea masuk ditanggung pemerintah dapat dilihat melalui alur berikut ini:

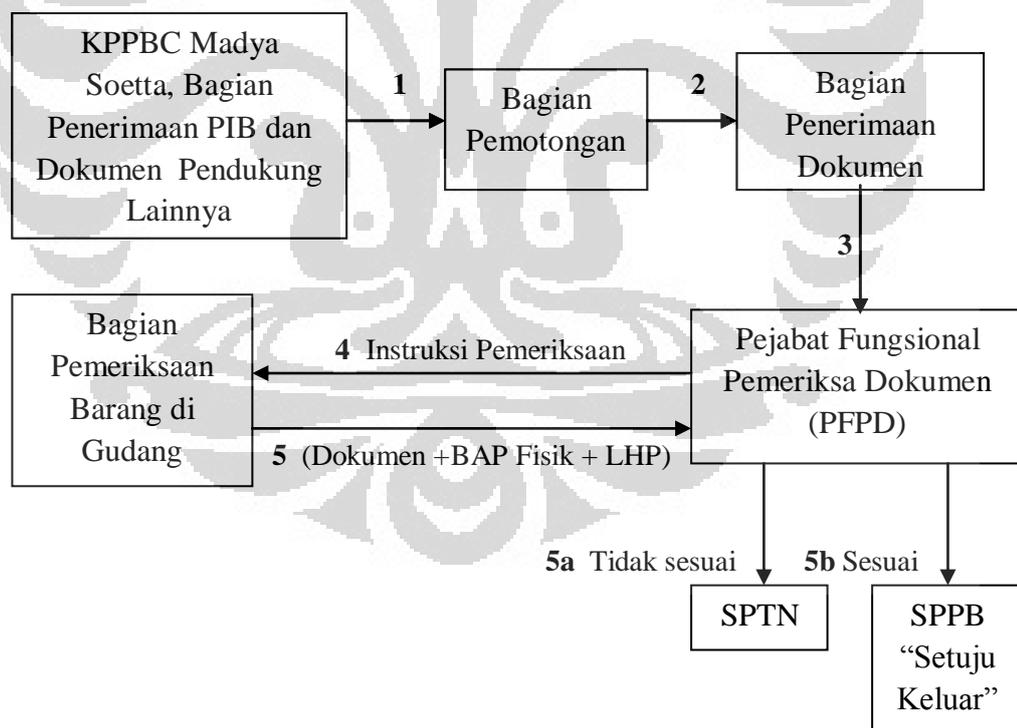


Gambar 5.1 Alur Implementasi Pemberian BMDTP

RIB* : RIB yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Dirjen Perhubungan Udara

Sumber: Diolah Peneliti

Dari gambar 5.1 dapat dilihat ketika *Airlines* telah memperoleh SKMK dari DJBC pusat maka untuk dapat mengambil barang dan bahan pesawat terbang yang mendapat fasilitas BMDTP, pihak *airlines* harus ke Kantor Pabean dalam hal ini Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Bandara Soekarno Hatta (KPPBC Madya Soetta) untuk diteliti/dicek kembali PIB, SKMK dan dokumen pelengkap lainnya yang berhubungan dengan importasi barang yang dilakukan oleh pihak *airlines*. Pelaksanaan pengeluaran barang impor untuk dipakai oleh pihak *airlines* selaku importir didasarkan pada Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai No. 08 Tahun 2009. Di KPPBC Madya Soetta, *airlines* masih harus melakukan tahapan-tahapan yang harus dipenuhi untuk dapat mengambil barang impor yang mendapat fasilitas BMDTP tersebut. Secara garis besar, alur yang harus dilalui *Airlines* dalam proses pengambilan barang dan bahan pesawat terbang yang memperoleh fasilitas BMDTP di Kantor Pabean adalah sebagai berikut:



Gambar 5.2 Alur Proses Pengambilan Barang dan Bahan Pesawat Terbang Yang Memperoleh BMDTP

Sumber: Diolah Peneliti

Dari gambar 5.2 secara garis besar dapat dijelaskan bahwa langkah pertama yang dilakukan *airlines* setelah melakukan importasi barang adalah mengisi Pemberitahuan Impor Barang (selanjutnya disebut dengan PIB) secara lengkap dengan menggunakan program aplikasi PIB, dengan mendasarkan pada data dan informasi dari dokumen pelengkap pabean. Kemudian pihak *airlines* melakukan pembayaran bea masuk, Pajak Dalam Rangka Impor (selanjutnya disebut dengan PDRI), dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (selanjutnya disebut dengan PNBP) melalui Bank Devisa Persepsi. Untuk penyampaian PIB, dokumen pelengkap pabean, Surat Setoran Pabean, Cukai, dan Pajak (selanjutnya disebut dengan SSPCP), PDRI, PNBP, dan juga surat keputusan pembebasan/keringan bea masuk (BMDTP) disampaikan ke KPPBC Madya Soetta melalui sistem Pertukaran Data Elektronik (PDE) Kepabeanan (khusus untuk Kantor Pabean yang menggunakan portal *Indonesia National Single Window*). Setelah PIB dan dokumen-dokumen tersebut disampaikan dan diterima oleh portal INSW di Bagian Penerimaan PIB dan Dokumen, maka pejabat penerima dokumen akan meneliti/mengecek dokumen-dokumen tersebut apakah sudah sesuai atau belum. Jika tidak sesuai dengan yang tertera pada PIB maka akan diterbitkan Nota Pemberitahuan Penolakan (NPP), sedangkan jika sudah sesuai maka pejabat dokumen akan meneruskan berkas/data PIB untuk diproses lebih lanjut ke Bagian Pemotongan melalui Sistem Komputerisasi Pelayanan (selanjutnya disebut dengan SKP).

Di Bagian Pemotongan, pejabat akan meneliti/mengecek dan memotong barang impor yang memperoleh fasilitas BMDTP jika barang impor yang ada di PIB sesuai dengan yang tertera pada SKMK. Setelah dicek dan dipotong kemudian dokumen-dokumen tersebut di beri cap stempel BMDTP sesuai dengan lampiran III PER-41/BC/2011 dan diserahkan ke Bagian Penerimaan Dokumen untuk pemberian nomor pendaftaran PIB kepada *airlines* (importir) dan dilakukan penetapan jalur pelayanan impor. Pejabat penerima dokumen juga akan meneruskan dokumen-dokumen yang telah diteliti/dicek di Bagian Pemotongan kepada Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD). Impor barang dan bahan pesawat terbang termasuk dalam kategori jalur hijau karena pada dasarnya hanya dilakukan penelitian dokumen yang berhubungan dengan impor barang dan tidak

dilakukan pemeriksaan fisik. Namun, untuk fasilitas BMDTP ini diperlukan pemeriksaan fisik untuk lebih memastikan apakah spesifikasi barang dan bahan pesawat terbang yang diimpor sesuai dengan yang tercantum di dalam PIB dan SKMK.

Oleh karena itu, PFPD akan menerbitkan instruksi pemeriksaan (IP) ke Pejabat Pemeriksa Dokumen dan/atau Barang yang ada di gudang atau Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Pihak *Airlines* menuju ke tempat pemeriksaan barang yang ada di gudang atau Tempat Penimbunan Sementara (TPS) untuk mendampingi pejabat pemeriksa barang untuk memeriksa barang impor yang sudah berada di gudang tersebut. Jika pada saat pemeriksaan fisik ditemukan perbedaan spesifikasi barang yang diimpor dengan spesifikasi barang yang ada di PIB maka pejabat pemeriksa akan melaporkannya ke dalam Berita Acara Pemeriksaan Fisik (BAP Fisik) dan Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) serta memfoto barang tersebut. Setelah pemeriksaan itu selesai semua, dokumen, LHP, dan BAP Fisik beserta hasil cetak foto barang akan diserahkan kepada PFPD oleh pejabat pemeriksa barang. PFPD akan memeriksa lagi semua dokumen-dokumen tersebut secara detail sebelum PFPD menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dengan memberikan catatan “SETUJU KELUAR” sebagai bukti bahwa barang yang diimpor tersebut sudah dapat dikeluarkan dari gudang. Hal ini didukung oleh pernyataan Sofyan berikut ini:

“saya ini cuma mengecek dokumennya saja, sedangkan untuk pengecekan spesifikasi barangnya dilakukan oleh petugas gudang. Nah nanti setelah di saya dicek kemudian dokumennya di masukkan ke bagian penerimaan dokumen dan dari situ nanti akan dimasukkan lagi ke bagian PFPD (Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen). Sistem kerja PFPD itu ketika ada dokumen terus ada hasil pemeriksaan barang dari petugas gudang/pemeriksa barang secara tertulis. Nah kalau itu sudah semua, nanti PFPD akan memutuskan hasilnya dengan menerbitkan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) dengan catatan “Setuju Keluar”, artinya bahwa barangnya sudah boleh keluar gitu.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Seandainya di bagian PFPD ditemukan perbedaan sesuai dengan yang di BAP Fisik yang dibuat oleh pejabat pemeriksa barang maka PFPD akan menerbitkan Surat Pemberitahuan Tarif dan/atau Nilai Pabean (selanjutnya disebut dengan SPTNP) dan *airlines/importir* yang menerima itu harus membayar

bea masuk atas barang yang diimpor sesuai yang tercantum di SPTNP tersebut melalui bank dan nanti akan memperoleh SSPCP yang berfungsi sebagai bukti untuk dapat mengeluarkan barang impor yang ada di gudang. Hal tersebut sesuai dengan yang dikemukakan oleh Sofyan sebagai berikut:

“Untuk barang yang tidak dapat BMDTP akan diterbitkan SPTNP (Surat Pemberitahuan Tarif dan/atau Nilai Pabean) oleh PFPD. itu biasanya kalau kedatangan perbedaan aja mbak dengan yang di dokumen, biasanya kayak surat denda mbak itu. Misalnya kayak di dokumennya jenis barangnya A tapi pas diperiksa jenis barangnya B makanya itu kan sudah beda dan barang itu tidak bisa dapat fasilitas. Jika tetap mau dikeluarkan ya *airlines* harus bayar dulu ke bank untuk memperoleh SSPCP, nah nanti dia balik lagi ke gudang untuk mengambil barang itu disertai dengan bukti pembayaran bea masuknya yaitu SSPCP.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Dalam melakukan pengecekan dan pemotongan untuk barang impor pesawat terbang yang memperoleh fasilitas BMDTP yang dilakukan oleh bagian pemotongan, pekerjaan tersebut hanya dilakukan oleh satu orang pejabat saja karena fasilitas BMDTP ini biasanya baru berjalan di pertengahan tahun sehingga dianggap cukup hanya dengan menunjuk satu pejabat dari Bagian Perbendaharaan KPPBC untuk dipindahkan ke bagian pemotongan untuk mengurus BMDTP tersebut, seperti yang dikemukakan oleh Sofyan:

“Cukup ya klo menurut saya satu petugas, soalnya kan SKMK BMDTP itu kan dinilainya di pertengahan tahun biasanya baru komplit.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Lagipula waktu yang diperlukan untuk mengecek/meneliti dan memotong barang dan bahan pesawat terbang yang dapat fasilitas BMDTP tidak memakan waktu lama karena dalam praktiknya, waktu yang paling lama untuk proses tersebut yaitu satu jam. Dengan pejabat yang hanya berjumlah satu orang di bagian pemotongan, pejabat tersebut memiliki tugas utama dalam mengurus BMDTP ini yaitu harus melakukan pengecekan/penelitian, pemotongan atas jumlah barang dan bahan impor pesawat terbang yang mendapat fasilitas BMDTP dan juga membuat pembukuan atas realisasi BMDTP tersebut yang selanjutnya akan diteruskan ke DJBC pusat. Kadang-kadang juga pejabat bagian pemotongan

mengalami kendala saat pengecekan/penelitian misalnya terdapat perbedaan spesifikasi barang di RIB dengan yang ada di PIB, seperti yang diutarakan oleh Sofyan:

“Kemarin itu saya ketemu ada barangnya Lion Air misalkan saja jumlah barangnya 2 pcs dengan harga 2 juta, tapi pada saat dia impor, barangnya itu cuma 1 pcs tapi harganya 2 juta.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Kendala di atas berdasarkan kutipan informan, akhirnya dapat diatasi setelah pejabat bagian pemotongan berdiskusi dengan Dirjen Perhubungan Udara selaku Pembina Sektor dimana hasil diskusi tersebut adalah patokan untuk meneliti BMDTP ini dilihat dari jumlah harga barangnya karena kebijakan BMDTP ini pagunya sudah ditentukan sebelumnya sehingga jika terdapat perbedaan dalam hal jumlah barang tetapi jumlah harganya sama maka akan tetap disetujui, cuma jumlah barangnya dianggap habis. Hal ini didukung oleh pernyataan Sofyan berikut ini:

“BMDTP itu acuannya adalah harga bukan jumlah barang. Jadi patokannya harga yang ada di RIB yang telah disetujui itu yang ada di SKMK harus sama dengan barang yang diimpor oleh *airlines* tersebut meskipun jumlahnya beda.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Untuk mengajukan permohonan BMDTP ke Dirjen Perhubungan Udara, pihak *airlines* menunjuk beberapa staf untuk mengurus pemanfaatan fasilitas BMDTP ini dengan jumlah yang cukup. Namun, kecukupan staf dalam mengurus BMDTP sebenarnya tergantung dari banyaknya barang dan bahan yang diimpor karena semakin banyak pihak *airlines* melakukan importasi barang maka semakin banyak juga pekerjaan yang harus diselesaikan oleh staf yang ditunjuk tersebut. Hal ini didukung oleh pernyataan dari Empuk Samsudin dari salah satu pihak *airlines*:

“Ehmm...dibilang cukup ya cukup ya hahaha... gimana ya karena sebetulnya dibbilang kurang bisa kurang ya karena ini tergantung importasi ya. Importasi klo lagi banyak kita juga bisa sampai keteteran juga karena adanya masalah administrasi. Kalau untuk tahun 2011 kemarin masih

cukup ya SDMnya karena dari bagian kami ada 4 orang yang mengurus BMDTP ini.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Dari kutipan informan di atas, dapat dikatakan bahwa dalam mengurus BMDTP tahun anggaran 2011 ternyata dari pihak *airlines* dalam hal ini PT Merpati Nusantara memiliki jumlah staf yang cukup untuk mengurus permohonan pengajuan BMDTP ini. Dari 4 orang staf tersebut, setiap staf telah dibagikan tugasnya masing-masing dalam melaksanakan pemanfaatan BMDTP 2011 sehingga dapat melaksanakan kebijakan ini dengan sebaik mungkin.

Tidak seperti beberapa sektor industri yang lain yang menggunakan jasa *surveyor* untuk memperoleh verifikasi ketika mengajukan permohonan memperoleh BMDTP, penandasahan RIB beserta surat permohonan BMDTP yang diajukan oleh *airlines* hingga verifikasi atas laporan realisasi BMDTP tersebut semuanya dilakukan langsung oleh Pembina Sektor dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub. Hal ini diutarakan oleh Denny Kurniansyah:

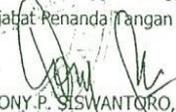
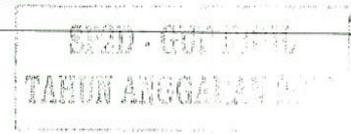
“Kami usulkan pakai *surveyor*. Jadi yang untuk verifikasi data, yang bikin laporan ininya, itu kalau bisa biar si *surveyor*, tapi pihak *airlines* gak mau karena kan kalau pakai *surveyor* bayar. Lima persen atau berapa persen gitu dari pagunya tiap *airlines* gitu. Sedangkan kalau ke kita ke Kementerian Perhubungan gak dibayar buat ngurusin gitu makanya diserahkan ke kita..” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Dari pernyataan tersebut, dapat disimpulkan bahwa sebenarnya dari pihak *airlines* yang tidak berkenan untuk menggunakan jasa *surveyor* karena pihak *airlines* harus membayar jasa *surveyor* tersebut. Pada dasarnya, penggunaan jasa *surveyor* itu memang tidak ada dalam peraturan Menteri Keuangan. Dalam PMK No. 117/PMK.011/2011 hanya mengenal Pembina Sektor yang berwenang untuk memberikan penandasahan atas RIB yang diajukan oleh pihak *airlines*. Hal ini dikemukakan oleh Heykal Hafrizal berikut ini:

“Kalau dari sisi peraturan MenKeu, kita tidak mengenal namanya *surveyor*. Kita hanya melihat RIB yang disetujui dan ditandasahkan oleh Pembina Sektor dalam hal ini Direktorat Perhubungan Angkutan Udara.” (Wawancara dengan Heykal Hafrizal, 17 April 2012)

Pemerintah memberikan kebijakan BMDTP tentunya harus ada laporan pertanggungjawaban mengenai realisasi BMDTP tahun anggaran 2011 dari para *implementors* sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan No. 63/PMK.05/2010 tentang Mekanisme Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban Atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah. Pelaksanaan kebijakan BMDTP ini melibatkan beberapa pihak, yaitu Perusahaan penerbangan komersial (*airlines*), Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan selaku Kuasa Pengguna Anggaran untuk belanja subsidi BMDTP, dan Direktorat Fasilitas Kepabeanan Dirjen Bea dan Cukai sebagai Kuasa Pengguna Anggaran untuk pendapatan BMDTP, serta Dirjen Perbendaharaan/Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara (selanjutnya disebut dengan KPPN) selaku Bendahara Umum Negara.

Airlines yang memperoleh realisasi BMDTP harus memberikan dokumen sumber seperti SSPCP, PIB, dokumen pelengkap pabean lainnya, dan SKMK BMDTP kepada Dirjen Bea dan Cukai Pusat dan Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan sebagai laporan realisasi BMDTP. Dari pihak Dirjen Bea dan Cukai Pusat juga akan memberikan dokumen sumber dari *Airlines* kepada Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Dari dokumen sumber yang diterima Dirjen Perhubungan Udara baik dari DJBC ataupun dari *Airlines*, Dirjen Perhubungan Udara akan menerbitkan Surat Perintah Membayar (selanjutnya disebut dengan SPM) untuk mencairkan dana yang bersumber dari DIPA, kemudian diserahkan ke KPPN. SPM yang diterima oleh KPPN kemudian ditindaklanjuti dengan menerbitkan Surat Perintah Pencairan Dana (SP2D) Pengesahan untuk pelaksanaan pengeluaran atas beban APBN berdasarkan SPM yang akan diberikan kepada Dirjen Perhubungan Udara untuk dimasukkan dalam Sistem Akuntansi Belanja Subsidi dan Belanja Lain-lain (selanjutnya disebut dengan SA-BSBL) sebagai laporan akuntansi di tingkat Satuan Kerja. Berikut ini gambar dari SPM dan SP2D Pengesahan:

BENDAHARA UMUM NEGARA SURAT PERINTAH MEMBAYAR Tanggal : 31-12-2011 Nomor : 00003DKUPPU/BMDTP/2011			
Kuasa Bendahara Umum Negara, Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara JAKARTA II (019)			
Agar melakukan pembayaran sejumlah Rp. 0,-			
*** NIHIL ***			
Jenis SPM :	70	SPM-BM-DTP	Cara Bayar : 6 Pengesahan Tahun Anggaran : 2011
Dasar Pembayaran	Satker Kewenangan		Nama Satker
UU APBN NO.1 TAHUN 2004	971169 KP		DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA DEP.
(03) DIPA-APP SUBSIDI DAN TRANSFERNo.			PERHUBUNGAN
4652/999-07.1.03/00/2011 TANGGAL - -			
	Fungsi, Sub Fungsi, BA, Unit Es.I, Program		
	01 90 999 07 11		
	Kegiatan, Output, Lokasi, Jenis Belanja		
	4069 18 01.00 55		
	Jenis Pembayaran	: 1 Pengeluaran Anggaran	
	Sifat Pembayaran	: 6 Pengesahan	
	Sumber Dana / Cara Penarikan	: 01.0 RM / RM	
PENGELUARAN		POTONGAN	
Akun	Jumlah Uang	BA.Unit.Lok.Akun.Satker	Jumlah Uang
551323	72.723.000,-	015.05.01.00.412116.410640	72.723.000,-
Jumlah Pengeluaran	72.723.000,-	Jumlah Potongan	72.723.000,-
			Rp. *** NIHIL ***
Kepada	: PT. Lion Mentari Airlines		
NPWP	: 47.297.430.2-026.000		
Rekening	: ()		
Bank/Pos	:		
Uraian	: Pembayaran Subsidi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> TELAH DIBUKUKAN PADA TANGGAL : </div>		JAKARTA, 31 DESEMBER 2011 A.n: Kuasa Pengguna Anggaran Pejabat Penanda Tangan SPM  DONY P. SISWANTORO, ST NIP. 197409211997031001	
 397 271 619 6-3			

sn : r_f5pp

KEMENTERIAN KEUANGAN RI DIREKTORAT JENDERAL PERBENDAHARAAN		NSS : 1767614B SURAT PERINTAH PENCAIRAN DANA	
Nomor SPM : 00003DKUPPU/BMDTP/2011	Dari : Bendahara Umum Negara	Tanggal : 31-12-2011	Nomor : 941343W / 019 / 109
Satker : 971169	Tahun Anggaran : 2011	DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA DEP. PERHUBUNGAN	
Jenis Belanja : 55 BELANJA SUBSIDI			
Bank/Pos : NIHIL di			
Hendaklah mencairkan/memindahbukukan dari baki Rekening Nomor 0 sesuai dengan			
6 Pengesahan	Uang sebesar	***NIHIL***	
NIHIL			
Kepada : PT. Lion Mentari Airlines NPWP : 47.297.430.2-026.000 Rekening : - Bank/Pos : - Yaitu : Pembayaran Subsidi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang			
Kepala Seksi Pencairan Dana I	Kuasa Bendahara Umum Negara	Jakarta, 31-12-2011 KEPALA SEKSI BANK/GIRO POS	
ANDI NIP. 197001231297031001	1	RIYADI NIP. 060073344	

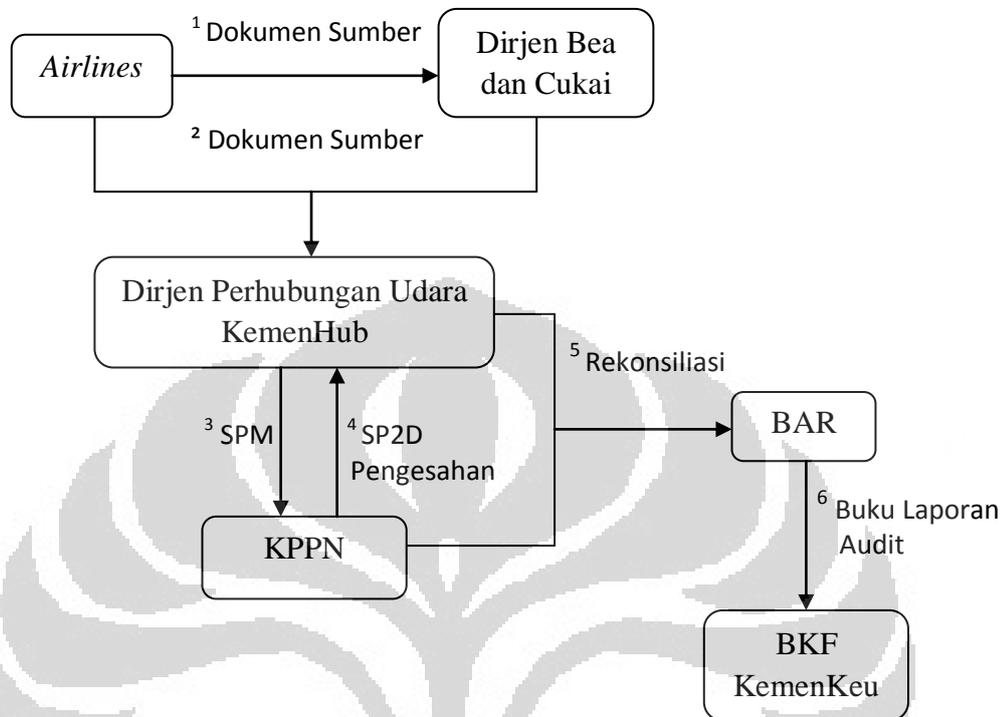
Gambar 5.3 Surat Perintah Membayar dan Surat Perintah Pencairan Dana

Sumber: Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan

Kemudian, laporan akuntansi tersebut nantinya akan direkonsiliasi oleh Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dengan KPPN untuk disamakan dengan hasil laporan akuntansi yang dibuat oleh Dirjen Bea dan Cukai Pusat. Hasil rekonsiliasi tersebut akan dituangkan dalam bentuk Berita Acara Rekonsiliasi (selanjutnya disebut dengan BAR) termasuk perbedaan pencatatan antara ketiga pihak tersebut. Jika BAR tersebut sudah tidak terdapat perbedaan pencatatan maka Dirjen Perhubungan Udara wajib membuat buku laporan audit keuangannya atas realisasi BMDTP dan diserahkan kepada Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Kementerian Keuangan yang akan dijadikan bahan evaluasi atas implementasi kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

Jadi dalam hal ini, BKF hanya menerbitkan PMK Induk dan PMK Sektor serta menerima hasil akhir tentang laporan realisasi BMDTP tersebut. Untuk lebih

jelas dapat dilihat alur laporan pertanggungjawaban dari para *implementors* berikut ini:



Gambar 5.4 Alur Laporan Pertanggungjawaban Atas Realisasi BMDTP

Sumber: Diolah Peneliti

5.1.2 Realisasi Pemanfaatan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang

Pemanfaatan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan yang dilakukan oleh pihak *airlines*, baru dapat terealisasi pada tahun 2009. Pemerintah mengeluarkan kebijakan BMDTP di tahun 2009 dengan menerbitkan PMK No. 241/PMK.011/2008 sebagai PMK Induk dengan pagu anggaran sebesar Rp 2.500.000.000.000,00 (dua triliun lima milyar rupiah). Untuk PMK Sektor Industri jasa penerbangan komersial pemerintah menerbitkan PMK No. 26/PMK.011/2009 pada tanggal 26 Februari 2009 dengan pagu anggaran sebesar Rp 416.000.000.000,00 (Empat Ratus Enam Belas Milyar Rupiah). Di tahun 2009, pemerintah memberikan fasilitas BMDTP tersebut kepada 14 sektor industri

tertentu dimana realisasi atas bea masuk ditanggung pemerintah dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 5.1 Realisasi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2009

No	Sektor Industri	Pagu Anggaran Per Sektor (Milyar)	Realisasi BMDTP (Milyar)	Sisa Pagu (Milyar)
1	Komponen Kendaraan Bermotor	795,20	198,68	596,52
2	Pesawat Terbang	416,00	73,17	342,83
3	Komponen Eletronika	215,40	39,47	175,93
4	Perbaikan Perkapalan	151,00	1,36	149,64
5	Komponen Alat Besar	106,00	67,24	38,76
6	Telematika	50,00	11,93	38,07
7	Kemasan Plastik	32,04	0,00	0,90
8	PLTU	14,00	0,00	14,00
9	Kemasan Infus	11,40	9,97	1,43
10	Karpet	9,60	0,00	9,60
11	Kawat Ban (<i>Steelcord</i>)	5,60	1,03	4,57
12	Ballpoint	3,20	2,27	0,93
13	Methlyin Mercaptide	0,90	0,00	0,90
14	Sorbitol	0,70	0,66	0,04
	Total	1.811,04	405,77	1.405,27

Sumber: Direktorat Fasilitas Kepabeanan, DJBC

Berdasarkan tabel 5.1 dapat dilihat bahwa sektor industri komponen kendaraan bermotor memiliki pagu anggaran per sektor terbesar dari 13 sektor industri lainnya yaitu sebesar Rp 795.200.000.000,00 dan juga realisasi BMDTP dari sektor inipun paling besar dibandingkan dengan sektor yang lain yaitu sebesar Rp 198.680.000.000,00. Dilihat dari total realisasi BMDTP, ternyata pemanfaatan

realisasi BMDTP dapat dikatakan masih sangat rendah dari pagu anggaran yang telah disediakan per sektornya yaitu hanya terealisasi sebesar Rp 405.770.000.000,00 dari Rp 1.811.040.000.000,00.

Ini berarti bahwa realisasi BMDTP hanya dapat terserap sebesar 22,4% itupun tidak semua industri dapat merealisasikan BMDTP tersebut karena hanya ada 10 sektor industri yang dapat memanfaatkannya. Ada 4 sektor industri yang tidak dapat merealisasikan BMDTP tahun anggaran 2009 antara lain: Industri Kemasan Plastik, PLTU, Karpet dan Methlyin Mercaptide.

Salah satu sektor industri yang dapat memanfaatkan realisasi BMDTP adalah Industri pesawat terbang. Sektor industri pesawat terbang dapat merealisasikan BMDTP sebesar Rp 73.170.000.000,00 dari pagu anggaran yang telah ditetapkan berdasarkan PMK No 26/PMK.011/2009 yaitu sebesar Rp 416.000.000.000,00. Dari jumlah realisasi BMDTP yang diterima sektor industri pesawat terbang dapat dikatakan rendah sebab jika dibandingkan dengan jumlah pagu anggaran per sektornya maka persentasenya hanya sebesar 17,6%. Selain itu, hanya ada 3 perusahaan penerbangan komersial yang dapat merealisasikan BMDTP tahun anggaran 2009 yaitu Garuda Indonesia, Travira Air, dan Manunggal Air Service. Hal ini didukung oleh pernyataan Melliana Nur berikut ini:

“Di tahun 2009 itu yang mengajukan ada 11 tapi yang disetujui ada 3 maskapai yaitu Garuda, Travira, dan Manunggal.” (Wawancara dengan Melliana Nur, 19 April 2012)

Pada tahun 2010, pemerintah masih memberikan fasilitas BMDTP kepada industri jasa penerbangan komersial dengan diterbitkannya PMK sektor yaitu PMK No. 44/PMK.011/2010 yang merupakan kebijakan turunan dari PMK Induk mengenai bea masuk ditanggung pemerintah untuk tahun anggaran 2010 yaitu PMK No. 07/PMK.011/2010. Untuk tahun 2010, ada 16 *airlines* yang mengajukan permohonan BMDTP ke Dirjen Perhubungan Udara yang kemudian diserahkan ke Dirjen Bea dan Cukai untuk diteliti lebih lanjut mengenai dokumen-dokumen persyaratannya. Setelah diteliti ternyata ada 15 *airlines* yang disetujui oleh Dirjen Bea dan Cukai.

Namun sayangnya, dari 15 *airlines* tersebut yang dapat menerima realisasi BMDTP hanya ada 4 *airlines* yaitu Garuda Indonesia, Lion Air, Pelita Air, dan Cardig Air. Berikut ini usulan BMDTP dan realisasi BMDTP 2010 dari ke empat *airlines* tersebut:

**Tabel 5.2 Usulan dan Realisasi BMDTP Tahun Anggaran 2010
(dalam Rupiah)**

No	Airlines	Usulan BMDTP	Realisasi BMDTP
1	Garuda Indonesia	49.723.894.058	4.465.646.678
2	Lion Mentari Airlines	53.157.825.404	5.235.675.227
3	Pelita Air Service	1.341.992.435	445.945.760
4	Cardig Air	1.280.447.250	144.500.335
	Total	105.504.159.147	10.291.768.000

Sumber: Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara, Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan

Pada tabel 5.2 dapat dilihat bahwa usulan BMDTP dari keempat *airlines* di atas tidak dapat direalisasikan sepenuhnya. Ini terbukti dari total realisasi BMDTP hanya sebesar Rp 10.291.768.000, sedangkan total usulan BMDTP keempat *airlines* tersebut sebesar Rp 105.504.159.147. Jika realisasi BMDTP ini dibandingkan dengan pagu anggaran yang telah disediakan dalam PMK No. 44/PMK.011/2010 yaitu sebesar Rp 312.000.000.000, maka realisasi BMDTP tahun 2010 dapat dikatakan sangat rendah dengan persentase sebesar 3,3%. *Airlines* yang menerima realisasi BMDTP 2010 paling besar adalah Lion Mentari Airlines yaitu sebesar Rp 5.235.675.227, sedangkan *airlines* yang menerima realisasi BMDTP terkecil adalah Cardig Air yaitu sebesar Rp 144.500.335.

Untuk tahun 2011, *airlines* yang mengajukan permohonan untuk dapat memanfaatkan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini berjumlah 10 *airlines*. Awalnya di tahun 2011 sudah ada 16 *airlines* yang berminat untuk mengajukan permohonan BMDTP seperti yang dikemukakan oleh Denny Kurniansyah berikut ini:

“Anggaran yang 2011 ini “abnormal” karena pada saat itu Desember 2010, kita sudah rapat di Bali, kami menawarkan ke seluruh operator penerbangan kecuali *Flying School* dan non niaga ya, maka terkumpul 16 *Airlines* dengan pagu BMDTP yang kita ajukan ke Kementerian Keuangan itu sekitar 154 Milyar dari 16 operator penerbangan.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Alasan adanya perubahan jumlah *airlines* yang berminat mengajukan permohonan BMDTP yaitu karena APBN 2011 mengalami perubahan dimana perubahan APBN 2011 itu terbit setelah Dirjen Perhubungan Udara telah mengajukan permohonan kepada Menteri Keuangan untuk penerbitan BMDTP 2011. Akibat dari APBNP itu adalah pagu anggaran untuk BMDTP turun menjadi Rp 500.000.000.000 yang membuat Dirjen Perhubungan Udara harus melakukan rekap ulang atas RIB yang telah diajukan oleh ke-16 *airlines* tersebut yang pada akhirnya hanya ada 10 *airlines* yang mengajukan permohonan bea masuk ditanggung pemerintah tersebut. Hal ini seperti yang diutarakan oleh Denny Kurniansyah:

“Menkeu janji per 1 Januari, mestinya PMK itu sudah terbit supaya bisa efektif memanfaatkan BMDTP impor barang tersebut per 1 Januari hingga 31 Desember. Namun, waktu itu Menkeu gak tanda tangan, dilama-lamain dan akhirnya ada revisi RAPBNP. Udah gitu APBNP kita turun yang disetujui sama DPR, dari yang awalnya Bea Masuk mestinya 2 Triliun ternyata disetujui sama DPR cuma 500 Milyar karena mengingat realisasi tahun sebelumnya itu kecil, makanya dikecilin jadi 500 Milyar dan itu dibagi untuk 10 sektor dan kita kebagian sekitar 38 Milyar. Otomatis dari 16 operator ini kita rekap ulang untuk pengajuan RIBnya, barulah terkumpul 10 *Airlines* dengan nilai 37,7 Milyar.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Sebelum adanya APBNP 2011, Dirjen Perhubungan Udara telah memberikan rekomendasi kepada Menteri Keuangan untuk memberikan kebijakan BMDTP di tahun 2011 dengan pagu anggaran kurang lebih 154 Milyar dari 16 *airlines* yang berminat untuk mengajukan permohonan BMDTP. Namun, setelah adanya APBNP 2011, pagu anggaran yang dialokasikan oleh Menteri Keuangan untuk BMDTP sektor pesawat terbang yaitu sebesar Rp 38.034.000.000,00.

Berikut ini daftar nama-nama perusahaan penerbangan komersial yang mengajukan permohonan BMDTP tahun anggaran 2011:

Tabel 5.3 Daftar Airlines Yang Mengajukan Permohonan BMDTP 2011

No	Nama Airlines	Usulan BMDTP 2011	SKMK dan Tanggal Terbitnya
1	PT Garuda Indonesia	Rp 11.008.000.000	Tidak Ada
2	PT Merpati Nusantara	Rp 4.849.894.813	No: 2296/KM.4/2011 (24 Oktober 2011)
3	PT Lion Mentari Airlines	Rp 12.655.703.229	No: 2193/KM.4/2011 (12 Oktober 2011)
4	PT Wings Abadi	Rp 2.169.423.734	No: 2191/KM.4/2011 (12 Oktober 2011)
5	PT Republic Express	Rp 444.276.000	Tidak Ada
6	PT Sabang Merauke Raya Air Charter	Rp 363.560.000	Tidak Ada
7	PT Airfast Indonesia	Rp 1.205.618.321	No: 2192/KM.4/2011 (12 Oktober 2011)
8	PT Indonesia Air Transport	Rp 258.422.908	Tidak Ada
9	PT Sriwijaya Airlines	Rp 2.377.521.668	Tidak Ada
10	PT Transwisata Prima Aviation	Rp 2.440.885.203	Tidak Ada
Total		Rp 37.773.305.876	

Sumber: Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara, Kementerian Perhubungan

Berdasarkan tabel 5.3 dapat dijelaskan bahwa ada sepuluh *airlines* yang mengajukan permohonan untuk memperoleh BMDTP tahun anggaran 2011. Namun demikian, dalam proses permohonan BMDTP tersebut hanya ada empat *airlines* yang memperoleh SKMK dari Direktur Fasilitas Kepabeian Dirjen Bea dan Cukai sebagai bukti bahwa permohonan BMDTP telah disetujui. Keempat *airlines* tersebut antara lain: PT Merpati Nusantara, PT Lion Mentari Airlines, PT Wings Abadi, PT Airfast Indonesia.

Penerbitan SKMK tersebut tidak semuanya diterbitkan secara bersamaan. Ini tergantung dari kelengkapan dan kecepatan perusahaan penerbangan komersial dalam menyerahkan dokumen-dokumen ke Dirjen Bea dan Cukai. Dari empat *airlines* yang memperoleh SKMK ternyata hanya ada dua *airlines* yang dapat merealisasikan BMDTP ini hingga akhir Desember 2011 yaitu PT Lion Mentari Airlines dan PT Wings Abadi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel berikut ini:

Tabel 5.4 Airlines Yang Dapat Merealisasikan BMDTP 2011 (dalam Rupiah)

No	Nama Airlines	Usulan BMDTP 2011	Realisasi
1	PT Merpati Nusantara	4.849.894.813	0
2	PT Lion Mentari Airlines	12.655.703.229	1.113.428.000
3	PT Wings Abadi	2.169.423.734	65.156.000
4	PT Transwisata Prima Aviation	2.440.885.203	0
Total		22.115.906.979	1.178.584.000

Sumber: Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara Kementerian Perhubungan

Dari tabel 5.4 dapat dilihat PT Lion Mentari Airlines hanya dapat merealisasikan BMDTP 2011 sebesar Rp 1.113.428.000 atau sekitar 8,8% dari usulan BMDTP yang ada di SKMK yaitu sebesar Rp 12.655.703.229. Sementara itu, realisasi BMDTP 2011 yang diperoleh oleh PT Wings Abadi sebesar Rp 65.156.000 atau sekitar 3% dari usulan BMDTP yang tercantum dalam SKMK yaitu sebesar Rp 2.169.423.734. Jadi dapat disimpulkan bahwa hanya ada dua perusahaan penerbangan komersial yang memanfaatkan BMDTP 2011 dengan total realisasi sebesar Rp 1.178.584.000.

Realisasi terhadap BMDTP atas impor barang dan bahan (*spare part*) yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan komersial memiliki persentase yang sangat kecil dibandingkan dengan sektor industri tertentu lainnya yang memperoleh realisasi terhadap BMDTP. Berikut laporan realisasi BMDTP dari 16 sektor industri tertentu per 31 Desember 2011:

Tabel 5.5 Rekapitulasi Realisasi BMDTP Per 31 Desember 2011

No	Sektor Industri	PMK	PerDirjen	Pagu Anggaran yang dialokasikan	Pemberian Fasilitas BMDTP berdasarkan SKMK	Sisa Pagu	Realisasi BMDTP	% Realisasi thd Pagu	% Realisasi thd SKMK
1	Kemasan Infus	118/PMK.011/2011	PER-42/BC/2011	1.840.000.000	1.746.155.778	93.844.222.	1.685.576.000	91,61%	96,53%
2	Resin	115/PMK.011/2011	PER-39/BC/2011	7.734.000.000	1.936.774.924,42	5.797.225.072	1.817.763.000	23,50%	93,86%
3	Elektronik	110/PMK.011/2011	PER-34/BC/2011	12.500.000.000	2.216.594.673,55	10.283.405.326,45	1.981.864.000	15,85%	89,41%
4	Ballpoint	105/PMK.011/2011	PER-29/BC/2011	880.000.000	685.024.763	194.975.237	593.544.000	67,45%	86,65%
5	Telekomunikasi	112/PMK.011/2011	PER-36/BC/2011	6.450.000.000	5.777.849.305,85	672.150.694,15	4.282.967.000	66,40%	74,13%
6	Kendaraan Bermotor	107/PMK.011/2011	PER-31/BC/2011	106.136.500.000	45.815.269.770,87	60.321.230.229,13	32.004.599.000	30,15%	69,86%
7	Alat Besar	103/PMK.011/2011	PER-27/BC/2011	57.467.500.000	17.656.001.741,47	39.811.498.258,53	12.201.434.000	21,23%	69,11%
8	Plastik	114/PMK.011/2011	PER-38/BC/2011	49.267.500.000	27.097.070.279,22	22.170.429.720,78	15.407.326.000	31,27%	56,86%
9	Kapal	109/PMK.011/2011	PER-33/BC/2011	20.042.500.000	2.765.380.223,53	17.277.119.776,47	1.327.722.000	6,62%	48,01%
10	Karpet	106/PMK.011/2011	PER-30/BC/2011	9.056.000.000	1.761.273.775,18	7.294.726.224,82	438.740.000	4,84%	24,91%
11	Pesawat Terbang	117/PMK.011/2011	PER-41/BC/2011	38.034.000.000	22.115.906.979	15.918.093.021	1.178.584.000	3,10%	5,33%
12	Listrik	104/PMK.011/2011	PER-28/BC/2011	3.446.000.000	0	3.446.000.000	0	0,00%	0,00%
13	Perkeretaapian	108/PMK.011/2011	PER-32/BC/2011	6.192.500.000	0	6.192.500.000	0	0,00%	0,00%
14	Kabel Serat Optik	111/PMK.011/2011	PER-35/BC/2011	5.350.000.000	0	5.350.000.000	0	0,00%	0,00%
15	Toner	113/PMK.011/2011	PER-37/BC/2011	337.500.000	0	337.500.000	0	0,00%	0,00%
16	Sorbitol	116/PMK.011/2011	PER-40/BC/2011	385.500.000	0	385.500.000	0	0,00%	0,00%

Sumber: Diolah Peneliti, Direktorat Fasilitas Kepabeanaan Dirjen Bea dan Cukai

Dari tabel 5.5 dapat dilihat bahwa persentase realisasi BMDTP 2011 terhadap pagu maupun persentase realisasi BMDTP terhadap SKMK, paling besar terdapat pada sektor industri kemasan infus yang masing-masing sebesar 91,61% dan 96,53%. Untuk sektor industri pesawat terbang memiliki persentase realisasi terhadap pagu anggaran sebesar 3,10% dan persentase terhadap SKMK sebesar 5,33%. Persentase realisasi tersebut jika dibandingkan dengan sektor industri lainnya yang memperoleh realisasi BMDTP ternyata sektor industri pesawat terbang memiliki jumlah persentase realisasi yang paling kecil baik itu dari realisasi terhadap pagu anggaran maupun realisasi terhadap BMDTP. Namun demikian, meskipun jumlah realisasi terhadap pagu anggaran dan SKMK sangat kecil karena kurang dari 10%, tetapi sektor industri pesawat terbang masih jauh lebih baik daripada lima sektor industri lainnya yang tidak dapat merealisasikan BMDTP pada tahun anggaran 2011 seperti sektor industri listrik, sektor industri perkeretaapian, sektor industri kabel serat optik, sektor industri toner, dan sektor industri sorbitol. Realisasi BMDTP yang sangat kecil dari sektor pesawat terbang dapat disimpulkan bahwa realisasi BMDTP pada tahun anggaran 2011 belum sangat optimal.

Setelah kebijakan BMDTP ini diimplementasikan oleh para *implementors* maka kebijakan tersebut akan dievaluasi oleh pemerintah. Menurut Dwijowijoto, tindakan evaluasi ini diperlukan sebagai penilaian apakah kebijakan tersebut sudah diimplementasikan dengan baik dan lancar serta dapat memberikan *output* yang baik atau adanya manfaat yang dirasakan oleh pihak penerima BMDTP tersebut. Jika manfaat itu memang ada maka kebijakan tersebut seharusnya dapat diteruskan di tahun depan. Di lihat dari realisasi bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang tahun 2011 yang belum sangat optimal, maka tidak menutup kemungkinan kebijakan ini tidak akan diberikan lagi untuk tahun depan. Akan tetapi, itu semua harus dievaluasi terlebih dahulu oleh pihak-pihak yang terlibat dalam perumusan kebijakan BMDTP itu. Apabila pemanfaatannya memang benar-benar dapat dirasakan oleh pihak airlines selaku penerima BMDTP meskipun realisasi BMDTP tersebut kurang dari pagu anggaran yang telah ditetapkan, maka kemungkinan untuk tahun berikutnya kebijakan bea masuk

ditanggung pemerintah ini tidak akan dihilangkan melainkan nilai pagu anggaran untuk BMDTP ini akan dikurangi. Namun demikian, itu semua tergantung dari pemerintah dalam hal ini Menteri Keuangan selaku pihak yang memiliki wewenang/otoritas fiskal. Hal ini ditegaskan oleh Sriyono berikut ini:

“Menkeu memiliki otoritas tertinggi ya karena UU kepabeanan itu kan ada didalamnya dikatakan kepabeanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pengawasan atas lalu lintas barang baik ekspor atau impor ya dan juga pemungutan untuk bea masuk dan bea keluar berarti UU kepabeanan itu termasuk lingkup kebijakan fiskal sehingga dibawah otoritas Menteri Keuangan.” (Wawancara dengan Sriyono, 10 Mei 2012)

Dari kutipan di atas, dapat dijelaskan bahwa UU Kepabeanan termasuk dalam lingkup kebijakan fiskal karena salah satu tujuan adanya UU Kepabeanan adalah untuk meningkatkan efektivitas pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk dan keluar daerah pabean Indonesia yaitu dengan cara menerapkan pemungutan bea masuk dan bea keluar. Hasil dari pemungutan bea masuk dan bea keluar tersebut akan menjadi sumber penerimaan bagi negara. Pejabat tertinggi yang bertanggungjawab atas penerimaan dan pengeluaran negara adalah Menteri Keuangan sehingga Menteri Keuangan memiliki kewenangan untuk mengatur hal-hal yang berhubungan dengan masalah kepabeanan dan berdampak pada keuangan negara.

Pada prinsipnya, kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang berarti pemerintah membayar bea masuk yang seharusnya dibayar oleh wajib pajak, namun jumlah BMDTP itu dibatasi dengan adanya pagu anggaran yang ditetapkan dalam UU APBN dan PMK Sektor. Secara real, pemerintah tidak membayar bea masuk tersebut secara *cash* karena pada dasarnya realisasi atas kebijakan BMDTP hanya berupa pencatatan saja sehingga tidak ada penerimaan bea masuk. Namun demikian, faktanya pemerintah tidak dirugikan atas kebijakan ini sebab penerimaan yang hilang dari bea masuk akan dikompensasikan oleh hasil yang lebih besar dari pajak-pajak yang lainnya. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Djaka Kusmartata sebagai berikut:

“Pengaruh itu pasti ada, hanya kita berpikirnya secara komprehensif tidak hanya semata-mata memikirkan dari segi penerimaan negara. Penerimaan negara dari segi bea masuk itu mungkin berkurang, tapi kalau dari segi yang lain tentu pasti ada yang bertambah. Kalau mereka daya saingnya bagus, bisnisnya bagus, berarti kan pajak penghasilannya akan meningkatkan, PPN yang terjadi juga akan bertambah, kemudian ekonomi nasional juga akan berpengaruh sehingga ini tidak hanya memikirkan semata-mata penerimaan negara tapi juga perekonomian nasional secara keseluruhan.” (Wawancara dengan Djaka Kusmartata, 20 Juni 2012)

5.1.3 Manfaat Realisasi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang

Keuntungan yang diperoleh langsung oleh pihak *airlines* yang dapat merealisasikan fasilitas BMDTP yaitu pihak *airlines* tidak dibebani kewajiban untuk membayar bea masuk atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Jika dikaitkan dengan efek pengenaan bea masuk dimana menurut Tambunan efek tersebut terdiri empat jenis efek yang salah satunya adalah efek harga. Efek harga inilah yang dapat dirasakan langsung oleh *airlines* yang menerima realisasi bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan (*spare part*) pesawat terbang dimana harga barang dan bahan tersebut menjadi lebih murah karena adanya fasilitas BMDTP.

Pada dasarnya, harga barang dan bahan (*spare part*) pesawat terbang sangat mahal sebab barang-barang tersebut belum dapat diproduksi di dalam negeri dan hanya terdapat di luar negeri. Selain mengatasi efek pengenaan bea masuk, kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini juga diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan jumlah tenaga kerja, penjualan tiket pesawat, serta dapat meningkatkan pajak-pajak lainnya. Salah satu pihak *airline* pun mengakui bahwa manfaat atas realisasi BMDTP ini memiliki pengaruh terhadap harga penjualan tiket seperti yang dikemukakan oleh Empuk Samsudin sebagai berikut:

“Oh iya tentu, jika penyerapan BMDTP ini dapat terserap secara optimal juga akan berpengaruh terhadap harga jual tiket pesawat karena penentuan harga jual tiket itu kan 80% termasuk biaya perawatan pesawat yang termasuk dalam biaya operasional. Ya kalau biaya operasionalnya saja sudah tinggi tidak menutup kemungkinan harga jual tiket pun akan mahal karena kita juga kan harus menutupi biaya-biaya operasional yang sudah kita keluarkan.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Tabel di bawah ini menunjukkan adanya manfaat yang diterima *airlines* yang berhasil merealisasikan BMDTP tahun anggaran 2011:

Tabel 5.6 Laporan Pemanfaatan BMDTP 2011

No	Uraian	Tanpa BMDTP	Dengan BMDTP	Selisih (%)
1	Modal Usaha (milyar rupiah)	10	10	-
2	Tenaga Kerja (orang)	382	453	18,6%
3	Penjualan (milyar rupiah)	438,2	874,31	99,5%
4	PPN dalam negeri (milyar rupiah)	43,82	87,43	99,5%

Sumber: Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara, Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan

Berdasarkan data tabel 5.6, fasilitas BMDTP sangat bermanfaat dalam meningkatkan pertumbuhan perusahaan penerbangan. Ini dapat dilihat dari adanya peningkatan yang cukup tajam antara *airlines* yang tidak memanfaatkan BMDTP dengan yang memanfaatkan BMDTP. Dengan fasilitas BMDTP, *airlines* dapat meningkatkan jumlah tenaga kerja sebesar 18,6%. Selain itu, penjualan yang diperoleh *airlines* dapat meningkat tajam hampir mencapai 100% dimana peningkatan tersebut sebesar 99,5%. Ini pun berdampak positif pada peningkatan PPN dalam negeri *airlines* tersebut yang peningkatannya hampir dua kali lipat dibandingkan tanpa BMDTP yaitu sebesar 99,5%. Secara keseluruhan, kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dapat memberikan dampak positif bagi

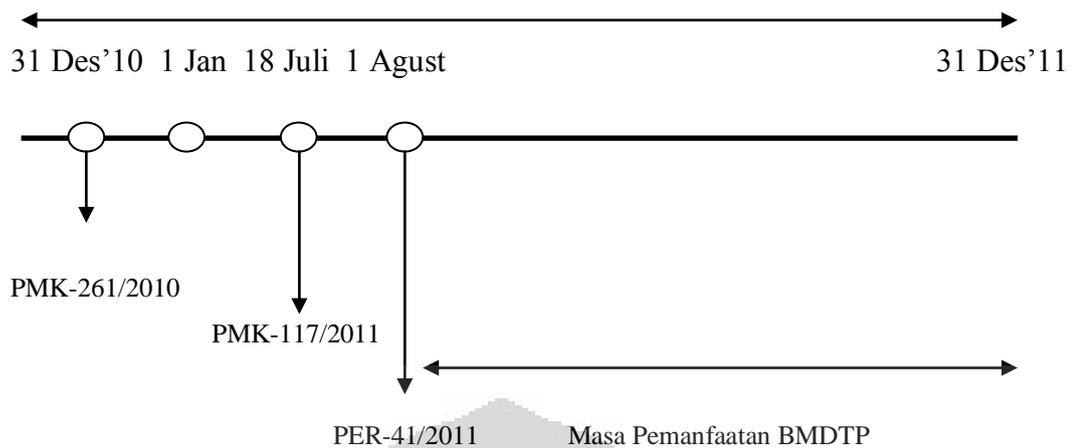
pihak *airlines* yang memanfaatkan fasilitas BMDTP dan juga bagi pemerintah karena secara tidak langsung dapat meningkatkan penerimaan negara yang bersumber dari pajak seperti Pajak Pertambahan Nilai dalam negeri.

5.2 Kendala Yang Dihadapi *Implementors* Dalam Mengoptimalkan Pelaksanaan Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang

Kebijakan yang telah dilaksanakan tidak selamanya dapat berjalan dengan lancar sesuai arah dan tujuannya. Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan tentunya ada saja kendala yang dihadapi oleh para pelaksana sehingga menyebabkan realisasi dari kebijakan tersebut tidak optimal. Dalam pelaksanaan kebijakan BMDTP untuk sektor pesawat terbang ini pun terdapat beberapa kendala yang terjadi dilapangan, antara lain:

1. Masa Pemanfaatan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Yang Terbatas

Kebijakan BMDTP pada dasarnya mengacu pada UU APBN yang tercantum dalam Pasal 3 ayat (3) huruf a sehingga kebijakan BMDTP ini merupakan suatu bentuk kebijakan anggaran karena adanya penyediaan anggaran yang diberikan oleh pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Kebijakan BMDTP untuk sektor pesawat terbang diterbitkan secara bertahap. Pertama, Menteri Keuangan menerbitkan PMK Induk untuk sektor industri tertentu yang dianggap layak untuk memperoleh BMDTP. Selanjutnya, Menteri Keuangan menerbitkan PMK Sektor dan kemudian Dirjen Bea dan Cukai akan menerbitkan Peraturan Dirjen Bea dan Cukai sebagai peraturan pelaksana dari PMK Sektor tersebut. Namun sayangnya, penerbitan PMK Sektor pesawat terbang yaitu PMK No.117/PMK.011/2011 dan PER-41/BC/2011 tidak diterbitkan di awal tahun, melainkan peraturan tersebut terbit di pertengahan tahun. Tahapan pemberian kebijakan BMDTP untuk sektor pesawat terbang tahun anggaran 2011 dapat dilihat melalui skema di bawah ini:



Gambar 5.5 Skema Masa Pemanfaatan BMDTP

Sumber: Diolah Peneliti

Berdasarkan skema di atas, dapat dikatakan bahwa BMDTP yang telah dianggarkan mulai tanggal 1 Januari 2011 melalui UU APBN baru dapat dimanfaatkan mulai tanggal 1 Agustus 2011 setelah diterbitkannya peraturan pelaksana dari Dirjen Bea Cukai sehingga masa pemanfaatan BMDTP tidak genap satu tahun sebagaimana halnya masa berlaku APBN yaitu dari 1 Januari hingga 31 Desember. Ini pun ditambah dengan adanya perubahan pada UU APBN yang menyebabkan jumlah anggaran untuk BMDTP tahun anggaran 2011 berubah menjadi Rp 500.000.000.000,00 (lima ratus milyar rupiah) yang ditindaklanjuti dengan penerbitan Surat dari Ditjen Anggaran, Kemenkeu nomor: S-2131/AG/2011 perihal Pemberitahuan Pagu Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2011.

Sementara itu, proses importasi barang oleh perusahaan *airlines* sebagian besar sudah dilakukan di bulan Januari sehingga perusahaan sudah merealisasikan impor terlebih dahulu sebelum peraturan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Oleh karena itu, keterlambatan terbitnya serangkaian peraturan hukum yang mengatur pemberian BMDTP tersebut menjadi salah satu kendala apalagi PMK sektor tersebut sifatnya tidak berlaku surut, seperti yang diungkapkan oleh Empuk Samsudin dari pihak PT Merpati Nusantara berikut ini:

“Seharusnya kan kebijakan ini dimulai dari tanggal 1 januari hingga 31 desember, tapi pada praktiknya kan kebijakan ini tidak dikeluarkan di awal tahun. Terkadang kebijakan ini dikeluarkan di pertengahan tahun yang pada akhirnya kita harus membayar bea masuk yang kita lakukan di awal tahun karena kebijakan tersebut belum dikeluarkan. Awalnya kita berpikir bahwa pembayaran bea masuk di awal tahun itu bisa direstitusi, tapi pada waktu kebijakan ini dikeluarkan ternyata sifatnya tidak berlaku surut.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Hal senada pun ditegaskan oleh Denny Kurniansyah dari pihak Pembina Sektor:

“Yang menyebabkan penyerapannya sangat kecil, salah satunya penerbitan PMKnya telat sehingga otomatis airlines yang sudah menyiapkan untuk mengimportasi barang dari per 1 Januari menjadi hangus. Maka dari itu, airlines yang mengimportasi dari bulan Januari hingga Juli mereka harus bayar karena tidak dicap BMDTP. Sedangkan yang BMDTP ini mulai berlaku sejak disahkan PMK tersebut terbit.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Oleh karena itu, sebaiknya PMK Sektor dan Perdirjen tentang BMDTP ini diharapkan dapat diterbitkan di awal tahun agar pelaksanaan kebijakan ini dapat maksimal.

2. Kurangnya Sosialisasi Mengenai Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan Dan/Atau Pemeliharaan Pesawat

Pemerintah dalam mengeluarkan suatu kebijakan seharusnya terlebih dahulu mensosialisasikan kebijakan tersebut agar tidak terjadi kurangnya pengetahuan bagi para pelaksana kebijakan. Dalam praktiknya, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (Kemenhub) selaku Kuasa Pengguna Anggaran tidak mendapatkan sosialisasi dari Badan Kebijakan Fiskal selaku bagian dari Kementerian Keuangan tentang penerbitan PMK Sektor pesawat terbang yaitu PMK No. 117 Tahun 2011. Pihak Dirjen Perhubungan Udara ternyata baru mengetahui penerbitan PMK sektor untuk pesawat terbang pada saat Kemenhub sedang mengadakan rapat tahunan dengan Asosiasi Penerbangan yaitu INACA beserta para anggota-anggotanya yang berasal dari

berbagai perusahaan penerbangan komersial seperti kutipan dari informan Denny Kurniansyah sebagai berikut:

“Pertengahan Agustus kita (Kemenhub) ngadain rapat dengan INACA (Asosiasi Penerbangan), kebutulan juga kita ngundang BKF, ngundang DJBC, ngundang Dirjen Perbendaharaan untuk mempertanyakan tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah. Ternyata BKF baru ngasih tau bahwa PMKnya sudah terbit saat itu.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Pernyataan yang diutarakan oleh pihak Kemenhub tersebut mengenai sosialisasi tentang penerbitan PMK sektor untuk pesawat terbang juga diakui oleh anggota INACA yang hadir saat rapat tersebut seperti kutipan dari informan Empuk Samsudin sebagai berikut:

“Saya mengetahui PMK Sektor sudah keluar itu ketika kami mendapat undangan dari Kemenhub melalui INACA tentang rapat tahunan dan pada saat itupun ada Dirjen Bea dan Cukai dan ada juga dari pihak BKF disana. Pada saat rapat itu BKF memberi tahu bahwa PMK sektor sudah keluar katanya sejak 18 Juli 2011 kemarin...” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Lain halnya dari pihak BKF yang menyatakan bahwa BKF telah melakukan sosialisasi tidak lama setelah PMK Sektor diterbitkan seperti yang diutarakan oleh Djaka Kusmartata berikut ini:

“Setelah terbit PMK itu, kita pasti sosialisasi, itu sudah kita lakukan kok, ya sosialisasi ya berupa pertemuan, kita juga melibatkan semua *stakeholders* yang terkait terus kita juga bekerja sama dengan kementerian lain yaitu pembina sektornya dan termasuk DJBC. Kalau ditanya kapan kita ngadain sosialisasinya, aduh saya sudah lupa tuh kapan tanggal dan bulannya lagipula dah lama itu, tapi yang pasti setelah terbit kita melakukan sosialisasi.” (Wawancara dengan Djaka Kusmartata, 20 Juni 2012)

Dari kutipan beberapa informan di atas, di jelaskan bahwa Dirjen Perhubungan Udara mengetahui penerbitan PMK No.117/PMK.011/2011 saat mengadakan rapat tahunan tersebut begitu pula dengan pihak *airlines*. Sedangkan dari kutipan pihak BKF, peneliti menganggap bahwa sebenarnya BKF baru mensosialisasikan PMK Sektor pada saat pertemuan yang diadakan oleh Dirjen Perhubungan Udara karena dalam pertemuan tersebut Dirjen Perhubungan Udara

turut melibatkan BKF dan DJBC. Tujuan awalnya Dirjen Perhubungan Udara mengadakan pertemuan atau rapat tersebut adalah untuk meminta kejelasan mengenai kapan penerbitan PMK Sektor untuk Industri jasa penerbangan mengenai bea masuk ditanggung pemerintah beserta dengan peraturan pelaksanaannya sehingga dalam pertemuan tersebut Dirjen Perhubungan Udara mengundang BKF selaku pembuat kebijakan BMDTP dan DJBC selaku pembuat peraturan pelaksanaannya.

Dirjen Perhubungan Udara dan INACA beserta para *airlines* yang termasuk dalam anggota INACA setiap tahun selalu mengadakan pertemuan/rapat setidaknya 1-2 kali dalam setahun. Dalam pertemuan tersebut, tidak hanya membahas mengenai kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini, tetapi juga membahas kebijakan-kebijakan lain yang berhubungan dengan perkembangan perusahaan penerbangan, mengevaluasi kebijakan-kebijakan yang sudah dilaksanakan selama setahun, dan lain-lain, makanya kadang-kadang dalam rapat tersebut mengundang pihak BKF ataupun Dirjen Bea dan Cukai. Intinya dalam rapat itu terjadi saling *sharing* berita satu sama lain antara para peserta rapat, baik itu berupa tentang kondisi setiap perusahaan penerbangan ataupun kesulitan yang dihadapi oleh para *airlines*.

Tujuan utama dari diadakannya rapat yang diadakan oleh Dirjen Perhubungan Udara saat itu adalah ingin meminta kejelasan mengenai waktu penerbitan kebijakan BMDTP dan peraturan pelaksanaannya mengetahui setiap perkembangan yang dialami oleh para *airlines*, karena dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara bertindak sebagai lembaga pemerintah yang bertanggungjawab atas perkembangan kondisi perusahaan penerbangan di Indonesia dengan dibantu oleh INACA sebagai wadah organisasi bagi para *airlines* Indonesia.

Selain itu, dalam praktiknya, Dirjen Bea dan Cukai juga tidak mensosialisasikan PER No. 41 tahun 2011 melalui suatu pertemuan dengan pihak Dirjen Perhubungan Udara maupun pihak *airlines* untuk membahas PER tersebut, melainkan sosialisasi dilakukan secara tertulis yaitu melalui pengiriman surat pemberitahuan tentang penerbitan PER-41/BC/2011, seperti kutipan dari informan Heykal Hafrizal sebagai berikut:

“Iya kita sudah melakukan sosialisasi kok baik ke Kemenhub maupun ke perusahaan penerbangan komersial. Setiap ada peraturan Dirjen yang diterbitkan kita pasti mensosialisasikannya dengan mengirimkan surat berisi PER tersebut kepada mereka.” (Wawancara dengan Heykal Hafrizal, 17 April 2012)

Lain halnya dari pihak Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan yang menyatakan bahwa tidak ada sosialisasi dari Dirjen Bea dan Cukai mengenai PER-41/BC/2011 karena pihak Dirjen Perhubungan Udara menilai bahwa sosialisasi itu haruslah berupa suatu pertemuan dengan tujuan untuk membahas adanya PER tersebut sehingga dapat dipahami dengan baik oleh para pelaksana, seperti kutipan dari informan Denny Kurniansyah sebagai berikut:

“Setelah ada PER- 41 ini harusnya pihak Bea dan Cukai segera sosialisasi, tapi malah justru kami yang mengadakan. Kita yang ngumpulin *airlines*, kita yang undang mereka. Yang ngluarin peraturan itu DJBC tapi kami yang sosialisasikan.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Berdasarkan beberapa kutipan di atas, dapat dikatakan bahwa sosialisasi mengenai peraturan kebijakan BMDTP tidak berjalan dengan lancar dan efektif. Dalam hal ini memang terjadi perbedaan persepsi antara Dirjen Perhubungan Udara dengan BKF maupun DJBC Pusat mengenai sosialisasi dari kebijakan BMDTP ini. BKF selaku pihak yang menerbitkan PMK No. 117 Tahun 2011 maupun Dirjen Bea dan Cukai selaku pihak yang menerbitkan PER No. 41 Tahun 2011 seharusnya yang berinisiatif untuk mengadakan suatu pertemuan dalam rangka mensosialisasikan peraturan yang BKF atau DJBC telah terbitkan. Ini dikarenakan PMK Sektor dan PER No. 41 Tahun 2011 sebagai peraturan pelaksana merupakan peraturan yang sangat penting bagi para *airlines* untuk melaksanakan kebijakan BMDTP tahun anggaran 2011.

Menurut Edwards III, implementasi akan berjalan efektif apabila komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan itu jelas dan salah satu bentuk dari komunikasi itu adalah sosialisasi. Dengan demikian, kurangnya sosialisasi yang diterima oleh pihak *airlines* dan Pembina Sektor mengenai peraturan atas kebijakan BMDTP ini yaitu PMK No. 117/PMK.011/2011 dan PER-41/BC/2011 menjadi suatu masalah/kendala dalam pelaksanaan kebijakan ini.

3. Kurangnya Pemahaman Pihak *Airlines* dan Pembina Sektor Dalam Melaksanakan Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah

Untuk dapat melaksanakan kebijakan BMDTP dengan lancar dan baik, tentunya para *implementors* harus memiliki keahlian (*competent*) dan kemampuan (*capable*) sesuai dengan bidang pekerjaannya sehingga dapat memahami tugas yang harus dikerjakan. Dalam paraktiknya, memang pihak *airlines* mengetahui mekanisme pelaksanaan bea masuk ditanggung pemerintah ini, namun kurang memahami dengan baik isi dari peraturan kebijakan tersebut terutama mengenai pengisian Rencana Impor Barang (RIB). Ini disebabkan karena staf dari pihak *airlines* kurang ahli di bidang kepabeanan khususnya dalam hal mengisi kolom tentang pos tarif *Harmonized System* (HS) yang ada di RIB tersebut. Hal ini didukung dengan pernyataan dari informan Empuk Samsudin dari PT. Merpati Nusantara sebagai berikut:

“Kelemahannya mungkin saat harus mengisi kolom pos tarif HS ya karena kami juga gak terlalu ngerti dengan kode-kode HS itu.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Tidak jauh berbeda dengan pihak *airlines*, kendala karena kurang pahami mengenai *Harmonized System* atau mengenai kepabeanan juga dialami oleh Pembina Sektor dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara. Ini terbukti dari salah satu staf dari Dirjen Perhubungan Udara mengakui bahwa kurang memahami tentang pos tarif HS tersebut seperti yang diungkapkan oleh Denny Kurniansyah berikut ini:

“Kebanyakan para operator tidak mengerti hal-hal seperti itu dan kami pun repot karena gak terlalu ngerti juga gitu loh.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Ketidakhahaman staf Dirjen Perhubungan Udara mengenai *Harmonized System* tersebut, secara tidak langsung dapat merugikan pihak *airlines* karena ketika pihak *airlines* mengajukan permohonan BMDTP ke Dirjen Perhubungan Udara dengan melampirkan RIB dan dokumen pendukung lainnya, kadang-kadang pihak Dirjen Perhubungan Udara langsung memberikan pengesahan

terhadap RIB tersebut tanpa dicek/diteliti secara seksama. Akibatnya, ketika dokumen-dokumen tersebut diserahkan ke Dirjen Bea dan Cukai kemudian diperiksa/diteliti kembali oleh Direktorat Fasilitas Kepabeanan Dirjen Bea dan Cukai, ternyata dokumen-dokumen tersebut dinilai belum lengkap atau belum memenuhi persyaratan sebagaimana yang dimaksud dalam PER-41/BC/2011. Akibatnya, beberapa *airlines* harus bolak-balik ke Dirjen Perhubungan Udara maupun ke Dirjen Bea dan Cukai untuk mengurus ketidaklengkapan dokumen tersebut seperti yang dikemukakan oleh Empuk Samsudin berikut ini:

“Ini juga pernah terjadi ya ketika di Kemenhub OK tapi di Bea Cukai tidak OK. Ini kan jadi kerja dua kali bagi kami klo harus bolak balik membetulkannya.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Hal ini pula ditegaskan oleh Heykal Hafrizal dari pihak Direktorat Fasilitas Kepabeanan:

“Kadang-kadang juga kendalanya muncul dari perusahaan penerbangan itu sendiri, misalnya tidak memenuhi persyaratan yang wajib dipenuhi untuk proses pengajuan perolehan BMDTP tersebut ketika megajukan ke Dirjen Perhubungan Udara baru diserahkan ke Bea Cukai. Akibatnya jika tidak memenuhi syarat yang harus dipenuhi, kita harus menolak permohonannya itu.” (Wawancara dengan Heykal Hafrizal, 17 April 2012)

Pada akhirnya proses untuk memperoleh SKMK dari Dirjen Bea dan Cukai memakan waktu yang lebih lama dari waktu yang seharusnya yaitu lebih dari 2 minggu. Seharusnya para *airlines* dapat memperoleh persetujuan dari Dirjen Bea dan Cukai berupa SKMK dalam jangka waktu paling lama 14 hari sejak permohonan diterima secara lengkap. Hal ini didukung dengan pernyataan informan dari salah satu pihak *airlines*:

“Kami mengajukan di akhir Agustus dan baru dapat SKMKnya tanggal 24 Oktober 2011.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Dari kutipan beberapa informan di atas, dapat dikatakan bahwa sebenarnya prosedur untuk mengajukan BMDTP ini tidak akan memerlukan waktu yang lama apabila baik dari pihak Dirjen Perhubungan Udara maupun pihak *Airlines*

memiliki staf yang paham akan bidang kepabeanan khususnya dalam implementasikan bea masuk ditanggung pemerintah ini sehingga ketidakpahaman mengenai pos tarif *Harmonized System* atau hal-hal yang berhubungan dengan importasi tidak akan menjadi suatu masalah bagi para pelaksana kebijakan BMDTP ini. Selain itu, kendala yang dialami Dirjen Perhubungan Udara tidak hanya berasal dari ketidakpahaman staf akan kepabeanan, tetapi juga berasal dari ketidakahlian staf dalam membuat laporan keuangan atas realisasi BMDTP. Ini disebabkan karena dalam pembuatan laporan keuangan harus menggunakan *software* yang telah disediakan oleh Dirjen Perbendaharaan, sedangkan staf Dirjen Perhubungan Udara sendiri belum pernah diajari untuk menggunakan *software* tersebut. Hal ini dikemukakan oleh Denny Kurniansyah sebagai berikut:

“Udah gitu ya kita dikasih *software* untuk ngisi laporan keuangan atau SPM ini, setengah mati ya belajar gituan karena saya gak pernah diajarin gituan karena kan kita bukan ahlinya buat ngerjain seperti itu...”
(Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Berdasarkan kutipan di atas, seharusnya Dirjen Perhubungan Udara harus sudah memahami bagaimana penggunaan *software* untuk pembuatan laporan keuangan atas realisasi BMDTP atau menunjuk staf yang memang ahli di bidang komputer atau IT (*Informatic Technology*). Menurut Edwards III, kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan yaitu adanya staf yang tidak ahli dan berkompoten di bidangnya atau tidak paham akan tugasnya. Dengan demikian, pelaksanaan dari kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah untuk industri jasa penerbangan komersial dapat dikatakan gagal dari faktor sumber daya.

4. Kurangnya Staf Dari Pihak Pembina Sektor

Pelaksanaan suatu kebijakan akan berjalan dengan lancar jika sumber daya manusia yang dimiliki oleh *implementors* itu cukup, artinya tidak kurang ataupun lebih selain harus memiliki keahlian dan kompetensi di bidangnya. Untuk pelaksanaan kebijakan BMDTP ini, dalam praktiknya, Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub kurang didukung dengan jumlah staf yang memadai di bagian

Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) seperti kutipan dari informan Denny Kurniansyah sebagai berikut:

“Cuma saya dan pak Dony aja yang ngurusin ini dari Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Kurangnya staf di bagian DKUPPU yang bertugas untuk melaksanakan kebijakan ini dikarenakan staf-staf tersebut lebih memilih untuk mengutamakan tugas utamanya sesuai subdit masing-masing yang ada di bagian DKUPPU itu. Pada bagian DKUPPU sebenarnya terdiri dari enam subdit sesuai pasal 492 Permenhub KM No. 60 Tahun 2012, hanya saja untuk melaksanakan kebijakan BMDTP ini Direktur Perhubungan Udara menunjuk satu orang dari subdit Produk Aeronautika sebagai orang yang bertanggungjawab dalam mengurus BMDTP itu. Kemudian orang tersebut menarik satu staf yang lain untuk membantunya. Hal tersebut sesuai yang dijelaskan oleh Denny Kurniansyah berikut ini:

“Sebenarnya dari kami juga gak ada yang mo ngurusin BMDTP ini saking *nothing* tulusnya, cuma saya dan pak Dony aja yang ngurusin ini dari Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Kebetulan Pak Donny ditunjuk sebagai penanggungjawabnya oleh Direktur Perhubungan Udara, sedangkan saya ditarik sama Pak Dony buat ngebantuin dia. Klo mengenai tugas utama saya dengan Pak Dony bisa dilihat ya di Permenhub KM 60 Tahun 2010 Pasal 503-504, seksi pengawasan mutu dan proses produksi.” (Wawancara dengan Denny Kurniansyah, 19 April 2012)

Berdasarkan kutipan-kutipan informan di atas, dapat disimpulkan bahwa hanya ada dua orang staf dari Dirjen Perhubungan Udara yang mengurus BMDTP untuk industri jasa penerbangan komersial yaitu Dony P. Siswanto dan Denny Kurniansyah. Tugas dua orang staf tersebut dalam melaksanakan kebijakan BMDTP ini antara lain:

- a) Dony P.S sebagai PM (*program manager*) yang mengurus program kerja, *training, database*, regulasi, BMDTP.
- b) Denny Kurniansyah sebagai seksi sibuk mondar-mandir yang mengurus rapat, membuat *draft* surat menyurat, membuat *draft* pengajuan BMDTP ke Menteri

Keuangan, pengantar surat BMDTP ke Kementerian Keuangan, membuat laporan BMDTP, dan merekonsiliasi realisasi BMDTP.

Sementara itu, untuk tugas utama kedua staf Dirjen Perhubungan Udara itu yang berada di Subdirektorat Produk Aeronautika bagian seksi pengawasan mutu dan proses produksi berdasarkan pada Pasal 504 Permenhub KM No. 60 Tahun 2010 adalah melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan standarisasi, norma, pedoman, kriteria, sistem dan prosedur, pemberian sertifikasi/ijin, pemberian arahan, bimbingan, pelatihan serta bantuan teknis, pengawasan dan penegakan hukum, evaluasi dan pelaporan di bidang pengawasan mutu dan proses produksi. Jadi dapat disimpulkan bahwa kurangnya jumlah personel/staf yang berada di Dirjen perhubungan Udara selaku Pembina Sektor merupakan suatu masalah yang terjadi dalam pelaksanaan kebijakan BMDTP ini.

Ini pun sesuai dengan teori Edwards III jika dikaitkan dengan indikator sumber daya dimana kecukupan staf yang bertanggungjawab untuk melaksanakan suatu kebijakan merupakan salah satu hal yang penting dalam menyukseskan implementasi suatu kebijakan. Dengan demikian, sudah seharusnya Direktur Perhubungan Udara menambah jumlah staf dari bagian DKUPPU untuk membantu dua staf yang mengurus BMDTP ini sehingga dapat memperlancar pelaksanaan kebijakan tersebut.

5. Kinerja Pejabat KPP Bea dan Cukai Bandara Yang Tidak Berjalan Baik

Untuk memperoleh realisasi BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang harus melalui beberapa prosedur secara bertahap. Prosedur-prosedur yang harus dilalui di mulai dari Dirjen Perhubungan Udara hingga ke KPPBC Madya Soetta. Jika prosedur-prosedur yang dilalui oleh pihak *airlines* secara bertahap itu diikuti oleh adanya kinerja petugas yang baik di setiap tahap, tentunya tidak akan membutuhkan waktu yang lama. Lain halnya jika di salah satu tahap tersebut terdapat kinerja petugas yang tidak berjalan dengan baik dan lancar disebabkan satu atau beberapa faktor sehingga membuat jalannya proses realisasi BMDTP menjadi terhambat.

Dalam praktiknya, pihak *airlines* yang telah memperoleh SKMK dari Direktur Fasilitas Kepabeanan Dirjen Bea dan Cukai masih mengalami kendala

dalam proses realisasi BMDTP di KPPBC Madya Soetta. Kendalanya adalah kinerja pejabat KPPBC Madya Soetta yang tidak berjalan dengan baik. Akibatnya, pihak *airlines* masih harus menunggu beberapa hari untuk dapat mengambil barang dan bahan (*spare part*) pesawat terbang yang diimpor itu padahal barang dan bahan tersebut sudah tersedia di gudang bandara. Hal ini dikemukakan oleh Empuk Samsudin sebagai berikut:

“Intinya kan untuk dapat memperoleh fasilitas ini kan harus memenuhi semua dokumen tersebut sedangkan kita memerlukan *spare part* itu kan cepat ketika *spare part* itu datang maka harus kita keluarkan dengan cepat. Rata-rata harus menunggu kira-kira 10 hari atau lebih dari 5 hari lah.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Berdasarkan kutipan dari informan di atas, *airline* Merpati harus menunggu lebih dari 5 hari untuk dapat mengambil barang dan bahan pesawat terbang yang diimpor guna pemeliharaan pesawat terbang. Alasan utamanya adalah dokumen-dokumen yang berhubungan dengan importasi barang dan bahan yang memperoleh fasilitas BMDTP dan tercantum dalam SKMK masih harus dicek/diteliti kembali oleh pejabat KPPBC Soetta sedangkan jika dilihat dari jumlah staf yang ada di sana sepertinya cukup untuk melaksanakan pemeriksaan/penelitian atas SKMK tersebut.

Sementara itu, dari pihak KPPBC Madya Soetta menganggap bahwa lamanya waktu yang diperlukan untuk memenuhi semua prosedur yang ada di kantor KPPBC Madya Soetta ini sebenarnya tergantung juga pada pihak *airlines* sendiri dalam melaksanakan pemenuhan dari prosedur-prosedur tersebut. Hal ini diakui oleh pejabat KPPBC Madya Soetta bahwa waktu yang paling lama itu berada di Bagian Penerimaan PIB dan Bagian Pemeriksaan Barang di gudang, seperti yang dikemukakan oleh Sofyan:

“Biasanya sih waktu yang paling lama itu pada saat pelaporan PIB dan dokumen lainnya ya ke petugas penerimaan PIB tersebut karena kan importir harus menunggu responnya. Ya kira-kira 1-2 hari untuk menunggu responnya itupun kalau PIB dan dokumen lainnya sudah dianggap sesuai, kalau tidak ya harus dibetulkan lagi baru lapor lagi ke KPPBC bagian penerimaan PIB itu.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Berdasarkan kutipan di atas, dijelaskan bahwa lamanya di Bagian Penerimaan PIB itu tergantung dari pihak *airlines* juga dalam mengisi PIB dengan benar karena sistem penerimaan PIB tersebut sudah *online* dimana jika ada kesalahan dalam pengisiannya maka secara otomatis akan di *reject* oleh sistem, sedangkan petugas yang di bagian penerimaan PIB itu hanya bisa meneliti dari hasil komputerisasi tersebut. Jika hasil dari pemeriksaaan *online* tersebut sudah benar/sesuai maka pihak *airlines* akan menerima nomor pendaftaran dan kemudian bisa lanjut ke Bagian Pematangan. Namun demikian, pejabat KPPBC Madya Soetta pun mengakui kadang-kadang sistem *online* tersebut tidak dapat berjalan dengan semestinya karena adanya kesalahan/kerusakan dari sistem tersebut sehingga mengakibatkan proses penerimaan PIB tersebut menjadi terhambat, seperti yang diutarakan oleh Sofyan berikut ini:

“Ya bahkan kadang-kadang juga kalau sistemnya lagi ngadat kita juga angkat tangan deh karena kan sistemnya sudah online semua di KPPBC itu.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Selain di Bagian Penerimaan PIB yang memakan waktu lama, di Bagian Pemeriksaan Barang pada praktiknya membutuhkan waktu yang tidak dapat dipastikan karena itu semua tergantung dari pejabat pemeriksa barang yang memeriksa barang impor tersebut di gudang. Hal ini didukung dengan pernyataan Sofyan berikut ini:

“Ya kalau itu sih saya juga gak bisa pastiin kapan ya, klo digudang kan pemeriksa barang harus memeriksa dokumen yang mencapai ratusan apalagi kalau di tanjung priok bisa sampai ribuan dokumen yang harus diperiksa, makanya lama juga waktu yang diperlukan di bagian itu. Tapi itu semua sih tergantung dari pemeriksa barang ya mo diselesaikan berapa lama karena mereka juga ada skala prioritasnya juga ya. Tapi kalau buat jalur hijau, 1-2 hari biasanya sih sudah selesai ya.” (Wawancara dengan Sofyan, 12 Juni 2012)

Dari kutipan di atas, dapat dikatakan bahwa di bagian pemeriksaan barang memang memerlukan waktu cukup lama dan tidak bisa dipastikan meskipun menurut pejabat KPPBC dapat memakan waktu paling lama 2 hari untuk memeriksa barang tersebut. Namun, itu pun tergantung dari banyaknya dokumen

yang harus dilakukan pemeriksaan fisik karena biasanya dapat mencapai ratusan. Meskipun demikian, pejabat pemeriksa barang tersebut memiliki skala prioritas dalam menyelesaikan tugasnya dilihat dari jenis barang itu sendiri yang mana yang harus didahulukan terlebih dahulu dan itu sudah ada ketentuannya.

Petugas pemeriksa barang di gudang sebenarnya sudah ada 2-3 pejabat yang selalu *stand by* di gudang daerah bandara, namun jumlah tersebut sebaiknya perlu ditambah jika kuantitas barang yang harus dilakukan pemeriksaan fisik itu sangat banyak atau kinerjanya yang perlu ditingkatkan lagi dengan memiliki kesadaran bahwa semua barang yang diperiksa menjadi prioritas atau tanggung jawab bagi pejabat pemeriksa barang sehingga tidak akan merugikan pihak *airlines/importir* yang membutuhkan barang tersebut guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Kerugian yang dialami pihak *airlines* tersebut jika harus menunggu beberapa hari untuk mengambil barang impor dalam hal ini *spare part* pesawat adalah pihak *airlines* harus menanggung biaya-biaya tak terduga seperti biaya sewa gudang pesawat yang melebihi batas dari yang seharusnya. Akibatnya, biaya perawatan yang harus ditanggung *airlines* akan semakin tinggi.

Pada akhirnya, pihak *airlines* menilai bahwa implementasi BMDTP ini memiliki prosedur yang rumit dan lama sehingga tidak menutup kemungkinan pihak *airlines* tersebut tidak akan memanfaatkan fasilitas BMDTP tersebut. Ini dikarenakan pihak *airlines* lebih memilih cara lain yang dianggap lebih cepat dan mudah dalam importasi barang dan bahan (suku cadang) pesawat terbang misalnya dengan menggunakan jasa *forwarder* atau langsung melakukan perbaikan dan/atau perawatan pesawat terbang di luar negeri seperti di Singapura atau di Malaysia karena bea masuk untuk *spare part* pesawat di negara tersebut sudah digratiskan. Hal tersebut diutarakan oleh Empuk Samsudin berikut ini:

“Kadang-kadang kita menggunakan jasa *forwarder* atau dengan istilah “Door to door” untuk melakukan impor *spare part* dengan cara *pre-order* dan nantinya *spare part* tersebut langsung dikirim ke tempat gudang perawatan pesawat, jadi kita tinggal menunggu saja. Namun demikian, pada saat PO pun tidak semua barang yang kita perlukan ada ya, tetapi jika barang/*spare part* itu ada maka kita tinggal membayarnya kepada *forwarder*. Cara ini kita ambil karena prosesnya lebih cepat saat kita

memang memerlukan *spare part* itu untuk dipergunakan secepatnya.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Dengan melihat beberapa kendala yang dihadapi *implementors* dalam pelaksanaan bea masuk ditanggung pemerintah atas barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang, muncullah keinginan-keinginan dari pihak *airlines* ataupun dari pihak pembina sektor dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara untuk mengganti kebijakan BMDTP ini dengan kebijakan fiskal yang lain yang dinilai akan jauh lebih mudah implementasinya sehingga para *airlines* akan banyak yang memanfaatkan kebijakan tersebut. Kebijakan yang dimaksud oleh pihak *airlines* yaitu kebijakan pembebasan bea masuk atas barang dan bahan suku cadang pesawat terbang seperti sebelum kebijakan BMDTP ini berlaku. Kebijakan pembebasan bea masuk tersebut dianggap lebih mudah karena dokumen-dokumen yang dijadikan sebagai persyaratan untuk memperoleh kebijakan itu tidak serumit dokumen yang harus dipenuhi atau dilengkapi oleh pihak *airlines* dalam mengajukan permohonan BMDTP. Namun demikian, sepertinya kebijakan pembebasan bea masuk ini kemungkinan besar tidak akan diberlakukan kembali mengingat Menteri Keuangan sudah tidak memiliki kewenangan lagi untuk memberikan kebijakan pembebasan bea masuk bagi perusahaan penerbangan komersial berdasarkan Pasal 26 ayat (2) UU Nomor 17 tahun 2006 tentang UU Kepabeanan. Hal ini didukung dengan pernyataan Empuk Samsudin sebagai berikut:

“Pokoknya sih kita maunya ada pembebasan bea masuk dan pajak lainnya untuk *spare part* tersebut meskipun memang pembebasan bea masuk itu kan sudah tidak berlaku lagi dan diganti dengan BMDTP ini, tapi dalam praktiknya untuk dapat memperoleh BMDTP ini sangat ribet persyaratannya makanya penyerapannya sedikit kan.” (Wawancara dengan Empuk Samsudin, 1 Mei 2012)

Persyaratan yang paling rumit dalam melaksanakan kebijakan BMDTP menurut pihak *airlines* adalah mengisi pos tarif *Harmonized System* (selanjutnya disebut dengan HS) dan juga prosedur yang panjang sehingga memakan waktu yang lama yang pada akhirnya berdampak pada pemanfaatan fasilitas BMDTP menjadi kurang optimal. Pengisian kode-kode HS dinilai sangat sulit dilakukan oleh pihak *airlines* dikarenakan pada tahun 2011 kode-kode HS yang

spesifik/khusus hanya untuk pesawat terbang saja masih sangat sedikit. Akibatnya, untuk menyasati kesulitan dalam mengisi kode-kode HS tersebut, pihak *airlines* seringkali mengisinya dengan dipersamakan dengan kode-kode HS yang deskripsi/klasifikasi barangnya hampir sama dengan *spare part* pesawat terbang seperti kode-kode HS untuk kendaraan bermotor seperti *repair* atau *packing*. Cara lain yang dilakukan oleh *airlines* untuk dapat memperkecil kesalahan dalam mengisi pos tarif HS adalah dengan berkonsultasi terlebih dahulu ke bagian Direktorat Fasilitas Kepabeanan Dirjen Bea dan Cukai Pusat.

Sebenarnya pihak INACA sebagai asosiasi perusahaan penerbangan komersial di Indonesia telah melakukan suatu upaya untuk dapat mengatasi kesulitan pihak *airlines* dalam mengisi pos tarif HS, yaitu dengan mengajukan permohonan secara khusus kepada Dirjen Bea dan Cukai untuk membuat kode-kode HS khusus untuk pesawat terbang dengan tarif 0% untuk semua bea masuknya. Namun sayangnya, hingga adanya penerbitan mengenai Buku Tarif Kepabeanan Indonesia Tahun 2012 (BTKI 2012) yang merupakan revisi Buku Tarif Bea Masuk Indonesia 2011 (BTBMI 2011) ternyata kode-kode HS yang khusus pesawat terbang belum mengalami perubahan atau dengan kata lain belum dilakukan revisi untuk kode-kode HS pesawat terbang. Intinya pihak *airlines* menginginkan suatu kebijakan yang memang akan membantu dan meringankan beban para *airlines* untuk dapat meningkatkan pertumbuhan perusahaan penerbangannya sehingga dapat bersaing dengan perusahaan penerbangan komersial baik yang ada di dalam negeri maupun di luar negeri.

Tanpa mengabaikan realisasi BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang yang belum optimal hasilnya, kebijakan BMDTP yang diberikan oleh pemerintah kepada sektor pesawat terbang dianggap merupakan kebijakan yang tepat untuk saat ini karena kebijakan BMDTP ini dapat ditinjau atau dipantau oleh pemerintah tentang seberapa besar realisasi yang dapat diserap oleh para pelaksana kebijakan tersebut. Kebijakan BMDTP ini merupakan kebijakan anggaran dimana realisasi atas pemanfaatan BMDTP harus dipertanggungjawabkan dalam bentuk laporan keuangan sebagaimana yang telah diatur oleh pemerintah. Dengan demikian, ini akan

membantu pemerintah untuk mengevaluasi kebijakan tersebut sudah berjalan dengan efektif atau belum. Hal ini didukung oleh pernyataan Sriyono berikut ini:

“Kalau menurut saya tidak usah diganti ya karena kebijakan BMDTP ini sudah bagus tinggal tingkatkan saja sosialisasinya karena sebaik apapun peraturan tapi kalau sosialisasinya kurang ya tidak akan optimal. Tapi ini juga tergantung dari kebijakan pemerintah, kalau kebijakan pemerintah itu berorientasi pada kebijakan fiskal yang harus ada angka-angka ya memang lebih baik BMDTP karena kalau pembebasan itu kan tidak ada angka-angkanya dalam penerimaan negara meskipun sama-sama non cash ya.” (Wawancara dengan Sriyono, 10 Mei 2012)

Hal senada pun ditegaskan oleh Djaka Kusmartata dari pihak BKF berikut ini:

“Selama ini masih bisa dirasakan manfaatnya oleh *stakeholders*, kita akan terus memberikan kebijakan ini karena selama ini masih ada yang mengajukan, itu artinya masih ada yang membutuhkan.” (Wawancara dengan Djaka Kusmartata, 20 Juni 2012)

Berdasarkan kutipan dari beberapa informan di atas, dapat disimpulkan bahwa kebijakan BMDTP ini merupakan kebijakan yang memang sudah sangat tepat bagi pihak *airlines* untuk saat ini. Hanya saja untuk dapat meningkatkan realisasi atas pemanfaatan BMDTP ini, pemerintah selaku pembuat kebijakan harus meningkatkan sosialisasi begitupun dengan para pelaksana harus dapat mengatasi kendala-kendala seperti yang telah dijelaskan sebelumnya yang menyebabkan kebijakan BMDTP ini dinilai belum optimal hasilnya. Selain itu juga, baik untuk para pembuat kebijakan atau pelaksana kebijakan ini harus memiliki *high professional* dalam melaksanakan kewenangannya sehingga diharapkan dalam tataran implementasinya dapat dilakukan dengan sebaik-baiknya.

BAB 6

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1 Simpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, maka simpulan yang diperoleh peneliti sebagai berikut:

1. Dalam melaksanakan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor bahan dan barang guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang, *Airlines* harus melalui beberapa tahapan yang cukup panjang dengan persyaratan yang cukup rumit sehingga hanya ada 2 *airlines* yang berhasil memanfaatkan BMDTP tahun anggaran 2011 yaitu PT Lion Mentari Airlines dan PT Wings Abadi. Manfaat yang diterima dari realisasi BMDTP bagi kedua *airlines* tersebut yaitu adanya peningkatan di beberapa sektor seperti tenaga kerja, penjualan tiket pesawat, dan pajak pertambahan nilai dalam negeri.
2. Ada beberapa kendala yang dihadapi oleh para pelaksana kebijakan BMDTP yang menyebabkan realisasi kebijakan BMDTP tahun anggaran 2011 menjadi tidak optimal, seperti (1) Masa pemanfaatan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor bahan dan barang guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang yang terbatas; (2) Kurangnya sosialisasi dari Badan Kebijakan Fiskal dan DJBC Pusat mengenai peraturan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini kepada Pembina Sektor dan para *Airlines*; (3) Kurangnya pemahaman pihak *Airlines* dan Pembina Sektor khususnya dalam hal pengisian pos tarif *Harmonized System*; (4) Kurangnya staf dari Pembina Sektor yang mengurus bea masuk ditanggung pemerintah ini yaitu hanya berjumlah 2 staf; dan (5) Kinerja pejabat KPPBC yang tidak berjalan dengan baik khususnya di bagian pemeriksaan barang.

6.2 Rekomendasi

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, rekomendasi peneliti yang dapat dijadikan masukan dalam kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang adalah sebagai berikut:

1. Sebaiknya pemerintah menerbitkan peraturan yang mengatur kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang di awal tahun dengan meningkatkan sosialisasi atas penerbitan dan pelaksanaan peraturan mengenai kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini sehingga ketidakpahaman pihak *Airlines* dan Pembina Sektor dalam melaksanakan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah ini dapat diatasi, serta diharapkan para *implementors* memiliki *high professional* dalam melaksanakan kebijakan BMDTP ini sehingga tataran implementasi dapat dilakukan dengan sebaik-baiknya dan tidak akan memerlukan waktu yang lama meskipun prosedur yang harus dipenuhi cukup panjang.
2. Dilihat dari realisasi bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat yang sangat rendah untuk tahun anggaran 2011, pemerintah dapat memikirkan untuk mengganti dengan suatu kebijakan fiskal yang lebih baik dari kebijakan BMDTP saat ini. Misalnya dengan mengeluarkan kebijakan tarif bea masuk 0% untuk semua barang dan bahan (*spare part*) pesawat terbang karena kebijakan tersebut tidak memerlukan laporan pertanggungjawaban atas realisasi penerimaannya baik itu laporan realisasi dari DJBC dan Dirjen Perhubungan Udara ke Badan Kebijakan Fiskal ataupun laporan realisasi dari perusahaan penerbangan komersial ke Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan selaku Pembina Sektornya sehingga prosedurnya dinilai akan jauh lebih mudah dibandingkan dengan kebijakan BMDTP.

DAFTAR REFERENSI

Buku

- Abidin, Said Zainal. (2002). *Kebijakan Publik*. Jakarta: Tim Penerbit Yayasan Pancur Siwah.
- Agustino, Leo. (2008). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Jakarta: Alfabeta.
- Bastian, Indra. (2005). *Akuntansi Sektor Publik: Suatu Pengantar*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Basrowi dan Sukidin. (2002). *Metode Penelitian Kualitatif, Perspektif Mikro*. Surabaya: Penerbit Insan Cendekia
- Cresswell, John W.. (1994). *Research Design: Qualitative and Quantitative Approach*. London: Sage Publication Inc.
- Dunn, W.N. Terj. Muhadjir Darwin. (1988). *Analisis Kebijaksanaan Publik*. Yogyakarta: PT. Hanindita Offset.
- Dwijowijoto, Riant Nugroho. (2003). *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT.ELEX Media Komputindo.
- _____. (2004). *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT Gramedia.
- Easson, Alex. (2004). *Tax Incentives For Foreign Direct Investment*. New York: Kluwer Tax International.
- Hady, Hamdy. (2009). *Ekonomi Internasional: Buku Ke Satu Teori dan Kebijakan Perdagangan Internasional*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Hasan, Iqbal. (2002). *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Jakarta:Ghalia Ind.
- Hodgson, John S., and Herander, Mark G. (1983). *International Economic Relation*. New Jersey: Prentice Hall.
- Irawan, Prasetya. (2006). *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Depok: FISIP UI.
- Jannah, Lina M., dan Prasetyo, Bambang. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Kountur, Ronny. (2007). *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Jakarta: PPM.
- Mansury, R. 1999. *Kebijakan Fiskal*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4).

- Mardiasmo. (2004). *Akuntansi Sektor Publik*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- MS, Amir. (1999). *Ekspor Impor, Teori dan Penerapannya*. Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo/PBP.
- Nawawi, Ismail.(2009). *Public Policy: Analisis, Strategi Advokasi Teori dan Praktek*. Surabaya: PMN.
- Neuman, W.L.. (2006). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*.USA: Pearson Education, Inc
- Nurmantu, Safri. (2003). *Pengantar Perpajakan*. Jakarta: Granit
- Purwito M., Ali. (2006). *Kepabeanan: Konsep dan Aplikasi*. Jakarta: 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 Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Kajian Hukum Fiskal FHUI bekerja sama dengan Lembaga Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Rosdiana, Haula dan Edi Slamet Irianto. (2012). *Pengantar Ilmu Pajak: Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Press.
- Santoso, Ruddy Tri. (1994). *Pembiayaan Transaksi Luar Negeri*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Soemitro, Rochmat. (1999). *Asas dan Dasar Perpajakan 1*, Edisi Revisi. Bandung: Eresco.
- Subarsono, AG. (2005). *Analisis kebijakan publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Subiyantoro, Heru dan Riphath, Singgih. (2006). *Kebijakan Fiskal: Pemikiran, Konsep, dan Implementasi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Sudjatmiko, F.D.C. (1987). *Pengertian Bea dan Cukai*. Jakarta: Akademi Maritim Indonesia.
- Suharto, Edi. (2008). *Analisis Kebijakan Publik Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial*. Bandung:Alfabeta.
- Tambunan, Tulus. (2000). *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran: Teori dan Temuan Empiris*. Jakarta: Pustaka LP3ES.
- Thoha, Miftah. (2005). *Dimensi-Dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Tjandra, W. Riawan. (2006). *Hukum Keuangan Negara*. Jakarta : Grasindo.

- Wahab, Solichin Abdul. (2005). *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Implementasi Pengantar Kebijaksanaan Negara, Edisi Kedua*. Jakarta: Bumi Aksara
- Widodo, Joko. (2007). *Analisis Kebijakan Publik*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Winarno, Budi. (2012). *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus)*. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Wiranta, Sukarna. (1998). *Kebijakan APBN Selama Orde Baru*. Jakarta: Sekretariat Jenderal DPR-RI Pusat Pengkajian dan Pelayanan Informasi (P3I).

Karya Akademis

- Ernawati. (2009). *Analisis Kebijakan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Bahan Baku Guna Pembuatan Peralatan Telekomunikasi (Studi pada PT X)*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
- Hutapea, Marintan. (2011). *Implementasi Kebijakan Insentif Pajak penghasilan Hutan Tanaman Industri*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
- Johar, Benny. (2011). *Kebijakan Insentif Fiskal Bagi Industri Perkapalan Dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Industri Perkapalan Dalam Negeri*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
- Novasita, Elvira. (2011). *Analisis Implementasi Kebijakan Pengurangan Tarif pajak Penghasilan pada Wajib Pajak Badan Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) di wilayah Jatinegara Jakarta Timur*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

Undang-Undang dan Peraturan

- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2011.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.11/2010 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan untuk Memproduksi Barang dan/atau Jasa Guna Kepentingan Umum dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu untuk Tahun Anggaran 2011.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 117/PMK.011/2011 tentang kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 41/BC/2011 tentang Tata Cara Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang untuk Tahun Anggaran 2011.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 63/PMK.05/2010 tentang Mekanisme Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban Atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah.

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 08/BC/2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai.

Verbatim Wawancara

Wawancara dengan Denny Kurniansyah

Wawancara dengan Melliana Nur

Wawancara dengan Heykal Hafrizal

Wawancara dengan Tarcesius Yosep Subagio

Wawancara dengan DR. R.B. Permana Agung Dradjattun, M.Sc.

Wawancara dengan Sriyono, B.Sc SE. MM

Wawancara dengan Sofyan

Wawancara dengan Empuk Samsudin

Wawancara dengan Djaka Kusmartata

Jurnal

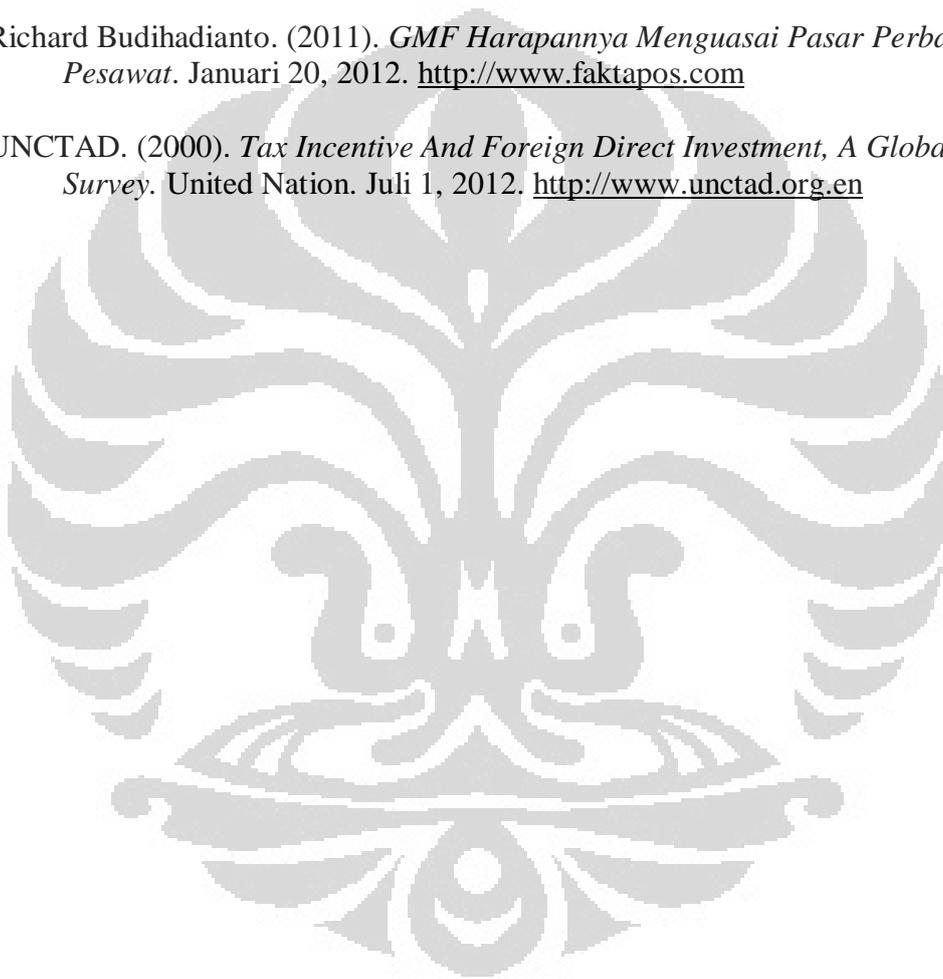
Asmoko, Hindri. 2006. Pengaruh Penganggaran Berbasis Kinerja Terhadap Efektivitas Pengendalian, *Jurnal Akuntansi Pemerintah* Vol. 2 Nomor 2. November 2006. hal. 53-64.

Kuntjoroadi, Wibowo dan Nurul Safitri. *Analisis Strategi Bersaing dalam Persaingan Usaha Penerbangan Komersial*. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi* Volume 16. Jan-April 2009. hal. 45

Internet dan lain-lain

Agunan Samosir. (2011). *Analisis Pelaksanaan Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BM-DTP) Tahun 2010*. Agustus 22, 2011. <http://www.fiskal.depkeu.go.id>

- Anwar Mokhammad, Yunizar, dan Nidar, Sulaeman Rachman. (2007). *Identifikasi Sektor Industri Dan Peranannya Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Garut*. April 1, 2012. <http://www.pustaka.unpad.ac.id>
- EE Mangindaan. (2011). *Pertumbuhan Industri Penerbangan Meningkat*. November 21, 2011. <http://koran-jakarta.com>
- M.S Hidayat. *Kebangkitan Industri Nasional*. Media Industri, Juni 2011, hal. 22
- Ruslan Burhani. (2011). *Kemenkeu Berikan Insentif BM-DTP untk 16 Sektor*. Juli, 27, 2011. <http://www.antaraneews.com>
- Richard Budihadianto. (2011). *GMF Harapannya Menguasai Pasar Perbaikan Pesawat*. Januari 20, 2012. <http://www.faktapos.com>
- UNCTAD. (2000). *Tax Incentive And Foreign Direct Investment, A Global Survey*. United Nation. Juli 1, 2012. <http://www.unctad.org.en>



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Friska Tri Febryanti

Tempat dan Tanggal Lahir : Kendari, 8 Februari 1989

Alamat : Villa Nusa Indah Blok V 20/23 RT 04/23
Jatiasih-Bekasi 17424

Nomor telepon : 081318910910

Surat Elektronik : friskafebryanti08@gmail.com

Nama Orang Tua : Ayah : Heru Haerudin
Ibu : Euis Rokayah

Riwayat Pendidikan Formal:

TK : TK Gracio Bogor

SD : SDN Jatiasih 3 Bekasi

SMP : SMPN 9 Bekasi

SMA : SMAN 6 Bekasi

Perguruan Tinggi : S1Reguler Ilmu Administrasi Fiskal FISIP UI

PEDOMAN WAWANCARA

A. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan

1. Pengetahuan peran dan kondisi industri pesawat terbang bagi pembangunan industri nasional saat ini
2. Penjelasan pertimbangan yang melatarbelakangi pemberian insentif fiskal berupa fasilitas BMDTP untuk tahun 2011 bagi perusahaan perbaikan.
3. Penjelasan mengenai sosialisasi tentang fasilitas BMDTP tersebut.
4. Penjelasan prosedur pengajuan BMDTP untuk perusahaan penerbangan komersial.
5. Penjelasan mengenai peran Dirjen Perhubungan Udara untuk kebijakan BMDTP ini.
6. Pemberian informasi mengenai realisasi BMDTP tersebut.
7. Penjelasan perusahaan penerbangan yang sudah mendapatkan BMDTP tersebut.
8. Penjelasan permasalahan yang dihadapi dalam dalam mengoptimalkan pemanfaatan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah tersebut bagi perusahaan penerbangan komersial.
9. Penjelasan tentang upaya pemerintah untuk mengatasi kendala tersebut.

B. Direktorat Fasilitas Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

1. Penjelasan pertimbangan yang melatarbelakangi pemberian insentif fiskal berupa fasilitas BMDTP untuk tahun 2011 bagi perusahaan perbaikan.
2. Pengetahuan tentang tujuan adanya kebijakan BMDTP ini.
3. Pengetahuan tentang pihak yang terlibat dalam pembuatan kebijakan BMDTP tersebut.
4. Penjelasan mengenai sosialisasi tentang fasilitas BMDTP tersebut.
5. Penjelasan prosedur pengajuan BMDTP untuk perusahaan penerbangan komersial.
6. Pemberian informasi tentang persyaratan yang harus dipenuhi oleh perusahaan penerbangan untuk bisa menikmati fasilitas BMDTP.

7. Penjelasan mengenai kewenangan Dirjen Bea dan Cukai untuk kebijakan BMDTP ini.
8. Pemberian informasi mengenai realisasi BMDTP tersebut.
9. Penjelasan permasalahan yang dihadapi dalam dalam mengoptimalkan pemanfaatan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah tersebut bagi perusahaan penerbangan komersial.

C. Kasubdit Industri Bangunan Lepas Pantai & Komponen Direktorat Industri Maritim, Kedirgantaraan, dan Alat Pertahanan, Kementerian Perindustrian

1. Penjelasan mengenai siapa yang berhak mendapatkan BMDTP berdasarkan PMK no 117 Tahun 2011 adalah perusahaan penerbangan komersial atau industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Apakah perbedaan dari industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dengan PT DI yang ada dinaungan Kemenperin?
2. Penjelsan tentang pertimbangan PMK No 117 Tahun 2011 ini untuk industri jasa penerbangan?
3. Penjelasan tentang siapa yang mengusulkan/mengajukan industri jasa penerbangan untuk memperoleh BMDTP

D. Operator Perusahaan Penerbangan Komersial

1. Pengetahuan mengenai peraturan menteri keuangan yang mengatur bea masuk ditanggung pemerintah dan peraturan tentang petunjuk pelaksanaannya telah dibuat dan diterbitkan oleh pembuat kebijakan.
2. Pemberian informasi tentang peraturan menteri keuangan yang mengatur bea masuk ditanggung pemerintah untuk pesawat terbang beserta petunjuk pelaksanaannya yang terima oleh operator penerbangan.
3. Ketersedian staf baik secara kuantitas dan kualitas yang ada dalam organisasi selaku fasilitator untuk melaksanakan kebijakan bea masuk ditanggung ditanggung pemerintah (BMDTP) untuk pesawat terbang.
4. Pemahaman staf tentang informasi tentang pelaksanaan kebijakan BMDTP

5. Ketersediaan fasilitas atau sarana dan prasarana untuk menunjang pelaksanaan kebijakan BMDTP tersebut.
6. Tanggapan Perusahaan Penerbangan mengenai kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang.
7. Permasalahan yang dihadapi saat pelaksanaan kebijakan BMDTP tersebut.
8. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut.
9. Penjelasan tentang manfaat yang diperoleh dari fasilitas BMDTP.

E. Akademisi

1. Pendapat mengenai kebijakan BMDTP guna perbaikan dan/atau pemeliharaan untuk pesawat terbang
2. Pendapat mengenai konsep Bea Masuk Ditanggung Pemerintah
3. Pendapat mengenai penerbitan peraturan menteri keuangan yang memilih untuk memberikan BMDTP kepada perusahaan penerbangan komersial guna memenuhi barang/jasa bagi masyarakat dan meningkatkan daya saing dalam negeri.
4. Pendapat mengenai kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang terhadap penerimaan bea masuk yang berimplikasi terhadap penerimaan negara.
5. Pendapat mengenai pengaruh kebijakan BMDTP terhadap penerimaan bea masuk.
6. Saran bagi maskapai dan pemerintah atas kendala-kendala yang terjadi dalam implementasi BMDTP ini.

F. Kasubdiv Teknis Kepabeanan dan Cukai, Badan Kebijakan Fiskal

1. Penjelasan tentang dasar pemikiran adanya kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.
2. Penjelasan mengenai industri jasa pesawat terbang menjadi salah satu industri yang mendapatkan bea masuk ditanggung pemerintah (tujuannya).
3. Pemberian informasi mengenai siapa saja pihak yang terlibat dalam pembuatan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah tersebut.
4. Penjelasan mengenai keterlambatan penerbitan PMK Sektor untuk industri pesawat terbang tahun anggaran 2011.
5. Kendala yang ditemui dalam mengoptimalkan implementasi kebijakan BMDTP tersebut.
6. Upaya BKF untuk mengatasi kendala tersebut.

7. Penjelasan mengenai pengaruh kebijakan BMDTP terhadap penerimaan negara.

G. Bagian Perbendaharaan KPP Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta

1. Penjelasan prosedur pelaksanaan BMDTP yang ada di KPPBC bandara.
2. Kewenangan pejabat KPPBC dalam pelaksanaan BMDTP ini.
3. Pengetahuan mengenai jumlah pejabat yang mengurus BMDTP 2011.
4. Pengetahuan mengenai waktu yang diperlukan di KPPBC dalam mengurus BMDTP ini.
5. Permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan BMDTP tahun 2011.
6. Pemberian informasi mengenai upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut.
7. Penjelasan mengenai pengaruh BMDTP terhadap penerimaan bea masuk

Transkrip Wawancara

Nama : Denny Kurniansyah
Jabatan : Subdit Produk Aeronautika Direktorat Kelaikan
Hari/Tanggal : Kamis, 19 April 2012
Waktu : 11.20 WIB
Tempat : Gedung Karya Lantai 21, Direktorat kelaikan dan Pengoperasian
Angkutan Udara, Kementerian Perhubungan

1. Sejauh mana kondisi industri pesawat terbang?

Jawab:

Kalau menurut kami semakin tahun semakin baik karena banyak pengusaha-pengusaha Indonesia yang ingin beralih ke bidang penerbangan. Artinya dalam hal ini dia ingin mendirikan usaha penerbangan, makanya aplikasinya ke kami, dari kami menerbitkan *operator certificate*-nya. Mungkin setahun sekali atau setahun dua kali ada ajalah. Perkembangan industri penerbangan cukup pesat ya, karena industri penerbangan ini adalah pasar yang sangat strategis, karena kalau kita lihat ini banyak negara-negara lain yang iri kepada kita. Karena dengan keterbatasan bandara yang ada di Indonesia, tapi *airlines* yang begitu banyak ini kan merupakan suatu tantangan bagi pemerintah juga kan. Ya itu sih menurut saya sih industri penerbangan di Indonesia sudah cukup baguslah.

2. Peranan Industri Pesawat terbang bagi pembangunan industri nasional, menurut Bapak?

Jawab:

Menurut saya karena bicara masalah peranan ya, peranan kan artinya transportasi udara ini seberapa pentingkah bagi nasional. Kalau menurut saya sangat penting karena dibandingkan dengan transportasi yang lain, masyarakat lebih cenderung ke transportasi udara. Dengan harga yang cukup relatif tidak terlalu mahal dibandingkan dengan transportasi yang lain, maka masyarakat Indonesia cenderung memilih pesawat. Kalau menurut saya sih sangat membantulah, baik untuk *bussinesman* apalagi ada pesawat yang dapat di *charter*. Itu kan yang di *charter* dalam arti suatu pesawat di *charter* oleh suatu perusahaan, misalnya perusahaan migas. Artinya pesawat itu bukan suatu yang eksklusif dibandingkan dengan transportasi yang lain gitu.

3. Apa pertimbangan munculnya kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang?

Jawab:

Jadi gini, Kementerian Keuangan mengeluarkan Keputusan Menteri Keuangan untuk seluruh sektor untuk BMDTP, dalam hal ini sektor bidang pesawat dibawah departemen perhubungan udara. Jadi diserahkan atau yang melaporkan laporan keuangannya adalah pihak sektor-sektor tersebut. Ada di PMK 117 Tahun 2011 dimana untuk pesawat terbang diurus oleh DepHub. Kami mengurus itu karena *airlines* dibawah kami semua kan, kebetulan direktorat kami yang menangani ini semua, karena untuk pengesahan *spare part* barang yang mengetahui ini untuk pesawat, ini untuk perawatan pesawat atau apa ya kami yang tahu, artinya dalam hal ini Direktorat Kelaikan dan Pengoperasian Angkutan Udara yang tahu, untuk pengesahan RIBnya (Rencana Import Barang). Adanya Bea Masuk Ditanggung Pemerintah, itu sebenarnya program pemerintah yang dulu itu zamannya Ibu Sri Mulyani itu diterapkan untuk mengetahui dari jenis pungutan di dalam bea cukai itu seperti PPN, PPh, Bea Masuk, PPnBM terus apalagi ya saya ada formnya. Jadi jenis Bea Masuk inilah kalau barang diimpor dari luar ke Indonesia itukan kena Bea Masuk, sebenarnya ini gratis, namun pemerintah belum siap menggratiskan secara legal. Artinya belum ada Peraturan Pemerintah atau Keputusan Presiden atau Keputusan Menteri yang untuk menggratiskan ini. Tapi kalau untuk PPN, PPh itu ada yang namanya pake SKB (Surat Keputusan Bersama) antar Kementerian, misalnya Kementerian Perhubungan dengan ini, terus dengan *airlines* ini. Itu ada SKBnya dan ada beberapa yang gratis PPN dan PPhnya untuk memasukkan *spare part* barang. Nah untuk Bea Masuk ini belum siap. Oleh karena itu, pada saat itu Ibu Sri Mulyani menerbitkan peraturan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah. Jadi seakan-akan pemerintah ini membayarkan Bea Masuk itu sendiri. Jadi misalnya memasukkan barang mesin atau *engine* atau misalnya karburator atau apa, itukan kena Bea Masuk sekian persen dari barang itu. Nah karena pemerintah belum siap menggratiskan maka disiasatilah pake program ini, seakan-akan dibayarkan oleh pemerintah tapi ini tidak ada uang yang mengalir. Jadi cuma di *stamp* aja dokumen importasinya, kenapa pemerintah seperti itu? Pemerintah masih menghitung pendapatan dari sisi importasi ini seberapa besar sih gitu. Jadi cuma semacam pencatatan, karena ya itu seperti yang saya bilang tadi belum siap digratiskan. Kalau kita melihat negara-negara asia lainnya seperti Singapura, Thailand, Malaysia Bea Masuk sudah nol semuanya.

4. Bagaimana prosedur pengajuan BMDTP?

Jawab:

Pertama, setelah PMK turun, PMK Induk ya itu untuk seluruh sektor. Nanti ada PMK turun namanya PMK Sektor, bukan namanya tapi istilahnya PMK Sektor yaitu PMK No. 117 Tahun 2011 itu kalau untuk pesawat terbang. Setelah PMK Sektor ini turun, nanti ada yang namanya Perdirjen Bea dan Cukai No. 41 tentang Tata Caranya. Tata caranya seperti apa? Bisa dilihat dilampiran Perdirjen tersebut, dimana *airlines* harus menyiapkan RIB dalam satu tahun, *spare part* apa aja yang dibutuhkan dalam satu tahun, itu kan ada ribuan ya. Dari situ nanti berapa sih Bea Masuknya? Berapa persen? Entar totalnya berapa nanti terkumpul nilai pagunya *airlines* itu. Nah nanti RIB itulah yang

nantinya kita sahkan, yang mengesahkan direktur kami yaitu Direktur Angkutan Udara karena tidak bisa diwakili, karena ini langsung SK penunjukkan KPanya, langsung Menteri Keuangan yang menunjuk. Itu jika kita sudah sahkan baru nanti RIB nya dibawa ke DJBC, dari DJBC disahkan nanti terbitlah SKMK (Surat Keputusan Menteri Keuangan) bahwa RIB mereka disetujui dan bisa dimanfaatkan BMDTP-nya. Nah setelah itu, *airlines* bisa menggunakan RIB itu, baru bisa melakukan importasi barang.

5. Jumlah anggaran di SKMK itu bisa lebih kecil daripada Pagu Anggaran berdasarkan PMK Sektornya, Mengapa?

Jawab:

Untuk anggaran yang 2011 ini “abnormal” karena pada saat itu Desember 2010, kita sudah rapat di Bali, terkumpul 16 *Airlines* dengan pagu BMDTP yang kita ajukan ke Kementerian Keuangan itu sekitar 154 Milyar dari 16 operator penerbangan. Kami (MenHub) kan *volunteer* dimana kami menawarkan ke seluruh operator penerbangan kecuali *Flying School* ya dan non niaga. Kemudian di luar itu terkumpul dana kurang lebih 154 Milyar dari 16 operator untuk anggaran 2011. Dan mereka (MenKeu) janji per 1 Januari, mestinya PMK itu sudah terbit supaya bisa efektif memanfaatkan BMDTP impor barang tersebut per 1 Januari hingga 31 Desember. Namun, karena menterinya baru waktu itu, yaitu Pak Agus, jadi dia gak tahu dan saya sudah hubungi pihak BKF yang bikin PMKnya yaitu Pak Prpto katanya sudah bahwa Draft BMDTP yang telah dibuat MenHub sudah ditaruh di meja Pak Agus, itu sekitar pertengahan bulan Januari. Namun, entah kenapa PMKnya baru terbit di bulan Juli, itupun pagu kita sudah diplot atau dikasih dengan jatah segitu. Alasannya waktu itu, PMK kan terbitnya juli, pertengahan Agustus kita (MenHub) ngadain rapat dengan INACA (Asosiasi Penerbangan), ngundang BKF, ngundang DJBC, ngundang Perbend., mempertanyakan tentang Bea Masuk. Ternyata dia (BKF) ngasih tau bahwa PMKnya sudah terbit, Kapan? Kemarin pak bulan Juli tanggal 18 sedangkan kita rapat Agustus. Akhirnya dia (BKF) bilang kenapa PMKnya baru turun Juli karena waktu itu MenKeu gak tanda tangan, dilama-lamain dan akhirnya ada revisi RAPBNP. Seperti saya bilang tadi kan bahwa BMDTP ini seakan-akan pemerintah membayarkan, yang namanya seakan-akan membayarkan berarti pemerintah harus menyediakan anggaran. Jadi kita harus mangajukan anggaran ke pemerintah gituloh. Jadi ada namanya revisi RAPBNP yang disetujui oleh DPR. Nah baru disetujui itu sekitar bulan Mei atau Junilah kata dia. Udah gitu APBNP kita turun yang disetujui sama DPR, dari yang awalnya Bea Masuk mestinya 2 Triliun ternyata disetujui sama DPR cuma 500 Milyar karena mengingat realisasi tahun sebelumnya itu kecil, makanya dikecilin jadi 500 Milyar dan itu dibagi untuk 16 sektor dan kita kebagian sekitar 38 Milyar. Otomatis dari 16 operator ini kita rekap ulang untuk pengajuan RIBnya, barulah terkumpul 10 *Airlines* dengan nilai 37,7 Milyar. Nah dari sini yaudah baru kita urus tentang DIPanya, DIPA ini tentang anggarannya ke Kementerian Keuangan. Namanya juga seakan-akan membayar, jadi seakan-akan MenHub yang bayar nih gitu. Pada dasarnya sih cuma untuk pencatatan saja.

6. Alasan DIPA lebih kecil dari Pagu Anggaran, Kenapa?

Jawab:

DIPAnya itu kan saya kumpulkan dari 10 Airlines yang ingin ikut di 2011 walaupun bulan Juli ya. Nah dari 16 ternyata cuma 10 operator. Nah tiap-tiap operator itu mengajukan nilainya dan terkumpul angka segitu. Tidak semua 10 operator itu nilainya diatas milyaran maka otomatis misalnya 38 milyar dibagi 10 airlines jadinya tiap airlines 3,8 milyar, kan? Nah karena ada beberapa airlines nilainya ada yang dibawah 1 Milyar, jika saya lebihin biar sama rata nanti kan mereka pada iri, atau misalnya ada salah satu airlines yang jumlahnya ingin dinaikin ternyata jumlahnya melebihi 38 Milyar itupun tidak boleh. Jadi jumlah DIPAnya disesuaikan dulu dengan PMK yang telah ditentukan sama Menteri Keuangan. Artinya nilai DIPA tidak boleh melebihi nilai pagu anggaran yang ada di PMK itu karena itu merupakan amanat dari Direktorat Jenderal Perbendaharaan sama Direktorat Anggaran di Kementerian Keuangan. Maka dari itu saya siasatin dengan cara seperti itu. Dan inipun saya butuh data dari airlines dan harus nunggu sebulan lebih kira-kira baru oktober datanya terkumpul semua. Makanya saya mengajukan DIPA ke Direktorat Anggaran bulan November karena saya menunggu data-data tersebut. DIPA tersebut akhirnya disetujui tanggal 19 November 2011. Nah otomatis makin kesini makin kecil maksudnya jangka waktunya makin singkat.

7. Fasilitas BMDTP untuk pesawat terbang sudah dimulai sejak tahun 2009, Bagaimana dengan penyerapan fasilitas BMDTP tersebut tiap tahunnya?

Jawab:

Penyerapannya semakin tahun semakin kecil. Di Tahun 2010 saja realisasinya cuma 10 Milyar, dan tahun 2011 cuma 1,1 Milyar.

8. Apa yang menyebabkan penyerapan fasilitas BMDTP 2011 tersebut sangat kecil?

Jawab:

Banyak faktor ya yang menyebabkan penyerapannya sangat kecil, salah satunya penerbitan PMKnya telat sehingga otomatis airlines yang sudah menyiapkan untuk mengimportasi barang dari per 1 Januari menjadi hangus. Maka dari itu, airlines yang mengimportasi dari bulan Januari hingga Juli mereka harus bayar karena tidak dicap BMDTP. Sedangkan yang BMDTP ini mulai berlaku sejak disahkan PMK tersebut terbit dan ketika SKMK-nya terbit baru bisa dipakai fasilitas tersebut.

9. Realisasi BMDTP ini ditentukan oleh Menhub atau diverifikasi oleh tim surveyor seperti PT Surveyor Indonesia?

Jawab:

Oh nggak, bukan verifikasi namanya, jadi gini dari Bea Cukai tempat memasukkan barang di cabang sana misalnya Bea Cukai Soekarno Hatta, dia masukin komponen apa nih, nanti dokumen ini dikirim ke kami. Nah potokopinya dari Bea Cukai cabang sana juga nanti dikirim ke Bea Cukai Pusat. Nah nanti dari airlines pun harus melaporkan juga ke kita (MenHub). Cuman dari airlines gak jalan makanya kita minta laporan dari sana. Nanti nilainya berapa nah tiap-tiap realisasi itu reportasinya. Nah kami sebelum melaporkan ke Kementerian Keuangan, Kita mengadakan rekonsiliasi dulu dengan pihak Bea Cukai. Artinya, data-datanya kita terima dulu dari mereka.

10. Jika dilihat dari tujuan adanya fasilitas BMDTP untuk pesawat terbang adalah untuk meningkatkan daya saing, tetapi jika dilihat dari penyerapannya sangat kecil sekali. Ini bagaimana menurut Bapak?

Jawab:

Ya ini kembali ke personalnya dari pihak airlines sendiri dan kepada pemerintah juga. Maksudnya ini bukan hanya dari pihak Menhub ke Kementerian Keuangan saja karena kementerian Keuangan kan yang menerbitkan peraturan ini. Mereka yang punya kuasa dan wewenang untuk ini dan kami hanya punya wewenang untuk menjembatani/*fasilitator* saja gitu loh karena airlines dibawah kita (MenHub) makanya kami yang mengerjakan sesuai dengan PMK No. 117 tahun 2011. Sebenarnya kalau menurut saya, BMDTP itu sangat bagus, kenapa saya bilang sangat bagus? Karena jika BMDTP itu bisa berjalan dengan efektif maka penyerapannya atau realisasinya bisa tinggi. Ribetnya dalam mengimplementasikan kebijakan BMDTP ini ya itu ya harus melalui prosedur-prosedur birokrasi yang panjang dan lama sekali pengurusannya.

Gini ya, karena di luar negeri untuk mengimpor barang pesawat terbang misalnya untuk *maintenance* misal di Malaysia. Dia mengimpor barang ke Malaysia itu tidak dikenakan Bea Masuk, karena kalau kena Bea Masuk nanti menambah *cost* pihak airlines kan? Misalnya Indonesia, pesawat luar mau *maintenance* di GMF atau di hanggar lain, ketika mau impor barang mereka kena Bea Masuk diluar dari PPN dan PPh kan, kalau PPN dan PPh relatif sebab ada beberapa airlines yang gratis maksudnya tidak bayar karena ada fasilitas seperti BMDTP juga. Nah karena mereka mengimpor komponen otomatis mereka harus bayar bea masuk karena siapa lagi kalau bukan pihak airlines yang menanggung bea masuk itu kan. Otomatis bayar *cost maintenance* ke pihak GMFnya jadi mahal kan. Itulah yang kita tekankan disitu, karena daripada pesawat Indonesia dirawat/*dimaintenance* di luar negeri maka nanti luar negeri itu dapat devisa dong. Sedangkan di Indonesia kan nggak, makanya lebih baik di Indonesia. Makanya kebanyakan kan airlines Indonesia merawat pesawatnya ke luar sebab harga disana relatif lebih murah ketimbang dia *maintenance* di Indonesia gitu. Sebenarnya diarahkannya kesitu ya, sebab pemerintah Indonesia belum siap menggratiskan makanya diakalinlah dengan adanya fasilitas BMDTP itu.

11. Pada tahun 2011 kan penyerapannya kecil, apakah yang mengajukan BMDTP pesawat terbang semakin berkurang juga atau jumlah pengajuannya saja yang berkurang?

Jawab:

Untuk jumlah perusahaan yang ikut mengajukan BMDTP sebenarnya kami tidak membatasi. Ada kurang lebih 50 operator penerbangan niaga, semuanya boleh ikut kok cuman mereka siap tidak mengikuti prosedur yang ribet ini, harus ada pengesahan RIB-nya, belum lagi harus ke Bea Cukainya bolak balik buat konsultasi dan juga mau gak personilnya ngurusin seperti itu. Makanya biasanya di akhir tahun kita kumpul-kumpul untuk membicarakan BMDTP untuk tahun depan. Kita mengundang Bea Cukai, BKF kita undang, INACA kita undang, Dirjen Anggaran kita undang, gimana nih? Yaudah oke katanya, ajukan sekarang makanya kita bikin tuh Desember 2010. Eh ternyata PMK-nya turunnya di bulan Juli.

12. Kendala-kendala apa sajakah yang menyebabkan penyerapan fasilitas BMDTP tersebut sangat kecil?

Jawab:

Kendalanya salah satunya adalah penerbitan PMK. Karena PMK-nya Kementerian Keuangan yang bikin bukan kami. Kita hanya mengajukan dan hanya *fasilitator* saja. Kedua, masalah sosialisasi dari peraturan-peraturan itu sendiri baik tentang Tata Cara RIB-nya, tentang kode-kode barangnya, itu kan bukan kami yang berwenang untuk menyampaikan hal itu, tetapi pihak Bea Cukai dan Kementerian Keuangan.

13. Untuk Tahun 2011, apakah tidak ada sosialisasi tentang fasilitas BMDTP pesawat terbang?

Jawab:

Sebenarnya yang seharusnya mensosialisasikan itu kan mereka (DJBC) bukan kami, tapi justru kami yang mensosialisasikannya. Itu kan bukan wewenang kami sebenarnya untuk mensosialisasikan itu. Nah makanya semestinya, setelah ada PER- 41 ini harusnya pihak Bea dan Cukai segera sosialisasi, tapi malah justru kami yang mengadakan. Kita yang ngumpulin airlines, kita yang undang mereka. Yang ngluarin peraturan itu DJBC tapi kami yang sosialisasikan. Kemarin itu di Bandung, kita mengadakan sosialisasi untuk Tata Cara Pengisian Rencana Impor Barang seperti yang ada dilampiran II PER-41 Tahun 2011 ya. Disitu kan ada kode HS-nya (*Harmonized System*) atau kode barangnya. Dan tiap lima tahun sekali kode HS itu berubah. Itu bisa dilihat di buku tarif sekarang. Disitu kan ada kode HS, pos tarif HS-nya, klasifikasi barangnya, dan lain-lain dan itulah yang harusnya disosialisasikan ke kami karena itulah yang lama sebenarnya. Jadi dengan itu kan mereka harus mengisinya sebelum disahkan ke kami, mereka harus benerin itu dulu. Seharusnya tiap operator harus terbiasa dengan kode-kode HS itu. Tapi kan kebanyakan para operator tidak mengerti hal-hal seperti itu dan kami pun repot karena gak terlalu ngerti juga gitu loh. Makanya ada peraturan yang PER-41 itu,

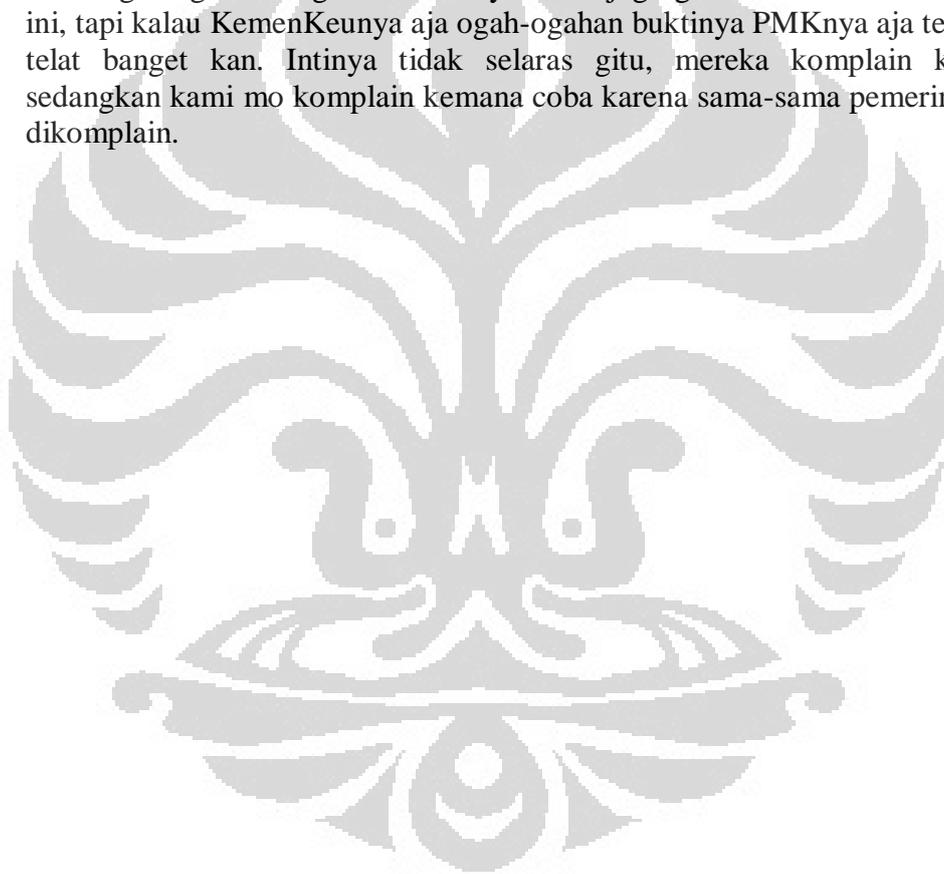
itupun hanya sekedar peraturan, hanya *paper* saja tapi gimana implementasinya. Artinya, bagaimana sih pihak Bea Cukai ini menyampaikan peraturan tersebut ke seluruh industri, gini loh caranya, gini loh kode-kode barangnya, yang harus dimasukkan begini. Artinya apa? Supaya tidak ada kendala pada saat pengesahan dengan kami dan dengan pihak Bea Cukai, supaya gak mondar mandir gitu loh. Faktanya kan ketika disampaikan dokumennya, terus dicek, ternyata masih ada yang salah katanya, FSC kodenya bukan begini nih, terus revisi lagi lalu disahkan lagi dan kami tanda tangan lagi. Nah terus setelah itu, kemudian disahkan makanya lama mungkin kira-kira 3 mingguan mereka (operator) bolak balik, katanya persyaratannya ribetlah. Kami pun tidak bisa mengurangi persyaratan itu karena kami kan bukan yang bikin tapi mereka (DJBC) yang bikin. Ketiga, **masalah di lapangan**, kemarin-kemarin itu memang ada beberapa oknum Bea Cukai yang belum mengetahui ada program BMDTP ini. Jadinya yang semestinya gratis jadi bayar gitu dan nilainya pun tidak kecil karena *spare part* pesawat tidak semurah dengan *spare part* yang lain.

14. Adakah upaya pemerintah untuk mengurangi atau mengatasi kendala-kendala tersebut?

Jawab:

Kalau dari sisi kami sih (Kementerian Perhubungan), kami ingin bea masuk ini di nol kan saja atau digratiskan gimana caranya. Kita juga sudah rapat dengan INACA, GMF, Garuda, dan seluruh operator sedang mengajukan proyek untuk dinolkan semua. Dinolkan disini maksudnya barang yang dimasukkan ke Indonesia dikenakan tarif 0% tapi bukan berarti gratis. Entah MenKeu mau jawab seperti apa, yang penting kita minta 0% karena kita *me-refer* di luar negeri. Karena di Asia Tenggara bahkan di eropa pun sudah 0% untuk bea masuk pesawat terbang guna *maintenance* ini. Itu orang GMF yang bilang ke saya karena saya belum pernah kesana kan orang GMF yang tau masalah importasi seperti itu. Jadi cuma Indonesia yang belum, sedangkan Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina setahu saya sudah 0%. Eh bukan 0% sih gratis maksudnya karena 0% kan masih harus ngajukan lagi seperti BMDTP. Makanya kemaren sih INACA sudah minta ke DJBC untuk dijadikan 0% bea masuknya dan DJBC sih katanya sudah menyetujui. Entah nanti MenKeu menginstruksikan surat 0% atau gratis kita juga gatau. Sedangkan dari sisi KemenKeu, kalau menurut saya sih gimana ya mereka bisa terima gak permohonan kami. Artinya gini mestinya tuh kalau saya berhadapan dengan orang Bea Cukai, Perbendaharaan, mereka beranggapan inikan subsidi, subsidi yang tidak ada uang mengalir. Beda dengan subsidi yang dikasih uang cash itu lain. Mereka pun nothing tulus karena mereka juga sebenarnya males ngurusin ini tapi mereka juga harus bertanggung jawab. Sebenarnya dari kami juga gak ada yang mo ngurusin BMDTP ini saking nothing tulusnya, cuma saya dan pak Dony aja yang ngurusin ini dari Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Kebetulan Pak Dony ditunjuk sebagai penanggungjawabnya oleh Direktur Perhubungan Udara sedangkan saya ditarik sama Pak Dony buat ngebantuin dia. Klo mengenai tugas utama saya dengan Pak Donny bisa dilihat ya di Permenhub KM 60 Tahun 2010 Pasal 501-504, seksi pengawasan mutu

dan proses produksi. Tugas kami dalam mengurus BMDTP ini dibagi-bagi ya, yaitu Pak Dony P.S. sebagai PM (program manager), program kerja, training, database, regulasi BMDTP. Sedangkan saya sebagai seksi sibuk mondar mandir, ikut rapat, bikin draft surat menyurat, draft pengajuan bmdtp dari menhub ke menkeu, pengantar surat bmdtp ke kemenkeu, bikin laporan bmdtp, rekon realisasi bmdtp. DIPA yang harus tanda tangan harus Dirjen Perhubungan Udara langsung gak boleh diwakilkan kecuali SPM. Udah gitu ya kita dikasih software untuk ngisi laporan keuangan atau SPM ini, setengah mati ya belajar gituan karena saya gak pernah diajarin gituan karena kan kita bukan ahlinya buat ngerjain seperti itu. Makanya kenapa kami minta ini digratiskan ya karena kan airlines makin tumbuh, industri makin banyak sebab Indonesia memang sangat strategis. Sebenarnya kami juga gak keberatan buat ngurusin ini, tapi kalau KemenKeunya aja ogah-ogahan buktinya PMKnya aja terbitnya telat banget kan. Intinya tidak selaras gitu, mereka komplain ke kami sedangkan kami mo komplain kemana coba karena sama-sama pemerintah kok dikomplain.



Transkrip Wawancara

Nama : Melliana Nur
Jabatan : Staf Tarif Jasa dan Pelayanan Angkutan Udara
Hari/Tanggal : Kamis, 19 April 2012
Waktu : 11.20 WIB
Tempat : Gedung Karya Lantai 22, Direktorat Angkutan Udara,
Kementerian Perhubungan

1. Dasar pemikiran adanya kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang?

Jawab:

Sebenarnya kebijakan untuk pesawat terbang dah lama ada yaitu pembebasan 0%, tapi mulai tahun 2008 itu ada kebijakan baru yaitu BMDTP dimana kebijakan ini ada pencatatannya. Dulu itu airlines langsung minta ke MenKeu atau dari kita (MenHub) lalu ke Menkeu terus langsung *approve-approve* aja tanpa pakai pencatatan. Sebenarnya sama-sama ditanggung pemerintah cuman sekarang ada pencatatan. Kalau dulu kan negara gak tau pengeluarannya apa aja yang penting dikasih 0%. Kalau sekarang kan pemerintah tahu *airlines* itu pakai berapa dari yang udah kita patok. Kalau sekarang kan dari tahun 2008 ada PMKnya tiap tahun berubah-ubah. Kalau dulu kan *airlines* minta ke Kemenhub terus diserahkan ke Menkeu dan langsung dikasih/*diapprove*. Ada KepMennya tapi langsung ke *airlines*nya masing-masing jadi tidak ada pencatatan. Memang kebijakan ini dikeluarkan dari tahun 2008, tapi itupun gak dipakai karena PMKnya terbitnya kalau gak salah bulan November sedangkan berlakunya sampai 31 Desember, jadi cuma satu bulan sehingga tidak ada yang bisa memanfaatkannya.

2. Pada tahun 2009 ada berapa maskapai yang memperoleh fasilitas BMDTP tersebut?

Jawab:

Di tahun 2009 itu yang mengajukan ada 11 tapi yang disetujui ada 3 maskapai yaitu Garuda, Travira, dan Manunggal.

3. Apakah peran Kemenhub untuk kebijakan BMDTP ini?

Jawab:

Kemenhub bertindak sebagai KPA dan pembina sektor dalam hal teknisnya. Kalau yang mengeluarkan duitnya Kemenkeu dan kawasan berikatnya DJBC. Secara teknis dan perawatan itu bagian Kemenhub, tapi yang mengeluarkan

duitnya Kemenkeu dalam hal ini BKF yang bertindak secara administrasi dan yang *certifiednya* atau yang berhak menentukan pengajuan BMDTP ini diterima atau ditolak ya DJBC. Kalau kemenhub itu menyampaikan komponen-komponen apa saja sih yang berhak diberikan kebebasan itu. Trus dari kita sudah OK baru kita ajukan ke DJBC dan DJBC yang terakhir *mengapprovenya* karena yang tahu sampai ke lini pergudangan itu DJBC. Yang verifikasi kode-kode di lampiran PMK sektor itu kita cuma yang *approve* DJBC. Pertimbangan kita tidak menggunakan surveyor karena pakai surveyor harus ada anggarannya lagi karena mereka kan orang ketiga sedangkan anggaran buat surveyor tidak ada.



Transkrip Wawancara

Nama : Heykal Hafrizal
Jabatan : Kepala Seksi Pembebasan II, Direktorat Fasilitas Kepabeanaan,
Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
Hari/Tanggal : Selasa, 17 April 2012
Waktu : 13.30 WIB
Tempat : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Lantai 3, Jl. Ahmad Yani No.
1 (By Pass) Jakarta Timur

1. Bagaimana Latarbelakang dari penerbitan kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang?

Jawab:

Diawali dari tahun 2006, dimana pada tahun 2006 itu UU Kepabeanaan yaitu UU No. 10 Tahun 1995 diamandemem dengan UU No. 17 Tahun 2006. Amandemen itu menghapus Pasal 25 ayat (2) dan Pasal 26 ayat (2). Dengan dihapusnya ayat-ayat tersebut dari pasal-pasal tersebut, Menkeu tidak bisa lagi memberikan fasilitas di Pasal 25 ayat (1) dan Pasal 26 ayat (1). Permasalahannya fasilitas untuk pesawat terbang, kapal laut, dan sebagainya itu ternyata berdasarkan Pasal 26 ayat (2). Undang-Undang ini kan tahun 2006, efektifnya tahun 2007 kalau gak salah Bulan November Tahun 2007 efektifnya. Nah begitu efektif, otomatis semua fasilitas yang berhubungan dengan pesawat terbang dan sebagainya itu otomatis secara hukum batal. Nah sementara industri-industri tersebut kan sebenarnya sudah mapan tapi masih terus minta fasilitas. Akhirnya pemerintah mencari jalan keluar lewat UU APBN yang mulai muncul di Tahun 2008 setelah UU tersebut diamandemen di Tahun 2008 begitu sejarahnya.

2. Sebenarnya apa tujuan dari adanya kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang tersebut?

Jawab:

Sebenarnya tujuan utamanya untuk meningkatkan daya saing dari industri dalam negeri.

3. Di dalam PMK Sektor Pesawat Terbang disebutkan bahwa yang menerima BMDTP tersebut adalah Industri Pesawat Terbang atau Perusahaan Penerbangan Komersial. Tapi kenapa hanya ditangani oleh MenHub padahal Industri Kedirgantaraan berada dibawah naungan MenPerin?

Jawab:

Ooh kalau kebijakan ini memang disasarkan untuk perusahaan penerbangan komersial ya seperti Garuda, Lion Air dan sebagainya. Sedangkan PTDI tidak dapat memanfaatkan fasilitas ini sebagai Industri Kedirgantaraan karena permasalahannya adalah PTDI berada di kawasan berikat.

4. Bagaimana Proses perumusan Kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang?

Jawab:

Pertama pemerintah dengan DPR memutuskan berapa anggaran BMDTP kemudian itu dimasukkan ke UU APBN. Setelah masuk di UU APBN, nanti UU tersebut memberi amanat kepada Menteri Keuangan untuk membuat peraturan lebih lanjut. Nah peraturan itu dikenal dengan PMK Induk BMDTP. Itu mengatur apa saja yang dilakukan oleh Kementerian atau Sektor ataupun Kementerian Pembina Sektor semacam Perhubungan, Perindustrian, BPOM, dan lain sebagainya untuk mendapatkan BMDTP. Jadi misalnya mereka, Kementerian Perhubungan bagian Angkutan Udara mengumpulkan maskapai-maskapai, mereka rapat kira-kira yang mau dimintakan apa, nanti mereka inventarisin. Misalnya Garuda mau minta ini, Lion mau minta ini. Nah nanti jenis barang itu dirangkum kemudian mereka (MenHub) mengajukan ke Kementerian Keuangan. Jadi jenis barangnya apa saja, besaran pagunya berapa, analysis cost and benefitnya bagaimana, nanti dinilai sama teman-teman di BKF sebagai kepanjangan tangan dari MenKeu. Setelah dari BKF disetujui kemudian BKF mengajukan ke MenKeu. Setelah MenKeu setuju kemudian keluarlah PMK per Sektor.

5. Jika dilihat dari penyerapan fasilitas BMDTP tersebut, untuk tahun 2011 ini bagaimana penyerapannya? Apakah sama seperti tahun sebelumnya yang jumlah penyerapannya sangat kecil?

Jawab:

Setahu saya sih penyerapannya tidak jauh seperti tahun sebelumnya karena yang menerima fasilitas tersebut hampir sama dengan tahun kemarin. Dan walaupun ada penambahan atau pengurangan tidak terlalu signifikan persentase perubahannya.

6. Apakah pelaksanaan Kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang ini menggunakan jasa surveyor?

Jawab:

Kalau dari sisi peraturan MenKeu, kita tidak mengenal namanya *surveyor*. Kita hanya melihat RIB yang disetujui dan ditandatangani oleh Pembina Sektor dalam hal ini Direktur Perhubungan Angkutan Udara sedangkan kalau dari MenPerin itu disetujui dan ditandatangani oleh IUBTT (Industri Unggulan

Berbasai Teknologi Tinggi). Nah permasalahannya dalam memberikan persetujuan dan penandatanganan itu Perindustrian tidak bisa mengerjakan sendiri, jadi dia menunjuk *surveyor*. Sedangkan dari pihak BPOM dan MenHub, mereka melakukan sendiri verifikasi itu. Jadi masalah menggunakan *surveyor* atau nggak, itu merupakan kebijakan dari Pembina Sektor dan tidak muncul di PMK. PMK hanya melihat RIB yang disetujui dan ditandatangani oleh Pembina Sektor. Jadi jangan ada pemikiran PMK mensyaratkan harus pakai *Surveyor*, karena itu terserah dari Pembina Sektor.

Pembina Sektor menawarkan kepada perusahaan penerbangan siapa saja yang mau mengajukan permohonan BMDTP dengan memberikan daftar barang-barang yang rencannya akan di impor oleh perusahaan tersebut. Setelah itu, DJBC akan menerbitkan SKMK. Kebanyakan perusahaan penerbangan komersial tidak lagi mengajukan/melanjutkan permohonan tersebut setelah mereka memperoleh SKMK dari Direktorat Fasilitas Pabean DJBC. Makanya jumlah BMDTP yang terealisasi seringnya lebih kecil dari jumlah Pagu Anggaran yang ada di PMK Sektor padahal dasarnya jumlah Pagu Anggaran tersebut didasarkan dari jumlah RIB yang telah diajukan oleh para perusahaan penerbangan komersial yang diajukan oleh MenHub kepada MenKeu. Makanya selalu ada faktor eksternal, karena kalau perusahaan penerbangannya sendiri gak mau ngurusin permohonan BMDTP tersebut ke Bea Cukai masa kita paksain kan gak mungkin. Kemudian walaupun perusahaan tersebut sudah dapat barangnya dan gak mau mengajukan untuk memperoleh BMDTP itu juga bisa.

7. Bagaimana kewenangan DJBC dalam pelaksanaan kebijakann BMDTP untuk pesawat terbang?

Jawab:

DJBC hanya sebagai *operator/fasilitator*. Jadi setelah peraturan UU APBN keluar, MenKeu membuat PMK Induk kemudian nanti Kementerian/Lembaga mengajukan permohonan keuangan, habis itu nanti keluar lagi PMK per Sektor. Nah setelah PMK Sektor itu keluar, baru DJBC membuat Peraturan Dirjen mengenai Tata Cara untuk memperoleh BMDTP tersebut. Nah setelah PerDirjen keluar, baru nanti perusahaan penerbangan bisa mengajukan permohonan memperoleh BMDTP ke Bea Cukai.

8. Apakah DJBC melakukan sosialisasi atas penerbitan PER-41 Tahun 2011 kepada para airlines?

Jawab:

Iya tentu saja kita sudah melakukan sosialisasi baik ke Kemenhub maupun ke perusahaan penerbangan komersial. Setiap ada peraturan Dirjen yang diterbitkan kita pasti mensosialisasikannya dengan mengirimkan surat berisi

PER tersebut kepada mereka. Kadang-kadang juga *airlines* ada yang konsultasi ke kita, nah kita sekalian sosialisasikan PER tersebut.

9. Syarat apa saja yang harus dipenuhi oleh perusahaan penerbangan yang ingin mengajukan permohonan tersebut?

Jawab:

Yang pasti syarat utamanya adalah RIB (Rencana Impor Barang) yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

10. Kendala apa saja yang dihadapi dalam kebijakan BMDTP tersebut?

Jawab:

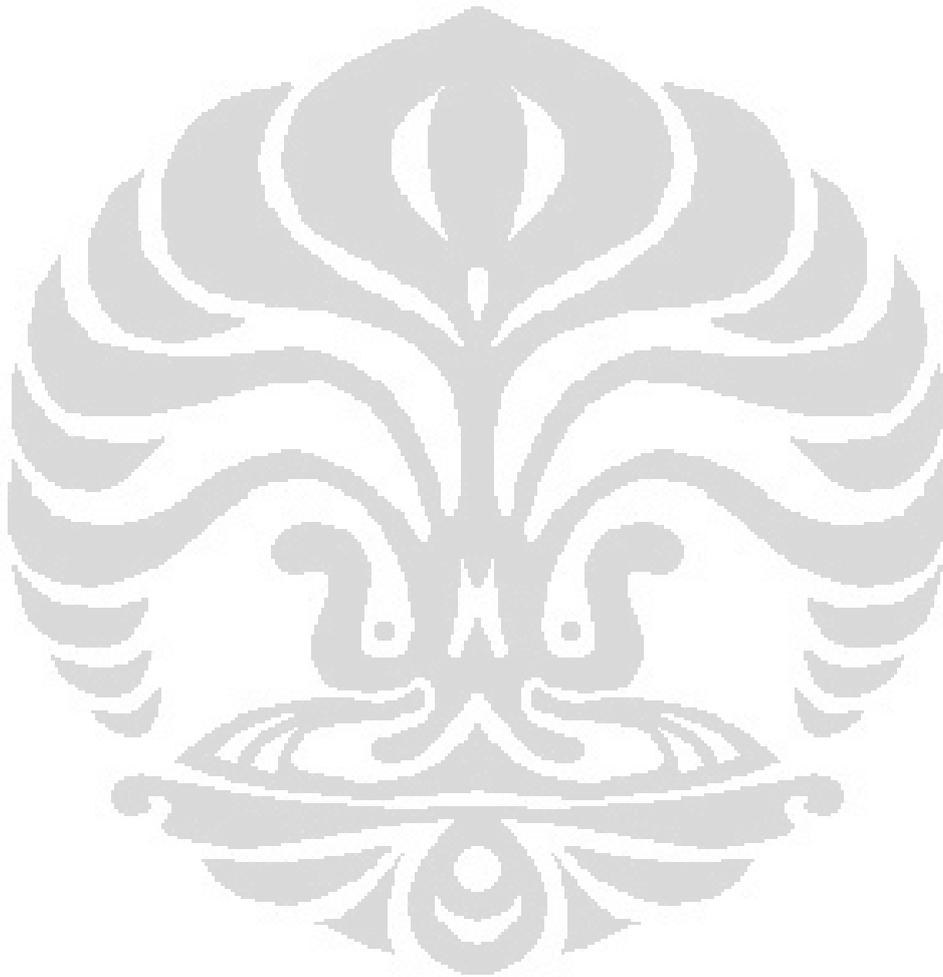
Kalau dari sisi Bea Cukai sih gak ada. Sebenarnya kebijakan ini tiap tahun mereka (perusahaan penerbangan) dapat, mulai dari tahun 2008 kalau gak salah bulan November keluarnya. Di tahun 2011 masalahnya ada pada terlambatnya penerbitan PMK Sektornya. Kadang-kadang juga kendalanya muncul dari perusahaan penerbangan itu sendiri, misalnya tidak memenuhi persyaratan yang wajib dipenuhi untuk proses pengajuan perolehan BMDTP tersebut ketika mengajukan ke MenHub baru diserahkan ke Bea Cukai. Akibatnya jika tidak memenuhi syarat yang harus dipenuhi, kita harus menolak permohonannya itu. Kadang-kadang juga ketika kita tolak dan disuruh kembali lagi kesini, mereka malah gak datang lagi alasannya banyak, Direktornya lagi keluar kota lah, gak ada pegawai yang ngurusin buat pengajuan ini, ada sajalah alasannya. Kalau perusahaan penerbangannya sendiri gak mau ngurusin permohonan BMDTP tersebut ke Bea Cukai masa kita paksain kan gak mungkin. Kemudian walaupun perusahaan tersebut sudah dapat barangnya dan gak mau mengajukan untuk memperoleh BMDTP itu juga bisa. Jadi kita (DJBC) hanya bertugas untuk meneliti/mengecek dari syarat-syarat itu kan kita bertindak sebagai fasilitator dalam hal ini.

11. Apakah dalam tahap perumusan kebijakan ini, pihak DJBC diundang?

Jawab:

Sebenarnya jika dalam tahap pembahasan secara umum, DJBC pasti diundang tapi kami bukan yang menentukan. Kalau dalam tahap perumusan kan pihak DJBC tidak berperan karena yang memiliki wewenang dalam tahap perumusan adalah BKF, pembina sektor yang menentukan juga BKF. Cuman disini kan ada lampiran barang, baru bea cukai terlibat disini dalam hal ini Teknis Kepabeanan. Bea Cukai baru terlibat setelah daftar barang-barangnya ada, yang telah dibuat oleh KemenHub. Jadi gini, Pembina sektor mengundang para maskapai untuk menentukan barang-barang apa saja yang akan diberikan fasilitas BMDTP. Dari situ Pembina Sektor membuat lampiran barang, nilai, analisis *cost and benefit* kemudian diajukan ke MenKeu. Nanti hasilnya adalah PMK per Sektor. Nah sebelum dikeluarkan PMK Sektor, lampiran barangnya ini didiskusikan dulu dengan Teknis Kepabeanan untuk masalah HS (*Harmonized System*). Dalam hal ini, KemenHub hanya fasilitator karena yang tahu barangnya kan maskapai, misalnya spesifikasinya apa, bahannya apa.

Barang-barang tersebut juga akan dicek lagi oleh pihak Teknis Kepabeanan karena jika barang-barangnya sudah memperoleh fasilitas 0% maka otomatis akan dicoret. Jadi sebenarnya perannya MenHub sebagai fasilitator dari PMK Induk sampai ke PMK Sektor. KemenHub membuat permohonan ke Menkeu agar sektor yang mereka bina dalam hal ini perusahaan penerbangan mendapatkan fasilitas BMDTP. Karena jika KemenHub tidak mengajukan permohonan ke MenKeu maka otomatis perusahaan penerbangan tidak akan mendapatkan fasilitas BMDTP.



Transkrip Wawancara

Nama : Tarcesius Yosep Subagio
Jabatan : Kasubdit Industri Bangunan Lepas Pantai & Komponen
Direktorat Industri Maritim, Kedirgantaraan, dan Alat Pertahanan,
Kementerian Perindustrian
Hari/Tanggal : Rabu, 11 April 2012
Waktu : 11.30 WIB
Tempat : Kementerian Perindustrian Lt. 18 Jl. Gatot Subroto Kav. 52-53
Lt.12, Jakarta 12950

- 1. Dilihat dari siapa yang berhak mendapatkan BMDTP berdasarkan PMK no 117 Tahun 2011 adalah perusahaan penerbangan komersial atau industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Apakah perbedaan dari industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dengan PT DI yang ada dinaungan Kemenperin?**

Jawab:

Bedanya yang dapat memanfaatkan PMK No 117 Tahun 2011 ini adalah industri jasa penerbangannya atau industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang. Kalau PT DI itu tidak dapat memanfaatkan BMDTP ini karena PT DI itu industri pembuat pesawat terbang. Latar belakangnya memang PT DI belum diusulkan sebagai industri yang dapat fasilitas BMDTP. Belum diusulkan, bukan tidak bisa ya. PT DI tidak melakukan perawatan pesawat terbang tapi dia membuat pesawat terbang. Jadi ini berbeda ya, industri pesawat terbang dengan industri jasa penerbangan. Jadi PMK No 117 ini ditujukan untuk industri jasa penerbangan/ perusahaan penerbangan komersial.

- 2. Apa pertimbangan PMK No 117 Tahun 2011 ini untuk industri jasa penerbangan?**

Jawab:

Sebelumnya itu ada kebijakan yang diberikan kepada industri penerbangan waktu Menkeu masih mendapatkan otoritas untuk memberikan fasilitas pembebasan bea masuk berdasarkan UU Kepabeanan No 10 Tahun 1995. Kemudian setelah ada perubahan UU tersebut menjadi UU No 17 Tahun 2006, kewenangan Menkeu di pasal 25 dan pasal 26 itu dicabut sehingga Menkeu tidak bisa memberikan fasilitas terhadap sektor-sektor industri dalam hal pembebasan bea masuk. Nah kemudian berkembang menjadi satu kebijakan yang disebut sebagai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah, kenapa? Karena Bea

Masuk itu kan merupakan penerimaan negara diluar pajak, tetapi seharusnya ini *terrecord* di dalam penerimaan negara sehingga bisa dihitung berapa sih penerimaan negara dari sektor Bea Masuk yang dibebaskan sehingga masuk dalam APBN. Nah perkiraannya berapa yang *loss* jika waktu itu Menkeu memberikan pembebasan bea masuk kepada sektor-sektor industri tertentu dalam rangka meningkatkan daya saing. Jadi semua berbalik ke kewenangan/otoritas Menkeu dalam hal pemberian fasilitas Bea Masuk. Dikarenakan Menkeu sudah tidak memiliki kewenangan lagi untuk memberikan pembebasan BM maka disiasatilah dengan kebijakan BMDTP ini.

3. Siapakah yang mengusulkan/mengajukan industri jasa penerbangan untuk memperoleh BMDTP?

Jawab:

Kalau yang mengusulkan itu adalah Kemenhub karena industri jasa penerbangan dibawah naungannya sedangkan kalau Industri pesawat terbang atau industri pembuat pesawat terbang seperti PT DI itu yang mengusulkan Kemenperin. Jadi bisa dibedakan ya industri itu ada dua jenis yaitu industri jasa dan industri barang. Kalau penerbangan kan termasuk jasa makanya termasuk dalam industri jasa sehingga masuk ke Kemenhub sedangkan untuk industri barang yaitu industri pembuat pesawat terbang masuk ke Kemenperin. Jadi misalnya PT DI mengharapakan ada fasilitas BMDTP ini maka yang mengajukan ke Kemenkeu adalah Kemenperin. Intinya kalau yang terkait mengenai industri barang itu ke Kemenperin, tetapi kalau mengenai jasa bisa masuk ke Kementerian yang lainnya.

Transkrip Wawancara

Nama : DR. R.B. Permana Agung Dradjattun, M.Sc.
Jabatan : Dosen Bea dan Cukai Pascasarjana UI
Hari/Tanggal : Senin, 14 Mei 2012
Waktu : 10.40 WIB
Alamat : Gedung Juanda I Kementerian Keuangan lantai VII/2

1. Bagaimana konsep Bea Masuk Ditanggung Pemerintah?

Jawab:

Dulu di UU Kepabeanan itu ada pasal-pasal yang memberikan kewenangan kepada Menteri Keuangan sebagai Bendahara Umum Negara untuk memberikan semacam pembebasan bea masuk kepada importasi-importasi yang dianggap perlu oleh Menkeu dan ada dalam pasal itu. Pasal yang memberikan kewenangan kepada “Menkeu” untuk memberikan pembebasan bea masuk, itu kan mempunyai dampak kepada *revenue* karena mereka seharusnya membayar tapi dibebaskan sehingga mengurangi *revenue*. Nah dari pihak DPR merasa kurang sreg atas kebijakan tersebut karena dirasa *too much*. Mereka menganggap kewenangan Menkeu ini dapat memberikan dampak pada penerimaan bea masuk itu. Nah karena itu, dicarilah pola kebijakan supaya ada “kontrol”. Oke Menkeu boleh mempunyai hak semacam itu tapi harus dikontrol dari Dewan. Karena itu, harus dicantumkan dalam UU APBN, setiap pemerintah akan memberikan fasilitas Bea Masuk dan UU APBN itu harus ada persetujuan dari Dewan, itu maksud saya. Karena itulah sejak tahun 2008 hingga 2011 ada pasal yang mencantumkan tentang BMDTP itu dan ditentukan jumlahnya. Jadi dengan mencantumkan jumlah yang diberikan untuk BMDTP itu dalam UU APBN tujuannya adalah Dewan ingin membatasi kewenangan Menkeu untuk memberikan pembebasan. Kalau dulu tidak, sepanjang kriteria-kriteria yang diatur dalam UU ya boleh dibebaskan dan Menkeu punya hak. Nah ini lama-lama dewan merasa kok bebas betul nih Menkeu. Jadi ingin membatasi itu, sehingga lahirlah istilah Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BMDTP).

2. Apakah bea masuk ditanggung pemerintah termasuk fasilitas bea masuk?

Jawab:

Saya kira kurang pas jika dibilang fasilitas. Fasilitas itu “*In a sense*” dimana itu maknanya kemudahan. Jadi ada prosedural, ada *administrative aspect* daripada suatu importasi yang diberikan kemudahan, nah itu fasilitas. Kalau ini kan cuma ditentukan dari awalnya kalau dewan menginginkan sekian batasnya, selebihnya ada proseduralnya, ada aturannya, silahkan implementasi. Lalu

dimana fasilitas? Saya melihat fasilitas itu dibandingkan dengan pasal sebelumnya, sebelum lahirnya BMDTP. Menjudge suatu transaksi itu merupakan fasilitas karena ada “keuntungan” yang dinikmati oleh yang bersangkutan. Daripada kalau tidak ada suatu skema tertentu, dia harus tunduk kepada atauran-aturan yang biasa, yang tidak memberikan manfaat kepada yang bersangkutan. Jadi ada dimensi manfaat yang dinikmati yaitu dia tidak perlu bayar bea masuk karena sudah ditanggung pemerintah kan gitu. Kalau saya...saya jawab terus terang itu kurang bermakna fasilitas karena tidak cukup dia hanya impor yang *a fact* dia tidak bayar karena dulu dibebaskan sekarang ditanggung pemerintah, pokoknya dia tidak bayar sehingga dianggap fasilitas karena menguntungkan dia. Tapi, tidak bayarnya itu sebenarnya itu adalah hak yang bersangkutan. Kalau saya mengimpor buku untuk kepentingan pendidikan nasional lalu dibebaskan dari pungutan pungutan impor, lalu saya melihat itu tidak sebagai fasilitas bagi yang bersangkutan, malah seharusnya pemerintah berterima kasih ke dia karena dia telah importasi buku untuk pendidikan nasional. Dan karena itu, pemerintah harus memberikan “bantuan”. Jadi “*It is there for ready*” itu maksud saya. Jadi “keuntungan” karena dia tidak bayar sebab ditanggung pemerintah, *Is it facility?* Kalau menurut saya itu sudah universal semua negara juga pasti melakukan seperti itu. Kalau fasilitas ini misalnya importir mau bayar bea masuk nih tiba-tiba pemerintah mau mendorong usahanya sehingga diberi kemudahan dengan tidak bayar bea masuk tapi suatu ketika pemerintah bisa mencabut kemudahan tersebut, nah itu yang namanya fasilitas. Kalau kebijakan BMDTP pesawat terbang ini pasti akan terus diberikan sepanjang barang dan bahan tersebut termasuk dalam kriteria itu, saya memandang itu tidak 100% fasilitas tapi saya tidak mengatakan itu bukan fasilitas. Ini karena tadi ada dimensi dia merasa dia tidak bayar. Jadi *in a fact* dia juga bisa dibidang fasilitas tapi dia juga bukan fasilitas, jadi itu yang *fair*. Jadi maksudnya dia bisa dilihat dari persepsi yang mana gitu. Dari persepsi dia tidak bayar karena ditanggung pemerintah, *it is facility*, tapi dari sisi *in a fact* bahwa sesungguhnya itu adalah hak dia untuk melakukan importasi tanpa harus bayar, maka itu bukan fasilitas.

3. Menurut Anda, mengapa pemerintah lebih memilih memberikan bea masuk ditanggung pemerintah daripada pembebasan bea masuk (menggratiskannya)?

Jawab:

Itu yang selama ini saya mengkritik pemerintah, pemerintah ini sebenarnya kan *fasilitator* daripada semua transaksi yang terjadi di *market causes*. Kesenangan kita atau kecenderungan kita selalu ingin mengintervensi *market mekanism* tadi atas nama “*control*” yang sebenarnya tidak perlu. Jadi kalau mau menambah argumentasi saya ya, tugas pemerintah itu lebih banyak menyita waktunya dari segala sesuatu yang sifatnya prosedural, administratif, yang sebetulnya maksudnya sama yaitu dibebaskan. Tetapi, lalu ada *extra burden*, pembebanan pada perusahaan perusahaan tadi. Tidak saja *energy self* itu membuang tenaga, energi, dan waktu tapi juga biaya. Dan biaya itu adalah faktor yang sangat *derminative* betul bagi perusahaan ya kan. Belum lagi “ancaman” dari segi

prosedural itu *in case* terjadi kesalahan, itu bisa diseret-seret sampai kepada proses penyidikan. Itu membuat mereka menjadi enggan, maka tidak heran tingkat penyerapannya menjadi rendah. Jangankan itu, yang sudah jelas-jelas APBN membagi poksi kepada departemen A, departemen B, kemudian departemen C, itu tidak dilaksanakan, yang sudah disediakan uangnya. Penyerapannya sangat rendah karena apa? Mereka takut, nanti kalau saya di KPKkan gimana? Saya dipanggil sama teman-teman kejaksanaan bagaimana? Hanya karena kesalahan-kesalahan administratif saja yang administratif itu diciptakan oleh pemerintah atas nama “*control*”. Kalau dari segi si penerima keterlambatan PMK sektor menjadi kekhawatiran mereka, tapi dari segi yang melaksanakan, dari semua aspek administratif prosedural tadi, itu juga menjadi kendala misalnya saat meminta anggaran yang masih harus “disunat” lagi. Itupun menjadi kendala. Jadi dari segi yang bersangkutan menjadi kekhawatiran dan dari segi *implementor* atau penyedia jasa juga melakukan hal-hal yang seperti itu, yang hasil akhirnya melakukan hal itu.

4. Menurut Anda, apakah penerbitan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dapat meningkatkan kinerja industri jasa penerbangan komersial dalam negeri?

Jawab:

Sebetulnya ini tidak harus berkaitan dengan BMDTP, sebenarnya yang lebih generik kalau sebuah perusahaan ingin melakukan suatu produksi dan kemudian sebagian dari bahan bakunya diimpor. Dan atas importasi itu dapat keringanan atau pembebasan bea masuk lalu akan bermanfaat atau tidak? Kan gitu pertanyaannya? Pertanyaan generiknya bukan BMDTP sebenarnya kan gitu. Ini saya anggap semua proses administrasi dilapangan *clear*. Harga yang tercipta dalam setiap transaksi itu betul-betul didasarkan dari total *factor costs*. Jadi harga tersebut jadi satu itu yang namanya harga ideal berdasarkan semua *factor costs* tadi. Tapi begitu ada biaya administrasi tinggi, biaya ekonomi tinggi, itu kan jadi hilang harga yang tadi itu/ *eager price* itu. Nah pertanyaannya yang jadi penting itu apakah bermanfaat atau tidak? Kalau BMDTPnya berdasarkan MenKeu dan semuanya itu menjadi baik dan dilaksanakan sesuai prosedurnya, mestinya... saya jawab “mestinya” iya, karena harga yang dia bisa lakukan dalam penjualan transaksinya itu menjadi lebih rendah karena ada elemen biaya masuk yang hilang yang tidak harus dia hitung disitu, iya kan? Namun, kehilangan bea masuk ini kalau ditambah dengan unsur lain, yang seperti biaya ekonomi tinggi walaupun namanya beda tapi kan akhirnya *total costs* menjadi sama-sama tinggi dan itu menjadi tidak bermanfaat. Jadi, tegasnya jawaban saya, sepanjang unsur-unsur hambatan transaksi importasi itu tidak ada distorsi, dia mestinya “tepat”.

5. **Jika dilihat dari realisasi BMDTP untuk sektor pesawat terbang kan sangat rendah, menurut bapak, apakah sebaiknya kebijakan BMDTP yang sekarang ini diganti saja dengan kebijakan lain yang bisa lebih efektif hasilnya atau bagaimana sebaiknya?**

Jawab:

Sebenarnya penyerapan BMDTP itu kecil karena dampak dari hasil implementasi kebijakan yang masih dinilai kurang maksimal. Sebetulnya UU dulu itu untuk pasal 25 dan 26 merupakan derivasi dari perkembangan UU kepabeanaan yang berlaku universal di dunia dimana Menkeu sebagai bendahara umum negara memiliki kewenangan untuk melakukan itu. Kalau saja kewenangan itu bisa dilakukan dengan *high professional* lalu tataran implementasi bisa dilakukan dengan sebaik-baiknya, itu yang paling efektif. Cuman ya itu tadi, persyaratannya harus bisa dilaksanakan dengan sangat baik oleh pejabat-pejabat yang profesional juga petugas dilapangan. Kalau itu bisa, itu paling efektif dan efisien.

6. **Ada saran tidak bagi maskapai dan pemerintah atas kendala-kendala yang terjadi dalam implementasi BMDTP ini?**

Jawab:

Apapun wacana pemerintah yang tertuang dalam setiap kebijakan tolong diperhatikan aspek implementasi karena lebih dari 90% permasalahan timbul disektor itu. Saya tidak yakin kalau wacana pemerintah itu memang disengaja untuk mendisain hal-hal yang buruk, saya tidak yakin kalau pembuat kebijakan ini adalah orang-orang yang tidak *capable* dan *competence*. Tapi begitu itu jadi dilakukan atau diimplemetasikan dilapangan jadi *problem*. Jadi mereka seolah-olah bagi saya itu *take from granted*, bikin kebijakan ini pasti jalan gitu loh. Nah jadi saran saya jangan pernah *take from granted*, masalah itu ada di depan. Belum lagi para penyusun kebijakan ini, bisa jadi adalah orang-orang yang tidak syarat dengan pengalaman lama. *The real regulation is not the one written in the law yet the real regulation is in the mind of people*. Intinya *mind set* para *implementors* harus dirubah dulu baru implementasi dapat berjalan dengan sangat baik.

Transkrip Wawancara

Nama : Sriyono, B.Sc SE. MM
Jabatan : Dosen PTN/PTS di Jakarta
Hari/Tanggal : Kamis, 10 Mei 2012
Waktu : 17.00 WIB
Alamat : Universitas Bhayangkara Jaya Bekasi

1. Bagaimana konsep Bea Masuk Ditanggung Pemerintah?

Jawab:

Sebetulnya menurut UU kepabeanan, BMDTP itu tidak ada. Fasilitas kepabeanan itu dimuat di Pasal 25 dan pasal 26. Kalau pasal 25 itu pembebasan mutlak atau objektif sedangkan pasal 26 itu pembebasan relatif atau subjektif gitu. Kalau pasal 25 itu misalnya barang penumpang, barang diplomat dan barang sebagainya disitu. Pasal 25 itu kan diberi pembebasan. Kalau pasal 26 itu dapat diberikan pembebasan atau keringanan. Nah karena Indonesia sangat membutuhkan dana untuk pembangunan sehingga untuk kepentingan fiskal ini makanya ditekan lebih banyak ke keringanan gitu. Nah kalau kita lihat dari konsep pembebasan itu, pembebasan itu terkait dengan barang-barang pemerintah. Nah dari konsep itulah ada Bea Masuk Ditanggung Pemerintah. Yang dimaksud dengan BMDTP itu adalah sebetulnya tidak dibebaskan tapi gak bayar gitu. Konsepnya dari pasal 26 itu. Jadi pada dasarnya itu sebenarnya pembebasan atau keringanan ya dari pasal 26. BMDTP itu artinya pihak importir/wajib pajak itu tidak membayar tapi tetap ditentukan oleh pemerintah. Itu prinsipnya dari situ. Kalau secara UU tegas dinyatakan tidak ada tentang BMDTP, kebijakan itu berasal dari pasal UU kepabeanan itu.

2. Apakah bea masuk ditanggung pemerintah termasuk fasilitas bea masuk?

Jawab:

Dulu impor sementara itu masuk ke dalam pasal 9 dan pasal 26 ayat (1) huruf k UU kepabeanan. Sekarang pasal 26 ayat (1) huruf k itu diganti menjadi KITE (kemudahan impor tujuan ekspor) untuk industri. Industri itu kan ada dua, KITE sama kawasan berikat. Sedangkan impor sementara itu di pasal 10D. Dan itu bukan fasilitas. Kalau impor sementara itu prinsipnya ada dua, ada yang diberikan pembebasan dan ada yang diberikan keringanan begitu. Jadi pembebasan atau keringanan disini ditujukan untuk impor sementara. Pasal 26 itu lebih banyak diarahkan untuk keringanan, sedangkan pasal 25 lebih banyak diarahkan untuk pembebasan. Kalau BMDTP itu kan pada dasarnya tidak bayar, tapi dalam perhitungan penerimaan negara dari sektor penerimaan dan pengeluaran dalam APBN itu masuk situ, angkanya ada sedangkan kalau

pembebasan itu gak ada angkanya. Jadi penerimaan itu ada yang riil dan ada yang ditanggung pemerintah dan itu masuk ke bagian non cash.

3. Menurut Anda, mengapa pemerintah lebih memilih memberikan bea masuk ditanggung pemerintah daripada pembebasan bea masuk (menggratiskannya)?

Jawab:

Kalau pembebasan bea masuk itu kan prosedurnya agak berbelit dan panjang ya menurut saya. Yang bersangkutan harus mengajukan permohonan dulu apa-apa yang akan diajukan, terus perencanaan program dalam setahun itu apa saja, terus ada master listnya kalau industri ya, pelabuhan mana yang akan dijadikan pemasukan dan pembongkarannya. Jadi kalau menurut saya justru BMDTP itu lebih mudah dibandingkan pembebasan karena dari sisi pemerintah juga kan untuk perhitungan penerimaan, dari segi pemasukan kan perhitungan penerimaan fiskalnya ada angka-angka yang masuk, sedangkan kalau pembebasan kan nggak.

4. Menurut Anda, apakah penerbitan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dapat berperan dalam meningkatkan kinerja industri jasa penerbangan komersial dalam negeri?

Jawab:

Jadi begini, prinsip fasilitas itu kan ada dua, pertama untuk kesejahteraan masyarakat dan yang kedua untuk industri. Nah untuk kesejahteraan masyarakat itu contohnya gini, dengan diberikan fasilitas contohnya barang penumpang, pelintas batas, para ABK. Nah yang kedua untuk keperluan industri, dengan diberikannya fasilitas diharapkan jangan terjadi pajak ganda, kan gak boleh. Dengan diberikannya fasilitas maka nanti kalkulasi harga pokoknya akan menjadi lebih rendah atau akan menekan harga pokok. Kalau harga pokoknya bisa ditekan maka produksinya akan terjangkau oleh konsumen dalam negeri kalau untuk dalam negeri ya. Yang kedua kalau untuk persaingan pasar global, harga ekspornya bisa bersaing di pasar global gitu. Jadi kalau untuk kebijakan ini begini ya, perusahaan penerbangan kan termasuk industri jasa jadi pertama itu kan ada komponen BBM dulu ya (bahan bakar), yang kedua *spare part*, yang ketiga untuk operasionalnya. Nah filosofinya pesawat itu bertentangan dengan kendaraan darat karena pesawat itu terlalu tinggi resikonya maka perlu kehati-hatian karena untuk meningkatkan rasa *safety* kepada penumpangnya ya kecuali ada kecelakaan karena *human error*. Maka dari itu, pergantian *spare part*nya selalu berganti-ganti, frekuensi pergantiannya luar biasa. Jadi memang karena komponen biaya untuk *spare part* pesawat terbang itu tinggi, maka adanya BMDTP ini akan menurunkan *cost* untuk kalkulasi biayanya sehingga dia bisa mencapai tarif penerbangannya itu menjadi *low cost*. Jadi menurut saya kebijakan BMDTP ini sudah tepat, agar diharapkan tarif harga tiketnya bisa *low cost* karena kebijakan ini untuk tujuan kesejahteraan ya bukan *fiscal oriented*.

5. Bagaimana pengaruh kebijakan ini terhadap penerimaan bea masuk?

Jawab:

Kalau dari pemerintah, kebijakan ini sebenarnya tidak dirugikan karena pada dasarnya kan pemerintah itu kan harus membuat kebijakan yang mensejahterakan warga negara atau rakyatnya. Jadi, pemerintah itu lain dengan dunia bisnis, kalau dunia bisnis kan mencapai tingkat laba/profit untuk menjaga kelangsungan perusahaan itu, sedangkan pemerintah kan nggak begitu.

6. Jika dilihat dari realisasi BMDTP untuk sektor pesawat terbang kan sangat rendah, menurut bapak, apakah sebaiknya kebijakan BMDTP yang sekarang ini diganti saja dengan kebijakan lain yang bisa lebih efektif hasilnya atau bagaimana sebaiknya?

Jawab:

Kalau menurut saya tidak usah ya karena kebijakan BMDTP ini sudah bagus tinggal tingkatkan saja sosialisasinya karena sebaik apapun peraturan tapi kalau sosialisasinya kurang ya tidak akan optimal. Tapi ini juga tergantung dari kebijakan pemerintah, kalau kebijakan pemerintah itu berorientasi pada kebijakan fiskal yang harus ada angka-angka ya memang lebih baik BMDTP karena kalau pembebasan itu kan tidak ada angka-angkanya dalam penerimaan negara meskipun sama-sama non cash ya. Tapi ini semua tergantung dari Menteri Keuangan ya karena yang punya wewenang/otoritas fiskal dalam hal ini kan Menkeu. Jadi mungkin saja Menkeu bisa menggantinya menjadi pembebasan/menggratiskan bea masuk tanpa harus merubah UU ya karena kalau merubah UU akan lebih panjang prosesnya. Menkeu memiliki otoritas tertinggi ya karena UU kepabeanan itu kan ada didalamnya dikatakan kepabeanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pengawasan atas lalu lintas barang baik ekspor atau impor ya dan juga pemungutan untuk bea masuk dan bea keluar berarti UU kepabeanan itu termasuk lingkup kebijakan fiskal sehingga dibawah otoritas Menteri Keuangan, ini untuk di Indonesia loh ya.

7. Ada saran tidak bagi maskapai dan pemerintah atas kendala-kendala yang terjadi dalam implementasi BMDTP ini?

Jawab:

Kalau menurut saya sih *spare partnya* aja yang tarifnya di 0% kan karena tarif itu kan kewenangan Menkeu ya. Dan juga kalau 0% tidak perlu ada laporan realisasi penerimaan ya baik itu laporan realisasi yang dari DJBC dan Kemenhub ke BKF ataupun laporan realisasi yang dari perusahaan penerbangan ke Kemenhub ya serta kalau dilihat dari syarat-syaratnya lebih mudah juga.

Transkrip Wawancara

Nama : Sofyan
Jabatan : Staf Bagian Perbendaharaan KPP Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta
Hari/Tanggal : Selasa, 12 Juni 2012
Waktu : 13.40 WIB
Alamat : KPP Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno Hatta, Cengkareng 19111

1. Bisa dijelaskan pak, bagaimana pelaksanaan BMDTP yang ada di KPP BC bandara ini?

Jawab:

Pada dasarnya kalau mau proses di KPP BC, yang pertama kali itu yaitu setelah adanya SKMK itu mbak. Nah setelah itu, nantinya pihak airlines membuat PIB. Nah nanti PIB itu dilaporkan ke kami untuk pengecekan barang-barang yang diimpor oleh mereka. Nah setelah itu kan seharusnya barang dan bahan yang memperoleh persetujuan ditanggung pemerintah dengan barang yang diimpor, itu kan seharusnya sama tetapi kadang beberapa barang yang diimpor itu berbeda.

2. Itu perbedaannya karena apa ya pak?

Jawab:

Kalau selama saya mengurus di tahun 2011 ya, BMDTP itu acuannya adalah harga bukan jumlah barang. Kemarin itu saya ketemu ada barangnya Lion Air misalkan saja jumlah barangnya 2 pcs dengan harga 2 juta, tapi pada saat dia impor, barangnya itu cuma 1 pcs tapi harganya 2 juta. Jadi patokannya harga yang ada di RIB yang telah disetujui itu yang ada di SKMK harus sama dengan barang yang diimpor oleh *airlines* tersebut meskipun jumlahnya beda. Itu kan karena istilah BMDTP ini kan bea masuk ini dibayar oleh pemerintah.

3. Jadi yang dilihat dari SKMK adalah spesifikasinya, jumlahnya, dan harganya yang harus sama atau bagaimana pak?

Jawab:

Kalau saya melihatnya dari berbagai sisi mbak, *pertama* dari jumlahnya kemudian dari harganya. Tetapi kalau salah satu dari itu gak sesuai kita ambil patokan untuk BMDTP ini dari harganya yang harus sesuai dengan SKMK itu. Ini kan biasanya berhubungan dulu dengan Dirjen Perhubungan Udara kan karena sebelum mengajukan ke DJBC pusat, pihak importirnya harus mengajukan dulu ke Dirjen Perhubungan Udara untuk memperoleh rekomendasi. Setelah ada rekomendasi, baru ke DJBC pusat dan itu kan harga dan jumlahnya sudah ada patokannya semua kan. Jadi, kita hanya menjalankan

yang sudah ada aja kan, ya jumlahnya yang dikasih berapa, nilainya berapa, sampai jatuh temponya sampai kapan, biasanya sih sampai 31 desember.

- 4. Tadi kan bapak bilang karena BMDTP ini sudah ditetapkan pagunya sehingga harga yang ada dalam RIB di SKMK itu menjadi patokannya, tapi pernahkah ditemukan jumlah barang yang di RIB yang disetujui itu berbeda tapi harganya sesuai dengan yang ada di RIB dalam SKMK tersebut? Dan disetujui tidak oleh Bapak?**

Jawab:

Iya pernah ditemukan seperti itu dan kita juga menyetujui SKMK tersebut, tapi nantinya dia membuat laporan lagi ke Pembina Sektornya yaitu Dirjen Perhubungan Udara dan ke DJBC Pusat.

- 5. Kalau boleh tahu, jadi tugas utama Bapak adalah meneliti/mengecek SKMK itu ya?**

Jawab:

Iya..istilahnya sih saya yang melakukan pemotongan kuotanya, saya yang membuat laporannya juga, terus yang melakukan rekonsiliasinya juga sama saya. Pokoknya sih saya melakukan itu setelah saya menerima PIBnya dan dokumennya ke saya. Nah setelah itu baru saya teliti, saya cek, dan saya potong barang yang dapat BMDTP itu kan sesuai dengan yang ada di peraturannya dan saya potongnya juga langsung di lembaran itu. Setelah saya potong, kemudian kita juga minta *hardcopy* atau potokopinya, terus dokumen aslinya juga kita stempel yaitu distempel "Bea Masuk Ditanggung Pemerintah". Nah nanti setelah distempel itu, nanti dibuat oleh saya ada filenya, satu buat dikirim ke kantor DJBC pusat, satu file juga buat saya di kpp bc, dan satu file yang asli juga buat airlines beserta fotokopinya buat file mereka gitu.

- 6. Jadi yang meneliti/mengecek SKMK tersebut cuma bapak saja ya? Memangnya gak ada petugas yang lain juga pak? Kenapa cuma bapak saja yang mengecek itu?**

Jawab:

Kebetulan emang tugas itu adalah bagian saya, karena di divisi saya itu kan ada pembagian tugasnya masing-masing, ada yang nerima PIB, ada yang nerima dokumennya, pokoknya beda-beda tugasnya. Nah memang tugas untuk mengurus BMDTP ini diserahkan ke satu orang saja yaitu ke saya semua untuk melakukan pemotongan dan pelaporannya.

- 7. Ada permasalahan atau kendala gak pak dalam pelaksanaan BMDTP ini di tahun 2011?**

Jawab:

Kalau masalah permasalahannya sih ya seperti yang saya bilang tadi, adanya perbedaan antara RIB di SKMK dengan yang ada di PIB itu. Misalnya kualitasnya 2 pcs dengan harga 2 juta di RIB itu tapi di PIB jumlahnya 1 pcs

tapi harganya sama yaitu 2 juta. Kalau saya sih kendalanya disitu ya, tapi berhubung saya sudah mendiskusikannya dengan orang Dirjen Perhubungan Udara juga dan katanya gak apa-apa tapi nanti jumlahnya langsung dipotong dan dianggap habis.

8. Kalau boleh tau, bapak dibagian apa ya?

Jawab:

Saya dulu di bagian perbendaharaan

9. Oh dibagian perbendaharaan, dan dari bagian itu cuma ditunjuk satu orang saja ya yaitu Bapak untuk mengurus BMDTP 2011 ini?

Jawab:

Iya

10. Menurut bapak, jumlah satu orang itu cukup?

Jawab:

Cukup ya klo menurut saya satu petugas, soalnya kan SKMK BMDTP itu kan dinilainya dipertengahan tahun biasanya baru komplet.

11. Terus, waktu yang diperlukan untuk meneliti/mengecek SKMK itu berapa lama sih pak biasanya?

Jawab:

Kalau setelah ada PIB ya mbak ya, kalau di saya itu gak ada masalah ya karena paling lama itu satu jam juga dah kelamaan ya, itu kalau di bagian saya ya. Tapi kalau berhubungan dengan pengeluaran barangnya ya beda lagi ya mbak, karena kan harus berhubungan lagi dengan petugas pemeriksa barang yang ada digudang.

12. Setelah SKMK diteliti oleh Bapak, kemudian pihak airlines kemana lagi pak? Apakah langsung ke gudangnya?

Jawab:

Iya

13. Oh mungkin di sana ya pak yang butuh waktu lama?

Jawab:

Gini ya mbak, di kita itukan ada yang namanya PIB jalur hijau, jalur merah, dan jalur kuning. Kalau jalur hijau kan gak diperiksa, tapi kalau jalur merah dan jalur kuning diperiksa, apakah barang yang diperiksa sesuai atau tidak sesuai.

14. Bukannya di bagian Bapak sudah diperiksa, kenapa pada waktu pengambilan barang pun masih harus diperiksa padahal dari Bapak sudah disetujui kan?

Jawab:

Nah itu yang jadi permasalahannya karena dokumen dengan barang itu kadang berbeda saat pemeriksaan barangnya, misalnya di dokumennya baterai pesawat

tipe 2 tapi pas digudang diperiksa barangnya ternyata baterai pesawat tipe 1, jadi itu berbeda kan.

15. Oh jadi Bapak hanya mengecek dokumennya saja ya baik itu PIB dan SKMKnya dan bapak belum melihat barangnya ya?

Jawab:

Iya betul. Jadi, saya ini cuma mengecek dokumennya saja, sedangkan untuk pengecekan spesifikasi barangnya dilakukan oleh petugas gudang. Nah nanti setelah di saya dicek kemudian dokumennya di masukkan ke bagian penerimaan dokumen dan dari situ nanti akan dimasukkan lagi ke bagian PFPD (Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen). Sistem kerja PFPD itu ketika ada dokumen terus ada hasil pemeriksaan barang dari petugas gudang/pemeriksa barang secara tertulis. Nah kalau itu sudah semua, nanti PFPD akan memutuskan hasilnya dengan menerbitkan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) dengan catatan “Setuju Keluar”, artinya bahwa barangnya sudah boleh keluar gitu.

16. Oh jadi semua itu tergantung dari PFPD dong ya? Dan PFPD itu ada dimana?

Jawab:

Iya betul.. PFPD itu ada di KPP BC kalau di setiap gudang itu pemeriksa barang.

17. Oh jadi PFPD itu sebelum memutuskan barang bisa dikeluarkan dari gudang menunggu laporan hasil pemeriksaan dulu ya dari petugas pemeriksa barang?

Jawab:

Iya... dan itu buat jalur merah atau kuning ya karena kalau jalur hijau hanya diperiksa dokumen saja ya

18. Jika saat pemeriksaan barang di gudang ternyata barang yang dianggap bisa memperoleh BMDTP ternyata tidak masuk dalam spesifikasi BMDTP jadi dia harus bayar dong untuk mengambil barang itu?

Jawab:

Iya dan nanti juga keputusannya ada di PFPD. Istilahnya itu nantinya untuk barang yang tidak dapat BMDTP akan diterbitkan SPTNP (Surat Pemberitahuan Tarif dan/atau Nilai Pabean) oleh PFPD. itu biasanya kalau kedatangan perbedaan aja mbak dengan yang di dokumen, biasanya kayak surat denda mbak itu. Misalnya kayak di dokumennya jenis barangnya A tapi pas diperiksa jenis barangnya B makanya itu kan sudah beda dan barang itu tidak bisa dapat fasilitas. Jika tetap mau dikeluarkan ya *airlines* harus bayar dulu ke bank untuk memperoleh SSPCP, nah nanti dia balik lagi ke gudang untuk mengambil barang itu disertai dengan bukti pembayaran bea masuknya yaitu SSPCP.

19. Kalau barang dan bahan pesawat terbang yang dapat BMDTP ini cuma bisa berlaku untuk barang baru atau bekas juga bisa pak?

Jawab:

Bisa baru dan bekas ya, cuma kalau barang bekas itu ada lagi proses yang lainnya dimana importir juga harus melapor juga ke Kementerian Perdagangan dan itu juga prosesnya agak panjang ya karena ada lagi fasilitas lainnya ya.

20. Menurut bapak, BMDTP ini berpengaruh ke penerimaan Bea Masuk gak pak?

Jawab:

Ya enggak, kan negara juga yang bayarin. Istilahnya kan bea masuk ditanggung pemerintah dimana ada duit yang masuk tapi kan yang bayarin negara. Jadi istilahnya nol lah ya karena hanya sebatas administrasi saja karena secara riil itu gak ada.

21. Alur di KPP BC hingga barang itu keluar bisa dijelaskan pak?

Jawab:

Intinya saya mengecek/meneliti SKMK itu setelah menerima PIB. Jadi alurnya pertama itu, *Airlines* atau importir membuat PIB, dokumen pelengkap seperti Invoice dan lain-lain dan melampirkan Surat Keputusan (SKMK) dan SSPCP ya ke KPP BC untuk dicek terlebih dahulu apakah sudah sesuai atau belum PIB dan dokumen tersebut. Jika belum ya importir harus balik lagi untuk membetulkannya. Setelah itu nanti petugas penerima PIB dan dokumen lainnya itu akan menyerahkan ke saya untuk diteliti/dicek dan memotong barang yang mendapat fasilitas BMDTP. Setelah di saya selesai, lalu importir itu ke bagian penerimaan dokumen. Setelah di bagian penerimaan dokumen sebenarnya sampai sini mbak sudah selesai hanya tinggal menunggu laporannya saja, karena kan ini sistemnya online jadi importir hanya menunggu dengan melihat monitor komputer yang ada di KPP BC itu tentang tahap-tahap bahwa barangnya sudah selesai dicek. Nah dari bagian penerimaan dokumen ini nanti selanjutnya diserahkan ke bagian PFPD oleh petugas penerimaan dokumen di KPP BC tersebut. Nanti kalau sudah di PFPD, PFPD ini juga menunggu dokumen dan Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) dari petugas pemeriksa barang yang ada di gudang. Kalau ditemukan perbedaan spesifikasi barangnya antara PIB dengan barang aslinya oleh petugas pemeriksa barang maka akan diterbitkan Nota Pembetulan. Nah ini kalau sudah selesai semua pemeriksa barang menyerahkan dokumen, LHP dan Notul (jika ada) ke PFPD untuk diperiksa lagi oleh PFPD sebelum nerbitin surat yang istilahnya SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) sebagai bukti bahwa barang yang diimpor tersebut sudah bisa dikeluarkan. Seandainya ini ya (kalau ada) di PFPD ditemukan perbedaan sesuai dengan yang di Notul tersebut maka akan diterbitkan SPTNP dan importir yang menerima itu harus membayar bea masuk atas barang yang diimpor sesuai yang tercantum di SPTNP tersebut melalui bank ya dan nanti akan memperoleh SSPCP sebagai bukti saat mau mengambil barang di gudang nanti.

22. Waktu yang diperlukan untuk menunggu SPPB itu berapa lama pak?

Jawab:

Biasanya sih waktu yang paling lama itu pada saat pelaporan PIB dan dokumen lainnya ya ke petugas penerimaan PIB tersebut karena kan importir harus menunggu responnya. Ya kira-kira 1-2 hari untuk menunggu responnya itupun kalau PIB dan dokumen lainnya sudah dianggap sesuai, kalau tidak ya harus dibetulkan lagi baru lapor lagi ke KPP BC bagian penerimaan PIB itu. Kemudian kalau di bagian saya kan paling lama itu 1 jam lah ya, tapi kan ini juga tergantung importirnya lagi kalau mau menyerahkannya besoknya lagi jadi kan nambah lagi harinya kan makanya lebih lama. Nah dari bagian penerimaan dokumen ke bagian PFPD ini saya kurang tahu ya pastinya, tapi gak terlalu lama kok kira-kira 1 hari lah. Nah setelah PIB dan dokumen itu sudah ada di PFPD, PFPD ini tinggal menunggu LHP dan dokumen lainnya dari pemeriksa barang untuk diperiksa lagi oleh PFPD sebelum menerbitkan SPPB. Jadi pihak importir tinggal menunggu sajalah untuk menerima SPPB itu karena nanti mereka juga akan menerima email dari PFPD bahwa SPPB sudah diterbitkan. Di bagian PFPD ini waktunya klo gak salah sih 1- 2 hari ya, sebenarnya di bagian PFPD ini gak lama kok, cuma kalau di bagian PFPD kan semua tergantung dari lamanya pihak pemeriksa barang menyerahkan LHPnya. Ini dikarenakan per hari saja pemeriksa barang harus memeriksa ratusan dokumen. Jadi tergantung dia kapan selesainya, makanya gak bisa ditentukan ya berapa hari untuk menyelesaikan pemeriksaan barang itu. Nah setelah importir menerima SPPB barulah barang bisa langsung diambil dari gudang. Jadi, ini semua itu tergantung keputusan dari PFPD karena dia kan yang menerbitkan SPPB sehingga menunggu perintah dari dia. Tapi dengan catatan ya kalau barang ini masuk ke jalur merah atau jalur kuning karena kan harus ada LHPnya. Kalau jalur hijau kan gak perlu ada LHP ya.

23. Kalau boleh tau pak, ada berapa petugas pemeriksa barang yang ada di gudang?

Jawab:

Biasanya sih di gudang itu yang *stand by* ada 2 atau 3 petugas ya untuk memeriksa barang disana.

24. Waktu yang diperlukan oleh petugas pemeriksa barang digudang benar-benar gak bisa dipastikan ya pak berapa hari gitu pemeriksaannya?

Jawab:

Ya kalau itu sih saya juga gak bisa pastiin kapan ya. Di saya saja perhari kurang lebih ada lima dokumen dimana setiap dokumen paling lama saja 1 jam buat memeriksa/menelitinya. Sedangkan klo digudang kan pemeriksa barang harus memeriksa dokumen yang mencapai ratusan apalagi kalau di tanjung priok bisa sampai ribuan dokumen yang harus diperiksa, makanya lama juga waktu yang diperlukan di bagian itu. Tapi itu semua sih tergantung dari

pemeriksa barang ya mo diselesaikan berapa lama karena mereka juga ada skala prioritasnya juga ya. Tapi kalau buat jalur hijau, 1-2 hari biasanya sih sudah selesai ya.

25. Jadi waktu yang paling lama itu ada di bagian penerimaan PIB dan pemeriksaan barang ya pak?

Jawab:

Iya di bagian itu yang paling lama karena kan di bagian penerimaan PIB, importir akan dapat nomor pendaftaran PIB ya jadi harus menunggu sesuai nomor antrian tersebut karena kan itu kerjanya sudah sistem ya bahkan kadang-kadang juga kalau sistemnya lagi ngadat kita juga angkat tangan deh karena kan sistemnya sudah online semua di KPP BC itu. Tapi kalau di bagian itu sudah selesai selanjutnya ya sebentar ya seperti di bagian pemotongan dan bagian penerimaan dokumen. Nah nanti lamanya lagi ya di bagian pemeriksaan barang yang digudang itu mbak seperti yang saya jelaskan sebelumnya.

26. Apakah dokumen tentang realisasi BMDTP ini dari KPP BC langsung diberikan ke Kemenhub atau ke DJBC pusat?

Jawab:

Kalau kita laporan realisasi BMDTP tersebut langsung diberikan ke DJBC Pusat, kalau yang ke Kemenhub kan dari pihak *airlines* yang wajib ngelaporin itu. Nah nanti dari DJBC Pusat juga akan memberikan laporan realisasi BMDTP itu ke Kemenhub.

Transkrip Wawancara

Nama : Empuk Samsudin
Jabatan : Chef Export Import PT Merpati Nusantara
Hari/Tanggal : 1 Mei 2012
Waktu : 14.00 WIB
Alamat : Terminal 2E Bandara Soekarno Hatta, Cengkareng

- 1. Apakah ada informasi mengenai tujuan dan sasaran kebijakan BMDTP untuk pesawat terbang yang disampaikan kepada Anda selaku operator perusahaan penerbangan komersial (*implementor*)? Jika ada, darimana informasi itu bersumber? (DJBC/MenHub/ Lainnya). Dan melalui apa informasi itu diberikan? (penyuluhan, surat, rapat, dll)**

Jawab:

Sebenarnya pertama kali kita tahu hal itu pada tahun 2009 kalau pembebasan bea masuk itu sudah tidak berlaku itu pun tidak sengaja yaitu ketika kita mau mengajukan pembebasan bea masuk ke bea cukai dan kemudian dari bea cukai memberitahukan bahwa kebijakan pembebasan bea masuk itu sudah tidak ada lagi. Lalu tidak beberapa kemudian kita juga diberitahu oleh INACA selaku asosiasi maskapai nasional dimana tiap tahun kita sebagai anggota INACA selalu ada pertemuan dan disitulah INACA juga memberikan informasi bahwa ada peraturan baru yaitu BMDTP ini dan pembebasan bea masuk tidak berlaku lagi. Selain itu pula kan memang ada perubahan UU dari menkeu aduh saya lupa UU apa intinya bahwa dulu jika mau mengajukan pembebasan bea masuk langsung ke DJBC tapi kalau sekarang tidak bisa melainkan harus ke Menhub terlebih dahulu karena kewenangan Bea cukai untuk melakukan itu secara langsung sudah dihapus/dirubah. Sedangkan untuk tahun 2011 saya mengetahui PMK Sektor udah keluar itu ketika kami mendapat undangan dari Kemenhub melalui INACA tentang rapat tahunan yang diadakan oleh Kemenhub Dirjen Perhubungan Udara dan pada saat itupun ada Dirjen Bea dan Cukai dan ada juga dari pihak BKF disana. Pada saat rapat itu BKF memberi tahu bahwa PMK sektor sudah keluar katanya sejak 18 Juli 2011 kemarin. Dari situlah saya mengetahui adanya kebijakan BMDTP itu lagi.

- 2. Bagaimana menurut Anda tentang kejelasan dan konsistensi dari peraturan-peraturan kebijakan BMDTP tersebut?**

Jawab:

Selama ini keluarnya kebijakan BMDTP tidak pada awal tahun ya. Jadi itu prosesnya juga dari menkeu yang menerbitkan PMK lalu kita mengajukan RIB, namun pada tahun lalu saja keluarnya PMK itu tidak pada awal tahun melainkan pertengahan tahun kan yaitu dibulan Juli 2011 kemudian kami

mengajukan di akhir Agustus dan baru dapat SKMKnya tanggal 24 Oktober 2011. Jadi menurut saya kalau PMK keluarnya diakhir tahun ya kurang begitu optimal ya implementasinya. Jadi secara general saya juga kurang tahu dan jelas kapan PMK itu keluar karena tiap tahun selalu berubah-ubah dan tidak pernah terbit di awal tahun dan sepemahaman saya pula jika PMK ini belum ada, berartikan kita harus bayar bea masuknya.

3. Bagaimana tahap-tahap pelaksanaan BMDTP tersebut?

Jawab:

Kalau dilihat dari isi PMKnya sih tahap-tahapnya pertama-tama kita harus ke Kemenhub dulu untuk mengajukan permohonan BMDTPnya disertai dengan RIB ya karena anggarannya kan dari sana ya dan menurut PMK juga harus ditandatangani oleh Dirjen Perhubungan kan ya makanya kita harus ke Kemenhub dulu baru ke Dirjen Bea cukai. Cuma kalau secara teknisnya nih biasanya kita *sound* dulu ke Bea Cukai sebelum ke Kemenhub atau konsultasilah istilahnya karena namanya dua departemen ya kemungkinan beda pendapat itu pasti ada, sebab ini juga pernah terjadi ya ketika di Kemenhub OK tapi di Bea Cukai tidak OK. Ini kan jadi kerja dua kali bagi kami klo harus bolak balik membetulkannya. Makanya biasanya kita nanya-nanya dulu ke Bea Cukai karena mereka kan lebih paham isi-isinya kan apalagi mengenai pos tarif HSnya ya dan biasanya klo dari Kemenhub sih ikut-ikut saja ya, yang penting ini masuk ke dalam anggarannya. Itu sih secara teknisnya saja ya, tetapi klo berdasarkan PMK untuk pengajuan RIB tetap kita harus ke Kemenhub dulu untuk ditandatangani oleh Dirjen Perhubungan.

4. Secara kuantitas, apakah jumlah sumber daya manusia (staf) pelaksana kebijakan tersebut sudah memadai?

Jawab:

Ehmm.. dibidang cukup ya cukup ya hahaha.. gimana ya karena sebetulnya dibidang kurang bisa kurang ya karena ini tergantung importasi ya. Importasi klo lagi banyak kita juga bisa sampai keteteran juga karena adanya masalah administrasi. Kalau untuk tahun 2011 kemarin masih cukup ya SDMnya karena dari bagian kami ada 4 orang yang mengurus bmdtp ini.

5. Secara kualitas, apakah jumlah sumber daya manusia (staf) pelaksana kebijakan tersebut sudah memadai? Jika belum, dimana letak kelemahannya?

Jawab:

Kalau dari sisi kualitas menurut saya sih kami sudah paham mengenai alur-alur pengajuan BMDTP tersebut. Kalau ditanya kelemahannya mungkin saat harus mengisi kolom pos tarif HS ya karena kami juga gak terlalu ngerti dengan kode-kode HS itu makanya kami suka konsultasi dulu ke DJBC kalau mau ngisi pos tarif HSnya biar pas ngasih RIB ke Kemenhub langsung disetujui gitu.

6. Bagaimana dengan kondisi fasilitas atau sarana dan prasarana untuk menunjang pelaksanaan kebijakan BMDTP tersebut? Jika belum, sarana dan prasarana apa saja yang masih kurang?

Jawab:

Klo sarana dan prasarana di Bea dan Cukai Pusat dah lengkap ya karena sudah online sistemnya. Persoalannya kan dokumen-dokumen yang mereka (Bea Cukai) perlukan itu banyak, kadang-kadang dokumen yang dibutuhkan dia dengan kecepatan kita untuk menyiapkannya tidak sinkron.

7. Bagaimana tanggapan Anda dengan adanya kebijakan BMDTP tersebut? Apakah anda mendukung kebijakan tersebut? Jika iya, kenapa?

Jawab:

Sebelum BMDTP kan memang ada pembebasan ya. Kalau dari sisi merpati ya enak pembebasan ya karena waktu dulu itu belum ada kolom untuk mengisi pos tarif HSnya ya trus juga tidak ada kolom “negara asal”, “pemasukan barang”, itu gak ada waktu dulu. Jadi dulu itu cukup “nomor urut”, “klasifikasi barang” dan cukup plat number aja seperti jumlah dan nilai udah gitu aja. Kalau sekarang kan harus ada *effort* tersendiri buat ngisi RIBnya karena kan kita harus tau pos tarif HSnya berapa. Memang di satu sisi Menkeu mau mengetahui berapa penyerapan BMDTP ini sebab waktu dulu saat masih berlakunya pembebasan BM memang tidak terkontrol ya. Maksudnya nilai penyerapannya tidak perlu disebutkan jumlahnya jadi tidak ada laporan keuangan mengenai Bea Masuk tersebut. Kalau sekarang itu bedanya banyak format yang harus dipenuhi karena terkait dengan anggaran mungkin ya. Kalau anggaran kan harus tahu realisasinya berapa, harus benar-benar terukur gitu loh, itu yang repot sebenarnya. Kayak kemarin aja Kemenhub minta data pemanfaatan realisasi BMDTP perusahaan merpati tahun 2011. Jadi kalau menurut saya sekarang justru lebih ribet ya karena banyak format-format baru yang harus dipenuhi. Kalau ditanya tentang mendukung kebijakan BMDTP ya kami mendukung karena kita tidak perlu bayar bea masuk klo mengajukan BMDTP kan cuma prosesnya lebih ribet saja.

8. Apakah anda memiliki komitmen yang kuat/niat untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut? Jika iya, jelaskan bagaimana anda menunjukkan komitmen kuat anda?

Jawab:

Tentu kita memiliki komitmen kuat terhadap kebijakan BMDTP itu dan mau melaksanakan kebijakan itu karena bea masuk yang harus kita bayar bisa jadi gratis dengan kebijakan itu, lagipula tidak ada jalan lain juga kan, cuma masalahnya dalam impementasinya sangat rumit karena terlalu banyak prosedur yang harus dipenuhi dan dilalui sehingga penyerapannya BMDTP ini sangat kecil padahalkan sebenarnya kebijakan BMDTP ini sudah dianggarkan dalam APBN sehingga dengan kata lain penyerapan BMDTP ini tidak maksimal/optimal. Pemerintah memberikan kebijakan BMDTP ini kan tujuannya agar harga jual tiket pesawat bisa lebih murah, dapat membantu perkembangan ekonomi sehingga pertumbuhan ekonomi lebih merata karena

tujuan kebijakan makronya ke arah situ. Buat apa pemerintah membuat kebijakan jika tidak ada target yang terpenuhi secara global. Kalau penyerapan BMDTPnya rendah ya tidak tercapaikan targetnya kalau begitu. Airlines juga kan jadi serba salah karena kita juga tidak mau rugi tapi disisi lain klo mengajukan BMDTP prosesnya lama sekali sebab buang waktu dan biaya pula kan karena harus bolak balik ngurusin dokumen yang kurang atau persyaratan yang belum terpenuhi. Makanya tidak sedikit airlines yang lebih memilih membayar bea masuk daripada harus mengajukan BMDTP meskipun implikasi yang akan mereka terima salah satunya adalah naiknya harga jual tiket pesawat terbang yang kita jual ke masyarakat.

- 9. Apakah Anda memiliki standar operasional prosedur (SOP) yang jelas sebagai pedoman dalam pelaksanaan kebijakan BMDTP ini? Jika ada, apakah pelaksana kebijakan sudah memahami dan melaksanakannya dengan baik?**

Jawab:

Kalau dari kami sendiri gak ada SOP ya untuk implementasi BMDTP itu, kami melaksanakan BMDTP ini ikut aja dari peraturan yang sudah ada yaitu dari PMK No. 117 itu dan PER 41 yang dari Bea dan Cukai itu ya.. Peraturan yang ada saja kadang-kadang dilapangan tidak persis sama.

- 10. Apakah ada pembagian tugas untuk bertanggungjawab akan pelaksanaan kebijakan ini? Jika ada, apakah pembagian tugas ini berjalan dengan baik atau bahkan berbenturan dengan tugas yang lain?**

Jawab:

Sebetulnya memang dengan adanya kebijakan BMDTP ini harus ada *effort* tersendiri, Cuma kalau dilihat dari sisi keuangannya, sisi manfaatnya mungkin karena jadi bebas ya Bea Masuknya makanya kita dari merpati harus ngikutin ya. Sejauh ini sih meskipun kadang-kadang keteteran juga tapi masih bisa kita atasi sih.

- 11. Bagaimana koordinasi antar bagian ataupun antar instansi terkait pelaksanaan kebijakan tersebut? Apakah sudah berjalan dengan baik?**

Jawab:

Kalau koordinasi tingkat atas sih sudah pasti bagus ya, masalahnya koordinasi petugas Dirjen Bea dan Cukai dilapangannya yang bermasalah.

- 12. Kendala/permasalahan apa saja yang dihadapi dalam mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan ini bagi anda yang berperan sebagai pemanfaat/pelaku dari kebijakan BMDTP?**

Jawab:

Jadi permasalahan yang saya lihat di lapangan adalah kebijakan ini kan kebijakan makro nah nanti dibawah ada kebijakan mikro yang nanti dimana mungkin dari Bea Cukai akan mengeluarkan kebijakan. Seharusnya kan kebijakan ini dimulai dari tanggal 1 januari hingga 31 desember, tapi pada praktiknya kan kebijakan ini tidak dikeluarkan di awal tahun. Terkadang kebijakan ini dikeluarkan di pertengahan tahun yang pada akhirnya kita harus membayar bea masuk yang kita lakukan di awal tahun karena kebijakan tersebut belum dikeluarkan. Awalnya kita berpikir bahwa pembayaran bea masuk di awal tahun itu bisa direstitusi, tapi pada waktu kebijakan ini dikeluarkan ternyata sifatnya tidak berlaku surut. Saya pernah berdiskusi dengan bea cukai kenapa kebijakan ini tidak berlaku surut? Dan bea cukai menjawabnya Tanya saja dengan yang “mengetik” kebijakan tersebut.

Intinya kan untuk dapat memperoleh fasilitas ini kan harus memenuhi semua dokumen tersebut sedangkan kita memerlukan *spare part* itu kan cepat ketika *spare part* itu datang maka harus kita keluarkan dengan cepat. Rata-rata harus menunggu kira-kira 10 hari atau lebih dari 5 hari lah, sedangkan sewa gudang mahal. Makanya banyak maskapai yang tidak mengajukan fasilitas ini karena kita lebih baik bayar sajalah daripada harus menunggu lama. Kalau biaya sewanya tinggi juga kan akan berakibat pada tingginya biaya perawatan yang harus kita tanggung. Jadi intinya kenapa penyerapannya sangat rendah bmdtp ini, selain karena kendala yang sudah saya jelaskan tadi dan juga menurut informasi yang saya dapat karena sebagian besar airlines swasta tidak ada yang pake kebijakan ini karena lama dan mungkin biayanya lebih mahal ujung-ujungnya ya salah satunya dari biaya sewa gudang itu seperti yang saya jelaskan.

13. Apakah ada upaya dari pihak perusahaan ataupun dari pemerintah untuk mengatasi kendala tersebut?

Jawab:

Kalau di kemenhub itu kan kebijakannya makro, dia tidak bisa melihat persoalan di setiap airlines secara spesifik karena dia bersifat general karena bisa saja persoalan ini terjadi di salah satu airlines dan di airlines yang lain tidak karena itu juga tergantung dari kebijakan internalnya. Jadi, menurut mereka sih untuk sementara kebijakan itu secara general baik, tapi kita sih kalau bisa diusahakan kebijakan itu jangan ada bolong-bolongnya maksudnya kalau dalam UU APBN menteri keuangan memberikan kebijakan bmdtp ini untuk anggaran 2011 ya sudah langsung dimulai aja sejak 1 Januari tanpa harus menunggu keluarnya surat/ PMK induk lagi. Intinya sih kalau bisa lebih disederhanakan prosedurnya. Kadang-kadang kita menggunakan jasa *forwarder* atau dengan istilah “Door to door” untuk melakukan impor *spare part* dengan cara *pre-order* dan nantinya spare part tersebut langsung dikirim ke tempat gudang perawatan pesawat, jadi kita tinggal menunggu saja. Namun demikian, pada saat PO pun tidak semua barang yang kita perlukan ada ya, tetapi jika barang/*spare part* itu ada maka kita tinggal membayarnya kepada

forwarder. Cara ini kita ambil karena prosesnya lebih cepat saat kita memang memerlukan *spare part* itu untuk dipergunakan secepatnya. Selain itu juga ada beberapa airlines yang melakukan perawatan di luar negeri karena biayanya jauh lebih murah katanya. Saya kira di setiap tahun ada evaluasi dimana setiap airlines diundang untuk berkumpul biasanya INACA yang ngumpulin para airlines untuk berdiskusi dan menyampaikan kendala-kendala dari setiap airlines. Kalau setahu saya dari pihak INACA ada rencana untuk meng-nol persenkan Bea masuk itu tapi itu baru rencana ya karena agak sulit juga untuk 0% kan BM untuk aircraft. Kalau saya lihat juga di HSnya, HS untuk pesawat terbang itu terlalu sedikit sih untuk *spare part* pesawat ya. Jadi kalau untuk yang lain-lain sih kayak *repair, packing* itu masuk ke general ya padahal sebetulnya itu untuk *aircraft* dan klasifikasinya tidak bisa disamakan dengan yang lain kayak kendaraan bermotor. Jadi kita itu pengennya ada HS khusus untuk *aircraft*. Kan sudah ada buku tentang pos tarif HS yang baru ya, sebenarnya tim kecil yang ada di INACA pernah ngajuin khusus buat *aircraft* tapi mungkin karena telat mengajukannya ya, saya lihat di buku pos tarif kepabeanan itu ternyata belum ada yang khusus buat *aircraft*, yang sedang gencarnya diusahakan oleh INACA saat ini adalah bagaimana caranya ya khusus buat *aircraft* itu di 0% kan saja semuanya buat Bea Masuknya. Misalkan itu dikabulkan mungkin sudah tidak ada lagi kayak begini ya alurnya.

14. Bagaimana kebijakan fiskal/pajak yang diharapkan oleh perusahaan penerbangan komersial agar dapat memacu peningkatan daya saing dalam negeri dan dalam memenuhi barang/jasa bagi masyarakat/penumpang?

Jawab:

Yang pokoknya sih kita maunya ada pembebasan bea masuk dan pajak lainnya untuk *spare part* tersebut meskipun memang pembebasan bea masuk itu kan sudah tidak berlaku lagi dan diganti dengan BMDTP ini, tapi dalam praktiknya untuk dapat memperoleh BMDTP ini sangat ribet persyaratannya makanya penyerapannya sedikit kan. Harusnya pemerintah memikirkan solusi dari hal tersebut karena sebenarnya pembebasan bea masuk ini sangat diperlukan oleh setiap *airlines* dan pemerintah juga tau kalau memberikan pembebasan bea masuk ini akan membantu pertumbuhan ekonomi juga tapi kenapa penyerapannya sangat rendah itulah yang harus dicari solusinya oleh pemerintah. Intinya pemerintah membuat kebijakan BMDTP untuk membantu atau meringankan beban para airlines kan dan juga airlines pun akan senang jika ada fasilitas BMDTP tersebut karena gratisan jika dapat BMDTP itu, tetapi kalau kebijakan itu sulit untuk dilaksanakan kenapa harus dibuat kebijakan tersebut. Kalau kebijakan pembebasan bea masuk itu tidak bisa diberlakukan, kita sebagai orang lapangan sih maunya ya di 0% kan saja biar gak rumit begini prosesnya apalagi harus mengisi pos tarif HS begituan kan. Tapi kalau emang aturannya harus begitu ya kita juga gak bisa ngapa-ngapain juga ya.

15. Apakah manfaat fasilitas bmdtp berpengaruh terhadap harga jual tiket?

Jawab:

Oh iya tentu, jika penyerapan BMDTP ini dapat terserap secara optimal juga akan berpengaruh terhadap harga jual tiket pesawat karena penentuan harga jual tiket itu kan 80% termasuk biaya perawatan pesawat yang termasuk dalam biaya operasional. Ya kalau biaya operasionalnya saja sudah tinggi tidak menutup kemungkinan harga jual tiket pun akan mahal karena kita juga kan harus menutupi biaya-biaya operasional yang sudah kita keluarkan karena kita kan perusahaan komersial yang tujuannya juga kan ingin mencari keuntungan. Sebetulnya sih manfaatnya ada cuma belum optimal saja dari sisi nilainya. Kalau dibandingkan dengan kita harus membayar Bea Masuk *spare part* perbandingannya lumayan jauh ya jika itu bisa berjalan optimal ya karena kan harga *spare part* pesawat terbang itu kan gak murah ya.



Transkrip Wawancara

Nama : Djaka Kusmartata
Jabatan : Kepala Bidang Kepabeanan, BKF
Hari/Tanggal : 20 Juni 2012
Waktu : 08.45 WIB
Alamat : Gedung R.M. Notohamiprodo lantai 6, Jl. Dr Wahidin Raya No. 1, Komp. Kementerian Keuangan

1. Apa yang melatarbelakangi/dasar pemikiran adanya kebijakan BMDTP atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang bagi industri jasa penerbangan?

Jawab:

Menurut kami industri jasa penerbangan merupakan salah satu industri yang strategis ya karena memperhubungkan antar daerah dan mempercepat transportasi khususnya transportasi udara. Dan fasilitas BMDTP ini dapat dinikmati oleh seluruh operator penerbangan yang melaksanakan kegiatan transportasi udara sehingga kalau industri jasa penerbangan diberi fasilitas kemudahan impor untuk *maintenance* dan membeli *spare part* pesawat terbang, diharapkan akan mengurangi pembiayaan mereka dan akhirnya harga transportasi udara kita semakin efisien atau makin murah. Di samping tentu saja mendukung daya saing perusahaan penerbangan kita ya dibandingkan dengan industri jasa penerbangan di negara lain. Kemudian satu lagi dengan adanya kebijakan BMDTP ini adalah dalam rangka meningkatkan *safety* penerbangan karena *spare part* pesawat ini kan ditetapkan khusus ya karena *spare part* pesawat biayanya besar. Maka dari itu dengan adanya kemudahan dari pemerintah berupa BMDTP ini maka diharapkan *safety* itu semakin tinggi demi perkembangan industri jasa penerbangan di negara kita.

2. Mengapa kebijakan yang diberikan kepada perusahaan penerbangan komersial dalam bentuk bea masuk ditanggung pemerintah? Mengapa bukan bea masuk 0%?

Jawab:

Kalau kebijakan bea masuk 0% itu siapapun yang melakukan impor itu bebas sehingga tidak terkontrol, sedangkan tujuan yang ingin kita capai disini adalah

hanya untuk industri jasa penerbangan yang memiliki persyaratan tertentu sesuai yang ada di PMK induknya itu ya.

3. Siapa saja pihak yang terlibat dalam pembuatan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah tersebut?

Jawab:

Tentu saja dari pembina sektornya yaitu Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub ya, terus dari pihak asosiasi sebagai pelaku dan penghubungnya, kemudian dari kita dari segi *policy*nya, DJBC dari segi administrasinya dan Dirjen Perbendaharaan Menteri Keuangan.

4. Jika dilihat dari penerbitan PMK Sektornya, ini diterbitkan bukan di awal tahun tapi pada tanggal 18 Juli 2011 sedangkan pagu anggaran tsb disiapkan untuk jangka waktu 1 tahun sehingga pemanfaatan fasilitas ini sangatlah singkat. Alasan keterlambatan PMK sektor ini kenapa pak?

Jawab:

Alasan yang pertama, kita harus mendapat laporan dari pihak *airlines* yang menerima fasilitas BMDTP ini berupa kelengkapan laporan realisasinya. Kemudian yang kedua, kita juga harus melakukan pembinaan terhadap *compliance* ya mengenai kepatuhan *airlines* yang menerima fasilitas BMDTP dari segi misalnya perpajakannya, kemudian dari segi kepatuhan impornya, kepabeannya, dan seterusnya. Dan ini adalah bagian dari pertanggungjawaban pemerintah dalam hal pemberian fasilitas BMDTP ini.

5. Apakah dari BKF mensosialisasikan PMK No 117 Tahun 2011 kepada para *implementors*? Dalam bentuk apa sosialisasi yang dilakukan? Kapan sosialisasi itu dilakukan (Bulannya)?

Jawab:

Setelah terbit PMK itu, kita pasti sosialisasi, itu sudah kita lakukan kok, ya sosialisasi ya berupa pertemuan, kita juga melibatkan semua *stakeholders* yang terkait terus kita juga bekerja sama dengan kementerian lain yaitu pembina sektornya dan termasuk DJBC. Kalau ditanya kapan kita ngadain sosialisasinya, aduh saya sudah lupa tuh kapan tanggal dan bulannya lagipula dah lama itu, tapi yang pasti setelah terbit kita melakukan sosialisasi.

6. Kendala apa saja yang ditemui dalam mengoptimalkan implementasi kebijakan tsb?

Jawab:

Kalau itu jangan ditanyakan ke kita tapi ke pihak *airlines* saja karena mereka kan yang memanfaatkan fasilitas ini. Kita hanya melaksanakan kewajiban

pemerintah untuk memberikan dukungan kepada industri jasa penerbangan. Selama dukungan itu sudah diberikan ya cukup. Kalau ada kendala dalam implementasinya ya nanti akan kita evaluasi di tahun berikutnya. Kalau dalam evaluasi itu ditemukan ada permasalahan/hambatan dalam implementasinya, kita akan melakukan perbaikan kalau itu dari segi pemerintah dalam hal ini Kementerian Keuangan.

7. Menurut bapak untuk saat ini, kebijakan BMDTP ini yang paling baik ya?

Jawab:

Selama ini masih bisa dirasakan manfaatnya oleh *stakeholders*, kita akan terus memberikan kebijakan ini karena selama ini masih ada yang mengajukan, itu artinya masih ada yang membutuhkan. Hanya pelaku ekonominya justru yang belum bisa memanfaatkan kebijakan ini dengan sebaik-baiknya dengan berbagai pertimbangan juga tentunya ya saya kira, karena setiap pelaku bisnis pasti ada hitung-hitungan bisnisnya juga ya.

8. Bagaimana pengaruh kebijakan ini terhadap penerimaan bea masuk?

Jawab:

Pengaruh itu pasti ada, hanya kita berpikirnya secara komprehensif tidak hanya semata-mata memikirkan dari segi penerimaan negara. Penerimaan negara dari segi bea masuk itu mungkin berkurang, tapi kalau dari segi yang lain tentu pasti ada yang bertambah. Kalau mereka daya saingnya bagus, bisnisnya bagus, berarti kan pajak penghasilannya akan meningkatkan, PPN yang terjadi juga akan bertambah, kemudian ekonomi nasional juga akan berpengaruh sehingga ini tidak hanya memikirkan semata-mata penerimaan negara tapi juga perekonomian nasional secara keseluruhan.

PERATURAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 261/PMK.011/2010

TENTANG

BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN
UNTUK MEMPRODUKSI BARANG DAN/ATAU JASA GUNA KEPENTINGAN UMUM
DAN PENINGKATAN DAYA SAING INDUSTRI SEKTOR TERTENTU
UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa dalam rangka memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa untuk kepentingan umum dan peningkatan daya saing industri tertentu di dalam negeri, perlu memberikan insentif fiskal berupa bea masuk ditanggung pemerintah kepada industri sektor tertentu untuk Tahun Anggaran 2011;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan dalam rangka melaksanakan ketentuan Pasal 3 ayat (3) huruf a Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2011, perlu menetapkan Peraturan Menteri Keuangan tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Untuk Memproduksi Barang Dan/Atau Jasa Guna Kepentingan Umum Dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu Untuk Tahun Anggaran 2011;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4355);
3. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5167);
4. Keputusan Presiden Nomor 56/P Tahun 2010;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan :

PERATURAN MENTERI KEUANGAN TENTANG BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN UNTUK MEMPRODUKSI BARANG DAN/ATAU JASA GUNA KEPENTINGAN UMUM DAN PENINGKATAN DAYA SAING INDUSTRI SEKTOR TERTENTU UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri Keuangan ini yang dimaksud dengan:

1. Bea Masuk Ditanggung Pemerintah yang selanjutnya disebut BM DTP adalah bea masuk terutang yang dibayar oleh pemerintah dengan pagu anggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf a Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2011 beserta perubahannya.
2. Industri Sektor Tertentu adalah industri yang layak untuk diberikan BM DTP sesuai dengan kebijakan pengembangan industri nasional.
3. Pembina Sektor Industri adalah menteri/kepala lembaga yang membina industri sektor tertentu.
4. Barang dan Bahan adalah barang jadi, barang setengah jadi dan/atau bahan baku termasuk suku cadang dan komponen, yang diolah, dirakit, atau dipasang untuk menghasilkan barang dan/atau jasa.
5. Kuasa Pengguna Anggaran Belanja Subsidi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah yang selanjutnya disebut KPA BM DTP adalah pejabat pada kementerian negara/lembaga yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan untuk melakukan pengelolaan anggaran belanja subsidi bea masuk ditanggung pemerintah.
6. Kuasa Bendahara Umum Negara yang selanjutnya disebut Kuasa BUN adalah Direktur Jenderal Perbendaharaan/Kepala Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara.

Pasal 2

- (1) BM DTP dapat diberikan kepada Industri Sektor Tertentu dengan kriteria penilaian:
 - a. memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa untuk kepentingan umum, dikonsumsi oleh masyarakat luas, dan/atau melindungi kepentingan konsumen;
 - b. meningkatkan daya saing;
 - c. meningkatkan penyerapan tenaga kerja; dan
 - d. meningkatkan pendapatan negara.
- (2) Penentuan bobot masing-masing kriteria penilaian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran I Peraturan Menteri Keuangan ini yang menjadi bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Keuangan ini.
- (3) Masing-masing kriteria penilaian untuk Industri Sektor Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dengan nilai antara 10 sampai dengan 100 dan total nilai Industri Sektor Tertentu yang dapat diberikan BM DTP paling sedikit 50.
- (4) BM DTP dapat diberikan atas impor Barang dan Bahan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. Barang dan Bahan belum diproduksi di dalam negeri;
 - b. Barang dan Bahan sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan; atau
 - c. Barang dan Bahan sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri.
- (5) BM DTP tidak diberikan terhadap:
 - a. Barang dan Bahan yang dikenakan tarif umum bea masuk sebesar 0% (nol persen);
 - b. Barang dan Bahan yang dikenakan tarif bea masuk sebesar 0% (nol persen) berdasarkan perjanjian atau kesepakatan internasional;
 - c. Barang dan Bahan yang dikenakan Bea Masuk Anti Dumping/Bea Masuk Anti Dumping Sementara, Bea Masuk Tindakan Pengamanan/Bea Masuk Tindakan Pengamanan Sementara, Bea Masuk Imbalan, atau Bea Masuk Tindakan Pembalasan;
 - d. Barang dan Bahan yang diimpor ke dalam Kawasan Berikat menggunakan dokumen pemberitahuan pabean impor dengan mendapat penangguhan bea masuk dan pajak dalam rangka impor; atau
 - e. Barang dan Bahan yang diimpor dalam rangka pemanfaatan fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor.

Pasal 3

- (1) Permohonan untuk mendapatkan BM DTP diajukan oleh Pembina Sektor Industri kepada Menteri Keuangan dilampiri dengan:
 - a. analisis dan alasan perlunya Industri Sektor Tertentu diberikan BM DTP dengan memperhatikan kriteria penilaian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3);
 - b. daftar Barang dan Bahan dengan uraian spesifikasi teknis, sesuai ketentuan Barang dan Bahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (4) dan ayat (5); dan
 - c. usulan pagu anggaran BM DTP untuk Tahun Anggaran 2011.
- (2) Terhadap permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan melakukan pengkajian sebagai bahan rekomendasi kepada Menteri Keuangan.
- (3) Dalam rangka pengkajian sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan meminta masukan dari kementerian/lembaga, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Direktorat Jenderal Anggaran, dan/atau Direktorat Jenderal Perbendaharaan.
- (4) Dalam hal permohonan dan jumlah pagu anggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disetujui, Menteri Keuangan menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan mengenai BM DTP atas impor Barang dan Bahan untuk Industri Sektor Tertentu.

Pasal 4

- (1) KPA BM DTP mengajukan usulan pengalokasian anggaran kepada Direktur Jenderal Anggaran berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud Pasal 3 ayat (4).
- (2) Atas usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Direktur Jenderal Anggaran menerbitkan Surat Penetapan Rencana Kerja Anggaran (SP-RKA).
- (3) Surat Penetapan Rencana Kerja Anggaran (SP-RKA) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perbendaharaan dan KPA BM DTP.
- (4) Berdasarkan Surat Penetapan Rencana Kerja Anggaran (SP-RKA) sebagaimana dimaksud pada ayat (2), KPA BM DTP menyusun Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) dan menyampaikannya secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perbendaharaan untuk disahkan.
- (5) Dalam rangka penyediaan alokasi anggaran, Direktur Jenderal Perbendaharaan melakukan pengesahan atas Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) sebagaimana dimaksud pada ayat (4) sesuai peraturan perundang-undangan di bidang pelaksanaan anggaran.

Pasal 5

- (1) Dalam rangka pelaksanaan pencairan BM DTP, KPA BM DTP menerbitkan keputusan untuk menunjuk:
 - a. Pejabat Pembuat Komitmen;
 - b. Pejabat Penandatanganan Surat Perintah Membayar; dan
 - c. Bendahara Pengeluaran.
- (2) Salinan keputusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada Kuasa BUN.

Pasal 6

Dalam rangka penerbitan Keputusan Menteri Keuangan mengenai pemberian BM DTP, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai menerima dan memeriksa permohonan BM DTP dan Rencana Impor Barang atau Rencana Impor Barang Perubahan yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Pembina Sektor Industri, yang diajukan oleh perusahaan.

Pasal 7

- (1) Pembina Sektor Industri menyampaikan Laporan Semester Realisasi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah yang terdiri dari laporan pelaksanaan BM DTP dan laporan pemanfaatan BM DTP kepada Menteri Keuangan c.q. Kepala Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan, dengan menggunakan format sebagaimana tercantum dalam Lampiran II Peraturan Menteri Keuangan ini yang menjadi bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Keuangan ini.
- (2) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan pada bulan Juni dan Desember 2011.
- (3) Direktur Jenderal Bea dan Cukai menyampaikan Laporan Triwulan Realisasi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah kepada Menteri Keuangan c.q. Kepala Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan, dengan menggunakan format sebagaimana tercantum dalam Lampiran III Peraturan Menteri Keuangan ini yang menjadi bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Keuangan ini.
- (4) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disampaikan pada bulan Maret, Juni, September, dan Desember 2011.

Pasal 8

Peraturan Menteri Keuangan ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan sampai dengan tanggal 31 Desember 2011.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Keuangan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 31 Desember 2010
MENTERI KEUANGAN,

ttd.

AGUS D.W. MARTOWARDOJO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,

ttd.

PATRIALIS AKBAR

Lampiran 11 (lanjutan)

LAMPIRAN I
PERATURAN MENTERI KEUANGAN
NOMOR : 261/PMK.011/2010
TENTANG : BEA MASUK DITANGGUNG
PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG
DAN BAHAN UNTUK MEMPRODUKSI
BARANG DAN/ATAU JASA GUNA
KEPENTINGAN UMUM DAN
PENINGKATAN DAYA SAING
INDUSTRI SEKTOR TERTENTU
UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011.

**KRITERIA PENILAIAN DAN BOBOT
DALAM PENENTUAN PENERIMA BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH**

NO.	KRITERIA	BOBOT (%)
1.	Kepentingan umum, dikonsumsi oleh masyarakat luas, dan/atau melindungi kepentingan konsumen;	40
2.	Meningkatkan daya saing;	30
3.	Meningkatkan penyerapan tenaga kerja; dan	20
4.	Meningkatkan pendapatan negara	10
Total bobot seluruh kriteria		100

LAMPIRAN II
 PERATURAN MENTERI KEUANGAN
 NOMOR : 261/PMK.011/2010
 TENTANG : BEA MASUK DITANGGUNG
 PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG
 DAN BAHAN UNTUK MEMPRODUKSI
 BARANG DAN/ATAU JASA GUNA
 KEPENTINGAN UMUM DAN
 PENINGKATAN DAYA SAING
 INDUSTRI SEKTOR TERTENTU
 UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011.

LAPORAN SEMESTER REALISASI BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH

KEMENTERIAN/LEMBAGA :
 SEMESTER : I/II*)
 TAHUN ANGGARAN : 2011

I. LAPORAN PELAKSANAAN BM DTP

NO	SEKTOR INDUSTRI TERTENTU	PAGU ANGGARAN DALAM PERATURAN MENTERI KEUANGAN PER SEKTOR (miliar Rupiah)	NILAI RENCANA IMPOR BARANG DAN/ATAU PERUBAHAN (miliar Rupiah)	NILAI SURAT PERINTAH MEMBAYAR YANG TELAH DIAJUKAN (miliar Rupiah)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

II. LAPORAN PEMANFAATAN BM DTP

No.	SEKTOR INDUSTRI TERTENTU	MODAL USAHA (miliar Rupiah)		TENAGA KERJA (orang)		PENJUALAN (miliar Rupiah)		PPN DALAM NEGERI (miliar Rupiah)	
		2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
(1)	(2)	(3)		(4)		(5)		(6)	

KPA BM DTP

(.....)

MENTERI KEUANGAN,

AGUS D.W. MARTOWARDOJO

LAMPIRAN III
 PERATURAN MENTERI KEUANGAN
 NOMOR : 261/PMK.011/2010
 TENTANG : BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH
 ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN UNTUK
 MEMPRODUKSI BARANG DAN/ATAU JASA
 GUNA KEPENTINGAN UMUM DAN
 PENINGKATAN DAYA SAING INDUSTRI
 SEKTOR TERTENTU UNTUK TAHUN
 ANGGARAN 2011

LAPORAN TRIWULAN REALISASI BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH

DIREKTORAT JENDERAL BEA CUKAI
 TRIWULAN : I/II/III/IV*)
 TAHUN ANGGARAN : 2011

NO	SEKTOR INDUSTRI TERTENTU	PERATURAN MENTERI KEUANGAN		PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI		PAGU ANGGARAN YANG DIALOKASIKAN (Rupiah)	PEMBERIAN FASILITAS BM DTP BERDASARKAN KMK (Rupiah)	SISA PAGU (Rupiah)	REALISASI BM DTP (Rupiah)	PERSENTASE PEMBERIAN FASILITAS TERHADAP PAGU (%)	PERSENTASE REALISASI TERHADAP PAGU (%)	PERSENTASE REALISASI TERHADAP KMK BM DTP (%)
		No	Tgl	No	Tgl							
(1)	(2)	(3)		(4)		(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)

*) pilih salah satu

Salinan sesuai dengan aslinya
 KEPALA BIRO UMUM
 u.b
 KEPALA BAGIAN T.U. DEPARTEMEN

GIARTO
 NIP 195904201984021001

MENTERI KEUANGAN

ttd

AGUS D.W. MARTOWARDOJO

PERATURAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 117/PMK.011/2011

TENTANG

BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN
GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG
UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa dalam rangka memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa guna kepentingan umum dan meningkatkan daya saing industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang di dalam negeri, perlu memberikan insentif fiskal berupa Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas impor barang dan bahan oleh industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang;
- b. bahwa terhadap impor barang dan bahan oleh industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang telah memenuhi kriteria penilaian dan ketentuan barang dan bahan untuk dapat diberikan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sesuai ketentuan Pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.011/2010 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Untuk Memproduksi Barang dan/atau Jasa Guna Kepentingan Umum dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu Untuk Tahun Anggaran 2011;
- c. bahwa dalam rangka pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas impor barang dan bahan oleh industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang sebagaimana dimaksud pada huruf b, telah ditetapkan pagu anggaran untuk pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2011;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c, serta dalam rangka melaksanakan ketentuan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.011/2010 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Untuk Memproduksi Barang dan/atau Jasa Guna Kepentingan Umum dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu Untuk Tahun Anggaran 2011, perlu menetapkan Peraturan Menteri Keuangan tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Untuk Tahun Anggaran 2011;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4355);
4. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5167);
5. Keputusan Presiden Nomor 56/P Tahun 2010;
6. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 63/PMK.05/2010 tentang Mekanisme Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban Atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah;
7. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.011/2010 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Untuk Memproduksi Barang dan/atau Jasa Guna Kepentingan Umum dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu Untuk Tahun Anggaran 2011;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN MENTERI KEUANGAN TENTANG BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri Keuangan ini yang dimaksud dengan:

1. Perusahaan adalah perusahaan yang termasuk dalam industri dengan kegiatan utama perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang, atau Perusahaan penerbangan komersial yang melakukan perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.

2. Barang dan Bahan Untuk Industri Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang yang selanjutnya disebut Barang dan Bahan adalah barang jadi, barang setengah jadi dan/atau bahan baku, termasuk suku cadang dan komponen untuk diolah, dirakit atau dipasang, guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang oleh Perusahaan.

Pasal 2

- (1) Bea Masuk Ditanggung Pemerintah diberikan atas impor Barang dan Bahan sebagaimana tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri Keuangan ini yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Keuangan ini.
- (2) Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan belanja subsidi pajak ditanggung pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Keuangan mengenai mekanisme pelaksanaan dan pertanggungjawaban atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah.
- (3) Bea Masuk Ditanggung Pemerintah tidak diberikan terhadap:
 - a. Barang dan Bahan yang dikenakan tarif umum bea masuk sebesar 0% (nol persen);
 - b. Barang dan Bahan yang dikenakan tarif bea masuk sebesar 0% (nol persen) berdasarkan perjanjian atau kesepakatan internasional;
 - c. Barang dan Bahan yang dikenakan Bea Masuk Anti Dumping/Bea Masuk Anti Dumping Sementara, Bea Masuk Tindakan Pengamanan/Bea Masuk Tindakan Pengamanan Sementara, Bea Masuk Imbalan, Bea Masuk Tindakan Pembalasan;
 - d. Barang dan Bahan yang diimpor ke dalam Kawasan Berikat menggunakan dokumen Pemberitahuan Pabean Impor dengan mendapat penangguhan bea masuk dan pajak dalam rangka impor; dan/atau
 - e. Barang dan Bahan yang diimpor dalam rangka pemanfaatan fasilitas Kemudahan Impor Tujuan Ekspor.
- (4) Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan dengan pagu anggaran sebesar Rp38.034.000.000,00 (tiga puluh delapan miliar tiga puluh empat juta rupiah).
- (5) Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara sebagai Pengguna Anggaran Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara menetapkan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan selaku Kuasa Pengguna Anggaran untuk melaksanakan pembayaran belanja subsidi pajak ditanggung pemerintah.
- (6) Alokasi anggaran Bea Masuk Ditanggung Pemerintah dengan pagu sebagaimana dimaksud pada ayat (4) untuk Perusahaan, ditetapkan oleh Kuasa Pengguna Anggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (5).

Pasal 3

- (1) Untuk memperoleh Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), Perusahaan mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dengan dilampiri Rencana Impor Barang yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.
- (2) Rencana Impor Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), paling sedikit memuat elemen data sebagai berikut:
 - a. nomor dan tanggal Rencana Impor Barang;
 - b. nama Perusahaan;
 - c. Nomor Pokok Wajib Pajak;
 - d. alamat;
 - e. kantor pabean tempat pemasukan barang;
 - f. uraian, jenis dan spesifikasi teknis barang;
 - g. pos tarif (HS);
 - h. jumlah/satuan barang;
 - i. perkiraan harga impor;
 - j. negara asal;
 - k. perkiraan bea masuk yang ditanggung pemerintah; dan
 - l. pimpinan Perusahaan.

Pasal 4

- (1) Atas permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1), Direktur Jenderal Bea dan Cukai memberikan persetujuan atau penolakan dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari terhitung sejak permohonan diterima secara lengkap.
- (2) Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa persetujuan sebagian atau persetujuan seluruhnya atas Barang dan Bahan yang tercantum dalam Rencana Impor Barang yang dilampirkan pada permohonan yang diajukan Perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.
- (3) Dalam hal permohonan sebagaimana dimaksud Pasal 3 ayat (1) disetujui sebagian atau seluruhnya, Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan mengenai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas impor Barang dan Bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang oleh industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat

- terbang.
- (4) Dalam hal permohonan sebagaimana dimaksud Pasal 3 ayat (1) ditolak, Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan menyampaikan surat pemberitahuan penolakan kepada Perusahaan dengan menyebutkan alasan penolakan.

Pasal 5

- (1) Atas realisasi impor Bea Masuk Ditanggung Pemerintah yang pelaksanaannya didasarkan pada Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3), Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai atau Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai setempat membubuhkan cap "BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH BERDASARKAN PERATURAN MENTERI KEUANGAN NOMOR 117/PMK.011/2011" pada semua lembar Pemberitahuan Pabean Impor.
- (2) Pemberitahuan Pabean Impor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipakai sebagai dasar untuk pencatatan penerimaan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah dan dialokasikan sebagai belanja subsidi pajak dalam jumlah yang sama.

Pasal 6

- (1) Dalam hal terdapat perbedaan antara Barang dan Bahan yang akan diimpor dengan daftar Barang dan Bahan yang terdapat dalam Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 ayat (3), Perusahaan dapat mengajukan permohonan perubahan Keputusan Menteri Keuangan.
- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dilampiri dengan Rencana Impor Barang Perubahan yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.

Pasal 7

- (1) Atas permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Direktur Jenderal Bea dan Cukai memberikan persetujuan atau penolakan dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari terhitung sejak permohonan diterima secara lengkap.
- (2) Persetujuan atas permohonan perubahan Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa persetujuan sebagian atau persetujuan seluruhnya.
- (3) Dalam hal permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 disetujui sebagian atau seluruhnya, Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan mengenai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas impor Barang dan Bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang oleh industri perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.
- (4) Dalam hal permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ditolak, Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan menyampaikan surat pemberitahuan penolakan kepada Perusahaan dengan menyebutkan alasan penolakan.

Pasal 8

Pelaksanaan dan pertanggungjawaban atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur mengenai mekanisme pelaksanaan dan pertanggungjawaban atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah.

Pasal 9

- (1) Terhadap Barang dan Bahan yang memperoleh Bea Masuk Ditanggung Pemerintah, wajib digunakan oleh Perusahaan yang bersangkutan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dan tidak dapat dipindahtangankan kepada pihak lain.
- (2) Atas penyalahgunaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perusahaan wajib membayar bea masuk yang seharusnya dibayar ditambah dengan bunga sebesar 2% (dua persen) per bulan paling lama 24 (dua puluh empat) bulan sejak dilakukan realisasi impor Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1).

Pasal 10

Peraturan Menteri Keuangan ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan sampai dengan tanggal 31 Desember 2011.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Keuangan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 18 Juli 2011
MENTERI KEUANGAN,

ttd.

AGUS D.W. MARTOWARDOJO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 18 Juli 2011
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,

ttd.

PATRIALIS AKBAR

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2011 NOMOR 427



Lampiran 12 (lanjutan)

LAMPIRAN
 PERATURAN MENTERI KEUANGAN
 NOMOR : 117/PMK.011/2011
 TENTANG : BEA MASUK DITANGGUNG
 PEMERINTAH ATAS IMPOR
 BARANG DAN BAHAN GUNA
 PERBAIKAN DAN/ATAU
 PEMELIHARAAN PESAWAT
 TERBANG UNTUK TAHUN
 ANGGARAN 2011

**DAFTAR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN
 DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG YANG MENDAPAT BEA MASUK
 DITANGGUNG PEMERINTAH UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011**

No.	URAIAN BARANG	Federal Supply Classification*
1.	Suku cadang rangka pesawat, komponen pesawat terbang dan perlengkapan	1560, 1610, 1615, 1620, 1630, 1650, 1680
2.	Ban luar dan dalam pesawat terbang (baru dan vulkanisir)	2620
3.	Mesin torak pesawat terbang dan suku cadangnya	2810
4.	Mesin jet pesawat terbang dan suku cadangnya	2840
5.	Mesin roket pendorong pesawat terbang dan suku cadangnya	2845, 2846
6.	Mesin bantu pesawat terbang dan suku cadangnya	2840, 6115
7.	Perlengkapan mesin pesawat terbang untuk jenis mesin torak, mesin gas turbin, mesin jet, mesin roket, dan mesin bantu	2915, 2925, 2935, 2945, 2950, 2995
8.	Bantalan-bantalan anti gesekan tanpa penopang	3110
9.	Bantalan-bantalan luncur tanpa penopang	3120
10.	Bantalan-bantalan dengan penopang	3139
11.	Alat pendingin dan alat pendingin udara, peralatan pemanas dan peralatan tekanan udara untuk pesawat terbang	1660
12.	Kipas, peralatan sirkulasi udara dan peralatan peniup angin untuk pesawat terbang	4130, 4140
13.	Alat pemadam kebakaran pesawat terbang dan perlengkapannya	4210
14.	Peralatan keamanan dan keselamatan untuk pesawat terbang beserta perlengkapannya	4220
15.	Peralatan untuk sistem instalasi pipa dan perlengkapannya, rak serbet, dispenser, dan katup pembersih	4510
16.	Peralatan pemanas ruang dan tangki penyimpanan air panas untuk pesawat terbang	4520
17.	Pipa dan selang untuk pesawat terbang	4710, 4720
18.	Macam-macam sambungan pipa, pipa metal dan selang untuk pesawat terbang	4730
19.	Sekrup	5305
20.	Baut	5306
21.	Baut tanam	5307
22.	Mur dan ring	5310
23.	Kunci paku dan pasak	5315
24.	Paku keling	5320
25.	Alat-alat pengencang	5825
26.	Material untuk packing dan gasket	5330
27.	Bermacam-macam pegas	5360
28.	Ring, shim dan spacer	5365
29.	Peralatan komunikasi radio dan televisi, termasuk sistem video entertainment untuk pesawat terbang	5821
30.	Peralatan radio dan navigasi untuk pesawat terbang	5826
31.	Peralatan komunikasi pada pesawat terbang	5831, 5965
32.	Peralatan radar untuk pesawat terbang	5841
33.	Modul-modul elektronik	5963
34.	Antenne, tabung penghantar gelombang beserta peralatannya	5985
35.	Konduktor serat optik	6010
36.	Kabel serat optik	6015
37.	Rakitan kabel serat optik	6020

38.	Peralatan serat optik	6030
39.	Sambungan serat optik	6060
40.	Perlengkapan serat optik dan suku cadangnya	6070
41.	Perangkat serat optik	6080
42.	Motor listrik	6105
43.	Generator, stater generator dan suku cadangnya untuk pesawat terbang	2925, 6115
44.	Fuel cell power units beserta komponen dan perlengkapannya	6116
45.	Alat pengubah arus listrik, berputar maupun yang tidak berputar	6125, 6130
46.	Baterai pesawat yang dapat diisi kembali	6140
47.	Lampu-lampu pesawat terbang, ballast, pegangan lampu, starter dan perlengkapannya	6220, 6230, 6240, 6250
48.	Alarm pesawat dan sistim signal	6340
49.	Instrument navigasi di kokpit	6605
50.	Instrumentasi pesawat	6610
51.	Peralatan pengontrol otomastis seperti komputer pengendali pesawat dan suku cadangnya	6615
52.	Instrumentasi mesin	6620
53.	Alat ukur instrumentasi cairan dan gas serta alat ukur mekanis	6680
54.	Instrumentasi pengukur dan pengendali tekanan suhu dan kelembaban	6685
55.	Bahan kimia yang dipakai untuk perawatan pesawat terbang	6810
56.	Perlengkapan kabin, kursi, sarung kursi, lapis dinding untuk pesawat terbang	7210
57.	Penutup lantai dan karpet untuk pesawat terbang	7220
58.	Tirai, krey dan gordin pada pesawat terbang	7230
59.	Peralatan dapur pesawat terbang (pemanas, pembuat kopi, pendingin dan lain-lain) beserta peralatan pelayanannya	7310
60.	Bahan pembersih dan pemoles	7930
61.	Cat, pelapis, penambal dan perekat	8010
62.	Bahan pengawet dan penambal	8030
63.	Kontainer khusus pesawat terbang, pengikat kargo dan peralatannya	8145, 1670
64.	Minyak dan pelumas padat (minyak pemotong, pelumas dan hidraulik)	9150
65.	Bahan pabrikasi dari plastik	9330
66.	Bermacam-macam bahan pabrikasi bukan metal	9390
67.	Batang dan batang kecil dari baja dan besi	9510
68.	Pelat, lembaran, pita dan foil dari besi dan baja	9515
69.	Batang dan batang kecil, pelat lembaran, pita dan foil dari logam dasar non ferrous	9530, 9535
70.	Papan-papan identifikasi dan tanda-tanda	9905
71.	Dokumen pendukung, dokumentasi teknik dan perlengkapannya yang tertuang dalam bentuk buku-buku, gambar teknik, tape, cartridge, dan mikro film untuk pesawat terbang	7610, 7650, 7670, 7690
72.	Alat-alat ukur presisi untuk pesawat terbang	5210, 5220
73.	Peralatan simulasi dan pendukung pelatihan penerbang, teknisi dan awak kabin, beserta suku cadangnya	6910, 6930
74.	Peralatan pendukung operasional di darat khusus untuk pesawat terbang. Perlengkapan dan suku cadangnya, kecuali suku cadang dari kendaraan pengangkutnya	1730, 1740
75.	Suku cadang dan komponen elektronik/elektrik untuk radar navigasi pesawat terbang	5905, 5910, 5915, 5920, 5935, 5940, 5945, 5950, 5977, 5995, 5999, 5961.
76.	Peralatan untuk perawatan dan perbaikan khusus pesawat terbang	4920
77.	Peralatan khusus untuk pengukuran dan pengetesan elektronik pesawat terbang	6625
78.	Motor pembilas	4630
79.	Perekam suara di kokpit	5835
80.	Peralatan peredam suara	5640
81.	Bahan kimia anti jamur dan busa	6840
82.	Pengikat	5340
83.	Perkakas kerja	5120
84.	Kawat penggerak kemudi terbang	1640

* Federal Supply Classification (FSC) adalah sistem pengklasifikasian barang yang dikeluarkan oleh Department of Defense-USA pada tahun 2002

MENTERI KEUANGAN,
Ttd. AGUS D.W. MARTOWARDOJO

PERATURAN MENTERI KEUANGAN

NOMOR 63/PMK.05/2010

TENTANG

MEKANISME PELAKSANAAN DAN PERTANGGUNGJAWABAN
ATAS BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KEUANGAN,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara terdapat alokasi bea masuk ditanggung pemerintah untuk sektor-sektor tertentu;
 - b. bahwa sehubungan dengan huruf a tersebut di atas dan memperhatikan ketentuan mengenai bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan untuk memproduksi barang dan/atau jasa guna kepentingan umum dan peningkatan daya saing industri sektor tertentu yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan tersendiri, dipandang perlu mengatur mekanisme pelaksanaan dan pertanggungjawaban atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Keuangan tentang Mekanisme Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban Atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
 2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4355);
 3. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Tanggung Jawab Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 66, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4400);
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2005 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia

Nomor 4503);

5. Keputusan Presiden Nomor 84/P Tahun 2009;
6. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 91/PMK.05/2007 tentang Bagan Akun Standar;
7. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 171/PMK.05/2007 tentang Sistem Akuntansi dan Pelaporan Keuangan Pemerintah Pusat;
8. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 196/PMK.05/2008 tentang Tata Cara Penyusunan dan Penyajian Laporan Keuangan Belanja Subsidi dan Belanja Lain-lain pada Bagian Anggaran Pembiayaan dan Perhitungan;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI KEUANGAN TENTANG MEKANISME PELAKSANAAN DAN PERTANGGUNGJAWABAN ATAS BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri Keuangan ini yang dimaksud dengan:

1. Bea Masuk ditanggung pemerintah, yang selanjutnya disebut BM-DTP, adalah bea masuk terutang yang dibayar oleh pemerintah dengan pagu anggaran yang telah ditetapkan dalam APBN.
2. Pengguna Anggaran/Kuasa Pengguna Anggaran, yang selanjutnya disebut PA/Kuasa PA, adalah Menteri/Pimpinan Lembaga atau kuasanya yang bertanggung jawab atas pengelolaan anggaran pada Kementerian Negara/Lembaga yang bersangkutan.
3. Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak-Pajak dalam rangka Impor, yang selanjutnya disebut SSPCP, adalah Formulir Setoran Pendapatan Negara.
4. Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran, yang selanjutnya disingkat DIPA atau dokumen yang dipersamakan, adalah dokumen pelaksanaan anggaran yang dibuat oleh Menteri/Pimpinan Lembaga atau Satuan Kerja serta disahkan oleh Direktur Jenderal Perbendaharaan atas nama Menteri Keuangan dan berfungsi sebagai dasar untuk melakukan tindakan yang mengakibatkan pengeluaran negara dan pencairan dana atas beban APBN serta dokumen pendukung kegiatan akuntansi pemerintah.

5. Kuasa Bendahara Umum Negara, yang selanjutnya disebut Kuasa BUN, adalah Direktur Jenderal Perbendaharaan/Kepala Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara yang berwenang menerbitkan Surat Perintah Pencairan Dana (SP2D) atas beban APBN.
6. Surat Perintah Membayar, yang selanjutnya disingkat SPM, adalah dokumen yang diterbitkan oleh PA/Kuasa PA atau pejabat lain yang ditunjuk untuk mencairkan dana yang bersumber dari DIPA atau dokumen lain yang dipersamakan.
7. Surat Perintah Pencairan Dana, yang selanjutnya disebut SP2D, adalah surat perintah yang diterbitkan oleh Kuasa BUN untuk pelaksanaan pengeluaran atas beban APBN berdasarkan SPM.
8. Laporan Realisasi Anggaran adalah salah satu unsur Laporan Keuangan yang menggambarkan perbandingan antara anggaran dengan realisasinya dalam satu periode pelaporan.
9. Satuan Kerja, yang selanjutnya disebut Satker, adalah Kuasa PA yang merupakan bagian dari suatu unit organisasi pada Kementerian Negara/Lembaga yang melaksanakan satu atau beberapa kegiatan dari suatu program.
10. Satuan Kerja Belanja Subsidi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah, yang selanjutnya disebut Satker Belanja Subsidi BM-DTP, adalah unit kerja pada Kementerian Negara/Lembaga yang bertanggung jawab selaku pembina sektor yang diberi kuasa oleh Menteri Keuangan untuk melaksanakan Belanja Subsidi BM-DTP.
11. Unit Akuntansi Kuasa Pengguna Anggaran, yang selanjutnya disingkat UAKPA, adalah unit akuntansi instansi yang melakukan kegiatan akuntansi dan pelaporan tingkat Satker.
12. Bendahara Umum Negara, yang selanjutnya disingkat BUN, adalah Pejabat yang diberi tugas untuk melaksanakan fungsi bendahara umum negara.
13. Sistem Akuntansi Instansi, yang selanjutnya disingkat SAI, adalah serangkaian prosedur manual maupun yang terkomputerisasi mulai dari pengumpulan data, pencatatan, pengikhtisaran sampai dengan pelaporan posisi keuangan dan operasi keuangan pada Kementerian Negara/Lembaga.
14. Sistem Akuntansi Belanja Subsidi dan Belanja Lain-lain, yang selanjutnya disingkat SA-BSBL, adalah serangkaian prosedur manual maupun yang terkomputerisasi mulai dari pengumpulan data, pencatatan, pengikhtisaran sampai dengan pelaporan posisi keuangan

dan operasi keuangan transaksi Belanja Subsidi dan Belanja Lain-lain pada BUN.

15. Rekonsiliasi adalah proses pencocokan data transaksi keuangan yang diproses dengan beberapa sistem/subsistem yang berbeda berdasarkan dokumen sumber yang sama.

Pasal 2

- (1) Kuasa PA untuk pendapatan BM-DTP dilaksanakan oleh Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (KP-DJBC) Kementerian Keuangan.
- (2) Kuasa PA untuk belanja subsidi BM-DTP dilaksanakan oleh Kementerian Negara/Lembaga selaku Pembina Sektor yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan.

Pasal 3

- (1) Menteri Keuangan setiap tahunnya menetapkan sektor-sektor industri yang mendapat insentif fiskal berupa BM-DTP sesuai kriteria penilaian.
- (2) Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan memberikan insentif fiskal BM-DTP kepada perusahaan dengan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan.
- (3) Tata cara pemberian insentif fiskal BM-DTP sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai.
- (4) SSPCP BM-DTP atau formulir penerimaan lainnya yang dipersamakan, disampaikan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai kepada Satker Belanja Subsidi BM-DTP sebagai dasar penerbitan SPM.
- (5) SPM diterbitkan oleh Kuasa PA Belanja Subsidi BM-DTP dan disampaikan kepada Kuasa BUN.
- (6) Contoh Format SPM sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan dalam Lampiran I yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Keuangan ini.

Pasal 4

Tata cara pengajuan SPM pengesahan BM-DTP mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur mengenai pedoman pembayaran dalam pelaksanaan APBN.

Pasal 5

- (1) Akuntansi BM-DTP dilaksanakan oleh:

- a. Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (KP-DJBC) sebagai UAKPA untuk transaksi Pendapatan BM-DTP; dan
 - b. Satker Belanja Subsidi BM-DTP pada instansi pembina sektor terkait sebagai UAKPA BSBL untuk transaksi Belanja Subsidi BM-DTP.
- (2) UAKPA sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyiapkan dokumen sumber yang berkaitan dengan transaksi BM-DTP.
- (3) Dokumen sumber sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah:
- a. Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Belanja Subsidi;
 - b. Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Satker Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk Estimasi Pendapatan BM-DTP;
 - c. Surat Perintah Membayar (SPM) Pengesahan;
 - d. Surat Perintah Pencairan Dana (SP2D) Pengesahan; dan
 - e. Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak-Pajak dalam rangka Impor (SSPCP) atau formulir penerimaan lainnya yang dipersamakan.

Pasal 6

- (1) DIPA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf b berfungsi untuk mencatat estimasi pendapatan BM-DTP bagi KP-DJBC.
- (2) SSPCP atau formulir penerimaan lainnya yang dipersamakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf e berfungsi untuk mencatat realisasi pendapatan BM-DTP.
- (3) KP-DJBC menatausahakan DIPA dan SSPCP sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2).

Pasal 7

- (1) DIPA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf a berfungsi untuk mencatat alokasi anggaran Belanja Subsidi BM-DTP bagi Kuasa PA Satker Belanja Subsidi BM-DTP.
- (2) SPM dan SP2D Pengesahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf c dan huruf d berfungsi untuk mencatat realisasi Belanja Subsidi BM-DTP.
- (3) Satker Belanja Subsidi BM-DTP menatausahakan DIPA, SPM dan SP2D Pengesahan, sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) serta SSPCP sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2).

Pasal 8

- (1) Kode Akun yang digunakan untuk mencatat transaksi BM-DTP adalah sebagai berikut:
 - a. 412116 dengan uraian Pendapatan bea masuk ditanggung pemerintah; dan
 - b. 551323 dengan uraian Belanja subsidi bea masuk ditanggung pemerintah.
- (2) Kode akun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan transaksi yang tidak mempengaruhi kas pemerintah (transaksi non-kas).
- (3) Pendapatan BM-DTP diakui pada saat SSPCP atau formulir penerimaan lainnya yang dipersamakan di stempel BM-DTP.
- (4) Belanja Subsidi BM-DTP diakui pada saat diterbitkan SPM dan SP2D Pengesahan setelah diterimanya SSPCP.

Pasal 9

Prosedur rekonsiliasi atas realisasi Pendapatan BM-DTP dan Belanja Subsidi BM-DTP dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Rekonsiliasi atas realisasi Belanja Subsidi BM-DTP dengan realisasi Pendapatan BM-DTP dilakukan 3 (tiga) pihak antara Satker Belanja Subsidi BM-DTP, Kuasa BUN, dan KP-DJBC setiap triwulan.
- b. Hasil rekonsiliasi dituangkan dalam Berita Acara Rekonsiliasi (BAR) termasuk data perbedaan pencatatan antara ketiga pihak sebagaimana dimaksud pada huruf a.
- c. Contoh Format BAR sebagaimana dimaksud pada huruf b ditetapkan dalam Lampiran II yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Keuangan ini.
- d. Prosedur rekonsiliasi di tingkat Pengguna Anggaran Belanja Subsidi dilaksanakan sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur mengenai tata cara penyusunan dan penyajian laporan keuangan belanja subsidi dan belanja lain-lain.

Pasal 10

- (1) Transaksi BM-DTP menghasilkan:
 - a. Laporan Realisasi Anggaran Pendapatan BM-DTP pada Direktorat Jendral Bea dan Cukai dengan menggunakan SAI; dan
 - b. Laporan Realisasi Anggaran Belanja Subsidi BM-DTP pada Satker Belanja Subsidi BM-DTP dengan menggunakan SA-BSBL.

- (2) Transaksi BM-DTP tidak dicatat dalam Laporan Arus Kas.
- (3) Contoh Format Laporan Realisasi Anggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disajikan dalam Lampiran III yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Keuangan ini.
- (4) Penyampaian Laporan Realisasi Anggaran Pendapatan BM-DTP dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang mengatur mengenai sistem akuntansi dan pelaporan keuangan pemerintah pusat.
- (5) Penyampaian Laporan Realisasi Anggaran Belanja Subsidi BM-DTP oleh masing-masing UAKPA dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang mengatur mengenai tata cara penyusunan dan penyajian laporan keuangan belanja subsidi dan belanja lain-lain.

Pasal 11

Pada saat Peraturan Menteri Keuangan ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 87/PMK.05/2009 tentang Mekanisme Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban atas Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2009, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 12

Peraturan Menteri Keuangan ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Keuangan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 18 Maret
2010

MENTERI KEUANGAN,

SRI MULYANI
INDRAWATI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 18 Maret 2010
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,

PATRIALIS AKBAR

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2010 NOMOR 139

LAMPIRAN II
PERATURAN MENTERI KEUANGAN
NOMOR 63/PMK.05/2010 TENTANG
MEKANISME PELAKSANAAN DAN
PERTANGGUNGJAWABAN ATAS BEA
MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH

BERITA ACARA REKONSILIASI

Pada hari ini tanggal bulan tahun..... telah diselenggarakan rekonsiliasi 3 (tiga) pihak antara:

1. KPA atas pendapatan BM-DTP yang dalam hal ini dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang berkewajiban menyampaikan laporan realisasi pendapatan beserta dokumen sumber berupa SSPCP yang diproses dengan menggunakan Aplikasi SAI.
2. KPA atas belanja subsidi BM-DTP yang dalam hal ini dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal..... yang berkewajiban menyampaikan laporan realisasi belanja beserta dokumen sumber berupa SPM/SP2D yang diproses dengan menggunakan Aplikasi SA-BSBL.
3. Kuasa Bendahara Umum Negara yang menyediakan data transaksi dan Laporan Realisasi Anggaran berdasarkan data penerimaan perpajakan, SPM, dan SP2D yang diproses berdasarkan Sistem Akuntansi Umum (SAU).

Rekonsiliasi dilaksanakan secara bersama-sama untuk periode pelaporan triwulan.....tahun anggaran.....dengan melakukan proses pencocokan data dan diperoleh hasil sebagai berikut:

1. DIPA

Jumlah Estimasi Pendapatan berdasarkan SAI (dalam rupiah)

Jumlah Alokasi Belanja BM-DTP berdasarkan SA-BSBL.....(dalam rupiah)

2. LRA

Jumlah LRA Pendapatan berdasarkan SAI (dalam rupiah)

Jumlah LRA Belanja BM-DTP berdasarkan SA-BSBL.....(dalam rupiah)

Dengan rincian sebagai berikut:

Lampiran 13 (lanjutan)

Uraian	DJBC Selaku KPA Pendapatan BM-DTP	Kuasa BUN	Ditjen Selaku KPA Belanja Subsidi BM-DTP
PENDAPATAN			
BELANJA SUBSIDI			

yang secara rinci tertuang dalam Lampiran Berita Acara Rekonsiliasi. Lampiran dimaksud merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Berita Acara Rekonsiliasi (BAR) ini.

Perbedaan data yang tertuang dalam BAR dan Lampiran BAR, menjadi dasar dilakukannya perbaikan atau dipergunakan sebagai dasar untuk penjelasan atas data dan laporan keuangan masing-masing pihak.

Demikian berita acara ini dibuat untuk dilaksanakan.

Jakarta, (tgl), (bln), (tahun)

DJBC	DJPB/Kuasa BUN	Direktorat Jenderal
Nama: NIP.	Nama: NIP.	Nama: NIP.

MENTERI KEUANGAN,

SRI MULYANI
INDRAWATI

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI
NOMOR P - 08/BC/2009

TENTANG

PERUBAHAN ATAS PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI
NOMOR P-42/BC/2008 TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN
PENGELUARAN BARANG IMPOR UNTUK DIPAKAI

DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI,

Menimbang :

bahwa dalam rangka memberikan panduan yang cukup untuk pembangunan Sistem Komputer Pelayanan Bea dan Cukai dan untuk memberikan waktu kepada pengguna jasa untuk menyesuaikan dengan Sistem Komputer Pelayanan Bea dan Cukai berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor: P- 42/BC/2008, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612), sebagaimana telah diubah dengan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
2. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 3613) sebagaimana telah diubah dengan Undang- Undang nomor 39 tahun 2007 (Lembaran Negara tahun 2007 nomor 105, tambahan Lembaran negara nomor 4755);
3. Peraturan Presiden Nomor 10 tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Kerangka Indonesia National Single Window;
4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 114/PMK.04/2007 tentang Nilai Tukar Mata Uang Asing yang Digunakan Untuk Penghitungan dan Pembayaran Bea Masuk;
5. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 139/PMK.04/2007 tentang Pemeriksaan Pabean di Bidang Impor;
6. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 144/PMK.04/2007 tentang Tatacara Pengeluaran Barang Impor untuk Dipakai;
7. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 161/PMK.04/2007 tentang Pengawasan Terhadap Impor atau Ekspor Barang Larangan dan/atau Pembatasan;
8. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 100/PMK.01/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Keuangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 149/PMK.01/2008;
9. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/ 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI NOMOR P-42/BC/2008 TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN PENGELUARAN BARANG IMPOR UNTUK DIPAKAI.

Pasal I

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Direktur Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor untuk Dipakai diubah sebagai berikut :

1. Ketentuan Pasal 1 angka 28 diubah sehingga Pasal 1 berbunyi sebagai berikut :

Pasal 1

Dalam Peraturan Direktur Jenderal ini yang dimaksud dengan:

1. Undang-Undang Kepabeanan adalah Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2006.
2. Kawasan Pabean adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, bandar udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada di

- bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
3. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
 4. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Bea dan Cukai.
 5. Kantor Pabean adalah kantor dalam lingkungan Direktorat Jenderal tempat dipenuhinya kewajiban pabean sesuai dengan Undang-Undang Kepabeanan, yaitu :
 - a. Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai yang selanjutnya disingkat dengan KPU BC;
 - b. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya yang selanjutnya disingkat dengan KPPBC Madya; atau
 - c. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yang selanjutnya disingkat dengan KPPBC.
 6. Pejabat adalah pegawai Direktorat Jenderal yang ditunjuk dalam jabatan tertentu untuk melaksanakan tugas tertentu berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan.
 7. Unit Pengawasan adalah unit kerja pada Direktorat Jenderal yang melakukan kegiatan intelijen, penindakan, penyidikan, dan kegiatan lain dalam rangka pengawasan.
 8. Orang adalah orang perseorangan atau badan hukum.
 9. Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam Daerah Pabean.
 10. Barang Impor adalah barang yang dimasukkan ke dalam Daerah Pabean.
 11. Importir adalah orang perseorangan atau badan hukum yang melakukan impor.
 12. Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan yang selanjutnya disingkat dengan PPJK adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pengurusan pemenuhan kewajiban pabean untuk dan atas nama importir.
 13. Data Elektronik adalah informasi atau rangkaian informasi yang disusun dan/atau dihimpun untuk kegunaan khusus yang diterima, direkam, dikirim, disimpan, diproses, diambil kembali, atau diproduksi secara elektronik dengan menggunakan komputer atau perangkat pengolah data elektronik, optikal, atau cara lain yang sejenis.
 14. Pertukaran Data Elektronik yang selanjutnya disingkat dengan PDE adalah alir informasi bisnis antar aplikasi dan organisasi secara elektronik, yang terintegrasi dengan menggunakan standar yang disepakati bersama.
 15. Dokumen Pelengkap Pabean adalah semua dokumen yang digunakan sebagai pelengkap Pemberitahuan Pabean, misalnya Invoice, Packing List, Bill of Lading/Airway Bill, dokumen pemenuhan persyaratan impor, dan dokumen lainnya yang dipersyaratkan.
 16. Pemberitahuan Impor Barang yang selanjutnya disingkat dengan PIB adalah Pemberitahuan Pabean untuk pengeluaran barang yang diimpor untuk dipakai.
 17. Media Penyimpanan Data Elektronik adalah media yang dapat menyimpan data elektronik seperti disket, compact disk, flash disk, dan yang sejenisnya.
 18. Tempat Penimbunan Sementara yang selanjutnya disingkat dengan TPS adalah bangunan dan/atau lapangan atau tempat lain yang disamakan dengan itu di kawasan pabean untuk menimbun barang sementara menunggu pemuatan atau pengeluarannya.
 19. Tempat lain yang diperlakukan sama dengan TPS adalah bangunan dan/atau lapangan atau tempat yang disamakan dengan itu yang berada di luar kawasan pabean untuk menimbun barang sementara menunggu pemuatan atau pengeluarannya.
 20. Nilai Dasar Penghitungan Bea Masuk yang selanjutnya disingkat NDPBM adalah nilai tukar yang dipergunakan sebagai dasar penghitungan bea masuk.
 21. Tarif adalah klasifikasi barang dan pembebanan bea masuk.
 22. Pajak Dalam Rangka Impor yang selanjutnya disingkat dengan PDRI adalah pajak yang dipungut oleh Direktorat Jenderal atas importasi barang yang terdiri dari Pajak Pertambahan Nilai, Pajak Penjualan atas Barang Mewah, dan Pajak Penghasilan.
 23. Surat Setoran Pabean, Cukai, dan Pajak yang selanjutnya disingkat dengan SSPCP adalah surat yang digunakan untuk melakukan pembayaran dan sebagai bukti pembayaran atau penyerahan penerimaan negara berupa bea masuk, cukai, PDRI, dan PNBP.
 24. Nomor Pendaftaran adalah nomor yang diberikan oleh Kantor Pabean sebagai pengesahan PIB.
 25. MITA Prioritas adalah Importir yang penetapannya dilakukan oleh Direktur Teknis Kepabeanan atas nama Direktur Jenderal untuk mendapatkan kemudahan pelayanan kepabeanan.
 26. MITA Non Prioritas adalah Importir yang penetapannya dilakukan oleh Direktur Teknis Kepabeanan atas nama Direktur Jenderal berdasarkan usulan Kepala Kantor Pabean untuk mendapatkan kemudahan pelayanan kepabeanan.
 27. Jalur MITA Prioritas adalah proses pelayanan dan pengawasan yang diberikan kepada MITA Prioritas untuk pengeluaran Barang Impor tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen.
 28. Jalur MITA Non Prioritas adalah proses pelayanan dan pengawasan yang diberikan kepada MITA Non Prioritas untuk pengeluaran barang impor tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, kecuali dalam hal:
 - a. barang ekspor yang diimpor kembali;
 - b. barang yang terkena pemeriksaan acak; atau
 - c. barang impor sementara.
 29. Jalur Hijau adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
 30. Jalur Kuning adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB.

31. Jalur Merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB .
 32. Nota Pemberitahuan Barang Larangan/Pembatasan yang selanjutnya disingkat dengan NPBL adalah nota yang dibuat oleh Pejabat kepada Importir agar memenuhi ketentuan larangan dan/atau pembatasan impor.
 33. Nota Hasil Intelijen yang selanjutnya disingkat dengan NHI adalah produk dari kegiatan intelijen yang menunjukkan indikasi mengenai adanya pelanggaran di bidang kepabeanan dan/atau cukai.
 34. Pemindai Peti Kemas (container scanner) adalah alat yang digunakan untuk melakukan pemeriksaan fisik barang dalam peti kemas atau kemasan dengan menggunakan teknologi sinar X (X-Ray) atau sinar gamma (Gamma Ray).
 35. Koordinator Pelayanan Pengguna Jasa yang selanjutnya disebut dengan client coordinator adalah Pejabat yang ditunjuk untuk menjadi penghubung antara Direktorat Jenderal dengan orang.
2. Ketentuan Pasal 6 ayat (1) huruf d diubah, setelah ketentuan Pasal 6 ayat (1) huruf d ditambah 1(satu) ketentuan yakni huruf e, ketentuan Pasal 6 ayat (2) dihapus, dan 2 (dua) ayat disisipkan diantara ayat (2) dan ayat (3) yakni ayat (2a) dan ayat (2b), sehingga Pasal 6 berbunyi sebagai berikut :

Pasal 6

- (1) Untuk PIB yang disampaikan melalui sistem PDE Kepabeanan, hasil cetak PIB, dokumen pelengkap pabean, dan bukti pelunasan bea masuk, cukai, PDRI, PNBPN, dan dokumen pemesanan pita cukai harus disampaikan kepada Pejabat di Kantor Pabean tempat pengeluaran barang dalam jangka waktu :
 - a. 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM) untuk jalur merah;
 - b. 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal Surat Pemberitahuan Jalur Kuning (SPJK) untuk jalur kuning;
 - c. 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal SPPB untuk jalur hijau;
 - d. 5 (lima) hari kerja setelah tanggal SPPF untuk jalur MITA Non Prioritas yang dilakukan pemeriksaan fisik, atau
 - e. 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal SPPB untuk jalur MITA Prioritas atau MITA Non Prioritas yang berdasarkan fasilitasnya harus menyerahkan hasil cetak PIB dan dokumen pelengkap pabean.
 - (2) Dihilangkan.
 - (2a) Dalam hal PIB diajukan melalui portal INSW, dokumen pelengkap pabean sebagaimana dimaksud pada ayat(1) yang berupa izin impor barang larangan/pembatasan dapat disampaikan dalam bentuk hasil cetak dari portal INSW.
 - (2b) Dalam hal PIB diajukan dengan menggunakan kemudahan pemberitahuan pendahuluan, hasil cetak PIB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mencantumkan nomor dan tanggal BC 1.1 serta nomor pos/subpos BC 1.1.
 - (3) Apabila ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipenuhi, penyampaian PIB berikutnya oleh importir yang bersangkutan tidak dilayani sampai dipenuhinya ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
3. Ketentuan Pasal 10 ayat (1) huruf c diubah sehingga Pasal 10 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 10

- (1) Untuk penghitungan bea masuk, cukai untuk impor etil alkohol, dan PDRI, dipergunakan NDPBM yang berlaku pada saat:
 - a. dilakukannya pembayaran bea masuk, cukai untuk impor etil alkohol, dan/atau PDRI, dalam hal:
 - 1) PIB dengan pembayaran bea masuk, cukai, dan/atau PDRI;
 - 2) PIB berkala; atau
 - 3) PIB penyelesaian atas barang-barang yang mendapat fasilitas pembebasan.
 - b. diserahkan jaminan sebesar bea masuk, cukai, dan PDRI, dalam hal PIB dengan penyerahan jaminan; atau
 - c. PIB mendapat nomor pendaftaran di Kantor Pabean, dalam hal :
 - 1) PIB dengan bea masuk dan Pajak dalam rangka impor dibebaskan atau ditanggung pemerintah; atau
 - 2) PIB dengan pembayaran berkala.
- (2) Nilai tukar mata uang yang dipergunakan sebagai NDPBM sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan yang diterbitkan secara berkala.
- (3) Dalam hal nilai tukar mata uang yang dipergunakan sebagai NDPBM tidak tercantum dalam keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), nilai tukar yang dipergunakan sebagai NDPBM adalah nilai tukar spot harian valuta asing yang bersangkutan di pasar internasional terhadap dolar Amerika Serikat yang berlaku pada penutupan hari kerja

sebelumnya.

4. Ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf c diubah sehingga Pasal 15 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 15

- (1) Jalur pengeluaran barang impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 adalah sebagai berikut:
 - a. Jalur Merah;
 - b. Jalur Kuning;
 - c. Jalur Hijau;
 - d. Jalur MITA Non-Prioritas; dan
 - e. Jalur MITA Prioritas.
- (2) Terhadap barang impor yang merupakan:
 - a. barang ekspor yang diimpor kembali;
 - b. barang yang terkena pemeriksaan acak; atau
 - c. barang impor sementara, yang pengeluarannya ditetapkan melalui jalur MITA Non Prioritas, diterbitkan Surat Pemberitahuan Pemeriksaan Fisik (SPPF) yang merupakan izin untuk dilakukan pemeriksaan fisik di tempat importir.
- (3) Dalam hal jalur pengeluaran barang impor ditetapkan Jalur Kuning dan diperlukan pemeriksaan laboratorium, importir wajib menyiapkan barangnya untuk pengambilan contoh.
- (4) Jalur Kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dapat dilakukan pemeriksaan fisik melalui mekanisme NHI berdasarkan informasi dari Pejabat pemeriksa dokumen.

5. Ketentuan Pasal 22 ayat (3) huruf a diubah dan setelah Pasal 22 ayat (3) ditambah 1(satu) ayat yakni ayat (4) sehingga Pasal 22 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 22

- (1) Orang dapat mengajukan keberatan secara tertulis atas penetapan yang dilakukan oleh Pejabat mengenai :
 - a. tarif dan/atau nilai pabean untuk penghitungan bea masuk yang mengakibatkan kekurangan pembayaran bea masuk, cukai dan PDRI;
 - b. pengenaan sanksi administrasi berupa denda;
 - c. kekurangan pembayaran bea masuk, cukai, dan PDRI selain karena tarif dan/atau nilai pabean; dan/atau
 - d. penetapan pabean lainnya yang tidak mengakibatkan kekurangan pembayaran.
- (2) Dihapus.
- (3) Orang yang mengajukan keberatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyerahkan jaminan sebesar tagihan kepada negara, kecuali :
 - a. barang impor belum dikeluarkan dari kawasan pabean sampai dengan keberatan mendapat keputusan, sepanjang terhadap importasi barang tersebut belum diterbitkan SPPB;
 - b. tagihan telah dilunasi; atau
 - c. penetapan Pejabat tidak menimbulkan kekurangan pembayaran.
- (4) Tatakerja pengeluaran barang impor untuk dipakai oleh orang yang mengajukan keberatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan sesuai ketentuan dalam Lampiran VI yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.

6. Ketentuan Pasal 25 ayat (1) diubah dan setelah ayat (2) ditambah 1 (satu) ayat yakni ayat (3) sehingga Pasal 25 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 25

- (1) Importir dapat menyampaikan pemberitahuan pendahuluan dengan mengajukan PIB sebelum penyerahan Inward Manifest, dengan ketentuan sebagai berikut :
 - a. Bagi Importir MITA Prioritas tanpa harus mengajukan permohonan; atau
 - b. Bagi importir lainnya setelah mendapatkan persetujuan Kepala Kantor Pabean atau Pejabat yang ditunjuk.
- (2) Penyampaian PIB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan menurut ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 Peraturan Direktur Jenderal ini.
- (3) Terhadap penyampaian pemberitahuan pendahuluan oleh Importir MITA Prioritas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, Importir MITA Prioritas tersebut wajib menyerahkan rekapitulasi PIB dalam bentuk softcopy paling lambat pada tanggal 10 bulan berikutnya kepada client coordinator, sesuai dengan format yang ditetapkan dalam Lampiran VIII yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.

7. Ketentuan Pasal 32 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 32

Tata kerja penyelesaian barang impor untuk dipakai dengan PIB yang disampaikan melalui sistem PDE Kepabeanan atau menggunakan media penyimpan data elektronik berdasarkan:

- a. Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-06/BC/2007; dan
 - b. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-21/BC/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok sebagaimana telah diubah dengan peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-25/BC/2007, tetap berlaku sampai dengan tanggal sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran VII yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.
8. Mengubah Lampiran I peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/2008 sehingga menjadi sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran I yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.
 9. Mengubah Lampiran II peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/2008 sehingga menjadi sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran II yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.
 10. Mengubah Lampiran III peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/2008 sehingga menjadi sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran III yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.
 11. Mengubah Lampiran V Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/2008 sehingga menjadi sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran IV yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.
 12. Menambahkan lampiran baru, sebagai lampiran VI, Lampiran VII, dan Lampiran VIII Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-42/BC/2008 sebagaimana ditetapkan dalam lampiran V, Lampiran VI, dan Lampiran VII yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai ini.

Pasal II

Peraturan Direktur Jenderal ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 30 Maret 2009
DIREKTUR JENDERAL,

ttd.

ANWAR SUPRIJADI
NIP 120050332

Perdana
2011

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI
NOMOR PER-41/BC/2011

TENTANG

TATA CARA PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR
BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT
TERBANG UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011

DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 177/PMK.011/2011, atas impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang untuk Tahun Anggaran 2011 diberikan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah;
 - b. bahwa untuk mengoptimalkan pelayanan dan memberikan kemudahan dalam pelaksanaan pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu diatur mengenai tata cara pelaksanaannya;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai tentang Tata Cara Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Untuk Tahun Anggaran 2011;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
 2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
 3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4355);
 4. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5167);
 5. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 184/PMK.01/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan;
 6. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.011/2010 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Untuk Memproduksi Barang dan/atau Jasa Guna Kepentingan Umum dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu Untuk Tahun Anggaran 2011;

7. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 117/PMK.011/2011 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Untuk Tahun Anggaran 2011;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI TENTANG TATA CARA PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011.

Pasal 1

Dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai ini yang dimaksud dengan:

1. Bea Masuk Ditanggung Pemerintah adalah bea masuk terutang yang dibayar oleh Pemerintah dengan pagu anggaran sebesar Rp38.034.000.000,00 (tiga puluh delapan miliar tiga puluh empat juta rupiah) berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 117/PMK.011/2011.
2. Perusahaan adalah perusahaan yang termasuk dalam industri dengan kegiatan utama perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang.
3. Barang dan Bahan adalah barang dan bahan sebagaimana tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri Keuangan Nomor 117/PMK.011/2011.
4. Dokumen Sumber adalah Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan Surat Setoran Pabean Cukai dan Pajak Dalam Rangka Impor (SSPCP) yang telah dibubuhkan cap "BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH BERDASARKAN PMK NOMOR 117/PMK.011/2011" oleh Kantor Pabean.
5. Kantor Pabean adalah kantor dalam lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tempat dipenuhinya kewajiban pabean yaitu:
 - a. Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai;
 - b. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya; atau
 - c. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai.

Pasal 2

- (1) Atas impor Barang dan Bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang dapat diberikan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah.
- (2) Untuk mendapatkan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perusahaan mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai u.p. Direktur Fasilitas Kepabeanan dengan menggunakan format sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.

- (3) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dilengkapi dengan dokumen sebagai berikut:
- a. fotokopi Nomor Identitas Kepabeanan (NIK);
 - b. fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
 - c. fotokopi Angka Pengenal Importir (API-P/APIT);
 - d. asli Rencana Impor Barang (RIB) yang disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan sesuai format sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini, disertai data dalam bentuk *softcopy*; dan
 - e. fotokopi Izin Usaha yang telah dilegalisir oleh instansi yang berwenang atau dengan menunjukkan asli dokumen kepada Direktur Fasilitas Kepabeanan atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 3

- (1) Atas permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), Direktur Fasilitas Kepabeanan melakukan penelitian.
- (2) Dalam hal permohonan tidak lengkap, Direktur Fasilitas Kepabeanan dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari sejak permohonan diterima memberitahukan secara tertulis kepada pemohon untuk melengkapi data yang diperlukan.
- (3) Berdasarkan penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Direktur Fasilitas Kepabeanan memberikan persetujuan atau penolakan dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari sejak permohonan diterima secara lengkap.
- (4) Dalam hal permohonan disetujui sebagian atau seluruhnya, Direktur Fasilitas Kepabeanan atas nama Menteri Keuangan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang dan Bahan Guna Perbaikan dan/atau Pemeliharaan Pesawat Terbang Untuk Tahun Anggaran 2011.
- (5) Dalam hal permohonan ditolak, Direktur Fasilitas Kepabeanan atas nama Menteri Keuangan menerbitkan surat penolakan dengan menyebutkan alasan penolakan.
- (6) Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) berlaku paling lama sampai dengan tanggal 31 Desember 2011.

Pasal 4

- (1) Terhadap Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4), dapat dilakukan perubahan.
- (2) Untuk dapat melakukan perubahan atas Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perusahaan mengajukan Surat Permohonan Perubahan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai u.p. Direktur Fasilitas Kepabeanan dengan menyebutkan alasan perubahan.
- (3) Perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku terhadap Barang dan Bahan yang telah mendapat nomor pendaftaran Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

- (4) Dalam hal perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berkaitan dengan data Rencana Impor Barang (RIB) maka permohonan harus dilampiri dengan Perubahan Rencana Impor Barang (RIB) yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.
- (5) Atas permohonan perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Direktur Fasilitas Kepabeanan melakukan penelitian.
- (6) Dalam hal permohonan tidak lengkap, Direktur Fasilitas Kepabeanan dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari sejak permohonan diterima memberitahukan secara tertulis kepada pemohon untuk melengkapi data yang diperlukan.
- (7) Berdasarkan penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (5), Direktur Fasilitas Kepabeanan memberikan persetujuan atau penolakan atas permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari sejak permohonan diterima secara lengkap.
- (8) Dalam hal permohonan perubahan disetujui sebagian atau seluruhnya, Direktur Fasilitas Kepabeanan atas nama Menteri Keuangan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Perubahan Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4).
- (9) Dalam hal permohonan perubahan ditolak, Direktur Fasilitas Kepabeanan atas nama Menteri Keuangan menerbitkan surat penolakan dengan menyebutkan alasan penolakan.

Pasal 5

- (1) Untuk pemenuhan kewajiban pabean barang impor yang mendapat Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), Perusahaan wajib mengajukan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dengan mencantumkan:
 - a. nomor Keputusan Menteri Keuangan mengenai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah pada huruf D butir 19 kolom "Pemenuhan Persyaratan/Fasilitas Impor";
 - b. nilai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah pada huruf D butir 37 kolom "Ditanggung Pemerintah".
- (2) Pemenuhan kewajiban pabean sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilampiri dengan:
 - a. Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak Dalam Rangka Impor (SSPCP);
 - b. fotokopi Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak Dalam Rangka Impor (SSPCP) dalam 2 (dua) rangkap;
 - c. dokumen pelengkap pabean lainnya sesuai ketentuan yang berlaku; dan
 - d. Keputusan Menteri Keuangan mengenai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (5) dan/atau Pasal 4 ayat (8).

- (3) Realisasi impor Barang dan Bahan yang mendapat Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) dan/atau Pasal 4 ayat (8) dilakukan paling lambat pada tanggal 31 Desember 2011 yang dibuktikan dengan tanggal pendaftaran Pemberitahuan Impor Barang (PIB) di Kantor Pabean.
- (4) Kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) juga berlaku terhadap Perusahaan penerima fasilitas Mitra Utama (MITA).

Pasal 6

- (1) Kantor Pabean tempat pemenuhan kewajiban kepabeanan wajib:

- a. meneliti dan memotong jumlah Barang dan Bahan yang mendapat Bea Masuk Ditanggung Pemerintah pada Lampiran Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) dan/atau Pasal 4 ayat (8);
- b. membubuhkan cap "BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH BERDASARKAN FMK NOMOR 117/PMK.011/2011" sesuai format sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini, dan mengisi nilai Bea Masuk Ditanggung Pemerintah, nama, NIP, tanggal serta paraf pejabat bea dan cukai yang ditunjuk oleh Kepala Kantor Pabean pada semua lembar pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak Dalam Rangka Impor (SSPCP) termasuk fotokopi sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 ayat (2) huruf b.
- c. menyelenggarakan pembukuan dan mengadministrasikan berkas PIB Bea Masuk Ditanggung Pemerintah;
- d. membuat laporan kepada Direktur Jenderal u.p. Direktur Penerimaan dan Peraturan Kepabeanan dan Cukai dengan tembusan kepada Direktur Fasilitas Kepabeanan, dilampiri fotokopi Dokumen Sumber, paling lama setiap tanggal 5 (lima) bulan berikutnya sesuai format sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.

- (2) Kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Bidang Fasilitas pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai, atau oleh Seksi Perbendaharaan pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai.

- (3) Direktur Penerimaan dan Peraturan Kepabeanan dan Cukai melakukan pencatatan atas laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d dan meneruskan fotokopi Dokumen Sumber kepada Sekretaris Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk pencatatan dalam Sistem Akuntansi Instansi (SAI) Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

- (4) Direktur Fasilitas Kepabeanan:

- a. melakukan pencatatan atas laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dan meneruskan fotokopi Dokumen Sumber kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan;

- b. menyampaikan Laporan Triwulan Realisasi Bea Masuk Ditanggung Pemerintah kepada Menteri Keuangan c.q. Kepala Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan pada bulan Maret, Juni, September, dan Desember 2011 dengan menggunakan format sebagaimana tercantum dalam Lampiran III Peraturan Menteri Keuangan Nomor 261/PMK.011/2010 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah Atas Impor Barang Dan Bahan Untuk Memproduksi Barang Dan/Atau Jasa Guna Kepentingan Umum Dan Peningkatan Daya Saing Industri Sektor Tertentu Untuk Tahun Anggaran 2011.

Pasal 7

- (1) Terhadap Barang dan Bahan yang diimpor oleh Perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1):
 - a. wajib digunakan sesuai peruntukannya oleh Perusahaan yang bersangkutan;
 - b. tidak dapat dipindahtangankan kepada pihak lain;
- (2) Penyalahgunaan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diwajibkan membayar bea masuk yang seharusnya dibayar ditambah bunga sebesar 2% (dua persen) perbulan untuk paling lama 24 (dua puluh empat) bulan sejak realisasi impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1).
- (3) Atas importasi Barang dan Bahan oleh Perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), apabila terkena ketentuan larangan dan/atau pembatasan impor maka ketentuan tersebut harus dipenuhi pada saat Barang dan Bahan tersebut diimpor.

Pasal 8

Perusahaan yang telah mendapatkan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) wajib:

- a. menyelenggarakan pembukuan mengenai pengimporan Barang dan Bahan untuk keperluan audit di bidang kepabeanan.
- b. menyimpan dan memelihara dokumen, catatan-catatan, dan pembukuan sehubungan dengan pemberian Bea Masuk Ditanggung Pemerintah selama 10 tahun pada tempat usahanya.
- c. menyampaikan laporan tentang realisasi impor Barang dan Bahan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai up. Direktur Audit paling lama 3 bulan setelah berakhirnya Keputusan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) dan/atau Pasal 4 ayat (8).

Pasal 9

- (1) Atas permohonan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) tidak dapat diberikan persetujuan pengeluaran barang impor untuk dipakai dengan menggunakan jaminan (*Vooruitslag*).
- (2) Terhadap Barang dan Bahan yang telah dilakukan importasinya dengan membayar bea masuk tidak dapat diberikan pengembalian bea masuk (*restitusi*).

-7-

Pasal 10

Peraturan Direktur Jenderal ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan sampai dengan tanggal 31 Desember 2011.

**Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 1 Agustus 2011**

DIREKTUR JENDERAL,

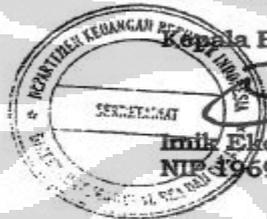
ttd.

**AGUNG KUSWANDONO
NIP 19670329 199103 1 001**

**Salinan Sesuai dengan Aslinya,
Sekretaris Direktorat Jenderal**

u.b

Kepala Bagian Umum



**Imir Eho Putro
NIP 19690508 198912 1 001**

LAMPIRAN I
PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI
NOMOR PER-41/BC/2011 TENTANG TATA CARA
PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH
ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN
DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG
UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011

Nomor :
Lampiran :
Hal : Permohonan Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Barang
dan Bahan Berdasarkan PMK Nomor 117/PMK.011/2011
Tanggal :

Yth. Direktur Jenderal Bea dan Cukai
u.p. Direktur Fasilitas Kepabeanan
di Jakarta

Yang bertanda tangan dibawah ini, kami pimpinan dari:

Nama Perusahaan :
NIK :
NPWP :
Bidang Usaha :
Izin Usaha Nomor : tanggal
Alamat Kantor :
Lokasi Proyek :
Telepon :
Pejabat yang bisa dihubungi : Faksimili :
Telp.:

Dengan ini mengajukan permohonan bea masuk ditanggung pemerintah atas impor barang dan bahan guna perbaikan dan/atau pemeliharaan pesawat terbang untuk tahun anggaran 2011.

Bersama ini kami lampirkan dokumen pendukung antara lain:

1. Fotokopi Nomor Identitas Kepabeanan (NIK);
2. Fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
3. Fotokopi Angka Pengenal Importir (API/API-P);
4. Rencana Impor Barang (RIB) yang telah disetujui dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan; dan
5. Fotokopi Izin Usaha yang telah dilegalisir oleh instansi yang berwenang atau dengan menunjukkan asli dokumen kepada Direktur Fasilitas Kepabeanan atau pejabat yang ditunjuk;

Demikian permohonan ini kami buat dengan sebenar-benarnya dan kami akan mematuhi semua peraturan yang menjadi dasar pemberian bea masuk ditanggung pemerintah ini.

Pemohon

Materai

Cap
Perusahaan

Nama Terang*
Jabatan

* Ditandatangani oleh Pimpinan Perusahaan yang tercantum dalam API/API-P/API-P

Salinan Sesuai dengan Aslinya,
Sekretaris Direktorat Jenderal
u.b
Kepala Bagian Umum

Indik Eko Putro
NIP 19690508 198912 1 001

DIREKTUR JENDERAL,

ttd.

AGUNG KUSWANDONO
NIP 19670329 199103 1 001



Halamandari.....

LAMPIRAN II
PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI
NOMOR PER-41/BC/2011 TENTANG TATA CARA PEMBERIAN BEA
MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN
BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT
TERBANG UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011

RENCANA IMPOR BARANG

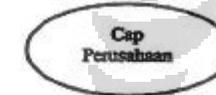
Nomor :(1).....Tanggal :
Nama Perusahaan :
NPWP :
Alamat Perusahaan :(2).....
Kurs NDPBM :(3).....

Nomor Urut	Uraian Barang	Negara Asal	Kantor Pabean Pemasukan Barang	Spesifikasi Teknis (Merk, Tipe, Ukuran, Kapasitas dll)	Jumlah Satuan	Perkiraan Nilai Impor		Pos Tarif HS	Perkiraan Bea Masuk (Rp)	No. Item pada Lampiran PMK No. 117/PMK.011/2011
						Per Satuan	Total			
		(4).....	(5)...(6)...				
TOTAL										

Nomor :(8).....

Tanggal :
Disetujui dan Disahkan oleh,
Direktur Jenderal Perhubungan Udara,
Kementerian Perhubungan

Pemohon



(Nama Terang.....(7).....)
Jabatan

(Nama Terang)
NIP

Petunjuk Pengisian:

- (1) Diisi dengan Nomor dan Tanggal Surat Permohonan
- (2) Diisi dengan alamat perusahaan sesuai NIK
- (3) Diisi dengan Kurs NDPBM yang berlaku pada tanggal surat permohonan
- (4) Diisi dengan nama Kantor Pabean tempat penyelesaian kewajiban pabean
- (5) Diisi dengan kode satuan barang sesuai ketentuan
- (6) Diisi dengan perkiraan nilai Impor dalam mata uang asing dengan incoterm C&F atau CIF
- (7) Diisi dengan nama direksi perusahaan yang tercantum dalam API / API-P / API-T
- (8) Diisi dengan nomor dan tanggal pengesahan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan



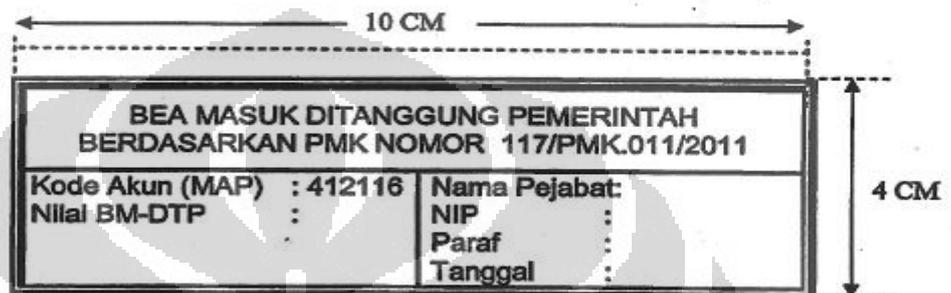
DIREKTUR JENDERAL,

ttd.

AGUNG KUSWANDONO
NIP 19670320 190103 1 001

LAMPIRAN III
PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI
NOMOR PER-41/BC/2011 TENTANG TATA CARA
PEMBERIAN BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH
ATAS IMPOR BARANG DAN BAHAN GUNA PERBAIKAN
DAN/ATAU PEMELIHARAAN PESAWAT TERBANG UNTUK
TAHUN ANGGARAN 2011

**KETENTUAN FORMAT CAP/STEMPEL BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH
BERDASARKAN PMK NOMOR 117/PMK.011/2011**



Keterangan:

1. Cap/Stempel berbentuk persegi panjang, dengan masing-masing sisi adalah garis tebal dan tipis:
Panjang : 10 cm
Lebar : 4 cm
2. Tulisan "BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH BERDASARKAN PMK NOMOR 117/PMK.011/2011"
Tipe huruf : Arial
Ukuran : 14 (± 3 mm)

DIREKTUR JENDERAL,

td.

AGUNG KUSWANDONO
NIP 19670329 199103 1 001

Salinan Sesuai dengan Aslinya,
Sekretaris Direktorat Jenderal
u.b
Kepala Bagian Umum



Imik Eko Putro
NIP 19690508 198912 1 001

LAMPIRAN IV
 PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI NOMOR
 PER-41/BC/2011 TENTANG TATA CARA PEMBERIAN BEA
 MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH ATAS IMPOR BARANG DAN
 BAHAN GUNA PERBAIKAN DAN/ATAU PEMELIHARAAN
 PESAWAT TERBANG UNTUK TAHUN ANGGARAN 2011

LAPORAN REALISASI IMPOR BEA MASUK DITANGGUNG PEMERINTAH
 BERDASARKAN PMK NOMOR 117/PMK.011/2011
 PERIODE TANGGAL BULAN SAMPAI DENGAN TANGGAL BULAN TAHUN 2011

No. Urut	Nomor dan Tanggal PIB	Nama Perusahaan	Nomor dan Tanggal KMK	Nilai	
				Impor (C & F/CIF) *)	BM-DTP (Rupiah)

*) Diisi dengan nilai dalam valuta asing

.....
 Kepala Kantor

Nama Terang
 NIP

Salinan Sesuai dengan Aslinya,
 Sekretaris Direktorat Jenderal
 u.b
 Kepala Bagian Umum

Imik Eko Putro
 NIP 19690508 198912 1 001

DIREKTUR JENDERAL,

ttd.

AGUNG KUSWANDONO
 NIP 19670329 199103 1 001