



ANALISIS DAMPAK IMPLEMENTASI *DE MINIMIS VALUE* PADA KANTOR PELAYANAN UTAMA BEA DAN CUKAI TIPE C SOEKARNO-HATTA

Muhammad Anshar Syamsuddin¹⁾; Fikri Abdillah²⁾; Fajar Yulianto³⁾

¹⁾ anshar@pknstan.ac.id, Politeknik Keuangan Negara STAN

²⁾ fikri.abdillah27062000@gmail.com, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

³⁾ fajar.yulianto@pknstan.ac.id, Politeknik Keuangan Negara STAN

* untuk penulis korespondensi

Abstract

This study aims to see how big the impact of the implementation of the De Minimis Value policy is at the Soekarno Hatta Type C Customs and Excise Main Service Office. In addition, it can also identify the problems encountered in the implementation of these policies. The research method used is a qualitative method with a descriptive approach. Data collection techniques used are interviews, observation, and documentation. The results showed that the implementation of the new de minimis value policy resulted in an increase in the number of CN documents that had to be checked by officers and there were several modes that were used to avoid import duties. So it is necessary to increase the supervision side by maximizing the existing risk engine.

Keywords: *Consignment, Consignment note, De minimis, Import*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk melihat seberapa besar dampak dari implementasi kebijakan *De Minimis Value* pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe C Soekarno Hatta. Selain itu juga dapat mengidentifikasi permasalahan yang dihadapi dalam implementasi kebijakan tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan *de minimis value* yang baru menyebabkan adanya peningkatan jumlah dokumen CN yang harus diperiksa petugas dan adanya beberapa modus yang dilakukan untuk menghindari bea masuk. Sehingga perlu dilakukan peningkatan dari sisi pengawasan dengan memaksimalkan *risk engine* yang ada.

Kata Kunci: *De Minimis, Impor, Barang Kiriman, Consignment Note*

PENDAHULUAN

Di masa yang modern ini, tidak satupun negara di dunia dapat memenuhi kebutuhannya sendiri. Oleh karena itu hampir seluruh negara di dunia menggunakan prinsip ekonomi terbuka untuk memenuhi kebutuhannya. Setiap negara yang melakukan perdagangan dengan negara lainnya, dapat dikatakan negara tersebut telah melakukan perdagangan internasional. Perdagangan Internasional merupakan kegiatan memperdagangkan output barang atau jasa yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain di dunia. Perdagangan Internasional semakin sering dilakukan seiring dengan perkembangan zaman yang menyebabkan kebutuhan negara semakin banyak.

Setiap negara memiliki kebijakan masing-masing dalam hal mengatur dan mengawasi alur perdagangan internasional. Pemerintah Indonesia menggunakan instrumen kebijakan fiskal dengan mengenakan bea masuk dan/atau cukai serta pajak dalam rangka impor (PDRI) yang terdiri dari PPh Pasal 22, PPN dan PPnBM. Pada umumnya, negara-negara lain juga mengandalkan instrumen fiskal sebagai wujud proteksi selain dengan memanfaatkan kebijakan non tarif seperti pembatasan kuota impor dan dumping (Deyanputri, 2020)

Dalam Perdagangan Internasional terdapat kegiatan ekspor dan impor yang biasa dilakukan oleh negara di dunia. Menurut Undang-undang No 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan, definisi Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean dan definisi ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean.



Pada awal hingga pertengahan tahun 2020, nilai impor mengalami penurunan akibat adanya pandemi Covid-19. Data dari BPS menunjukkan nilai impor seluruh golongan penggunaan barang selama Januari – Juni 2020 mengalami penurunan dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya. Penurunan terjadi pada golongan barang konsumsi 3,77%, bahan baku/penolong 15,00%, dan barang modal 16,82%.

Gambar 1. Nilai Ekspor dan Impor Indonesia

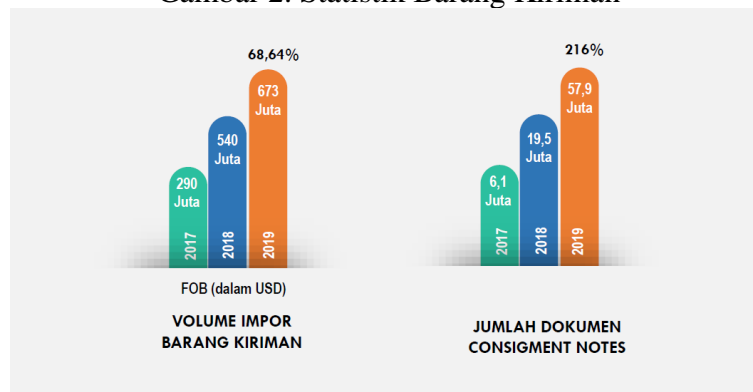


Sumber: Databoks

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki peran sebagai *Community Protector* dan *Revenue Collector*. Sebagai *revenue collector*, DJBC memeriksa setiap barang impor yang mungkin perlu dikenakan bea masuk dan/atau pajak dalam rangka impor. Selain itu, DJBC menjalankan fungsinya sebagai *community protector* dengan mengawasi tiap-tiap barang impor yang merupakan barang larangan atau pembatasan (lartas). Pemeriksaan atas barang impor kiriman dilakukan oleh pejabat Bea dan Cukai yang ditugasi di kantor pos lalu bea tersebut dengan payung hukum yaitu Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Pada tahun 2019, pemerintah Indonesia atas nama Menteri Keuangan mengeluarkan kebijakan baru tentang barang kiriman. Kebijakan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 199/PMK.010/2019 tentang Ketentuan Kepabeanan, Cukai, dan Pajak atas Impor Barang Kiriman. Hal yang melatarbelakangi dikeluarkannya PMK ini dalam rangka untuk melindungi kepentingan nasional sehubungan dengan meningkatnya volume impor barang melalui mekanisme impor barang kiriman dan mendorong pertumbuhan industri dalam negeri, perlu mengatur ketentuan mengenai kepabeanan, cukai, dan pajak atas impor barang kiriman.

Gambar 2. Statistik Barang Kiriman



Sumber: DJBC (2020)



Impor barang kiriman di Indonesia mengalami peningkatan sangat pesat. Bukan hanya dari sisi volume barang kiriman, tetapi juga dari jumlah dokumen *consignment notes*. Hal ini menandakan begitu pesatnya perkembangan jumlah barang kiriman impor dari tahun ketahun. Menurut data dari DJBC Direktorat Teknis Kepabeanan, terjadi peningkatan jumlah dokumen *consignment notes* yang mencapai 216% pada tahun 2019. Hal ini yang menjadi pertimbangan Menteri Keuangan dalam pembuatan PMK 199/PMK.010/2019 tentang Ketentuan Kepabeanan, Cukai, dan Pajak atas Impor Barang Kiriman. Dalam peraturan tersebut pada dasarnya mengatur tentang tiga aspek yaitu *De Minimis Threshold*, tarif bea masuk, Cukai, dan PDRI, serta simplifikasi prosedur kepabeanan.

Menurut OECD (*Organisation for Economic Co-operation and Development*), batasan pembebasan bea masuk (*De Minimis*) merupakan istilah yang digunakan saat kebijakan perpajakan tidak diterapkan dalam memungut pajak terutang akibat nilai pajak yang terutang tidak melebihi batas nilai minimal. Ambang batas pembebasan bea masuk mengacu pada nilai barang impor tidak mencapai batas nilai pengenaan bea masuk sehingga tidak dikenakan pajak dan bea cukai (Hufbauer, Lu & Jung, 2018). Batasan pembebasan bea masuk adalah nilai pabean tertentu yang ditetapkan sebagai batasan untuk mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan (Deyanputri, 2020). Menurut Latipov et al. (2017) ambang batas *De Minimis* mempengaruhi berbagai saluran ekonomi melalui pengeluaran dan pendapatan pemerintah, serta biaya konsumen dan bisnis. Berdasarkan Siaran Pers DJBC nomor PERS-31/BC.05/2019, Kementerian Keuangan melakukan penyesuaian *De Minimis* atas barang kiriman dari sebelumnya USD 75 menjadi USD 3 per kiriman (*consignment note*) untuk bea masuk. Sedangkan pungutan Pajak Dalam Rangka Impor diberlakukan normal (tidak ada batas ambang bawah/*De Minimis*). Penyesuaian *De Minimis value* sebesar USD 3 dengan mempertimbangkan nilai impor yang sering dicantumkan dalam pemberitahuan impor barang kiriman (CN/*Consignment Note*) adalah USD 3,8 per CN.

KPU Bea dan Cukai Tipe C Soekarno Hatta adalah salah satu kantor vertikal di bawah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang melayani dan mengawasi barang kiriman yang masuk ke Indonesia. Dengan cakupan area pengawasan dan pelayanan di pelabuhan udara terbesar di Indonesia yaitu bandara Soekarno Hatta, intensitas pelayanan proses importasi pada bandara Soekarno Hatta cukup padat. Hal ini dibuktikan dengan data BPS tentang Volume dan Nilai Impor menurut Pelabuhan Bongkar di Jakarta, Bandara Soekarno Hatta menempati posisi kedua dengan nilai impor sebesar USD 15.620.399.650 dan volume impor mencapai 138.960 Ton pada tahun 2020.

Sebagaimana disebutkan dalam siaran pers DJBC Nomor 31 tahun 2019, salah satu tujuan dibuatnya kebijakan *De Minimis Value* ini ialah memberikan perlakuan adil antara produk yang dihasilkan IKM dan barang kiriman yang berasal dari luar negeri dalam hal perpajakan. Sehingga perlu adanya evaluasi terhadap implementasi kebijakan ini untuk melihat sejauh mana harapan yang diinginkan terealisasi. Penelitian ini menganalisis dampak dari implementasi kebijakan *De Minimis* di KPU BC Tipe C Soekarno Hatta. Sehingga dapat diketahui sejauh mana kebijakan tersebut dapat memberikan pengaruh pada penerimaan negara. Selain itu, permasalahan-permasalahan yang ada terkait implementasi kebijakan juga dapat diidentifikasi dan diberikan alternatif solusi. Bagi DJBC tentu ini akan menjadi salah satu pertimbangan dalam mengambil langkah selanjutnya terkait kebijakan *De Minimis* ini.

KAJIAN PUSTAKA

Impor Barang Kiriman

Menurut Tandjung (2011) Impor merupakan kegiatan jual beli yang menyebabkan masuknya barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean. Hal serupa disampaikan oleh Deyanputri (2020) bahwa Impor merupakan kegiatan jual beli antar lintas negara yang



wajib melewati serangkaian prosedur kepabeanan dan cukai untuk memasuki lintas batas suatu negara. Kewajiban pemenuhan kepabeanan yang dilakukan oleh importir mengikuti kegiatan impor yang dilakukan, baik orang pribadi maupun badan (Purwito & Indriani, 2015).

Salah satu mekanisme dalam impor barang yaitu melalui impor barang kiriman. Dasar hukum yang mengatur mengenai impor barang kiriman tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 199/PMK.010/2019 tentang Ketentuan Kepabeanan, Cukai, dan Pajak atas Impor Barang Kiriman. Dalam peraturan tersebut mendefinisikan barang kiriman merupakan barang yang dikirim melalui penyelenggara pos sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sebelum PMK Nomor 199/PMK.010/2019 berlaku, peraturan terdahulunya adalah PMK Nomor 112/PMK.04/2018. Perubahan peraturan tersebut berkaitan dengan perubahan atas batas maksimum pembebasan bea masuk yang awalnya USD 75 menjadi USD 3. Sehingga dalam impor barang kiriman ditemukan nilai barang melebihi USD 3 maka Pejabat Bea dan Cukai akan menerbitkan Surat Penetapan yaitu Surat Penetapan Pembayaran Bea Masuk, Cukai, dan/atau Pajak (SPPBMCP) sebagai persetujuan pengeluaran barang. PMK tersebut juga menjelaskan terkait ketentuan dalam penyelesaian impor barang kiriman sebagai berikut.

1. Kedatangan Barang Kiriman

Impor barang kiriman dilakukan oleh penyelenggara pos yang ditunjuk atau Perusahaan Jasa Titipan (PJT). Sarana Pengangkutnya yang datang dari luar daerah pabean menyerahkan Inward Manifest kepada Pejabat Bea dan Cukai di Kantor Pabean. Pembongkaran terhadap barang kiriman dapat dilakukan setelah dokumen Inward Manifest mendapatkan nomor pendaftaran dan berlaku sebagai dokumen pemberitahuan pabean BC 1.1. Barang yang telah dibongkar dapat ditimbun pada TPS dan Penyelenggara Pos selanjutnya melakukan perincian barang dalam dokumen *Consignment Note* atau setiap item dari barang tersebut.

2. Pemeriksaan Pabean terhadap Impor Barang Kiriman

Pemeriksaan pabean yang dilakukan pejabat bea dan cukai terdiri dari pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen serta dilakukan secara selektif berdasarkan manajemen risiko dengan menggunakan Jalur merah dan jalur hijau. Penelitian dokumen dilakukan oleh Sistem Komputer Pelayanan (SKP) dan/ atau pejabat Bea dan Cukai. Dalam pemeriksaan fisik barang dilakukan melalui dua cara yaitu dengan menggunakan alat pemindai elektronik x-ray dan/atau oleh Pejabat Bea dan Cukai yang ditunjuk untuk menangani barang kiriman. Pemeriksaan fisik dilakukan apabila dalam citra pemindai alat elektronik x-ray atau dari informasi lainnya terdapat kecurigaan bahwa jumlah dan/atau jenis barang tidak sesuai yang dilampirkan dalam dokumen *consignment note*, uraian jumlah, jenis barang dan/atau nilai pabean yang tercantum tidak jelas atau tidak tercantum dalam *consignment note* atau dokumen pelengkap pabean lainnya, dan apabila dalam kantor pabean tidak terdapat alat pemindai elektronik atau alat pemindai elektronik tersebut rusak. Setelah dilakukan Pemeriksaan Pabean, maka dari pemeriksaan terdapat tindak lanjut dari hasil pemeriksaan barang sebagai berikut.

- a. Mendapatkan pembebasan bea masuk dan pajak dalam rangka impor, Pejabat bea dan cukai atau SKP memberikan persetujuan pengeluaran barang.
- b. Tidak mendapat pembebasan bea masuk dan/atau pajak dalam rangka impor, Pejabat bea dan cukai dan/atau SKP melakukan penetapan tarif dan nilai pabean
- c. Barang yang wajib memenuhi ketentuan larangan dan pembatasan, pejabat bea dan cukai dan/atau SKP memberitahukan kepada penerima barang melalui penyelenggara pos agar penerima barang menyampaikan dokumen pelengkap untuk memenuhi kewajiban dalam ketentuan larangan dan pembatasan.



3. Barang Kiriman berupa Barang Kena Cukai (BKC)
Barang kiriman berupa Barang Kena Cukai diberikan pembebasan untuk setiap penerima barang per kiriman dengan ketentuan jumlah sebagai berikut.
 - a. Maksimal sejumlah 40 batang sigaret, 5 batang cerutu, 40 gram tembakau iris, atau Hasil Tembakau Lainnya (HTL) berupa: 20 batang (bentuk batang); 5 kapsul (bentuk kapsul); 30 milliliter (bentuk cair); 4 *cartridge* (bentuk *cartridge*); 50 gram atau 50 milliliter (bentuk lainnya).
 - b. Maksimal sejumlah 350 mililiter minuman mengandung etil alkohol.
Jika barang kiriman berupa barang kena cukai (BKC) ditemukan jumlahnya lebih dari batas pembebasan yang telah ditentukan. Maka atas kelebihan tersebut dilakukan pemusnahan oleh pejabat bea dan cukai yang disaksikan oleh penyelenggara pos yang bersangkutan.

De Minimis Value

Hufbauer et al, (2018) mengatakan bahwa *de minimis value threshold* atau ambang batas pembebasan bea masuk merupakan nilai barang impor yang tidak mencapai batas nilai pengenaan bea masuk sehingga tidak terkena bea masuk dan pajak. *De minimis value* merupakan dasar pada perhitungan pembebasan nilai bea masuk atau nilai cukai yang diberikan fasilitas melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan tepatnya pada Pasal 25 ayat (1) huruf (m). Fasilitas pembebasan tersebut diberikan untuk 4 objek pajak, yakni: barang kiriman, barang pribadi penumpang, awak sarana pengangkut, serta pelintas batas sampai batas yang telah ditentukan.

Menurut Holloway & Rae (2012), penetapan nilai ambang batas pembebasan bea masuk yang tinggi dapat menyebabkan arus perdagangan internasional menjadi lancar, namun di sisi lain hal ini juga dapat mengurangi *compliance cost* yang harus ditanggung oleh importir. Indonesia sendiri telah menerapkan konsep *de minimis value* pada barang kiriman ataupun barang bawaan, barang bawaan pribadi penumpang, barang pribadi awak sarana pengangkut, dan barang pribadi pelintas batas yang pada prinsipnya sama (Suharto, 2021).

Penelitian ini fokus pembahasan pada *de minimis value* untuk barang kiriman yang pada pelaksanaannya bisa melalui kantor pos, PT Pos Indonesia memiliki banyak fasilitas terkait pengiriman internasional, yang terbagi menjadi dua bentuk layanan, yakni layanan standar dan layanan prioritas. Pada jenis layanan standar, pengguna bisa memilih jenis layanan pos udara internasional atau paket pos biasa internasional, sedangkan pada layanan prioritas terdapat jenis layanan yang berbeda yakni seperti: pos ekspor, QIX, EMS, paket pos cepat internasional, pos tercatat R internasional, maupun e-paket. Selain Pos Indonesia, pemasukan dan pengeluaran barang kiriman juga dapat melalui Perusahaan Jasa Titipan/ PJT.

Perusahaan tersebut adalah perusahaan yang sudah memiliki izin beroperasi maupun izin usaha terkait jasa penitipan barang dari instansi terkait dan juga telah memiliki persetujuan pelaksanaan kegiatan kepabeanan, izin tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Pabean terkait. Contoh perusahaan yang dimaksud seperti: DHL, FEDEX, maupun TNT. DHL adalah perusahaan multinasional dalam bidang kurir ekspres dan logistik yang pusatnya terletak di Bonn, Jerman, dan Oslo. Perusahaan ini sudah berdiri sejak Tahun 1969. Sedangkan Federal Express atau yang sering disebut sebagai FEDEX merupakan salah satu perusahaan transportasi terbesar di dunia, pengiriman barang oleh perusahaan ini dapat menggunakan transportasi udara maupun darat global, pada umumnya paket akan tiba selama satu hingga dua hari kerja disertai jaminan waktu pengantaran, Perusahaan FEDEX telah berdiri sejak Tahun 1971 dan memiliki kantor pusat yang berlokasi di Memphis, Tennessee, Amerika Serikat. Selain itu, FEDEX juga memiliki anak perusahaan yang beroperasi sebagai penyedia jasa pengantaran kurir internasional yang sudah dikenal secara internasional, yakni TNT Express. Hanya saja



perusahaan ini tidak berkantor pusat di Amerika Serikat, namun di Hoofddorp, Belanda. Perusahaan Jasa Titipan (PJT) sendiri sebagaimana dimaksud dalam Per-02/bc/2017 adalah Penyelenggara Pos yang memperoleh izin usaha dari instansi terkait untuk melaksanakan layanan surat, dokumen, dan paket sesuai peraturan perundang-undangan di bidang pos. PJT menawarkan pelayanan impor barang-barang yang peka terhadap waktu. Perusahaan tersebut adalah perusahaan yang sudah memiliki izin beroperasi maupun izin usaha terkait jasa penitipan barang dari instansi terkait dan juga telah memiliki persetujuan pelaksanaan kegiatan kepabeanan, izin tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Pabean terkait. Contoh perusahaan yang dimaksud seperti Pos Indonesia, DHL, FEDEX, maupun TNT.

Berdasarkan pasal 25 ayat 1 huruf (m) Undang-Undang Kepabeanan, terdapat empat objek pajak yang dapat diberikan pembebasan pungutan pajak apabila memiliki nilai pabean di bawah ambang batas yang telah ditentukan. Keempat objek tersebut adalah terhadap barang pribadi penumpang, barang pribadi awak sarana pengangkut, barang pribadi pelintas batas, dan barang kiriman.

Pertama, terhadap barang pribadi penumpang diberikan pembebasan sebesar USD500.00 (lima ratus dolar amerika) per orang untuk setiap kedatangan ke dalam daerah pabean. Kedua, terhadap barang pribadi awak sarana pengangkut diberikan pembebasan sebesar USD50.00 (lima puluh dolar amerika) per orang untuk setiap kedatangan ke dalam daerah pabean. Ketiga, terhadap barang kiriman yang akan dikirim dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean diberikan pembebasan sebesar USD 3.00 (tiga dolar amerika) per penerima barang per kiriman.

Objek pajak keempat yang mendapatkan pembebasan adalah barang pribadi pelintas batas. Pembebasan terhadap barang pribadi pelintas batas memiliki perbedaan untuk menyesuaikan dengan nilai barang yang dibeli dari luar daerah pabean. Pembebasan yang diperoleh pelintas batas antara Indonesia dengan Papua Nugini adalah sebesar USD 500.00 (lima ratus dolar amerika) per orang untuk setiap kedatangan. Terhadap pelintas batas antara Indonesia dengan Filipina diberikan pembebasan sebesar USD 250.00 (dua ratus lima puluh dolar amerika) per orang untuk jangka waktu 1 bulan. Terhadap pelintas batas antara negara Indonesia dengan Timor Leste diberikan pembebasan sebesar USD 50.00 (lima puluh dolar amerika) per orang untuk jangka waktu 1 hari. Terhadap pelintas batas antara negara Indonesia dengan Malaysia diberikan pembebasan sebesar MYR600.00 (enam ratus ringgit malaysia) per orang untuk jangka waktu 1 bulan untuk pelintas batas daratan dan sebesar MYR600.00 (enam ratus ringgit malaysia) setiap perahu untuk setiap trip untuk pelintas batas lautan.

METODE

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Pengertian metode kualitatif menurut Afifuddin (2009) adalah “metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti kondisi alamiah suatu objek, dimana peneliti sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.” Pengertian deskriptif menurut Husman dan Purnomo (2009), “menggambarkan atau melukiskan sesuatu hal yaitu berupa gambar-gambar atau foto-foto yang didapat dari data lapangan atau peneliti menjelaskan hasil penelitian dengan gambar-gambar dan kata-kata.”

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dengan melakukan wawancara berdasarkan pedoman wawancara sehingga pertanyaan terfokus pada masalah pokok yang telah ditentukan, serta dapat melakukan improvisasi pertanyaan agar mendapatkan data yang lebih lengkap. Selain wawancara, peneliti juga akan mendapatkan dokumen seperti data yang diterbitkan oleh instansi, dapat berupa



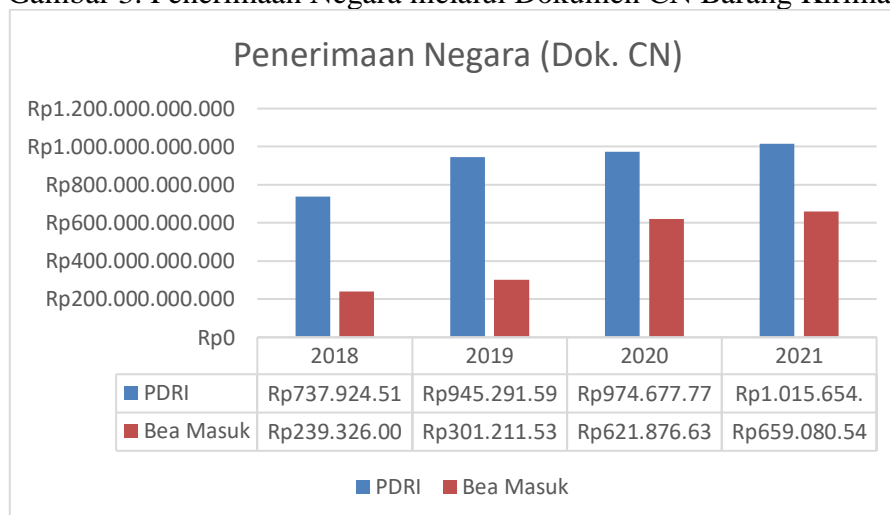
video, foto, tabel dan sebagainya. Data sekunder didapatkan dari sumber yang tidak langsung seperti literatur, atau dokumen publik lainnya yang dapat membantu melengkapi penelitian ini.

Teknik pengumpulan data merupakan bagian penting dalam pelaksanaan penelitian. Data yang dikumpulkan harus menggambarkan fakta dan realita yang sebenarnya terjadi, sehingga dibutuhkan langkah yang sesuai dengan teori agar mendapatkan data yang objektif. Teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan data yang diolah dari dashboard CEISA 4.0, setelah adanya kebijakan penurunan *De Minimis Value* menciptakan peningkatan yang cukup tinggi terhadap penerimaan di KPU BC Tipe C Soekarno-Hatta. Pada tahun 2020 sendiri di awal pemberlakuan PMK No. 199/2019, penerimaan Bea Masuk dari dokumen CN di KPU BC Tipe C Soekarno-Hatta meningkat sebesar 106% dan peningkatan PDRI sebesar 3%. Peningkatan PDRI tidak terlalu besar dikarenakan terdapat perubahan aturan terkait pajak yang dikenakan pada barang kiriman. Pajak Penghasilan tidak lagi dikenakan pada barang kiriman sejak diberlakukannya PMK No. 199/2019, sehingga berpengaruh terhadap penerimaan pada PDRI. Peningkatan penerimaan negara yang dihasilkan oleh kebijakan *De Minimis Value* juga dapat dipengaruhi oleh peningkatan jumlah dokumen CN yang tetap naik setiap tahunnya. Maka dapat disimpulkan bahwa dengan adanya perubahan *De Minimis Value*, Penerimaan Negara naik berbanding lurus dengan jumlah dokumen CN yang diterima.

Gambar 3. Penerimaan Negara melalui Dokumen CN Barang Kiriman



Sumber: DJBC (2021)

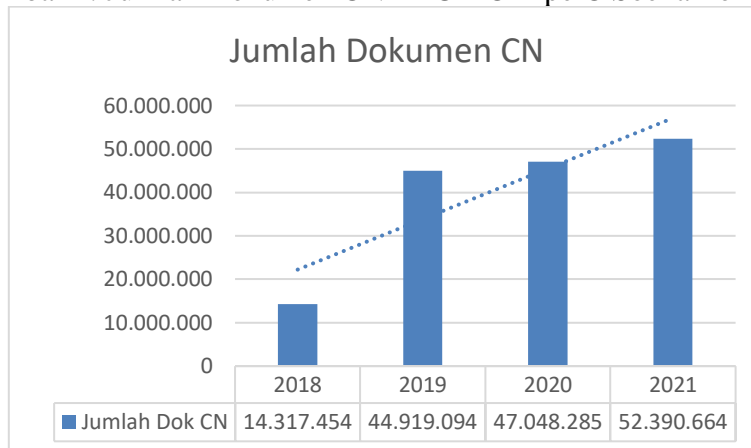
Dari hasil wawancara yang dilakukan kepada beberapa sumber, permasalahan yang terjadi dalam mengimplementasikan kebijakan *De Minimis Value* di KPU BC Tipe C Soekarno Hatta adalah sebagai berikut.

1. Pemeriksa Barang

Berdasarkan data jumlah dokumen CN yang diterima dari tahun 2018 hingga 2021 pada KPU Bea dan Cukai Tipe C Soekarno-Hatta, menunjukkan kenaikan data yang selalu terjadi dari tahun ke tahun. Sebelum adanya perubahan kebijakan *De Minimis Value* kenaikan jumlah dokumen CN telah terjadi dan sangat besar, begitu pula setelah adanya kebijakan tersebut, kenaikan juga tetap terjadi. Berikut ini merupakan detail data jumlah dokumen CN dari 2018 hingga 2021.



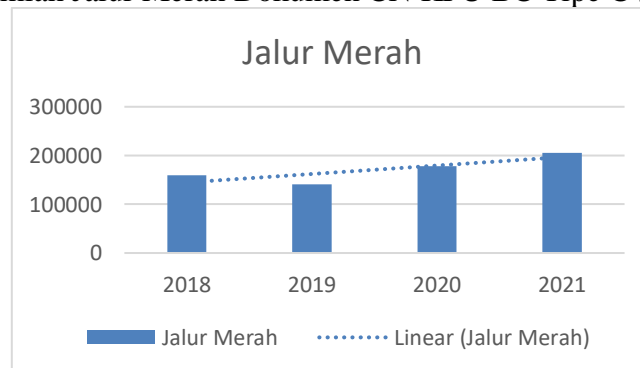
Gambar 4. Jumlah Dokumen CN KPU BC Tipe C Soekarno Hatta



Sumber: DJBC (2021)

Kenaikan jumlah pada penerimaan dokumen CN dari tahun ke tahun ini sangat berpengaruh terhadap penjaluran yang terjadi pada impor barang kiriman. Penjaluran dalam impor barang kiriman dilakukan oleh sistem *Risk Engine*, Peneliti Dokumen Tingkat Terampil (PDTT) dan bidang P2. Dengan kenaikan jumlah dokumen CN tersebut, maka *Risk Engine*, PDTT dan bidang P2 semakin selektif dengan penjaluran barang. Sehingga jumlah barang kiriman yang semakin banyak ini berpengaruh juga terhadap jumlah barang yang terkena jalur merah yang mana barang kiriman tersebut harus diperiksa oleh pemeriksa barang. Di tahun 2021 saja, terdapat 205.080 barang yang masuk kedalam jalur merah impor barang kiriman. Sedangkan jumlah dari pemeriksa barang sendiri menurut data dari Subbagian Dukungan Teknis yaitu sebanyak 25 orang. Secara garis besar setiap pemeriksa barang paling tidak memeriksa sekitar 8.203 dokumen CN tiap tahunnya atau paling tidak memeriksa 22 dokumen CN dalam satu hari (tanpa memperhitungkan hari libur dalam satu tahun). Hal ini sejalan dengan penelitian Suharto (2021) bahwa terdapat peningkatan jumlah dokumen SPPBMCP pada saat berlakunya regulasi terbaru barang kiriman di tahun 2020 sebesar 2.464 dokumen dibandingkan tahun 2019 saat belum berlakunya ketentuan baru barang kiriman.

Gambar 5. Jumlah Jalur Merah Dokumen CN KPU BC Tipe C Soekarno Hatta



Sumber: DJBC (2021)

Salah satu solusi yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah dengan pengaturan parameter pada *Risk Engine*. Pengaturan *Risk Engine* dilakukan oleh bidang P2, dengan mengatur ruleset yang menjadi spesifik, sehingga barang kiriman tidak langsung dimasukkan ke jalur merah, tetapi ke jalur kuning terlebih dahulu. Pengaturan parameter *Risk Engine* ini juga dapat disesuaikan dengan jumlah SDM pemeriksa barang. Selain mengurangi jalur merah, alternatif solusi yang dapat diberikan



berupa penambahan jumlah pemeriksa barang. Dari data Analisis Beban Kerja Pemeriksa Barang Kiriman pada KPU Bea dan Cukai Soekarno-Hatta tahun 2021, jumlah pemeriksa barang kiriman yang seharusnya ada pada KPU Bea dan Cukai Tipe C Soekarno-Hatta berjumlah 34 pemeriksa. Sedangkan jumlah pemeriksa barang kiriman yang ada berjumlah 25 orang, sehingga perlu dilakukan penambahan paling tidak sembilan pemeriksa barang kiriman.

2. PDTT

Perubahan kebijakan *De Minimis Value* tidak hanya berdampak pada penerimaan negara saja. Akan tetapi juga berdampak pada munculnya modus pelanggaran baru, salah satunya pada modus pelanggaran *undervalue* atau penetapan nilai pabean dibawah seharusnya. Sebelum adanya perubahan kebijakan batas *De Minimis Value* dari USD 75 menjadi USD 3, importir barang kiriman melakukan modus Under Value untuk menghindari pajak dengan menetapkan harga barang dibawah USD 75 untuk menghindarkan atau meminimalisir pajak yang akan dibayar.

Akan tetapi sejak pemberlakuan batas *De Minimis Value* sebesar USD 3, modus tersebut mulai termodifikasi dari yang awalnya untuk merubah harga barang menjadi merubah harga *Freight* atau biaya pengiriman. Modus seperti ini dilakukan karena dengan adanya kebijakan tersebut membuat penghindaran pajak semakin sulit, sehingga importir berusaha meminimalisirnya. Hal ini membuat PDTT harus memeriksa dua kali antara kesesuaian harga barang dan biaya pengiriman. Pemeriksaan biaya *Freight* dilakukan dengan cara mencari negara asal barang, kemudian mencari biaya pengiriman dengan ekspedisi yang digunakan oleh importir, selanjutnya menghitung biaya pengiriman yang satuannya per kilogram dikalikan dengan berat barang kiriman tersebut.

Permasalahan dalam modus pelanggaran *under value* dilakukan oleh importir untuk meminimalisir pembayaran pajak. Karena dalam penghitungan nilai pabean, biaya pengiriman atau *freight* juga ikut diperhitungkan dalam pemungutan bea masuk dan PDRI. Solusi yang dapat dilakukan adalah dengan mengintegrasikan antara sistem ekspedisi dengan DJBC agar potensi *under value* pada *freight* dapat diminimalisir. Sehingga dapat mempermudah dalam proses penentuan nilai pabean yang nantinya berpengaruh dalam pemungutan Bea Masuk dan PDRI

3. Pelaksana Bidang P2

Dalam pengawasan barang kiriman, Bidang P2 (Penindakan dan Penyidikan) memiliki salah satu fungsi untuk menganalisa potensi terjadinya pelanggaran dalam barang kiriman, termasuk mengatur *Risk Engine*. Seiring dengan perubahan *De Minimis Value*, modus pelanggaran yang terjadi dalam mekanisme impor barang kiriman semakin beragam. Salah satu modus yang sering terjadi adalah modus *Splitting*, pada dasarnya modus ini telah sering terjadi untuk menghindarkan dari pengenaan pajak dengan membagi barang menjadi beberapa paket yang nilainya dibawah dari nilai *De Minimis Value*.

Perubahan *De Minimis Value* yang semakin kecil nilainya, menyebabkan tujuan dari modus ini telah berbeda. Pada saat ini modus *Splitting* lebih mengarah pada penghindaran lartas terutama pada barang yang memiliki regulasi pembatasan impor. Hal ini dilakukan agar importir tidak perlu mengurus perijinan impor pada instansi terkait. Salah satu contoh barang yang dapat digunakan dalam modus *Splitting* adalah alas kaki dengan sol luar dari karet, plastik, kulit samak, atau kulit komposisi dan bagian atasnya dari bahan tekstil dalam HS 64.04. Menurut Peraturan Menteri Perdagangan nomor 20 tahun 2021 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor, pada barang seperti alas kaki dengan sol luar dari karet, plastik, kulit samak, atau kulit komposisi dan bagian atasnya dari bahan tekstil dalam HS 64.04 dikenakan pembatasan dua pasang sepatu



dalam mekanisme impor barang kiriman, barang penumpang dan awak sarana pengangkut dengan menggunakan pesawat udara. Jadi importir dapat memanfaatkan celah ini dengan mengimpor sebanyak-banyaknya sepatu asalkan tiap pengirimannya maksimal terdapat dua sepatu, sehingga importir tidak perlu mengurus izin untuk pembatasan impor.

Hasil tersebut tidak sejalan dengan penelitian Suharto (2021), dimana dalam penelitiannya disebutkan bahwa modus *splitting* justru turun sebesar 41% dari tahun sebelumnya.

Dalam mengatasi modus *splitting* yang terjadi untuk menghindari lartas, maka perlu adanya pemutakhiran dalam proses *Risk Engine*. *Risk Engine* diharapkan dapat mencegah terjadinya *splitting* dengan cara mengatur parameter pada Nama Penerima, Alamat Penerima dan Uraian Barang. Diharapkan dengan adanya analisa oleh *risk Engine* terkait hal tersebut dapat memberikan atensi kepada barang diduga melakukan *splitting*.

4. Pengguna Jasa

Secara garis besar, *De Minimis Value* tidak berpengaruh terhadap PJT tersebut. Dikarenakan PJT E-Commerce hanya mengurus *Customs Clearance*, sedangkan untuk pembayaran Pajak dan Bea Masuk tetap dilakukan oleh e-commerce. Pengaruh perubahan *De Minimis Value* biasanya oleh PJT Umum. Hal ini dikarenakan dengan adanya perubahan *De Minimis Value* menjadi lebih kecil maka potensi barang ditahan karena penyelesaian belum selesai lebih besar. Pada PJT umum biasanya dikenakan biaya sewa gudang untuk barang-barang yang penyelesaiannya lebih lama.

PENUTUP

Kebijakan perubahan *De Minimis Value* dari USD 75 menjadi USD 3 dalam impor barang kiriman, memiliki pengaruh terhadap penerimaan negara pada KPU Bea dan Cukai Tipe C Soekarno-Hatta. Hal ini ditunjukkan dengan adanya kenaikan dari Bea Masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI). Kenaikan ini terjadi di tahun pertama kebijakan tersebut berlaku pada tahun 2020, kenaikan terjadi sebesar 106% pada penerimaan Bea Masuk dan sebesar 3% pada penerimaan PDRI. Kenaikan PDRI tidak terlalu besar dibandingkan Bea Masuk, dikarenakan adanya perubahan aturan terkait pemungutan Pajak Penghasilan dalam impor barang kiriman.

Permasalahan yang ditemukan dari Pemeriksa Barang yaitu barang yang diperiksa semakin banyak dikarenakan jumlah dari jalur merah juga semakin banyak. Dari sisi PDTT dan Pelaksana P2 menemukan adanya variasi baru dalam modus pelanggaran seperti *undervalue* pada *Freight* dan *Splitting* untuk menghindari aturan lartas. Sedangkan, PT SKK sebagai pengguna jasa tidak merasakan adanya permasalahan terkait adanya perubahan kebijakan tersebut.

Pada jumlah barang yang diperiksa terlalu banyak dapat melakukan pengaturan pada *Risk Engine*, sehingga barang yang terkena parameter tidak langsung berada di jalur merah, tetapi berada di jalur kuning terlebih dahulu dan melakukan penyesuaian tersebut didasarkan dengan jumlah SDM dari pemeriksa barang. Modus *Under Value* pada *Freight* dapat diatasi apabila sistem dalam DJBC dapat terintegrasi langsung dengan pihak ekspedisi, agar biaya pengiriman yang tersaji adalah data sebenarnya. Dan pada modus *Splitting* untuk menghindari dilakukan pengaturan *Risk Engine* pada parameter Nama Penerima, Alamat Penerima dan Uraian Barang

**DAFTAR PUSTAKA**

- Afifuddin. (2009). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Bungin, B. (2007). *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Databoks. (2020, Agustus 18). *Kinerja Ekspor & Impor Indonesia selama Pandemi Covid-19*. Diambil kembali dari Databok Webpage: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/08/18/kinerja-ekspor-impor-indonesia-selama-pandemi-covid-19>
- Deyanputri, N. F. *Pengaruh Kebijakan Penurunan Ambang Batas Pembebasan Bea Masuk Nilai Impor Barang Kiriman (De Minimis) terhadap Volume Impor Barang Kiriman Indonesia (PMK No. 199/PMK.10/2019)*. Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Vol 3 , No. 2, Desember 2020, pp. 149 - 159
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2019). *Siaran Pers Nomor PERS-31/BC.05/2019 tentang Ciptakan Perlakuan Perpajakan Yang Adil Dan Lindungi Industri Kecil Dan Menengah Dalam Negeri, Pemerintah Ubah Ketentuan Impor Barang Kiriman (E-Commerce)*.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2020). *Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-02/BC/2020 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Impor Barang Kiriman*.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2020). *Sosialisasi Ketentuan Kepabeanan, Cukai, dan Pajak atas Barang Impor Kiriman*.
- Fauzi, A. (2021). *Tinjauan Atas Dampak De Minimis Value terhadap Barang Kiriman Kantor Pos KPPBC TMP B Palembang*.
- Holloway, S., & Rae, J. (2012). *De minimis thresholds in APEC*. World Customs Journal, 6(1), 31-62.
- Hufbauer, G. C., Lu, Z. L., & Jung, E. (2018). *The Case for Raising de minimis Thresholds in NAFTA 2.0* (No. PB18-8).
- Husman, Husaini dan Purnomo Setiadi Akbar. (2009). *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Kementerian Keuangan Republik Indoneisa. (2019). *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indoneisa Nomor 199/PMK.010/2019 Tentang Ketentuan Kepabeanan, Cukaic dan Pajak Atas Impor Barang Kiriman*.
- Latipov O, McDaniel C, Schropp S. *The de minimis threshold in international trade: The costs of being too low*. World Econ. 2017;00:1–20. <https://doi.org/10.1111/twec.12577>
- Purwito, A., Indriani. (2015). *Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean dan Pajak dalam Kepabeanan*
- Republik Indonesia. (2006). *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan*.
- Subagyo, J. (2004). *Metode Penelitian dalam teori dan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Suharto, D. G. (2021). *Penerapan De Minimis Value dalam Proses Penetapan Nilai Pabean Barang Kiriman Impor pada KPPBC TMP B Pekanbaru*. Jurnal Acitya Ardana
- Tandjung, M. (2011). *Aspek dan prosedur ekspor-impor*. Jakarta: Salemba Empat