

## **Analisis Faktor Penyebab Kesalahan Penetapan *HS Code* (Studi Kasus : Impor *Ball Valve* PT. Global Cargo System)**

### *Analysis of The Causes of HS Code Determination Error (Case Study On The Import Of Ball Valve PT. Global Cargo System)*

Siti Sahara <sup>a,1\*</sup>, Winoto Hadi <sup>a,2</sup>, Yuli Purnama Putra <sup>a,3</sup>

<sup>a</sup>D3 Transportasi, Universitas Negeri Jakarta, Jakarta, Indonesia

<sup>1\*</sup>sitisahara@unj.ac.id, <sup>2</sup>winotohadi@unj.ac.id, <sup>3</sup>yulipurnamaputra@gmail.com

Corresponding email : sitisahara@unj.ac.id

#### **ABSTRACT**

*The final task report aims to find out a case study of the factors causing errors in determining of the incorrect HS Code on imported goods on the goods the goods ball valve at PT. Global Cargo system based on the prevailing laws and regulations in Indonesia. The method used in the preparation of this final project is the descriptive quantitative method and the data sources used are primary and secondary data. This research was conducted through interview studies, literacy studies, and several supporting documents based on available data. In this study, the authors observed the factors and impacts that led to the determination of the HS Code. The results showed that the difference in rates was caused by errors in determining the classification of goods codes and not adding 0.5% insurance value data in the PIB format. Due to the lack of payment of customs tariffs which affect state revenues, they are subject to administrative sanctions in the form of a fine of Rp. 5,000,000. The error occurs because of a human error in determining the classification of the goods code or HS Code. To avoid repeated mistakes in determining the HS Code, the importer needs to communicate with the exporter and Customs Officials regarding the correct classification of the goods code.*

**Keywords** : *HS Code, Factors, Customs Tariff, Ball Valve, Fines*

#### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kasus faktor penyebab kesalahan dalam penetapan *HS Code* yang tidak tepat atas barang impor pada barang *ball valve* di PT. Global Cargo System berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Metode yang digunakan dalam penyusunan penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Penelitian ini dilakukan dengan cara studi wawancara, studi literasi, dan beberapa dokumen pendukung berdasarkan data yang tersedia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya perbedaan tarif yang disebabkan kesalahan dalam menetapkan pengklasifikasian kode barang dan tidak menambahkan data nilai asuransi sebesar 0.5% dalam format PIB. Akibat kekurangan pembayaran tarif pabean yang berpengaruh dalam penerimaan negara dikenai sanksi administrasi berupa denda sebesar Rp 5,000,000. Kesalahan terjadi karena adanya *human error* dalam menetapkan pengklasifikasian kode barang atau *HS Code*. Sehingga untuk menghindari terjadinya kesalahan dalam penetapan *HS Code*, Importir perlu berkomunikasi dengan pihak eksportir dan Pejabat Bea Cukai mengenai pengklasifikasian kode barang yang benar.

**Kata kunci** : *HS Code, Faktor, Tarif Pabean, Ball Valve, Denda*

## A. Pendahuluan

Pertumbuhan ekonomi menjadi salah satu indikator yang dapat digunakan oleh suatu negara untuk menilai dan mengevaluasi kondisi pembangunan ekonomi di dalam negaranya. Pertumbuhan ekonomi dapat diartikan juga sebagai proses kenaikan kapasitas produksi suatu perekonomian yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional (Rinaldi & Seftarita, 2017). Pertumbuhan ekonomi ini tidak bisa dipisahkan dari kondisi perekonomian global yang terus meningkat, tak terkecuali di negara Indonesia. Hal ini dimanfaatkan oleh Indonesia dengan negara lain untuk menjalin hubungan kerjasama dalam menunjang stabilitas ekonomi Indonesia melalui kegiatan perdagangan internasional (Sahara S, 2021). Pertumbuhan ekonomi ini juga meningkatkan kapasitas perdagangan khususnya di bidang ekspor dan impor agar bisa lebih bersaing dalam merebut pangsa pasar sehingga mampu meningkatkan perekonomian (Rahmayanti, 2010).

Dalam pelaksanaan kegiatan ekspor dan impor barang dibutuhkan instansi pemerintah peran yang dapat membantu dan mengembangkan pemasukan negara melalui pengawasan kegiatan ekspor impor. Pelabuhan dan Bandar Udara

menjadi tempat untuk melakukan kegiatan ekspor impor, terutama Pelabuhan karena biaya lebih murah dengan kapasitas yang besar. Diketahui Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Azizah & Verawati, 2020) serta kebutuhan sumber daya manusia yang sesuai keahlian dengan logistik dan transportasi (Mulyono & Verawati, 2021).

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 188/PMK.01/2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai memiliki peran dalam memfasilitasi perdagangan dan industri, menjaga wilayah perbatasan dan melindungi masyarakat Indonesia dari penyelundupan dan perdagangan ilegal, menghimpun penerimaan negara di sektor kepabeanan dan cukai, memberikan pelayanan kepada pengguna jasa kepabeanan dan cukai (Indonesia, 2020). Berkembangnya aktivitas di bidang ekspor

dan impor membutuhkan kerangka kerja atau sistem sebagai bagian dari kebijakan kepabeanan yang efektif dan efisien untuk memfasilitasi pergerakan barang dan dokumen. Hal ini membutuhkan peran penting pemerintah dalam melakukan kebijakan-kebijakan dalam bidang perekonomian guna meningkatkan kemajuan perekonomian nasional berdasarkan kewenangan UUD RI No. RI No. 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan.

Selain itu untuk memudahkan kegiatan pengiriman barang antar Negara dibutuhkan peran jasa *Freight Forwarding*. *Freight Forwarding* adalah substansi bisnis komersial yang bertujuan untuk menyediakan jasa atau semua operasi yang diperlukan untuk pelaksanaan, pengiriman, pengangkutan dan proses barang melalui transportasi multimoda (darat, laut atau udara) (Suyono, 2005).

PT. Global Cargo System merupakan perusahaan *Freight Forwarding* yang bergerak dalam bidang International *Freight Forwarding* dan penyedia layanan logistik.. Berdasarkan hasil observasi pada PT. Global Cargo System sering kali terjadi masalah pada pengurusan kegiatan shipment impor barang *Ball Valve*. Dalam pengurusan kegiatan dokumen impor barang dibutuhkan persamaan pemahaman antara BC dan *Freight Forwarding* agar menghindari kesalahan yang sering

ditemukan pada proses pemeriksaan pabean. Hal tersebut diakibatkan oleh *shipper* dan *Consignee* tidak sesuai dalam menetapkan pengklasifikasian kode barang, sehingga adanya perbedaan tarif pabean dengan yang diberitahukan oleh PT. Sahabat selaku importir sehingga berdampak pada selisih pembayaran Bea Masuk dan Pajak Dalam rangka impor dimana akan mempengaruhi pemasukan negara, sehingga adanya kekurangan tersebut dapat dikenai sanksi administrasi berupa denda.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui langkah-langkah dalam menetapkan pengklasifikasian kode barang atau *HS Code* berdasarkan peraturan perundang-undangan RI yang berlaku, mengetahui faktor apa yang menyebabkan kesalahan penetapan *HS Code* pada barang *ball valve*, serta dampak apa yang akan terjadi bila dalam pengklasifikasian barang dalam *HS Code* tidak tepat.

## B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggambarkan situasi berdasarkan data yang diperoleh selama melakukan proses pengambilan data. Analisis data pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif untuk sehingga dapat menemukan jawaban dari permasalahan secara sistematis, akurat, terperinci tentang fakta, ciri dan

korelasi antar fenomena atau kejadian yang diselediki. Data penelitian yang digunakan, antara lain :

1. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dengan cara mengadakan pengamatan dilapangan selama proses pengambilan data melalui wawancara yang dilakukan pada tim divisi Impor (custome clearance) PT. Global Cargo System, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD), dan Pejabat Bea Cukai. Selain itu juga dilakukan studi literasi terkait peraturan kepabeanan.
2. Data sekunder merupakan dokumentasi data dan arsip resmi biasanya merupakan sumber tidak langsung. Pada penelitian ini data sekunder yang digunakan merupakan hasil laporan *Shipment* Impor pada barang *Ball Valve* per bulan Juli s/d Desember 2020.

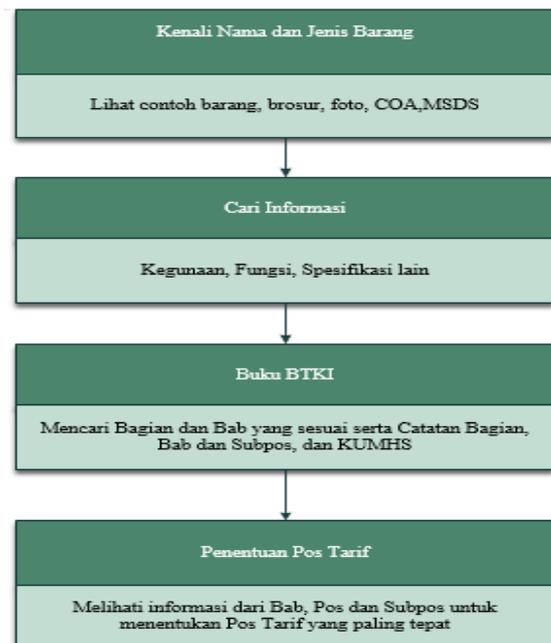
### C. Hasil dan Pembahasan

Dalam Pemeriksaan Pabean, proses ini sangat dibutuhkan untuk menentukan hasil jenis kesalahan pada yang ditetapkan oleh Pejabat Pemeriksa Dokumen. Pemeriksaan pabean terdapat pada UU RI No. 17 Tahun 2006 pasal 3, dimana diatur lebih lanjut berdasarkan (PMK RI No.

225/PMK.04/2015 tentang pemeriksaan pabean di bidang impor , 2015) yang dibagi menjadi 2 (dua), yaitu:

#### a. Pemeriksaan Fisik

Pejabat Pemeriksa Fisik melakukan pemeriksaan fisik guna mengetahui informasi atau data tentang jumlah dan jenis barang impor yang akan dicek untuk keperluan pengklasifikasian kode barang dan penentuan nilai pabean yang mengacu pada (PMK RI No. 225/PMK.04/2015 tentang pemeriksaan pabean di bidang impor , 2015), sebagai berikut:



#### Gambar 1. Tahapan Klasifikasi Barang

(Sumber: Priok, 2020)

1. Selama pemeriksaan fisik, importir atau PPJK akan mendapatkan pemberitahuan informasi atau data tentang penyelidikan pemeriksaan

fisik dari pejabat BC melalui sistem komputer pelayanan.

2. Importir atau PPJK menyediakan, menyerahkan dan menyaksikan barang impor yang akan dicek dan melakukan pembukaan segel setiap kemasan atau petikemas.
3. Pejabat Pemeriksa Fisik mencari informasi untuk menyelesaikan Tahapan klasifikasi barang dan Penentuan Pos Tarif.
4. Tahapan dalam menetapkan klasifikasi dan *HS Code* pada barang *Ball Valve*.

a. Pejabat Bea dan Cukai mengidentifikasi barang *Ball Valve*

Berdasarkan penelusuran web yang dilakukan oleh penulis diketahui bahwa:

- 1) PT. Sahabat adalah perusahaan Importir untuk barang katup, pipa dan perlengkapan lainnya.
- 2) *Kevin Steel Corporation* adalah perusahaan yang memproduksi katup dan pipa air keran.
- 3) Barang yang diImpor oleh PT. Sahabat adalah *Ball Valve* atau katup keran bola bergelang dengan bahan baja yang dilapisi bahan kromium dan mempunyai jenis dan ukuran 1/2'' – 24''. *Valve* yang berfungsi sebagai keran atau

katup untuk membuka dan menutup aliran pada pipa.

#### 4) Contoh barang *Ball Valve*



**Gambar 2. *Ball Valve***

Sumber: Foto Pribadi

- b. Proses penetapan *HS Code* pada barang *Ball Valve* oleh Pejabat BC berdasarkan Buku Tarif Kepabeanan Indonesia (BTKI).

**Tabel 1. Penetapan *HS Code* dan Deskripsi pada Pos 84 Untuk Barang *Ball Valve***

POS ( <i>HS Code</i> )	Deskripsi
84.13 - 84.14	Pompa dan Kompresor.
84.21	Mesin dan aparat penyaring.
84.25 - 84.28	Mesin pengangkat dan pemindah.
<b>84.81</b>	<b>Keran, klep, dan katup.</b>
84.82	Bantalan peluru atau bantalan guling, dan peluru baja gosok dengan toleransi tidak melebihi 1% atau 0,05 mm.
84.83	Poros penggerak, engkol, landasan bantalan, poros polos, peluru dan guling berulir, roda gaya, puli dan dan perangkat pemasangan puli, pelat dan poros kopling.
84.84	<i>Packing</i> dan penutup sejenisnya.

Sumber: (PMK RI No. 6/PMK.010/2017 tentang penetapan sistem klasifikasi barang dan pembebanan tarif bea masuk atas barang impor, 2017)

**Tabel 2. Penetapan *HS Code* dan Deskripsi pada SubPos 84.81 Untuk Barang *Ball Valve***

Subpos ( <i>HS Code</i> )	Deskripsi
---------------------------	-----------

84.81	Keran, klep, katup dan produk semacam itu untuk pipa, dinding ketel, tangki, dan sejenisnya, termasuk katup penurun tekanan dan katup yang dikontrol secara termostastik.
8481.10	<i>Valve</i> untuk pengurangan tekanan dari besi atau baja.
8481.20	<i>Valve transmission oleohidrolik</i> atau <i>pneumatic</i> dari tembaga.
8481.30	<i>Check Valve</i> (Satu arah).
8481.40	Katup pengaman atau pelapas.
<b>8481.80</b>	<b>Katup untuk ban dalam dan ban tubless. Dst.</b>
8481.90	<i>Valve</i> pintu air atau katup pintu rumah lain-lain.

Sumber: (PMK RI No. 6/PMK.010/2017 tentang penetapan sistem klasifikasi barang dan pembebanan tarif bea masuk atas barang impor, 2017)

**Tabel 3. Penetapan HS Code dan Deskripsi pada Item dan Sub Item 8481.80 Untuk Barang Ball Valve**

Item dan Sub item (HS Code)	Deskripsi
8481.80	Katup ban dalam dan katup ban tubless.
8481.80.11	Katup ban dalam tembaga atau campuran tembaga.
8481.80.12	Katup ban dalam dari bahan lainnya.
8481.80.13	Katup ban tubless dari tembaga atau paduan tembaga.
8481.80.14	Katup ban tubless dari bahan lainnya.
8481.80.21	Katup silinder tembaga atau campuran tembaga untuk gas minyak cair, dengan masukan atau keluaran < 2,5 cm.
8481.80.22	Katup silinder tembaga atau campuran tembaga untuk gas minyak cair dengan bagian dalam dan luar > 2,5 cm..
8481.80.30	Katup untuk kompor gas, dilengkapi dengan penyala <i>piezoelektrik</i> maupun tidak.
8481.80.40	Katup untuk botol minuman bersoda serta untuk distribusi bir yang dioperasikan dengan gas.
8481.80.50	Katup pipa air, keran dan katup campuran: Katup pintu besi cor dengan $\varnothing$ 4 cm atau lebih dan katup kupu-kupu besi cor dengan $\varnothing$ 8 cm atau lebih.

8481.80.61	Katup pintu yang dikontrol secara manual dengan $\varnothing$ dalam > 5 cm tetapi < 40 cm atau dikenal sebagai katup sambungan <i>nipple</i> .
8481.80.64	Tempat air dot plastik dengan $\varnothing$ dalam minimal 1 cm dan tidak > 2,5 cm.
8481.80.65	Katup sambungan <i>nipple</i> plastik dengan $\varnothing$ dalam tidak < 1 cm dan tidak > 2,5 cm.
8481.80.71	Plastik dengan $\varnothing$ dalam minimal 1 cm dan maksimal 2,5 cm.
<b>8481.80.72</b>	<b>Katup pintu keran besi atau baja yang digerakan secara manual.</b>
8481.80.81	Katup plastik yang dikontrol secara <i>pneumatic</i> dengan $\varnothing$ dalam minimal 1 cm dan maksimal 2,5 cm.
8481.80.82	Katup lainnya dari plastik.
8481.80.91	$\varnothing$ dalam < 2,5 cm untuk keran air tembaga atau campuran tembaga.
8481.80.92	Katup penutup bahan bakar kendaraan.
<b>8481.80.99</b>	<b>Lain-lain.</b>

Sumber: (PMK RI No. 6/PMK.010/2017 tentang penetapan sistem klasifikasi barang dan pembebanan tarif bea masuk atas barang impor, 2017)

Berdasarkan hasil penetapan struktur klasifikasi barang *Ball Valve* dapat disimpulkan bahwa:

1. Menurut Importir yang melakukan impor barang *Ball Valve* pada Struktur dan penjelasan atau deskripsi untuk penetapan *HS Code* 8481.80.99 dapat disimpulkan bahwa katup keran air, katup pemutus bahan bakar kendaraan yang terbuat dari tembaga atau campuran tembaga dengan  $\varnothing$  bagian dalam maksimal 2,5 cm, sehingga dalam pengklasifikasian barang untuk katup keran bola bergelang dengan bahan baja yang mengandung bahan

kromium atau *Ball Valve* adalah tidak tepat.

2. Struktur dan penjelasan atau deskripsi untuk *HS Code* 8481.80.72 menurut Pejabat Pemeriksa Dokumen dapat disimpulkan bahwa katup keran air yang dioperasikan secara manual dengan bahan baja yang mengandung bahan kromium atau barang *Ball Valve* adalah tepat.

Sehingga kesimpulan diatas bahwa Importir salah dalam menetapkan *HS Code* yang sebenarnya, dimana importir menginformasikan *HS Code* 8481.80.99 dan Pejabat BC menyatakan *HS Code* yang tepat sesuai dengan identifikasi barang adalah 8481.80.72.

#### **b. Pemeriksaan Dokumen**

Pejabat Pemeriksa Dokumen melakukan pengecekan dan penetapan dokumen terhadap pemberitahuan data impor untuk menjamin penyusunannya secara lengkap dan tepat, sesuai dengan (PMK RI No. 225/PMK.04/2015 tentang pemeriksaan pabean di bidang impor , 2015), sebagai berikut:

1. Pejabat pemeriksa dokumen atau layanan sistem komputer BC melakukan pemeriksa dokumen untuk menjamin bahwa pemberitahuan dan kelengkapan pabean diinformasikan secara akurat dan tepat sesuai dengan syarat yang ditentukan.

2. Pejabat pemeriksa dokumen menyelesaikan penetapan berdasarkan hasil pemeriksa, yang nantinya akan ditindak lanjuti yang didasari pada sistem komputer pelayanan atau dokumen pelengkap pabean.
3. Sistem komputer pelayanan yang digunakan ialah <https://edi-indonesia.co.id/trucking> PIB.
4. Pejabat pemeriksa dokumen melakukan pemeriksaan tarif dan nilai pabean berdasarkan Pasal 15 dan 16 (UU RI No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan, 2006), sebagai berikut:
  - a) Pemeriksaan Tarif

Dalam pemeriksaan tarif oleh Pejabat Pemeriksa Dokumen dibagi menjadi 4 (empat), yaitu Tarif *Most Favoured Nation* (MFN), Tarif Preferensi, Tarif penumpang, dan Tarif bea masuk tambahan. Tarif barang *Ball Valve* dengan *HS Code* 8481.80.72 menggunakan Sistem INSW (*Indonesia National Single Window*). Sistem INSW mengacu berdasarkan dengan Buku Tarif Kepabeanan Indonesia (BTKI) 2017. Berikut cara untuk mengetahui *HS Code* 8481.80.72 di Portal INSW.

1. Buka <https://eservice.insw.go.id/> untuk alamat *official website* resmi.
2. Klik Menu “Indonesia NTR”.



**Gambar 3. Sistem INSW (Indonesia Nation Single Window)**

(Sumber: <https://eservice.insw.go.id/>)

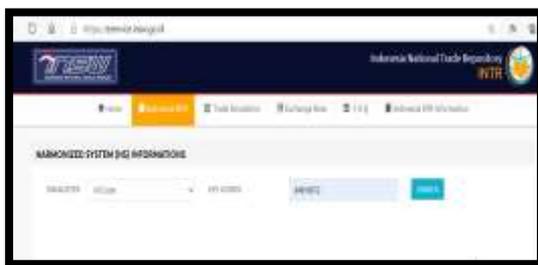
3. Pilih “HS Code Information”



**Gambar 4. Sistem INSW (Indonesia Nation Single Window)**

(Sumber: <https://eservice.insw.go.id/>)

4. Masukan HS Code kode barang 8481.80.72



**Gambar 5. Sistem INSW (Indonesia Nation Single Window)**

(Sumber: <https://eservice.insw.go.id/>)

5. Hasil pencarian menggunakan sistem INSW dengan HS Code 8481.80.72 menghasilkan semua informasi yang relevan termasuk penggolongan kode HS yang sesuai untuk kategori barang serta dapat menentukan Tarif *Most Favoured Nation* (MFN), Tarif Preferensi, Tarif penumpang, dan Tarif bea masuk tambahan.



**Gambar 6. Hasil Pencarian HS Code 8481.80.72**

(Sumber: <https://eservice.insw.go.id/>)



**Gambar 7. Hasil Pencarian HS Code Bea Masuk, PPN, dan PPh**

(Sumber: <https://eservice.insw.go.id/>)



**Gambar 8. Hasil Pencarian BMAD dan BMTP HS Code 8481.80.72**

(Sumber: <https://eservice.insw.go.id/>)

NO	PREFERENSI	TARIF	REGULASI
1	ATCA (2000) Trade in Goods Agreement	Tarif 2019 : 0% Tarif 2017 : 5,0%	NO 10/PP-RT/2019/01/02/017 TGL. UNDANG 2019 01 02 017 REVISI: 2017 02 01
2	ACTA-ASEAN - China Free Trade Area	Tarif 2019 : 0% Tarif 2017 : 8,0%	NO 10/PP-RT/2019/01/02/017 TGL. UNDANG 2019 01 02 017 REVISI: 2017 02 01
3	WTO (2000) - Japan Economic Partnership Agreement	Tarif 2022 : 0% Tarif 2021 : 0% Tarif 2020 : 0% Tarif 2019 : 0% Tarif 2018 : 0% Tarif 2017 : 8,0%	NO 10/PP-RT/2019/01/02/017 TGL. UNDANG 2019 01 02 017 REVISI: 2017 02 01

**Gambar 9. Hasil Pencarian tarif preferensi HS Code 8481.80.72**

(Sumber: <https://eservice.insw.go.id/>)

Berdasarkan hasil pencarian besaran tarif *HS Code* 8481.80.72 yang didapat menggunakan Sistem *Indonesia Nation Single Window* (INSW) adalah sebagai berikut:

1. Besaran Tarif *Most Favoured Nation* (MFN)

- a) Berdasarkan PMK RI No.6/PMK.010/2017, dalam penentuan tarif Bea Masuk adalah sebesar 5%, berdasarkan tarif preferensi atau kerja sama antar negara. Dalam kasus ini barang *Ball Valve* dibuat dan berasal dari china. Sehingga tarif bea masuk yang didapat adalah 0% sesuai PMK RI No. 26/PMK.010/2017.

b) Berdasarkan PMK RI No. 6/PMK.010/2017, dalam penetapan Tarif PPN (Pajak Pertambahan Nilai) yang didapat adalah 10% dan Tarif PPnBM yang didapat adalah 0 karena bukan termasuk kategori barang mewah.

c) Berdasarkan PMK RI No. 6/PMK./010/2017, dalam penetapan Tarif PPh Pasal 22 yang didapat adalah sebesar 7,5%.

2. Besaran Tarif Preferensi

Tarif Preferensi untuk barang *Ball Valve* dengan ketentuan asal barang berasal dari negara China dengan *HS Code* 8481.80.72. Dalam *shipment* yang di Impor oleh Importir menggunakan Tarif Preferensi ASEAN-China *Free Trade Area* (ACFTA), yang mengacu pada PMK RI No. 26/PMK.010/2017, menyatakan bahwa tarif Bea masuknya 0% berlaku sejak tahun 2018 dan seterusnya.

3. Besaran Tarif penumpang dan awak sarana pengangkut, pelintas dan barang kiriman.

*Shipment* yang di Impor oleh PT. Sahabat bukan barang pribadi atau barang bawaan yang di bawa dan Barang *Ball Valve* bukan untuk keperluan pribadi melainkan

kebutuhan perusahaan, sehingga tidak dikenakan biaya tarif tersebut.

#### 4. Besaran Tarif Bea masuk tambahan

Pada *shipment* yang di Impor oleh PT. Sahabat dimana tidak ditemukannya BMAD, BMTP, BM Imbalan, dan BM Pembalasan. sehingga tidak dikenakan tarif pada bea masuk tambahan.

#### b) Pemeriksaan Nilai Pabean

Pejabat BC melakukan pengecekan mendalam terhadap nilai pabean yang sudah diberitahukan. Pemberitahuan impor berupa dokumen pelengkap dimana penelitian mengacu berdasarkan pasal 22 (PMK RI No. 62/PMK.04/2018 tentang nilai pabean untuk perhitungan bea masuk, 2018), sebagai berikut:

#### 1. Proses Pengecekan untuk menentukan Nilai Pabean

- a. Berdasarkan identifikasi barang impor *Ball Valve* merupakan transaksi jual-beli yang dapat dilihat dari dokumen *Bill of Lading* (B/L), *Packing List* dan *Invoice*.
- b. Memeriksa persyaratan nilai transaksi untuk penerimaan nilai pabean.

- c. Dalam *shipment* yang di impor oleh PT. Sahabat adalah barang *Ball Valve* dimana biaya atau nilai pada nilai pabean menurut Pejabat Bea Cukai harus menambahkan nilai asuransi sebesar 0,5% dari *Cost and Freight*. Tetapi dalam pengecekannya Importir tidak memasukan nilai asuransi pada harga barang.
- d. Hasil pemeriksaan fisik dan dokumen dalam menentukan besaran tarif untuk barang *Ball Valve* ditemukan *HS Code* 8481.80.72, tarif Bea Masuk 0%, PPN 10%, PPnBM 0% PPh Pasal 22 7,5%.
- e. Hasil dalam pemeriksaan didapati adanya perbedaan tarif pada PPh Pasal 22, dimana menurut Importir PPh Pasal 22 sebesar 2,5% sedangkan menurut Pejabat Bea Cukai sebesar 7.5%.
- f. Menganalisis perhitungan hasil pemeriksaan fisik dan dokumen untuk menilai lebih lanjut kewajiban pemberitahuan yang dimuat

dalam pemberitahuan pabean impor.

2. Pejabat Bea dan Cukai menggunakan data pembandingan nilai barang untuk melakukan uji kewajaran.

- Menentukan kewajaran dan ketidakwajaran tarif serta nilai pabean yang diberitahukan oleh importir diputuskan oleh pejabat BC
- Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa faktor penyebab kesalahan penetapan *HS Code* yaitu PT. Sahabat selaku importir salah dalam menetapkan *HS Code* dan tidak menambahkan data nilai asuransi dalam format PIB sehingga adanya perbedaan tarif.
- Nilai asuransi pada impor barang dalam *incoterm* FOB sebesar 0.5% dari harga *Cost and Freight* berdasarkan PMK 160 / PMK. 04/2010. PT. Sahabat selaku importir menetapkan *HS Code* 8481.80.99, setelah dilakukan pemeriksaan acak oleh

Pejabat BC ternyata *HS Code* barang *ball valve* yang tepat adalah 8481.80.72.

- Tarif PPh Pasal 22 untuk kedua *HS Code* tersebut berbeda. 2.5% tarif PPh Pasal 22 untuk *HS Code* 8481.80.99, sedangkan 7.5% untuk tarif PPh pasal 22 untuk *HS Code* 8481.80.72.

2. Analisis Dampak Yang Timbul Dengan Perhitungan Tarif dan/atau Nilai Pabean Menurut Importir dan Pejabat Bea dan Cukai

Berikut perincian perhitungan besaran tarif dan/atau nilai pabean hasil dari evaluasi pemeriksaan pabean. Rumus Perhitungan BM (Bea Masuk dan PDRI (PPN, PPnBM, dan PPh) (Cukai D. J., 2016), sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Bea Masuk} &= \text{Nilai Pabean} \times \% \text{ BM} \\ \text{PPN} &= \text{Tarif \%} \times (\text{Nilai Pabean} + \text{BM}) \\ \text{PPh Pasal 22} &= \text{Tarif \%} \times (\text{Nilai Pabean} + \text{BM}) \end{aligned}$$

A. Perhitungan tarif pabean berdasarkan *HS Code* yang ditetapkan oleh Importir adalah 8481.80.99, sebagai berikut:

Diketahui pada dokumen PIB:

$$\begin{aligned} (\text{Cost}) &= \text{US\$ } 12,771.81 \\ (\text{Insurance}) &= 0.00 \\ (\text{Freight}) &= \text{US\$ } 60.00 \\ \text{NDPBM (Kurs)} &= \text{Rp } 14,895.000 \end{aligned}$$

- 1) Perhitungan nilai pabean berdasarkan *HS Code* 8481.80.99 yang ditetapkan oleh Importir dengan nilai asuransi 0%.

$$\begin{aligned} \text{Nilai Pabean} &= \text{Total Harga Barang} + \text{Asuransi} \\ &\quad + \text{Biaya Angkut} \\ &= \text{US\$ } 12,771.81 + 0 + \text{US\$ } 60.00 \\ &= \text{US\$ } 12,831.81 \\ \text{NDPBM (Kurs)} &= \text{US\$ } 12,831.81 \times \text{Rp } 14,895.000 \\ &= \text{Rp } 191,129,809.95 \end{aligned}$$

- 2) Perhitungan Tarif Pungutan Impor berupa Bea Masuk.

$$\begin{aligned} \text{Bea Masuk} &= \text{Nilai Pabean} \times \% \text{ BM} \\ &= \text{Rp } 191,129,809.95 \times 0 = 0 \end{aligned}$$

Dalam kasus ini Importir memiliki dokumen FROM E. Dalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengacu pada PMK No. 26/PMK.010/2017, Menyatakan bahwa tarif Bea masuk nya 0 (nol) rupiah.

- 3) Perhitungan Tarif PPN sebesar 10% dan PPh Pasal 22 sebesar 2.5%.

$$\begin{aligned} \text{PPN} &= \text{Tarif} \times (\text{Nilai Pabean} + \text{BM}) \\ &= 10\% \times (\text{Rp } 191,129,809.95 + 0) \\ &= \text{Rp } 19,113,000 \\ \text{PPh Pasal 22} &= \text{Tarif} \times (\text{Nilai Pabean} + \text{BM}) \\ &= 2.5\% \times (\text{Rp } 191,129,809.95 + 0) \\ &= \text{Rp } 4,779,000 \end{aligned}$$

- 4) Total Perhitungan Bea Masuk, Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dan Pajak Penghasilan Pasal 22 yang tertuang dalam PIB.

$$\begin{aligned} \text{Total} &= \text{BM} + \text{PPN} + \text{PPh Pasal 22} \\ &= 0 + \text{Rp } 19,113,000 + \text{Rp } 4,779,000 \\ &= \text{Rp } 23,892,000 \end{aligned}$$

- B. Perhitungan tarif pabean berdasarkan *HS Code* yang ditetapkan oleh Pejabat BC adalah 8481.80.72 dan adanya tambahan nilai asuransi sebesar 0.5%, dengan keterangan sebagai berikut:

Diketahui dan sudah dilakukan penelitian ulang berdasarkan peraturan yang berlaku:

$$\begin{aligned} (\text{Cost}) &= \text{US\$ } 12,771.81 \\ (\text{Insurance}) &= 0.5 \% \\ (\text{Freight}) &= \text{US\$ } 60.00 \\ \text{NDPBM (Kurs)} &= \text{Rp } 14,895,000 \end{aligned}$$

- 1) Perhitungan nilai pabean berdasarkan *HS Code* 8481.80.72 yang ditentukan oleh Pejabat BC dengan nilai asuransi 0.5%.

$$\begin{aligned} \text{Nilai Asuransi} &= 0.5\% \times (\text{Cost} + \text{Freight}) \\ &= 0.5\% \times \text{US\$ } 12,831.81 \\ &= \text{US\$ } 64.16 \\ \text{Nilai Pabean} &= \text{Cost} + \text{Insurance} + \text{Freight} \\ &= \text{US\$ } 12,771.81 + \text{US\$ } 64.16 + \\ &\quad \text{US\$ } 60.00 \\ &= \text{US\$ } 12,895,97 \\ \text{NDPBM (Kurs)} &= \text{US\$ } 12,895,97 \times \text{Rp } 14,895.000 \\ &= \text{Rp } 192,085,473.15 \end{aligned}$$

- 2) Perhitungan Tarif Pungutan Impor berupa Bea Masuk.

$$\begin{aligned} \text{Bea Masuk} &= \text{Nilai Pabean} \times \% \text{ BM} \\ &= \text{Rp } 192,085,473.15 \times 0 \\ &= 0 \end{aligned}$$

Dalam kasus ini Importir memiliki dokumen FROM E. Dalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengacu pada PMK No. 26/PMK.010/2017, Menyatakan

bahwa tarif bea masuk nya 0 (nol) rupiah.

- 3) Perhitungan Tarif PPN sebesar 10% dan PPh Pasal 22 sebesar 7.5%.

$$\begin{aligned} \text{PPN} &= \text{Tarif} \times (\text{Nilai Pabean} + \text{BM}) \\ &= 10\% \times (\text{Rp } 192,085,473.15 + 0) \\ &= \text{Rp } 19,209,000 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{PPh Pasal 22} &= \text{Tarif} \times (\text{Nilai Pabean} + \text{BM}) \\ &= 7.5\% \times (\text{Rp } 192,085,473.15 + 0) \\ &= \text{Rp } 14,144,000 \end{aligned}$$

- 4) Total Perhitungan Bea Masuk, Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dan Pajak Penghasilan Pasal 22.

$$\begin{aligned} \text{Total} &= \text{BM} + \text{PPN} + \text{PPh Pasal 22} \\ &= 0 + \text{Rp } 19,209,000 + \\ &= \text{Rp } 14,144,000 \\ &= \text{Rp } 33,353,000 \end{aligned}$$

- C. Selisih kekurangan tarif pabean yang ditetapkan oleh Pejabat Bea dan Cukai adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Selisih} &= \text{Perhitungan Pejabat BC} - \\ &\quad \text{Perhitungan Importir} \\ &= \text{Rp } 33,353,000 - \text{Rp } 23,892,000 \\ &= \text{Rp } 9,461,000 \end{aligned}$$

Hasil studi kasus dalam perhitungan Tarif dan/atau Nilai Pabean menurut importir dan Pejabat BC ditemukan adanya keraguan kebenaran karena adanya perbedaan atau selisih kekurangan tarif pabean yang diinformasikan oleh Importir dengan yang ditentukan oleh Pejabat BC. Sehingga adanya kesalahan dalam menetapkan tarif dan nilai pabean yang menyebabkan kekurangan

pembayaran biaya tarif pabean akan dikenakan sanksi administrasi berupa denda.

3. Dampak Yang Timbul Akibat Kesalahan Dalam Penetapan *HS Code*

Berdasarkan dari hasil pembahasan studi kasus diatas yang mengacu pada UU RI No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan melalui hasil pemeriksaan pabean, dapat dilihat bahwa Importir salah menentukan *HS Code* dan tidak menambahkan asuransi sesuai dengan peraturan yang ditetapkan. Hal ini mengakibatkan adanya kekurangan dalam pembayaran tarif pabean dan adanya dampak yang timbul berupa sanksi administrasi atau denda dengan besaran Rp5,000,000 (lima juta rupiah) yang ditentukan berdasarkan perhitungan persentase bea masuk untuk barang impor yang tarif atau bea masuknya dengan besaran 0% (nol persen) sesuai pada PMK RI No. 99/PMK.04/2019 pada pasal 10. Total kekurangan tarif pabean yang harus dibayar oleh Importir dengan perhitungan Bea Masuk, Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dan Pajak Penghasilan Pasal 22 adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Total} &= \text{BM (Menurut BC)} - \text{BM (Menurut} \\ &\quad \text{Importir)} + \text{Denda} \\ &= \text{Rp } 33,353,000 - \text{Rp } 23,892,000 + \\ &\quad \text{Rp } 5,000,000 \\ &= \text{Rp } 14,461,000 \end{aligned}$$

## D. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang ada dapat disimpulkan, antara lain :

1. Proses penetapan *HS Code* sesuai PMK RI No. 225/PMK.04/2015 dibagi menjadi 2 (dua) tahapan yaitu, pemeriksaan fisik dan pemeriksaan dokumen untuk mengetahui *HS Code* yang digunakan serta jumlah tarif pabean sesuai dengan *HS Code* yang ditetapkan.
2. Faktor yang menyebabkan terjadinya kesalahan penetapan *HS Code* pada barang *Ball Valve* yaitu adanya kesalahan dalam menetapkan *HS Code* dan tidak menambahkan data nilai asuransi dalam format PIB sehingga adanya perbedaan tarif.
3. Pada proses *Customs Clearance* dokumen SPPB sering kali sudah dikeluarkan atau sudah jalur hijau, Tetapi Pejabat BC baru melakukan pengecekan secara acak sehingga terjaji perbedaan tarif pabean yang diinformasikan importir yang mengakibatkan adanya selisih kekurangan pembayaran pajak

## E. Daftar Pustaka

- Azizah, A. Y., & Verawati, K. (2020). Implementasi Kenaikan Tarif Progresif Pada Petikemas Impor Dalam Upaya Menekan Dwelling Time Di Terminal Petikemas Koja. *Logistik*, 13(2), 20–27. <https://doi.org/10.21009/logistik.v13i2.18132>
- bushindotrainingcenter. (2011, 7 17). *Peranan World Customs Organization Dalam Rangka Mempermudah Perdagangan Dan Hubungannya Dengan Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai*. Retrieved from BUSHINDO TRAINING CENTER: <https://www.bushindotrainingcenter.co.id/>
- Corporation, K. S. (2021). *KEVIN STEEL*. Retrieved from [www.kevinsteel.com](http://www.kevinsteel.com.tw/): <http://www.kevinsteel.com.tw/>
- Cukai, D. J. (2016, Februari 12). *Menghitung Bea Masuk dan Pajak dalam Rangka Impor*. Retrieved from <http://bctemas.beacukai.go.id/>: <http://bctemas.beacukai.go.id/>
- Cukai, D. J. (2016). *Peraturan DJBC No. PER-09/BC/2016 tentang tata cara penyelesaian keberatan di bidang kepabeanan*. Jakarta: Kementerian Keuangan Republik Indonesia.
- Cukai, D. J. (2017, 27 2). *Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*. Retrieved from Buku Tarif Kepabeanan Indonesia: <https://www.beacukai.go.id/>
- Endraswara, S. (2008). *Metodologi Penelitian Sastra*. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Hornby, A. (1998). *OXFORD ADVANCED LEARNER'S*

- DICTIONARY*. English: Oxford University Press.
- Indonesia, P. R. (2006). *UU RI No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Indonesia, P. R. (2018). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2018 Tentang Indonesia National Single Window*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Indonesia, M. K. R. (2020). *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 188/PMK.01/2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai*. Peraturan Menteri.
- Indonesia, M. K. R. (2020). *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 188/PMK.01/2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai*. *Peraturan Menteri*.
- Keuangan, D. J. (2017). *Buku Tarif Kepabeanan Indonesia*. Direktorat Jendral Bea dan Cukai.
- Keuangan, K. (2015). *PMK RI No. 225/PMK.04/2015 tentang pemeriksaan pabean di bidang impor*. Jakarta: Menteri Keuangan Republik Indonesia.
- Keuangan, K. (2017). *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 6/PMK.010/2017 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor*. Jakarta: Menteri Keuangan Republik Indonesia.
- Keuangan, K. (2017). *PMK RI No. 26/PMK.010/2017 tentang penetapan tarif bea masuk dalam rangka ASEAN-CHINA Free Trade Area*. Jakarta: Menteri Keuangan Republik Indonesia.
- Keuangan, K. (2018). *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 110/PMK.010/2018 Tentang Pemungutan Pajak Penghasilan Pasal 22 Sehubungan Dengan Pembayaran Atas Penyerahan Barang dan Kegiatan di Bidang Impor atau Kegiatan Usaha di Bidang Lain*. Jakarta: Menteri Keuangan Republik Indonesia.
- Mulyono, T., & Verawati, K. (2021). Kompetensi Dasar Di Sektor Transportasi Laut Dan Logistik. *Logistik*, 14(2), 80–101. <https://doi.org/10.21009/logistik.v14i2.23516>
- Nursahid. (2021). *Ball Valve - Pengertian, Tipe-tipe dan Fungsinya*. Retrieved from Project Team: <https://www.cnzahid.com/>
- Pabuntang, J. T. (2014). Studi Kasus Acfta Terkait Pengaruh Terhadap Ketenagakerjaan Indonesia. *Jurnal Ekonomi Politik Internasional*.
- Priok, D. J. (2020, 12 10). *Forum Group Discussion "SPTNP: Jenis Kesalahan Tarif"*. Retrieved from Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Tanjung Priok: <http://bcpriok.beacukai.go.id/>
- Rahmayanti, S. S. (2010). Analisis Produktifitas Dermaga Barat Dan Dermaga Utara Di Jict. *Jurnal Logistik D III Transportasi UNJ*, 78-83.
- Rinaldi, M., & Seftarita, C. (2017). Analisis Pengaruh Perdagangan Internasional Dan Variabel Makro Ekonomi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *Jurnal*

Ekonomi Dan Kebijakan Publik  
Indonesia, 4(1), 49–62.

Sahara S, P. A. (2021). Optimalisasi  
Penggunaan *Forklift* Terhadap  
Kelancaran Proses Bongkar Steel  
Coil Di Pt. Daisy Mutiara Samudra.  
*Jurnal Logistik*, 57-68.

Sugiyono. (2010). Analisis Data untuk  
Riset Manajemen dan Bisnis.  
Medan: USU Press.

Suyono, C. R. (2005). *Pengangkutan  
Intermodal Ekspor Impor Melalui  
Laut*. Jakarta: PPM Manajemen.