

ANALISA PEMICU TERJADINYA AKTIVITAS IMPOR DAN EKSPOR ILEGAL YANG BERDAMPAK PADA STABILITAS KEUANGAN NEGARA

Karunia Fitri Rahmadani

Hukum Tata Negara, Universitas Islam Negeri Sayyid Ali Rahmatullah
Jl. Major Sujadi Timur 46, Tulungagung
Email: karuniafitri15@gmail.com

Naskah dikirim: 23/6/2022, direvisi: 19/07/2022, diterima: 20/07/2022

Abstract

Illegal import and export activities in Indonesia are a very clear and rooted case, where the case enters the customs area. In Indonesia, in terms of juridical, customs itself has a legal umbrella, namely Law No. 10 of 1995 as amended by Law No. 17 of 2006 concerning Customs. In practice, the implementation of customs is supervised by JDBC. However, even though juridically already has rules, it does not provide guarantees that the country will avoid the criminal act of smuggling. This is because, in addition to law enforcement, in terms of juridical, there are still several articles are still multi-interpreted to trigger the occurrence of illegal import and export activities. The research method used in research is normative juridical, where research is carried out by finding the truth based on legal scientific logic in terms of normative.

Keywords: *Customs, Illegal Import, Illegal Export.*

Abstrak

Aktivitas impor dan ekspor ilegal di Indonesia menjadi perkara yang sudah sangat berurat dan berakar, dimana perkara tersebut masuk ke dalam kawasan kepabeanan. Di Indonesia, dari segi yuridis, kepabeanan sendiri telah memiliki payung hukumnya yaitu Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan. Dalam praktiknya, pelaksanaan kepabeanan tersebut diawasi oleh JDBC. Akan tetapi meski secara yuridis telah memiliki aturan, hal tersebut tidak memberi jaminan akan terhindarnya negara dari adanya tindak pidana penyelundupan. Hal tersebut dikarenakan, selain pada penegak hukumnya, dari segi yuridisnya, masih ada beberapa pasal yang masih multitafsir hingga memicu terjadinya aktivitas impor dan ekspor ilegal tersebut. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah yuridis normatif, dimana penelitian dilakukan dengan cara menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari segi normatifnya. Aktivitas impor dan ekspor ilegal sendiri sangat berdampak pada stabilitas keuangan negara, mengingat sektor pabean cukup banyak menyumbangkan pendapatan bagi negara. Meski UU Kepabeanan telah memberikan landasan hukum akan kepabeanan, namun masih ada pasal-pasal yang multitafsir hingga memicu pelaku untuk melakukan tindak pidana penyelundupan tersebut.

Kata Kunci: Kepabeanan, Impor Ilegal, Ekspor Ilegal.

A. PENDAHULUAN

A.1. Latar Belakang

Impor berarti kegiatan untuk memasukkan barang ke dalam daerah pabean dan ekspor berarti kegiatan untuk mengeluarkan barang dari daerah pabean. Definisi tersebut diambil dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Mengingat perkembangan impor dan ekspor di Indonesia yang pesat, tidak mengelak jika aktivitas impor dan ekspor yang dilakukan secara ilegal juga ikut berkembang pesat. Impor dan ekspor ilegal sendiri adalah jenis tindakan yang dilakukan dengan tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tidak memenuhi formalitas pabean yang ditetapkan dalam perundang-undangan, melanggar hukum dan merugikan negara. Aktivitas impor dan ekspor ilegal masuk ke dalam kategori tindak pidana penyelundupan (*smuggling* atau *somkkle*) yang dilakukan dengan cara menyelundupkan barang secara gelap baik dengan memasukkan (impor) maupun mengeluarkan (ekspor) untuk menghindari adanya bea masuk dan bea keluar.¹

Definisi penyelundupan memang tidak dijelaskan secara eksplisit dalam undang-undang kepabeanan, namun dijelaskan secara implisit seperti misalnya dalam Pasal 7A dan Pasal 102A Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan. Penyelundupan sendiri dibagi menjadi dua jenis, yakni penyelundupan fisik dan penyelundupan administratif. Secara implisit dalam Pasal 26B ayat (1) dijelaskan tentang apa itu penyelundupan fisik yang pada intinya adalah kegiatan mengimpor atau mengekspor, mengangkut ataupun menyimpan barang-barang tanpa mengindahkan ketentuan yang ada. Sedangkan, penyelundupan administratif merupakan tindakan yang dilakukan dengan cara mengelirukan jumlah barang, jenis barang, harga barang ataupun hal-hal lain yang berkaitan dengan barang yang di impor

¹ Putu Kevin Saputra Ryadi dan Ni Md. Ari Yuliantini Griadhi, 2016, *Pengaturan Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Penyelundupan Dalam Undang-Undang Pabean*, Kertha Semaya : Journal Ilmu Hukum, Volume 4 Nomor 1, hlm. 3

ataupun di ekspor dalam hal pemberitahuan, penyimpanan, pengiriman, maupun pembongkaran sehingga timbul ketidaksesuaian antara apa yang tertulis dalam dokumen dengan apa yang di impor ataupun di ekspor.²

Di Indonesia, aktivitas impor dan ekspor ilegal bukanlah sebuah perkara baru, melainkan perkara yang sudah sangat berurat dan berakar. Hal ini, tentu saja sangat merugikan negara, karena negara kehilangan pendapatan yang seharusnya dapat di setorkan dalam kas negara. Apalagi tindak pidana penyelundupan (impor dan ekspor ilegal) sama bahayanya dengan tindak pidana korupsi, dalam artian akan sangat berpengaruh terhadap keuangan negara yang imbasnya adalah menghambat pembangunan, kemakmuran, ataupun kesejahteraan rakyat.³ Jika dilihat dari data-data sektor pabean, bea masuk dan bea keluar cukup memberikan banyak pemasukan bagi negara, meski itu tidak sebanyak sektor cukai. Seperti misalnya, pada tahun 2021 total bea masuk yang diperoleh oleh Negara Indonesia adalah sebesar Rp 38,89 triliun dan bea keluar adalah sebesar Rp 34,57 trilun.⁴ Namun kemudian, dengan adanya aktivitas impor dan ekspor ilegal, tentu pemasukan negara yang diambil dari sektor pabean akan semakin berkurang, belum lagi, jika kemudian tindakan impor dan ekspor ilegal ini semakin merambat ke banyak sektor.

Sejarah pemberlakuan bea masuk dan keluar sendiri dapat dilihat dari masa penjajahan Belanda, yakni pada masa VOC, karena yang menerapkan bea masuk dan bea keluar di Indonesia pertama kali adalah VOC dengan berbagai peraturan hingga Indonesia merdeka pada 17 Agustus 1945, lebih tepatnya adalah pada tanggal 1 Oktober 1620.⁵ Dalam Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Kepabeanan telah dijelaskan bahwa barang yang masuk dalam daerah pabean sampai dengan dipenuhi kewajibannya akan menjadi objek pengawasan dari Pejabat Bea dan Cukai.⁶ Dari segi yuridis, kepabeanan

² Azmi Syahputra, 2012, *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Penyelundupan*, Jurnal Ilmu Hukum: Volume 3 No.1, hlm. 1-5

³ *Ibid.*, hlm. 6

⁴ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2021, *APBN KITA Kinerja dan Fakta Kaleidoskop 2020*, hlm. 74-76.

⁵ Drs. Arif Surojo, M.Hum., dan Sugianto, S.H., M.M., 2010, *Peraturan Kepabeanan dan Cukai*, ADBI4235/Modul 1, hlm. 1.1-1.3

⁶ Jatmiko Winarno, 2013, *Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor Berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan*, Jurnal Independent Volume 1 Nomor 2, hlm. 1-2

sendiri telah memiliki payung hukumnya yaitu Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan dan peraturan turunannya. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tersebut telah dijelaskan bahwa baik terkait bea masuk ataupun bea keluar telah diatur sedemikian rupa sebagai kewajiban pabean (*customs formality*) yang harus dipenuhi pelaksanaannya dalam aktivitas impor dan ekspor, dimana dalam pelaksanaan kewajiban dalam kawasan pabean ini dilakukan pengawasan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (JDBC). Hal tersebut menunjukkan bahwa secara yuridis, hukum telah mengatur terkait lalu lintas impor dan ekspor dengan pengawasan yang dilakukan oleh JDBC, akan tetapi hal tersebut tidak memberi jaminan akan terhindarnya negara dari adanya tindak pidana penyelundupan. Salah satu sebab masih terjadinya aktivitas impor dan ekspor ilegal ini menurut peneliti adalah karena masih adanya beberapa pasal yang multitafsir dalam Undang-Undang Kepabeanan yang kemudian menyebabkan celah yang dapat digunakan oleh pelaku untuk melakukan tindak pidana penyelundupan dalam praktiknya. Hal tersebutlah yang menjadi alasan dasar peneliti untuk meninjau lebih jauh terkait aktivitas impor dan ekspor ilegal yang berdampak pada stabilitas keuangan negara dari segi yuridisnya, yang selanjutnya akan peneliti paparkan dalam bab pembahasan. Secara lebih lanjut, berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka peneliti akan mengkategorikan penelitian ini dalam dua permasalahan, sebagai berikut:

1. Bagaimana dampak dari aktivitas impor dan ekspor ilegal terhadap stabilitas keuangan negara?
2. Apa yang menyebabkan masih terjadinya aktivitas impor dan ekspor ilegal jika ditinjau dari segi yuridisnya?

B. PEMBAHASAN

B.1. Dampak Aktivitas Impor dan Ekspor Ilegal Terhadap Stabilitas Keuangan Negara

Aktivitas Impor dan Ekspor apabila dilihat dari sudut pandang keuangan negara, maka dapat diartikan sebagai lalu lintas barang yang memberi pemasukan keuangan bagi negara melalui pabean. Impor secara garis besar

diartikan sebagai aktivitas yang dilakukan dengan cara memasukkan barang ke dalam daerah pabean dengan mematuhi ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Pihak yang melakukan kegiatan impor disebut dengan *importer*. Terkait dengan lalu lintas atau tata laksana impor sendiri telah diatur sedemikian rupa dalam Undang-Undang Kepabeanan yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Pada intinya, tata laksana impor dimulai dari pengangkutan barang oleh sarana pengangkut. Dimana setelah barang dibawa dengan sarana pengangkut itu, maka barang dibongkar dan ditimbun sembari menunggu kewajiban pabean dipenuhi oleh importir. Kewajiban itu adalah berupa pemberitahuan impor yang mencakup faktur, daftar pengepakan, daftar muatan, *airway bill assurance*, dan dokumen lain yang kemudian diperlukan serta pelunasan pungutan negara berupa bea masuk. Setelah dipenuhinya kewajiban pabean tersebut maka tahap selanjutnya adalah pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan fisik oleh pejabat bea dan cukai, hingga diberikannya persetujuan untuk pengeluaran barang impor.⁷

Ekspor dapat diartikan sebagai kegiatan untuk mengeluarkan barang dari kawasan pabean dengan mematuhi peraturan yang berlaku. Pihak yang melakukan aktivitas ekspor ini disebut dengan eksportir. Aktivitas pengiriman barang tersebut dapat dikatakan sebagai kegiatan ekspor apabila barang yang telah dimuat oleh sarana pengangkut dibawa keluar dari kawasan pabean. Tahapan selanjutnya yang perlu dilakukan oleh eksportir adalah pemenuhan kewajiban pabean. Kewajiban yang timbul dalam aktivitas ekspor adalah Penyerahan Ekspor Barang (PEB) serta pelunasan pungutan negara berupa bea keluar. Kewajiban pabean berupa pemberitahuan ekspor barang sendiri hanya ditujukan pada barang-barang yang bukan merupakan barang pribadi penumpang, pelintas batas, awak sarana pengangkut serta barang kiriman dengan batas nilai pabean tertentu. Terkait pungutan negara berupa bea keluar sendiri, awalnya eksportir akan melakukan perhitungan dan pelunasan secara mandiri dan selanjutnya pihak DJBC akan melakukan pemeriksaan baik itu pemeriksaan fisik ataupun administratif. Apabila

⁷ Astri Warih Anjarwi, 2021, *Pajak Lalu Lintas Barang (Kepabeanan, Ekspor, Impor, dan Cukai)*, Yogyakarta: Penerbit Deepublish, hm. 75

kemudian ditemukan kekurangan atau ketidaksesuaian jumlah pungutan bea keluar, maka eksportir wajib untuk melunasinya dan jika ketidaksesuaian itu merupakan tindak pelanggaran, maka pihak eksportir akan dikenai sanksi administratif berupa denda. Sistem kewajiban pabean yang dilakukan secara self assessment tersebut terkadang memberi kesulitan tersendiri bagi pihak eksportir, namun demikian pihak eksportir dapat menguasai pengurusannya pada pihak Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK).⁸

Dalam hal aktivitas impor dan ekspor ilegal dapat mempengaruhi stabilitas keuangan negara, hal tersebut dapat dilihat dari sebesar apa sumbangsih bea masuk dan bea keluar untuk pendapatan negara. Kembali pada 5 (lima) tahun kebelakang, pada tahun 2017 pendapatan negara yang didapatkan Indonesia dari bea masuk adalah sebesar Rp35 triliun atau sekitar 105%, mengalami surplus sebanyak Rp 1,7 triliun dari APBNP 2017 yang sebesar Rp 33,3 triliun. Selanjutnya, bea keluar yang didapatkan pada tahun 2017 ini adalah Rp. 4,1 triliun atau 149,9 persen, mengalami surplus sebesar Rp. 1,4 triliun dari APBNP 2017 yaitu Rp 2,7 triliun.⁹ Melangkah pada tahun berikutnya, yakni pada tahun 2018, pendapatan negara dari bea masuk yang didapatkan oleh Indonesia adalah sebesar Rp. 39,0 triliun dan bea keluar sebesar Rp. 6,8 triliun yang juga mengalami surplus dari APBNP yang ditetapkan pada tahun 2018.¹⁰ Pada tahun 2019, bea masuk yang diperoleh adalah sebesar Rp. 37,45 triliun dan bea keluar sebesar Rp. 3,49 triliun.¹¹ Selanjutnya, pada tahun 2020, bea masuk yang diperoleh adalah sebesar Rp. 32,30 triliun dan bea keluar sebesar Rp. 4,24 triliun.¹² Dan pada tahun 2021, bea masuk yang diperoleh adalah sebesar Rp. 38,89 triliun dan bea keluar sebesar Rp. 34,57 triliun.¹³ Melalui data-data yang tercatat

⁸ *Ibid.*, Astri Warih Anjarwi, *Pajak Lalu Lintas*, hlm. 54

⁹ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2018, *APBN KITA Kinerja dan Fakta APBNP 2017: Mendorong Pertumbuhan Ekonomi, Hingga Ujung Negeri*, hlm. 23

¹⁰ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2019, *APBN KITA Kinerja dan Fakta*, hlm. 29-30

¹¹ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2020, *APBN KITA*, hlm. 43-45

¹² Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2021, *APBN KITA Kinerja dan Fakta Kaleidoskop 2020*, hlm. 74-76

¹³ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2022, *APBN KITA Kinerja dan Fakta*, hlm. 97-100

tersebut, maka terlihat bahwa bea masuk dan bea keluar, utamanya adalah bea masuk dalam kaitannya dengan pendapatan negara memberikan pemasukan yang cukup banyak. Belum lagi untuk data bea masuk dan bea keluar yang seharusnya didapatkan dari aktivitas impor dan ekspor ilegal.

Aktivitas impor dan ekspor ilegal yang dilakukan dengan melanggar ketentuan perundang-undangan termasuk dalam tindak pidana penyelundupan (*smuggling atau smokkle*) sering terjadi atau dilakukan melalui jalur laut yakni melalui pelabuhan-pelabuhan kecil, pelabuhan-pelabuhan ilegal dan melalui kapal penumpang.¹⁴ Tindak pidana penyelundupan tersebut jelas memberikan dampak yang signifikan terhadap stabilitas keuangan negara, mengingat dari data-data yang telah peneliti deskripsikan di atas, bea masuk dan bea keluar memberikan penerimaan atau pemasukan yang cukup besar untuk negara. Stabilitas keuangan negara yang dimaksudkan disini adalah ketika sistem keuangan mengalami ketidakstabilan hingga berakibat membahayakan dan menghambat keuangan negara. Berkurangnya pendapatan negara yang disebabkan oleh aktivitas impor dan ekspor ilegal tersebut akan berpengaruh pada keuangan negara yang dijadikan media untuk mensejahterakan rakyat, pembangunan, pendidikan dan lain sebagainya yang termasuk ke dalam tujuan negara.

Impor dan ekspor yang dilakukan secara ilegal menyebabkan kurangnya atau turunnya jumlah uang yang seharusnya didapatkan dari aktivitas impor dan ekspor, karena pungutan negara yang berasal dari aktivitas impor dan ekspor yakni bea masuk dan bea keluar tidak dibayarkan atau disetorkan kepada kas negara oleh penyelundup. Padahal impor dan ekspor sendiri tidak hanya memberi pendapatan bagi negara melalui bea masuk dan bea keluar, melainkan juga melalui pajak serta penerimaan negara bukan pajak.¹⁵ Hal tersebut dapat menjelaskan kenapa kemudian adanya aktivitas impor dan ekspor ilegal sangat berpengaruh pada stabilitas keuangan negara. Karena bukan hanya pendapatan negara dari bea masuk

¹⁴ Anggun Nurul Iman, Helmi, dan Mahdi Syahbadir, Desember 2020, *Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Barang Elektronik Oleh Bea dan Cukai Kota Batam*, Journal of Government and Politics, hlm. 123

¹⁵ *Ibid.*, Putu Kevin Saputra Ryadi dan Ni Md. Ari Yuliantini Griadhi, 2016, *Pengaturan Sanksi Pidana*, hlm. 3-4

dan bea keluar yang hilang, melainkan juga pajak dan pendapatan negara bukan pajak yang bisa didapatkan dari aktivitas impor dan ekspor.

B.2. Tinjauan Yuridis Terhadap Aktivitas Impor dan Ekspor Ilegal

Secara yuridis, penerimaan negara yang didapatkan dari aktivitas impor dan ekspor melalui bea masuk dan bea keluar di atur dalam Undang-Undang Kepabeanan, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Undang-Undang tersebut menjadi landasan dalam pelaksanaan impor dan ekspor di kawasan pabean dengan harapan tidak ada tindak ilegal yang menyebabkan kerugian pada stabilitas keuangan negara. Bea masuk atau *custom duty* menurut Ali Purwito adalah sejumlah uang yang didapatkan negara dengan cara memaksa orang yang melakukan aktivitas memasukkan barang (impor) dari luar kawasan pabean ke dalam kawasan pabean untuk membayar sejumlah pungutan yang telah diatur dalam ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Definisi tersebut selaras dengan apa yang tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Kepabeanan. Tujuan adanya pungutan bea masuk sendiri adalah sebagai sumber pemasukan atau penerimaan negara yang selanjutnya akan digunakan untuk mendanai negara baik dalam hal pembangunan, perekonomian, pendidikan, dan lain sebagainya.¹⁶ Selanjutnya, bea keluar merupakan pungutan yang dikenakan pada eksportir (orang yang melakukan ekspor barang). Sama seperti bea masuk, bea keluar juga dipungut dengan tujuan digunakan sebagai pemasukan negara yang nantinya dijadikan sebagai dana pembangunan, memakmurkan masyarakat, dan lain sebagainya.

Aktivitas impor dan ekspor merupakan aktivitas yang dilakukan dalam perdagangan internasional. Dampak positif dari adanya aktivitas perdagangan internasional bagi negara dapat dilihat dari mulai terdorongnya perekonomian negara, terjalinnya hubungan antar negara, terciptanya lapangan kerja bagi masyarakat, meningkatnya sumber devisa negara, didapatkannya keuntungan dari spesialisasi barang, terdorongnya transfer

¹⁶ Fauzan Haqiqi, Mira Santika dan Yusmalina, 2021, *Analisis Pengaruh Realisasi Penerimaan Bea Masuk Terhadap Target Penerimaan Bea Masuk (Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Tipe Madya B Tanjung Balai Karimun Periode 1017-1019)*, Jurnal Cafetaria: Volume 2 Nomor 1, hlm 53-54

teknologi modern, mencegah terjadinya krisis bagi negara, terdorongnya rasionalisasi harga barang, serta mendorong kegiatan perekonomian dalam negeri.

Namun, adanya perdagangan internasional itu tidak hanya memberikan dampak positif, melainkan juga dampak negatif, seperti ketergantungan pada negara lain, munculnya isu penjajahan ekonomi oleh negara lain¹⁷, serta menjadi jembatan untuk tindakan-tindakan ilegal, seperti yang terjadi dalam aktivitas impor dan ekspor ilegal.

Adanya aktivitas impor dan ekspor ilegal tidak hanya dipengaruhi oleh kurangnya sumber daya manusia ataupun kurangnya eksekusi kebijakan terkait pengawasan yang dilakukan terhadap lalu lintas impor dan ekspor tersebut. Adanya aktivitas impor dan ekspor ilegal juga disebabkan oleh masih adanya yang kurang dari kebijakan yang sudah ada. Kebijakan yang peneliti maksudkan di sini adalah peraturan perundang-undangan dalam Undang-Undang Kepabeanan itu sendiri, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006. Dalam peraturan perundang-undangan tersebut, masih ada beberapa pasal yang menggunakan frasa yang kurang jelas dan multitafsir. Ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang masih kurang jelas dan multitafsir dapat menjadi penghalang dalam hal implementasi peraturan itu sendiri, sehingga terdapat celah yang mengakibatkan tujuan dibentuknya peraturan tidak tercapai, seperti halnya dalam Undang-Undang Kepabeanan, dimana adanya celah dalam isi pasal-pasal yang ada dapat menyebabkan terjadinya tindakan ilegal atau tindakan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, seperti aktivitas impor dan ekspor ilegal.

Beberapa pasal yang masih mengandung frasa yang tidak jelas ataupun multitafsir tersebut akan peneliti jabarkan secara deskriptif dalam pembahasan sebagai berikut:

Pertama, Pasal 3 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006. Dalam Pasal 3 ayat (3) tersebut dijelaskan bahwa pemeriksaan pabean sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dilakukan secara 'selektif'. Penggunaan frasa

¹⁷ Pusat Analisis dan Evaluasi Hukum Nasional, 2018, *Laporan Akhir Analisis dan Evaluasi Hukum Terkait Perdagangan Lintas Negara*, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, hlm. 6-8

‘selektif’ dalam pasal tersebut, menurut penulis tidaklah tepat¹⁸, karena dapat disalah artikan sebagai tindakan yang tebang pilih, dalam artian lain pemeriksaan pabean akan dilakukan dengan sampel yang diinginkan oleh pejabat pemeriksa dan memihak pihak-pihak yang berpeluang besar untuk melakukan tindak pidana penyelundupan. Penggunaan frasa ‘selektif’ dapat menjadi penyebab terjadinya tindak pidana penyelundupan dalam aktivitas impor dan ekspor itu sendiri. Arti dari kata selektif sendiri adalah melalui seleksi atau penyaringan.¹⁹

Mengacu pada definisi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa penggunaan frasa selektif mengacu pada penyaringan atau melakukan seleksi dalam hal pemeriksaan pabean. Pemeriksaan pabean yang dimaksudkan dalam ketentuan Pasal 3 ayat (3) Undang-Undang Kepabeanan tersebut adalah pemeriksaan barang impor yang meliputi penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik barang, sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 3 Ayat (1) dan Ayat (2) Undang-Undang Kepabeanan tersebut. Pemeriksaan terhadap dokumen dan juga fisik barang dalam hal kepabeanan merupakan suatu unsur yang sangat penting karena pemenuhan kewajiban berupa pembayaran bea masuk oleh importir akan didasarkan pada hal tersebut. Maka, ketika bunyi frasa dalam Pasal 3 Ayat (3) yang menyatakan bahwa pemeriksaan pabean dilakukan secara selektif, hal tersebut justru akan menimbulkan terjadinya tindak pidana penyelundupan itu sendiri, baik kemudian frasa tersebut dimanfaatkan oleh pengawas atau pejabat yang berwenang dalam pabean ataupun dimanfaatkan oleh importir itu sendiri. Dalam hal pemeriksaan pabean, seharusnya pemeriksaan dilakukan secara komprehensif dan teliti, bukan secara selektif. Dan apabila jumlah barang yang diperiksa melebihi kapasitas, baik terkait kapasitas Sumber Daya Manusia yang melakukan pengecekan ataupun waktu pemeriksaan yang terbatas, maka yang kemudian harus diatur adalah terkait penjaminan pemeriksaan dengan mengambil sampel secara benar dan bukan melakukan pemeriksaan secara selektif.

¹⁸ *Ibid.*, Pusat Analisis dan Evaluasi Hukum Nasional, *Laporan Akhir Analisis*, hlm. 32

¹⁹ Badan Pengembangan dan Pembinaan, Oktober 2016, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Daring*, diakses melalui <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>, pada 02 Juni 2022 pukul 09.30 WIB

Kedua, ketentuan sanksi administratif dalam Undang-Undang Kepabeanan. Peraturan mengenai sanksi yang di atur dalam Pasal 8A, Pasal 8C, Pasal 9A, dan Pasal 10A²⁰, sebagai berikut:

1. Pasal 8A Ayat (2) menjelaskan bahwa importir ataupun pengusaha yang dalam pembongkaran barang ternyata barang yang diimpor kurang dari yang diberitahukan dalam pemberitahuan pabean dan tidak dapat membuktikan bahwa itu diluar kemampuannya, maka akan dikenai sanksi administratif berupa denda minimal Rp. 25.000.000,00 dan maksimal Rp. 250.000.000,00. Begitupula dalam Pasal 8A Ayat (3) dijelaskan bahwa apabila barang yang dibongkar lebih dari jumlah yang diberitahukan dalam pemberitahuan pabean dan tidak dapat membuktikan bahwa itu diluar kemampuannya, maka importir ataupun pengusaha dikenai sanksi administratif dengan minimal Rp. 25.000.000,00 dan maksimal Rp. 250.000.000,00.
2. Pasal 8C Ayat (3) menjelaskan bahwa pengangkut yang telah memenuhi kewajiban, namun jumlah barangnya kurang atau lebih dari yang diberitahukan dan tidak dapat membuktikan bahwa itu diluar kemampuannya, maka dikenai sanksi administratif berupa denda paling sedikit Rp. 5.000.000,00 dan maksimal Rp. 50.000.000,00. Selanjutnya, dalam Pasal 8C Ayat (4) dijelaskan bahwa, pengangkut yang tidak memuhi kewajiban untuk pemberitahuan pabean dengan dokumen yang sah akan dikenai sanksi minimal Rp. 25.000.000,00 dan maksimal Rp. 250.000.000,00.
3. Pasal 9A Ayat (3) menjelaskan bahwa, pengangkut yang sarana pengangkutnya berangkat menuju keluar daerah pabean ataupun masuk kedalam daerah pabean tanpa memenuhi kewajiban pemberitahuan pabean, maka akan dikenai sanksi administratif minimal Rp. 10.000.000, - dan maksimal Rp. 100.000.000,00.
4. Pasal 10A Ayat (3) menjelaskan bahwa pengangkut yang apabila dalam pembongkaran barang ternyata barangnya kurang dan tidak dapat membuktikan bahwa itu diluar kemampuannya, maka dikenai sanksi

²⁰ *Ibid.*, Pusat Analisis dan Evaluasi Hukum Nasional, *Laporan Akhir Analisis*, hlm. 32-36

harus membayar bea masuk atas barang yang kurang dibongkar dan sanksi denda administratif minimal Rp. 25.000.000,00 dan maksimal Rp. 250.000.000,00. Begitupula sebaliknya, dalam Ayat (4) dijelaskan apabila barang yang dibongkar lebih dari pemberitahuan pabean maka dikenai sanksi denda minimal Rp. 25.000.000,00 dan maksimal Rp. 500.000.000,00.

Dalam pasal-pasal tersebut, inti pemberian sanksi adalah dengan memberikan batasan denda minimal dan denda maksimal. Hal tersebut tidaklah tepat, mengingat jumlah impor dan ekspor yang cukup besar, pemberian sanksi dengan menetapkan jumlah batas denda minimal dan maksimal terhadap barang yang diselundupkan justru akan dimanfaatkan oleh importir maupun eksportir yang jumlah bea masuk dan bea keluar dari barang impor dan ekspornya justru lebih banyak dari denda maksimal yang ditetapkan. Padahal jika merujuk pada dictum menimbang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 menyatakan bahwa Undang-Undang tersebut dibuat demi menjamin keefektivitasan pengawasan dan pencegahan dan penindakan penyelundupan, maka penetapan jumlah denda minimal dan maksimal, dalam artian lain tidaklah tetap justru dapat mendorong terjadinya tindak penyelundupan itu sendiri, karena ketentuan sanksi yang tidak jelas dan tidak tetap jumlahnya. Jika dilihat secara sekilas saja, mungkin denda yang ditetapkan memang cukup besar karena jumlah maksimal dari denda tersebut mencapai ratusan juta.

Namun, apabila dilihat dari sudut pandang efisiensi dan efektivitas aturannya, maka hal tersebut tidaklah tepat, karena denda maksimal justru dapat disalahgunakan oleh importir ataupun eksportir yang melakukan tindakan penyelundupan dengan memanfaatkan pelanggaran (penyelundupan) sebagai jalan pintas agar tidak membayar bea masuk ataupun bea keluar yang jumlahnya lebih besar daripada jumlah denda yang harus dibayarkan karena tindakan penyelundupan tersebut, seperti misalnya dalam hal ketidaksesuaian data yang dilaporkan dengan jumlah barang yang di impor maupun di ekspor. Nilai denda maksimal tersebut, justru tidak akan bernilai jika dihadapkan dengan barang yang memiliki nilai tinggi (mahal), dimana bea masuk ataupun bea keluar yang harus disetorkan jauh lebih

besar perbandingannya daripada denda yang harus dibayarkan. Dengan merujuk pada bab PERTIMBANGAN dalam Undang-undang kepabeanan tersebut, maka jauh lebih baik apabila ketentuan terkait denda maksimal dan minimal diganti dengan denda sejumlah presentase tertentu dikalikan dengan nilai barang tersebut atau sebagaimana perhitungan pengenaan bea masuk dan bea keluar, dimana nilai pabean yang dimaksudkan disini adalah nilai transaksi dari barang yang tersebut. Hal tersebut diperlukan guna memberantas atau setidaknya meminimalisir penyelundupan dan memberikan kepastian hukum yang bersifat objektif.²¹

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, peneliti berpendapat bahwa perlu dilakukan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan tersebut. Revisi undang-undang diperlukan guna memperjelas pasal-pasal yang masih tidak tepat, tidak jelas dan multitafsir seperti yang telah peneliti deskripsikan di atas guna mempersempit adanya celah dalam Undang-Undang Kepabeanan yang dapat digunakan oleh pelaku tindak pidana penyelundupan dalam aktivitas impor dan ekspor ilegal untuk melakukan tindakan penyelundupan. Perubahan atau revisi Undang-Undang Kepabeanan nantinya, menurut peneliti tidak seharusnya dalam bentuk revisi undang-undang yang merubah undang-undang sebelumnya, seperti yang dilakukan terhadap Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 ini. Akan lebih baik jika perubahan yang dilakukan terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 nantinya mencabut undang-undang yang diberlakukan sebelumnya. Karena, apabila melihat dalam ketentuan Nomor 237 Lampiran II Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011,²² maka seharusnya Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 dicabut, karena perubahan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 sendiri mencakup hampir separuh materi muatan dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995. Hal tersebut perlu dilakukan guna mempermudah setiap orang untuk membaca dan memahami Undang-Undang Kepabeanan.

²¹ *Ibid.*, Pusat Analisis dan Evaluasi Hukum Nasional, *Laporan Akhir Analisis*, hlm. 32-36

²² *Ibid.*, Pusat Analisis dan Evaluasi Hukum Nasional, *Laporan Akhir Analisis*, hlm. 37-38

C. PENUTUP

C.1. Kesimpulan

Berdasarkan pada pemaparan yang telah penulis deskripsikan dalam bab pembahasan terkait dengan tinjauan yuridis terhadap aktivitas impor dan ekspor ilegal yang berdampak pada stabilitas keuangan negara, penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

Pertama, Aktivitas impor dan ekspor ilegal yang merupakan tindak pidana penyelundupan (*smuggling atau smokkle*) yang dilakukan dengan cara menyelundupkan barang secara gelap baik dengan memasukkan (impor) maupun mengeluarkan (ekspor) untuk menghindari adanya bea masuk dan bea keluar. Aktivitas impor dan ekspor ilegal tersebut memberi dampak yang cukup signifikan terhadap stabilitas keuangan negara. Stabilitas keuangan negara yang dimaksudkan disini adalah ketika sistem keuangan mengalami ketidakstabilan hingga berakibat membahayakan dan menghambat keuangan negara. Hal tersebut dapat dilihat dari sebesar apa sumbangsih bea masuk dan bea keluar untuk pendapatan negara. Berkurangnya pendapatan negara yang disebabkan oleh aktivitas impor dan ekspor ilegal tersebut akan sangat berpengaruh pada keuangan negara yang dijadikan sebagai alokasi dana untuk mensejahterakan rakyat, pembangunan, pendidikan dan lain sebagainya yang termasuk ke dalam tujuan negara. Selain karena bea masuk dan bea keluar yang menjadi penyumbang cukup banyak untuk penerimaan negara, aktivitas impor dan ekspor sendiri tidak hanya memberi pendapatan bagi negara melalui bea masuk dan bea keluar, melainkan juga melalui pajak serta penerimaan negara bukan pajak.

Kedua, Penyebab terjadiya aktivitas impor dan ekspor ilegal tersebut tidak hanya disebabkan oleh kurangnya sumber daya manusia dalam hal melakukan pengawasan terhadap lalu lintas perdagangan internasional, dalam hal ini adalah lalu lintas impor dan ekspor barang. Tidak pula hanya disebabkan karena kurang maksimalnya implementasi dari sebuah peraturan perundang-undangan yang ada. Melainkan, juga dapat disebabkan oleh karena masih adanya yang kurang dalam peraturan perundang-undangan tersebut. Dalam hal kaitannya dengan kepabeanan, salah satu peraturan perundang-undangan yang diberlakukan adalah Undang Nomor 17

Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Menyoroti peraturan perundang-undangan tersebut, penulis menemukan frasa-frasa yang masih multitafsir serta tidak jelas yang menurut penulis justru dapat menjadi celah yang dapat digunakan oleh pelaku tindak pidana penyelundupan untuk memanfaatkan peraturan perundang-undangan tersebut sebagai batu loncatan untuk melakukan tindakan impor dan ekspor ilegal. Beberapa pasal yang menurut penulis masih bermasalah diantaranya adalah Pasal 3 ayat (3) yang terkait dengan frasa ‘selektif’, selanjutnya adalah Pasal 8A, Pasal 8C, Pasal 9A, dan Pasal 10A yang menjelaskan terkait ketentuan sanksi administratif berupa denda terhadap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. Terkait dengan frasa ‘selektif’ yang penulis maksud dalam ketentuan pada Pasal 3 Ayat (3) tersebut tidak lah tepat untuk digunakan, karena memiliki kesan yang tebang pilih. Seharusnya, pemeriksaan kepabeanan tidak dilakukan secara selektif dan tebang pilih, melainkan secara komprehensif dan teliti. Selanjutnya, penulis juga menyoroti terkait dengan ketentuan penetapan sanksi dalam pasal-pasal yang telah penulis sebutkan, dimana sanksi tersebut ditetapkan dengan nilai minimal dan nilai maksimal. Hal tersebut tidaklah tepat, mengingat jumlah impor dan ekspor yang cukup besar. Pemberian sanksi dengan menetapkan jumlah batas denda minimal dan maksimal terhadap barang yang diselundupkan justru akan dimanfaatkan oleh importir maupun eksportir yang jumlah bea masuk dan bea keluar dari barang impor dan ekspornya justru lebih banyak dari denda maksimal yang ditetapkan. Sehingga, penetapan sanksi dengan menentukan jumlah denda minimal dan maksimal justru dapat mendorong pelaku untuk melakukan tindak penyelundupan tersebut.

C.2. Saran

Berdasarkan pada pemaparan inti permasalahan yang telah penulis deskripsikan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran yang sekiranya dapat dijadikan sebagai acuan untuk mengatasi permasalahan tersebut, sebagai berikut:

Pertama, Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan perlu di revisi dengan mencabut peraturan perundang-undangan yang digunakan

sebelumnya yaitu, Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995. Hal tersebut perlu dilakukan karena dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 sendiri, perubahan yang dilakukan terhadap isi pasal-pasal dalam Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 telah mencakup hampir separuhnya. Melakukan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tanpa mencabut Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995, menurut penulis justru akan mempersulit masyarakat maupun lembaga pelaksana untuk membaca dan memahami peraturan tersebut. Pencabutan terhadap Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 perlu dilakukan, namun dalam ketentuan penutup, penulis berpendapat bahwa harus ada frasa yang pada intinya menjelaskan bahwa, **“Peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti.”** Hal itu diperlukan untuk memperjelas bahwa peraturan pelaksana dari Undang-Undang yang telah dicabut tersebut masih tetap diberlakukan sepanjang peraturan tersebut tidak bertentangan dan belum ada peraturan pelaksana lain yang mencabutnya.

Kedua, frasa ‘selektif’ dalam Pasal 3 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, menurut penulis harus diganti dengan frasa ‘komprehensif dan teliti’. Hal tersebut diperlukan guna menghindari adanya tebang pilih dalam hal melakukan pemeriksaan pabean. Frasa ‘komprehensif’ yang berarti secara menyeluruh, luas dan lengkap, serta frasa ‘teliti’ yang berarti cermat dan saksama dalam melakukan pemeriksaan, menurut penulis akan jauh lebih sesuai untuk digunakan dibandingkan dengan frasa ‘selektif’ itu sendiri. Perubahan frasa ‘selektif’ menjadi frasa ‘komprehensif dan teliti’, diharapkan mampu memperjelas implementasi dari Pasal 3 Ayat (3) undang-undang kepabeanan tersebut, untuk dilakukan pemeriksaan secara komprehensif dan teliti.

Ketiga, ketentuan sanksi administratif berupa penetapan batas minimal dan maksimal denda yang harus dibayarkan dalam 8A, Pasal 8C, Pasal 9A, dan Pasal 10A, menurut penulis harus diubah dengan menggunakan sejumlah presentase tertentu dikalikan dengan nilai transaksi dari barang yang bersangkutan atau menggunakan perhitungan yang diterapkan dalam

penarikan bea masuk dan bea keluar guna memberikan jaminan dan kepastian hukum yang bersifat objektif dan guna memberantas. Hal tersebut selain dilakukan untuk memberikan kepastian hukum yang objektif, juga dilakukan guna memberantas atau setidaknya meminimalisir tindak pidana penyelundupan itu sendiri (impor dan ekspor ilegal).

DAFTAR PUSTAKA

- Anjarwi, Astri Warih, 2021, *Pajak Lalu Lintas Barang (Kepabeanan, Ekspor, Impor, dan Cukai)*, Yogyakarta: Penerbit Deepublish
- Drs. Arif Surojo, M.Hum., dan Sugianto, S.H., M.M., 2010, *Peraturan Kepabeanan dan Cukai*, ADBI4235/Modul 1
- Ibrahim, Johny, 2012, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang
- Haqiqi, Fauzan, Mira Santika dan Yusmalina, 2021, *Analisis Pengaruh Realisasi Penerimaan Bea Masuk Terhadap Target Penerimaan Bea Masuk (Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Tipe Madya B Tanjung Balai Karimun Periode 1017-1019)*, Jurnal Cafetaria: Volume 2 Nomor 1
- Iman, Anggun Nurul, Helmi, dan Mahdi Syahbadir, Desember 2020, *Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Barang Elektronik Oleh Bea dan Cukai Kota Batam*, Journal of Government and Politics
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2018, *APBN KITA Kinerja dan Fakta APBNP 2017: Mendorong Pertumbuhan Ekonomi, Hingga Ujung Negeri*
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2019, *APBN KITA Kinerja dan Fakta*
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2020, *APBN KITA*
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2021, *APBN KITA Kinerja dan Fakta Kaleidoskop 2020*

Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Edisi Januari 2022, *APBN KITA Kinerja dan Fakta*

Marzuki, Peter Mahmud, 2011, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group

Pusat Analisis dan Evaluasi Hukum Nasional, 2018, *Laporan Akhir Analisis dan Evaluasi Hukum Terkait Perdagangan Lintas Negara*, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia

Ryadi, Putu Kevin Saputra dan Ni Md. Ari Yuliantini Griadhi, 2016, *Pengaturan Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Penyelundupan Dalam Undang-Undang Pabean*, Kertha Semaya : Journal Ilmu Hukum, Volume 4 Nomor 1

Syahputra, Azmi, 2012, *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Penyelundupan*, Jurnal Ilmu Hukum: Volume 3 Nomor 1

Winarno, Jatmiko, 2013, *Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor Berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan*, Jurnal Independent Volume 1 Nomor

2