



SALINAN

**PUTUSAN
Nomor 15/PUU-XV/2017**

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA**

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:



1. Nama : **PT Tunas Jaya Pratama**

Alamat : Jalan Pangeran Jayakarta 101 Blok D/4-5, Jakarta Pusat

Dalam hal ini diwakili oleh **Aking Soedjatmiko**, selaku Direktur Utama.

Selanjut disebut sebagai -----**Pemohon I;**

2. Nama : **PT Mappasindo**

Alamat : Jalan Irian KM. 2 Kampung Kepi, Distrik Obaa, Kabupaten Mappi, Provinsi Papua

Dalam hal ini diwakili oleh **Yupeng**, selaku Direktur.

Selanjut disebut sebagai -----**Pemohon II;**

3. Nama : **PT Gunungbayan Pratamacoal**

Alamat : Samarinda

Dalam hal ini diwakili oleh **Engki Wibowo**, selaku Direktur.

Selanjut disebut sebagai -----**Pemohon III;**

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 22 Februari 2017, memberi kuasa kepada Ali Nurdin, SH., S.T., Arie Achmad, S.H., Budi Rahman, S.H.,

Indra Septiana, S.H., Bagas Irawanputra, S.H., Viky Sabana, S.H., Indira Hapsari, S.H., Putera A. Fauzi, S.H., Maulana Mediansyah, S.H., Achmad Ichsan, S.H., Windi Astriana, S.H., Romadhoni Feby Indriyani, S.H., Reza Ria Nanda, S.H., Windi Saptarani, S.H., dan Ayu Ning Tirta Parameswari, S.H. Advokat pada kantor hukum Ali Nurdin & Partners, beralamat di Jalan Panglima Polim IV Nomor 47, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, baik bersama-sama maupun sendiri-sendiri, yang bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **para Pemohon;**

- [1.2] Membaca permohonan para Pemohon;
Mendengar keterangan para Pemohon;
Mendengar dan membaca Keterangan Presiden;
Mendengar dan membaca keterangan Dewan Perwakilan Rakyat;
Mendengar dan membaca keterangan ahli para Pemohon dan Presiden serta saksi para Pemohon dan Presiden;
Memeriksa bukti-bukti para Pemohon;
Membaca kesimpulan para Pemohon dan Presiden;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan dengan surat permohonan bertanggal 21 Februari 2017, yang diterima Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 23 Februari 2017 berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 24/PAN.MK/2017 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi dengan Nomor 15/PUU-XV/2017 pada tanggal 20 April 2017, yang telah diperbaiki dan diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 10 Mei 2017, menguraikan hal-hal yang pada pokoknya sebagai berikut:

I. MAHKAMAH KONSTITUSI BERWENANG UNTUK MEMERIKSA, MENGADILI DAN MEMUTUS PERMOHONAN INI.

1. Bahwa **para Pemohon** memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk melakukan

pengujian norma Undang-Undang terhadap Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) **Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009** tentang **Pajak Daerah dan Retribusi Daerah** (untuk selanjutnya disebut **UU PDRD**) yang bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

2. Bahwa **Pasal 24C ayat (1) UUD 1945** mengatur bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar. Selanjutnya Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi dan terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2013 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi menjadi Undang-Undang (selanjutnya disebut **UU MK**) menegaskan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final, antara lain menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945.
3. Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (selanjutnya disebut **UU KK**) pada pokoknya mengatur bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (selanjutnya disebut **UU PPP**) mengatur bahwa dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.

Keterkaitan dengan Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015

4. *Fundamentum Petendi* (pokok permasalahan) dalam perkara ini berkaitan secara prinsipil dengan Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 terdahulu. Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 terdahulu berpaut dengan permohonan pengujian Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut **UU LLAJ**), yang pada pokoknya mengatur pengelompokan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor.

Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ menyatakan bahwa:

Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:

- a. *sepeda motor;*
- b. *mobil penumpang;*
- c. *mobil bus;*
- d. *mobil barang;*
- e. *kendaraan khusus.*

Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ menyatakan:

Yang dimaksud dengan kendaraan khusus adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:

- a. *Kendaraan Bermotor Tentara Nasional Indonesia;*
- b. *Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara;*
- c. ***Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forlift, excavator, dan crane; serta***
- d. *Kendaraan khusus penyandang cacat.*

5. Terhadap pengujian Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ Mahkamah Konstitusi telah menjatuhkan putusan pada tanggal 31 Maret 2016 dengan amar putusan sebagai berikut:

"2. Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

3. Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara

Republik Indonesia Nomor 5025) **tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat**”

Dalam pertimbangan hukumnya Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa:

3. 16. Menimbang bahwa selain itu Mahkamah juga menggarisbawahi dalam kaitannya dengan pengoperasian di jalan raya, alat berat juga memiliki perbedaan signifikan dengan kendaraan bermotor moda transportasi. Pada umumnya alat berat tidak di desain untuk melakukan perjalanan/perpindahan tempat oleh dirinya sendiri. Alat berat yang mampu melakukan perpindahan mandiri (berpindah tempat oleh kemampuan gerakanya sendiri) pun memiliki batas kecepatan dan jarak tempuh yang sangat terbatas. Tentu hal ini menambah derajat perbedaan antara alat berat dengan kendaraan bermotor moda transportasi yang memang penggerakannya didesain demi mobilitas tinggi, yaitu berpindah dengan cepat dan jarak tempuh jauh.

3. 17. Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan hukum di atas, **Mahkamah menilai alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakkan oleh motor, namun bukan kendaraan bermotor dalam pengertian yang diatur oleh UU LLAJ.** Dengan demikian, pengaturan alat berat sebagai kendaraan bermotor seharusnya dikecualikan dari UU LLAJ, atau setidaknya terhadap alat berat tidak dikenai persyaratan yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di jalan raya, yaitu sepeda motor dan mobil.

Mewajibkan alat berat untuk memenuhi persyaratan teknis yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya, padahal keduanya memiliki karakteristik yang sangat berbeda, adalah hal yang bertentangan dengan pasal 28D ayat (1) dan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Oleh karena itu, menurut Mahkamah, permohonan para Pemohon beralasan menurut hukum.

6. Berdasarkan putusan Mahkamah Konstitusi tersebut di atas maka telah terdapat norma hukum yang baru yang mencabut norma hukum yang sudah ada sebelumnya berdasarkan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, sehingga alat berat tidak lagi menjadi bagian dari kendaraan bermotor.

Dengan adanya norma baru yang menegaskan bahwa alat berat bukan kendaraan bermotor inilah yang menjadi dasar argumentasi permohonan ini terkait dengan adanya penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat karena alat berat bukan kendaraan bermotor.

Bahwa putusan Mahkamah Konstitusi adalah putusan yang bersifat *erga omnes*, dimana Putusan Mahkamah Konstitusi merupakan putusan yang tidak hanya mengikat para pihak (*Interparties*) akan tetapi juga harus ditaati oleh siapapun karena objeknya menyangkut kepentingan bersama dan semua orang sehingga sifat permohonan di Mahkamah Konstitusi tidak bersifat berhadapan-hadapan sebagaimana sengketa di pengadilan perdata. Termasuk putusan yang dijatuhkan Mahkamah Konstitusi terkait pengujian Undang-Undang (UU), dimana UU sendiri adalah mengikat secara umum kepada semua warga negara, maka dengan dinyatakan tidak mengikat, maka UU tersebut tidak hanya memiliki kekuatan hukum mengikat terhadap pihak yang memohonkan di Mahkamah Konstitusi, akan tetapi juga semua warga negara.

Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 dimaksud bersifat final dan mengikat sebagaimana diatur dalam Pasal 10 ayat (1) UU MK, sehingga norma hukum yang diputuskan bersifat *erga omnes*, tidak hanya berlaku bagi para pihak yang terlibat dalam pengujian UU LLAJ dan terbatas terhadap pasal-pasal UU LLAJ dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015, akan tetapi berlaku umum bagi semua pihak seluruh warga negara dan Pemerintah serta berlaku juga terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya, termasuk namun tidak terbatas terhadap UU PDRD.

Keterkaitan dengan Perkara Nomor 1/PUU-X/2012

7. Bahwa dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 pokok permohonan Pemohon hampir sama dengan pokok permohonan dalam perkara ini yaitu tuntutan pembatalan atas Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD yang pada pokoknya mengatur penarikan PKB terhadap alat berat dengan alasan bahwa alat berat bukan kendaraan bermotor dan adanya PKB dan BBNKB telah menimbulkan pajak berganda (*double taxation*). Mahkamah Konstitusi menolak permohonan pemohon dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 dengan alasan yang pada pokoknya menyatakan bahwa alat berat adalah bagian dari kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ (halaman 216 angka 3.17 putusan *a quo*).

3. 17. *Pengertian kendaraan bermotor yang ada dalam UU 28/2009 pada prinsipnya tidak berbeda dengan pengertian kendaraan bermotor dalam UU Lalu Lintas, hal ini terlihat dalam ketentuan Pasal 47 ayat (2) UU Lalu Lintas yang menyebutkan bahwa: "kendaraan bermotor sebagaimana ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: ... e. Kendaraan Khusus", dan dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e disebutkan, "yang dimaksud dengan "kendaraan khusus" adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain: ... c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane". Berdasarkan ketentuan tersebut, maka jelas terbukti bahwa dalam UU Lalu Lintas pun alat berat dimasukkan kedalam kategori kendaraan bermotor.*
8. Permohonan pemohon dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 menggunakan batu uji berdasarkan ketentuan Pasal 22A, Pasal 23A, dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, sebagaimana termuat pada halaman 25 angka 52 yaitu:
52. *Bahwa berkenaan dengan pengaturan pajak terhadap alat-alat berat sebagaimana diatur dalam UU 28/2009, dilihat dari aspek prosedur dan materiil (substansi) secara konstitusional harus mematuhi ketentuan masing-masing sebagai berikut:*
- a. *Pasal 23A UUD 1945 mengatur bahwa pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dengan Undang-Undang.*
 - b. *Pasal 22A UUD 1945 menentukan bahwa ketentuan lebih lanjut tentang tatacara pembentukan Undang-Undang diatur dengan Undang-Undang. Dalam hal ini harus mengacu kepada Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011.*
 - c. *Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yaitu hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum*
9. Dalam permohonan Pemohon sekarang ini, batu uji yang digunakan berbeda yaitu Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
- a. Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, yang menegaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum.
 - b. Pasal 27 ayat (1) UUD 1945, yang mengatur bahwa segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib

menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.

c. Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang mengatur bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum.

10. Terkait dengan batu uji yang sama yaitu Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dapat Kami jelaskan bahwa yang menjadi alasan Permohonan dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 adalah adanya ketidakpastian hukum terhadap penarikan PKB dan BBNKB bagi alat berat yang berbeda perlakuannya baik terhadap jenis-jenis Alat Berat, sektor penggunaan Alat Berat maupun Pemerintah Daerah yang menarik atau tidak menarik PKB dan BBNKB bagi alat berat. Selain itu adanya ketidakadilan karena dengan adanya PKB dan BBNKB terhadap Alat Berat telah menimbulkan Pajak Berganda (*Double Taxation*). Sedangkan dalam Permohonan perkara ini (perkara Nomor 15/PUU-XV/2017), batu uji Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 adalah adanya ketidakpastian hukum dan pelanggaran atas perlakuan yang sama di hadapan hukum terkait dengan dualisme pengertian Kendaraan Bermotor yang menempatkan Alat Berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor sebagaimana diatur dalam UU PDRD sedangkan dalam UU LLAJ, Alat Berat sudah bukan lagi bagian dari Kendaraan Bermotor sebagaimana Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015. Mengenai perlu tidaknya penarikan pajak terhadap Alat Berat (bukan Pajak Kendaraan Bermotor) atau jenis pungutan lainnya terhadap Alat Berat seperti retribusi terhadap Alat Berat, bukan menjadi dasar Permohonan dalam Perkara ini, karena para Pemohon memiliki sikap yang sama dengan pertimbangan hukum Mahkamah Konstitusi dalam Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 bahwa pengaturan yang terkait Alat Berat sebaiknya diatur secara tersendiri termasuk perlu tidaknya penarikan pajak atau pungutan lainnya terhadap Alat Berat. Mengenai hal ini, Gabungan Asosiasi Pemilik dan Pengguna Alat Berat seperti Himpunan Industri Alat Berat Indonesia (HINABI), Asosiasi Jasa Pertambangan Indonesia (ASPINDO), Asosiasi Pengusaha Hutan Indonesia (APHI), Perhimpunan Agen Tunggal Alat Berat Indonesia (PAABI), Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI), Indonesia Mining Association (IMA), Asosiasi Pengusaha

dan Pemilik Alat Konstruksi Indonesia (APPAKSI), dan pelaku usaha lainnya telah beberap kali melakukan pertemuan dengan Pemerintah yang diwakili oleh Kementerian Perekonomian, dengan dihadiri perwakilan dari Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan untuk memulai pembahasan penyusunan pengaturan/regulasi terhadap Alat Berat, pada tanggal 1 November 2016 dan 7 Desember 2016.

11. Berdasarkan uraian tersebut di atas, dasar argumentasi yang digunakan dalam Permohonan ini merujuk pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 yang pada pokoknya Mahkamah telah menjatuhkan putusan bahwa alat berat bukan kendaraan bermotor dengan menyatakan bahwa penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.
12. Ketentuan Pasal 60 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi mengatur bahwa:
 - 1) Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.
 - 2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.**
13. Ketentuan lebih lanjut diatur dalam Pasal 42 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 6 Tahun 2005 tentang Pedoman Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang yang menyatakan bahwa:
 - (1) Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam UU yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.
 - (2) Terlepas dari ketentuan ayat (1) di atas, permohonan pengujian UU terhadap muatan ayat, pasal, dan/atau bagian yang sama dengan perkara yang pernah diputus oleh Mahkamah **dapat dimohonkan pengujian kembali dengan syarat-syarat konstitusionalitas yang menjadi alasan permohonan yang bersangkutan berbeda.**
14. Oleh karena itu, permohonan Pemohon dalam perkara ini memiliki dasar pengujian yang berbeda dengan perkara Nomor 1/PUU-X/2012, karena syarat-syarat konstitusionalitas permohonan berbeda dengan pengajuan sebelumnya,

dimana dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 batu uji yang digunakan adalah ketentuan Pasal 22A, Pasal 23A, dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, sedangkan permohonan ini menggunakan batu uji ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Begitu pula alasan permohonan Pemohon sekarang ini berbeda dengan alasan permohonan dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012, karena dalam perkara ini Pemohon merujuk pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 yang membuat norma baru bahwa alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor, sedangkan dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 tidak menggunakan dasar Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015.

15. Mahkamah Konstitusi terbukti telah melakukan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar 1945 lebih dari satu kali, diantaranya pengujian Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air (**UU SDA**), khususnya mengenai Pengujian Pasal 6 ayat (3), Pasal 7 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 8 ayat (2) huruf (c); Pasal 9 ayat (1); Pasal 29 ayat (5); Pasal 45 ayat (3) dan ayat (4); Pasal 46 ayat (2); Pasal 91; dan Pasal 92 ayat (1) dan ayat (2) UU SDA, dalam perkara Nomor 58-59-60-63/PUU-II/2004 dan Nomor 08/PUU-III/2005 yang diputuskan pada tanggal 19 Juli 2005 dengan amar putusan pada pokoknya menolak permohonan untuk seluruhnya. Dalam perkara Nomor 85/PUU-XI/2013 Pasal 6 ayat (3), Pasal 7 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 8 ayat (2) huruf (c); Pasal 9 ayat (1); Pasal 29 ayat (5); Pasal 45 ayat (3) dan ayat (4); Pasal 46 ayat (2); Pasal 91; dan Pasal 92 ayat (1) dan ayat (2) UU SDA kembali diuji di MK dan diputuskan pada tanggal 18 Februari 2015, dengan mengabulkan gugatan pemohon.
16. Selain itu, terdapat pula pengujian Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 *juncto* Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (UU Tipikor) yang telah diajukan lebih dari satu kali, khususnya dalam Perkara Nomor 3/PUU-IV/2006 yang menguji Pasal 2 ayat (1), Penjelasan Pasal 2 ayat (1), Pasal 3, dan Penjelasan Pasal 3 UU Tipikor dengan amar putusan pada pokoknya mengabulkan permohonan untuk sebagian. Pengujian Pasal 2 dan Pasal 3 UU Tipikor kembali diajukan

dalam perkara Nomor 3/PUU-IX/2011 yang menguji Pasal 2, Pasal 3, Pasal 4, dan Pasal 45 UU Tipikor dengan amar putusan pada pokoknya menolak permohonan untuk seluruhnya. Kemudian pengujian kembali Pasal 2 ayat (1) UU Tipikor dalam perkara Nomor 39/PUU-X/2012 dengan amar putusan pada pokoknya menolak permohonan untuk seluruhnya. Lalu pada perkara Nomor 25/PUU-XIV/2016 Pasal yang kembali menguji Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 3 UU Tipikor dengan amar putusan pada pokoknya mengabulkan permohonan untuk sebagian.

17. Begitu pula halnya dengan pengujian Pasal 268 ayat (3) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP) yang diuji dan diputuskan Mahkamah Konstitusi dalam Perkara Nomor 16/PUU-VIII/2010 pada tanggal 15 Desember 2010, dengan amar putusan pada pokoknya menolak permohonan untuk seluruhnya. Pasal ini berbunyi "Permintaan Peninjauan Kembali atas suatu putusan hanya dapat dilakukan satu kali saja". Dalam perkara Nomor 34/PUU-XI/2013, Pasal 268 ayat (3) KUHP kembali diuji di Mahkamah Konstitusi dan diputuskan pada tanggal 6 Maret 2014 dengan amar putusan mengabulkan permohonan pemohon.
18. Dengan demikian permohonan ini dapat diajukan ke Mahkamah Konstitusi dan Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan ini.

II. PARA PEMOHON MEMILIKI KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) MENGAJUKAN PERMOHONAN INI.

19. Bahwa Pasal 51 ayat (1) **UU MK**, menyatakan bahwa Pemohon pengujian Undang-Undang adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang dalam huruf c menyebutkan termasuk badan hukum publik atau privat. Selanjutnya dalam Penjelasan atas Pasal 51 ayat (1) UU MK, disebutkan bahwa yang dimaksud dengan hak konstitusional adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
20. Bahwa Yurisprudensi Tetap (*vaste jurisprudentie*) Mahkamah Konstitusi

sebagaimana tertuang dalam Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 *juncto* Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 dan putusan-putusan MK lainnya sesudah itu telah memberikan pengertian dan batasan kumulatif tentang apa yang dimaksud dengan “kerugian konstitusional” dengan berlakunya suatu norma Undang-Undang, yaitu: (1) Adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945; (2) bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu Undang-Undang yang diuji; (3) bahwa kerugian konstitusional pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi; (4) adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji; (5) adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

21. Bahwa **para Pemohon**, sebagai badan hukum privat, memiliki hak konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 yaitu hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
22. Bahwa **para Pemohon** memiliki dan/atau mengelola alat-alat berat diantaranya seperti *bulldozer, mesin gilas (stoomwoltz), excavator, vibrator, dump truck, wheel loader, tractor*, dan lain-lain yang digunakan para Pemohon untuk bekerja melakukan aktivitas usahanya baik dalam bidang konstruksi, pertanian, pertambangan, maupun kehutanan.
23. Bahwa **para Pemohon** menganggap hak-hak konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 tersebut di atas, nyata-nyata telah dirugikan dengan berlakunya norma dalam **UU PDRD**, yaitu norma yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadikan alat berat sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), sebagaimana termuat dalam Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD.
24. Dengan berlakunya norma **UU PDRD** tersebut di atas, maka hak-hak

konstitusional para Pemohon telah dirugikan karena Para Pemohon selaku pihak yang memiliki dan/atau menguasai alat berat harus membayar Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), sebagaimana kendaraan bermotor pada umumnya, padahal alat berat bukan kendaraan bermotor.

25. Dengan menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadi objek PKB dan BBNKB, beberapa daerah provinsi telah mengeluarkan Peraturan Daerah yang terkait dengan pengaturan penarikan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, sebagaimana terjadi di provinsi DKI Jakarta, Kalimantan Timur, Papua, dan lain-lain. Dengan diberlakukannya beberapa Peraturan Daerah yang terkait dengan Penarikan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) tersebut, beberapa Pemerintah Daerah Provinsi telah melakukan penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat. Sebagai contoh pada tanggal 3 November 2016 terdapat surat dari Dinas Pendapatan Daerah UPPD/ SAMSAT Mappi Provinsi Papua, Nomor 973/95/XI-SM/2016 (**bukti P.02.14**) yang ditujukan kepada Pemohon II, perihal Pajak Kendaraan Bermotor Alat Berat, yang pada pokoknya menagih pembayaran PKB dan BBNKB Alat Berat milik Pemohon II, dengan merujuk kepada UU PDRD, Perda Provinsi Papua Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah serta surat Menteri Dalam Negeri Nomor 975/2956/KEUDA tanggal 9 Agustus 2016 tentang penegasan penjelasan pelaksanaan pemungutan PKB dan BBNKB alat Berat/Besar. Surat tersebut dikeluarkan setelah adanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 yang telah membatalkan pengelompokan Alat Berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor. Rujukan surat dari Kementerian Dalam Negeri Nomor 975/2956/KEUDA tertanggal 9 Agustus 2016 tersebut (**bukti P.04.01**) pada pokoknya menyatakan bahwa Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 hanya berlaku terhadap UU LLAJ dan tidak berlaku bagi UU PDRD. Padahal Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 bersifat *erga omnes*, berlaku umum tidak

saja terhadap para pihak dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 dan terhadap ketentuan dalam UU LLAJ, namun berlaku umum bagi siapapun seluruh warga negara dan berlaku juga terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

26. Adanya norma pengelompokan Alat Berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor dalam pengertian Kendaraan Bermotor pada UU PDRD, dan adanya Norma penarikan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) terhadap alat-alat berat dalam UU PDRD telah melanggar hak konstitusional para Pemohon yaitu hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, karena telah mempersamakan alat berat dengan kendaraan bermotor sehingga terhadap alat berat dikenakan PKB dan BBNKB, padahal setelah adanya Putusan Mahkamah Konstitusi pada Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 Alat Berat sudah bukan menjadi bagian dari kendaraan bermotor
27. Dengan adanya pengaturan PKB dan BBNKB terhadap alat berat, maka para Pemohon yang memiliki dan/atau menguasai alat berat telah dirugikan dan/atau berpotensi dirugikan dengan adanya ketentuan tersebut baik karena timbulnya ketidakpastian hukum, kerugian finansial, dan persoalan administrasi yang harus ditanggung oleh Para Pemohon sehingga kerugian yang dialami oleh Pemohon adalah kerugian yang spesifik, aktual, dan telah terjadi.
28. Kerugian lainnya adalah adanya sanksi bagi para Pemohon apabila tidak membayar PKB dan BBNKB terhadap alat berat seperti sanksi administrasi berupa denda sebagaimana diatur pada Pasal 97 UU PDRD, maupun sanksi pidana berupa pidana kurungan ataupun pidana penjara sebagaimana diatur pada Pasal 38 dan Pasal 39 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum Dan Tata Cara Perpajakan sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Nomor 16 Tahun 2009 (UU KUP) *juncto* Pasal 41 A ayat (3) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1997 tentang Penagihan Pajak Dengan Surat Paksa sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2000 (**UU Penagihan Pajak**).

29. Berdasarkan uraian tersebut di atas, terlihat adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang dialami para Pemohon dengan berlakunya norma *a quo*. Oleh karena itu, apabila norma *a quo* dibatalkan atau dinyatakan tidak berlaku, maka kerugian yang diderita oleh para Pemohon tidak lagi terjadi.

III. POKOK PERMOHONAN: KETENTUAN PASAL 1 ANGKA 13, PASAL 5 AYAT (2), PASAL 6 AYAT (4) DAN PASAL 12 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 28 TAHUN 2009 TENTANG PAJAK DAERAH DAN RETRIBUSI DAERAH BERTENTANGAN DENGAN PASAL 1 AYAT (3), PASAL 27 AYAT (1), DAN PASAL 28D AYAT (1) UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945.

Alat Berat Bukan Kendaraan Bermotor

30. Berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 alat berat telah ditetapkan bukan bagian dari kendaraan bermotor dengan membatalkan norma hukum yang ada dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ sehingga demi adanya kepastian hukum, keadilan, persamaan di muka hukum termasuk menghindari adanya dualisme hukum karena penafsiran yang berbeda, maka tidak boleh ada ketentuan lain yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor.

31. Adanya ketentuan dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor telah menimbulkan ketidakpastian hukum karena seakan-akan ada dua norma hukum yang saling bertolak belakang yang berlaku terhadap alat berat yaitu alat berat sebagai kendaraan bermotor dan alat berat bukan kendaraan bermotor, padahal alat berat dimaksud meliputi jenis yang sama misalnya *excavator*, *bulldozer*, dan lain-lain. Bagaimana mungkin misalnya terhadap *excavator* atau *bulldozer* sebagai alat berat yang sudah diputuskan oleh Mahkamah Konstitusi bukan kendaraan bermotor berdasarkan UU LLAJ akan tetapi, pada bagian lain berdasarkan UU PDRD masih menjadi bagian dari kendaraan bermotor.

32. Adanya dualisme pengaturan terhadap alat berat tersebut telah menimbulkan

ketidakpastian hukum bagi para Pemohon dan pemilik alat berat lainnya, karena dapat menimbulkan ketidakjelasan alat berat seperti apa yang termasuk kendaraan bermotor dan yang bukan kendaraan bermotor atau bisa juga terhadap alat berat yang sama bisa diperlakukan berbeda dimana yang satu diperlakukan sebagai bukan kendaraan bermotor dan yang satu lagi alat berat diperlakukan sebagai kendaraan bermotor.

33. Begitu juga halnya bagi pemerintah dimana bagi institusi seperti Kementerian Perhubungan atau Kementerian teknis lainnya dan juga institusi kepolisian yang terlibat sebagai pihak Termohon dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 telah menerima dan menempatkan alat berat sebagai bukan kendaraan bermotor, akan tetapi bagi instansi lainnya seperti Kementerian Keuangan atau Kementerian Dalam Negeri (**bukti P.04.01**) masih menempatkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor. Kondisi ini telah menimbulkan keadaan dimana dalam suatu negara yang menganut prinsip negara hukum ternyata tidak memiliki satu norma hukum yang sama yang berlaku terhadap alat berat, sehingga melanggar asas perlakuan yang sama di hadapan hukum.
34. Berkaitan dengan pengelompokan alat berat sebagai kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD maka para Pemohon berkepentingan untuk menjelaskan dasar-dasar perbedaan alat berat dengan kendaraan bermotor, baik dilihat dari asal mula kehadirannya, pengertian, jenis maupun fungsinya.

A. Pengertian Alat Berat

35. Memang sampai saat ini belum ada definisi dan pengertian yang jelas tentang alat berat yang diatur dalam undang-undang ataupun peraturan perundang-undangan lainnya. Berdasarkan kamus Bahasa Indonesia-Inggris (Echols and Shadily, 1989), diperoleh pengertian bahwa yang dimaksud dengan alat adalah *equipment*. Menurut R.S. Means Company (2012) alat (*equipment*) adalah seluruh mesin, dan peralatan yang diperlukan untuk pembangunan yang tepat dan penyelesaian proyek yang dapat diterima. Alat adalah benda yang dipakai untuk mengerjakan sesuatu, perabot, perkakas. Alat berat adalah pengganti alat kerja tradisional yang kapasitasnya rendah seperti cangkul, sekop, beliung, dan

lain-lain. Alat berat pada umumnya digerakkan dengan motor, namun bukan terutama untuk mobilitas, atau sebagai moda transportasi, melainkan untuk melipatgandakan kapasitas kerja tenaga manusia. Dalam konteks industri, alat berat yang diterjemahkan dari *heavy equipment* didefinisikan sebagai “alat dengan penggerak maupun statis yang digunakan untuk konstruksi proyek-proyek besar maupun operasi seperti kehutanan, jalan dan jalan raya, pemeliharaan tambang terbuka dan lain- lain.

36. Beberapa definisi alat berat yang secara universal diterima dalam dunia perindustrian dan transportasi seperti yang dikutip di dalam buku karangan Ir. Asiyanto, MBA, IPM, berjudul Manajemen Alat Berat Untuk Konstruksi (Jakarta: PT Pradnya Paramita, 2008, halaman 1), definisi alat berat adalah:

“Alat yang sengaja diciptakan/didesain untuk dapat melaksanakan salah satu fungsi/kegiatan proses konstruksi yang sifatnya berat bila dikerjakan oleh tenaga manusia seperti: mengangkut, mengangkat, memuat, memindah, menggali, mencampur, dan seterusnya dengan cara yang mudah, cepat, hemat, dan aman.”

37. Secara teleologis, alat berat merupakan alat produksi yang dibuat secara khusus guna memudahkan kegiatan produksi, seperti halnya di bidang pertanian, *excavator* dapat dianggap sebagai pengganti cangkul, atau di bidang konstruksi, *crane* bisa dianggap sebagai pengganti tangga. Dilihat dari asal muasalnya, alat berat diciptakan untuk membantu memudahkan pekerjaan manusia sehingga hasil yang dicapai lebih maksimal, dengan waktu yang lebih singkat dan biaya yang lebih murah.

B. Sejarah Alat Berat

38. Sebelum abad 19, pembangunan sebuah bangunan konstruksi masih berbasis tenaga manusia, binatang, alat berteknologi rendah dan mesin sederhana. Pada jaman Romawi mulai dikenal alat sederhana seperti sistem pengungkit, derek, dan katrol. Perubahan signifikan dalam proyek konstruksi terjadi pada era Revolusi Industri tahun 1750, yang ditandai penemuan mesin uap yang menjadi solusi. Penemuan mesin uap di akhir abad ke XIX dan di awal abad ke XX sangat mempermudah manusia, karena penemuan ini mengubah metode pelaksanaan konstruksi di lapangan, yang semula oleh tenaga manusia,

selanjutnya pekerjaan konstruksi mulai dilaksanakan dengan menggunakan alat atau mesin yang dikenal sebagai alat berat.

39. Alat berat pertama digagas oleh Vitruvius pada era Romawi Kuno. Pada 1835, alat berat powered shovel bermesin uap yang ditemukan oleh William Otis mulai dipakai pada proyek rel kereta api di Massachusetts, Amerika Serikat. *Powered shovel* merupakan alat gali yang mempercepat proses pemindahan material dalam kuantitas yang besar. *Powered shovel* ini bergerak sepanjang rel seperti halnya kereta api. Kemudian alat berat mulai dirancang dengan menggunakan roda baja sehingga dapat bergerak di luar rel. Traktor uap pertama yang beroda *crawler* diperkenalkan pada 1904, yang mengawali era alat berat tidak menggunakan rel sebagai prasarana pergerakannya.
40. Apa yang dicapai dengan penggunaan alat berat adalah mempermudah pekerjaan manusia, biaya operasional akan menjadi berkurang, durasi pekerjaan akan menjadi lebih singkat, dan keamanan pekerjaan meningkat. Seperti yang diketahui, pembangunan piramida memakan banyak korban untuk dapat menjadikan piramida tersebut berdiri.
41. Alat berat tidak akan pernah berfungsi sebagai moda transportasi yang mengangkut penumpang dan barang, sementara kendaraan bermotor tidak akan pernah berfungsi sebagai alat (sarana) produksi yang diperuntukkan bagi kegiatan proyek-proyek pertambangan, pertanian, dan kehutanan. Apalagi terdapat alat berat yang sama sekali tidak bergerak (*statis*), seperti *crane* dan *batching plant*, yang tidak mungkin bisa digunakan sebagai sarana transportasi. Alat berat pada dasarnya adalah mesin (alat) yang dipergunakan pada proyek/pekerjaan untuk mengangkat, mengangkut, menggali, memecah, menghancurkan, melubangi, menyedot, menghisap, atau memindahkan material dalam berbagai jenis dan bentuk.
42. Alat berat dapat diklasifikasikan secara fungsional dan secara operasional. Dalam hal pengklasifikasian secara fungsional akan didapat beberapa perbedaan fungsi dari setiap alat berat, sedangkan dalam hal pengklasifikasian secara operasional akan didapat beberapa perbedaan dari cara dan pengoperasian alat berat dalam melaksanakan pekerjaan seperti di bidang konstruksi maupun pertambangan.

43. Dalam pengklasifikasian alat berat secara fungsional ada 6 (enam) jenis alat berat, yaitu:

a. Alat Pengolahan Lahan

Alat berat yang termasuk kedalam klasifikasi pengolahan adalah alat berat yang digunakan untuk membuka lahan atau mengupas lapisan *topsoil* (yang dikenal dengan lapisan humus di bagian atas tanah), seperti *Scraper*, *motor grader*, dan *Dozer*.

b. Alat Penggali

Alat berat yang termasuk ke dalam klasifikasi alat penggali adalah alat berat yang digunakan untuk alat gali, seperti *Backhoe*. *Backhoe* digunakan untuk menggali lalu memasukkan tanahnya ke dalam *Truck*. Ada juga *Clamshell* yang biasa digunakan untuk mengangkat sedimentasi di pelabuhan.

c. Alat Pemindahan

Alat berat yang termasuk kedalam klasifikasi alat pemindahan adalah alat berat yang digunakan untuk pemindahan lahan yang disebut *Dump Truck*, namun *Dump Truck* itu umumnya besar. Selain itu ada juga yang disebut *Loader*, alat berat ini digunakan untuk pemindahan dengan jarak yang sangat pendek. Ada juga alat berat yang digunakan untuk pemindahan secara vertikal, yaitu *Tower Crane*, yang biasa terdapat dalam proyek-proyek pembangunan gedung di dalam kota. Ada lagi *Mobile Crane*, yaitu alat berat yang dapat bergerak, namun fungsinya untuk pemindahan dari satu level ke level berikutnya.

d. Alat Pemadatan

Alat berat yang termasuk kedalam klasifikasi alat pemadatan adalah alat berat yang digunakan untuk membuat jalan, terutama jalan aspal. Alat berat pengklasifikasian alat pemadatan yang banyak dikenal adalah *Backhoe*. Di sini dapat dilihat *Backhoe* menggali lalu akan memasukkannya ke dalam *Truck*, lalu ada *Clamshell* yang biasanya digunakan untuk mengangkat sedimentasi di pelabuhan, dan juga *Drak Line*. Biasanya dapat menggunakan *Steel Drum Roller*, di dalam penggunaan alat-alat ini adalah

alat yang terakhir yang biasanya digunakan pada pengerasan untuk mencapai suatu pengerasan yang diinginkan.

e. Alat Pemroses Material

Alat berat yang termasuk kedalam pengklasifikasian alat pemroses material adalah yang dikenal alat berat seperti pabrik. Yaitu seperti *Batching Plant* yang digunakan untuk membuat campuran beton dan juga *Asphalt Mixing Plan* untuk membuat campuran aspal. Kedua alat ini, walaupun bentuknya seperti pabrik, dapat dikenal di dalam dunia konstruksi sebagai alat berat.

f. Alat Penempatan Akhir Material

Dalam bidang konstruksi terdapat alat berat untuk memindahkan beton yang ada, yang sudah dibuat di-*Batching Plant*, ke proyek pembangunan gedung pada lantai yang sangat tinggi.

44. Pengklasifikasian alat berat secara operasional dibagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu:

a. Alat berat dengan penggerak

Penggerak alat berat terdiri dari dua jenis, yaitu *roda crawler* atau *track* yang terbuat dari susunan lempengan baja atau roda ban yang terbuat dari karet. Masing-masing penggerak memiliki kelebihan dan kekurangan sehingga pemilihan alat berat disesuaikan dengan penggerak yang digunakan.

b. Alat berat yang statis

Alat statis adalah alat berat yang selama pemakaiannya tidak berpindah tempat, yang meliputi *tower crane*, yang tiangnya diangkur pada pondasi dalam. *Tower crane* tidak berpindah tempat selama proyek konstruksi dilaksanakan, dan pemindahannya dilakukan dengan membongkar tower crane menjadi bagian-bagian terpisah yang kemudian diangkut dengan trailer.

C. Perbedaan Alat Berat dan Kendaraan Bermotor

45. Sejak semula, fungsi alat berat merupakan alat produksi yang diperuntukkan bagi kegiatan konstruksi proyek, sedangkan fungsi kendaraan bermotor sejak semula merupakan moda transportasi pengangkut orang atau barang. Alat berat tidak

bakal pernah berfungsi sebagai moda transportasi yang mengangkut penumpang dan barang, sementara kendaraan bermotor tidak bakal pernah berfungsi sebagai alat (sarana) produksi yang diperuntukkan bagi kegiatan proyek-proyek pertambangan, pertanian, dan kehutanan.

46. Terdapat lima karakteristik yang membedakan alat berat dengan kendaraan pada umumnya, yaitu dalam hal **pergerakan, ukuran, ruang kendali, alat pemantau, dan transportasi di jalan raya**. Selain lima karakteristik tersebut, terdapat karakteristik lain yang membedakan alat berat dengan kendaraan bermotor, yaitu **persyaratan dan perlengkapan, pengendara, dan modifikasi**.

Pergerakan Kendaraan Bermotor Berbeda Dengan Alat Berat

47. Terkait dengan pergerakan, bahwa kendaraan bermotor melintasi jalan raya menggunakan roda ban karet, dan harus mematuhi batas kecepatan paling tinggi dan paling rendah, serta dilengkapi persyaratan seperti alat penunjuk kecepatan, sedangkan pergerakan alat berat sangat terbatas di lokasi proyek saja, yang untuk memindahkan alat berat tersebut ke lokasi lain dipergunakan trailer yang disebut *low-bed trailer*. Pasal 21 ayat (4) UU LLAJ menetapkan bahwa batas kecepatan paling rendah kendaraan pada jalan bebas hambatan adalah 60 km/jam. Batasan kecepatan ini tidak mungkin diterapkan pada alat berat karena sebuah *excavator* mempunyai kecepatan berkisar antara 3,5-5,5 km/jam.

Ukuran Kendaraan Bermotor Berbeda Dengan Ukuran Alat Berat

48. Kemudian dari segi ukuran, kendaraan bermotor memiliki ukuran yang disesuaikan dengan kebutuhan pengangkutan baik manusia maupun barang. Ukuran kendaraan bermotor berkaitan dengan lebar jalan dan kekuatan jalan sebagai prasarana kendaraan untuk bergerak. Adapun ukuran alat berat sangat bervariasi, misalnya *single drum vibrating roller* yang ukurannya kecil dan digerakkan oleh dorongan manusia, sementara *excavator* pertambangan memiliki ukuran mencapai berat 37,5 ton, lebar 3,4 meter dan panjang 11,2 meter.

Ruang Kendali Kendaraan Bermotor Berbeda Dengan Alat Berat

49. Mengenai ruang kendali, kendaraan bermotor pada umumnya memiliki ruang kendali yang hampir sama untuk setiap jenis kendaraan, sementara ruang kendali

alat berat bukan hanya untuk pengendalian gerak alat tetapi juga pengendalian alat sesuai dengan fungsinya.

Jarak Tempuh Vs Waktu Kerja

50. Dilihat dari karakteristik alat pemantau, pergerakan mobil atau kendaraan lainnya yang melintas di jalan, dipantau berdasarkan jarak tempuh (km) dan kecepatan selama kendaraan tersebut bergerak. Odometer merupakan komponen yang terdapat dalam ruang kendali kendaraan dan berfungsi untuk penunjuk kecepatan. Sedangkan alat berat dipantau berdasarkan jam atau waktu kerja alat tersebut.

Alat Berat Diangkut Kendaraan Bermotor

51. Pemindahan alat berat melalui jalan (raya) harus diangkut menggunakan kendaraan barang, sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan (Kepmenhub 69/1993) yang terakhir diubah dengan Kepmenhub Nomor KM.30 Tahun 2002. Pemindahan alat berat dari satu tempat ke tempat lain melalui jalan raya, harus diangkut menggunakan truk (kendaraan khusus) karena:
- a. dimensi alat berat mungkin melebihi ketentuan perlintasan;
 - b. tekanan gandar melebihi ketentuan yang berlaku;
 - c. roda alat berat akan merusak perkerasan jalan dan jembatan;
 - d. alat berat tidak dirancang untuk bergerak di jalanan, dan kecepatan gerak alat berat sangat rendah sehingga akan mengganggu laju kendaraan lain di jalanan.

Persyaratan Kendaraan Bermotor Tidak Bisa Dipenuhi Alat Berat

52. Perbedaan mengenai persyaratan dan perlengkapan dapat dilihat dari roda ban. Pada kendaraan bermotor yang digunakan sebagai sarana transportasi, pergerakan kendaraan terjadi dengan adanya roda ban karet. Hal ini berbeda pada beberapa jenis alat berat yang tidak semuanya memiliki roda ban karet.
53. Persyaratan teknis dan laik jalan bagi kendaraan bermotor, *incasu* alat berat, yang diatur dalam Pasal 54 ayat (2) dan ayat (3) UU LLAJ tidak mungkin dan tidak pernah dapat dipenuhi oleh alat berat karena karakteristik alat berat tidak pernah sama dengan kendaraan bermotor. Alat berat, seperti halnya *crane*,

mesin gilas (*stoomwartz*), *excavator*, *vibrator*, *bulldozer*, dan *batching plant* tidak memiliki ban karet sehingga tidak mungkin memenuhi syarat kedalaman alur ban. Apalagi terdapat alat berat yang sama sekali tidak bergerak (*statis*), seperti *crane* dan *batching plant*, yang tidak mungkin memenuhi persyaratan laik jalan seperti kemampuan rem utama, rem parkir, kincup roda depan, dan kedalaman alur ban, karena *crane* dan *batching plant* tidak memiliki rem, tidak memiliki roda depan, serta tidak menggunakan ban.

Perlengkapan Kendaraan Bermotor Tidak Dapat dipenuhi Alat Berat

54. Keharusan bagi alat berat untuk memiliki perlengkapan kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 57 ayat (3) UU LLAJ, yakni sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, helm dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah, serta peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas, tidak mungkin dapat dipenuhi oleh alat berat karena *crane*, *bulldozer*, *excavator*, mesin gilas (*stoomwartz*), dan *batching plant* tidak memiliki ban yang tentu tidak relevan dengan dongkrak serta pembuka roda.
55. Persyaratan dan perlengkapan untuk alat berat berbeda dari kendaraan bermotor, antara lain:
 - a. tidak adanya pengukur kecepatan pada alat berat;
 - b. alat berat tidak memiliki ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda;
 - c. kebisingan yang ditimbulkan oleh alat berat jauh lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan bermotor; dan
 - d. alat berat tidak dapat berputar dengan mudah sehingga radius putarnya jauh lebih besar dibandingkan dengan kendaraan bermotor.
56. Perbedaan lainnya, alat berat tidak memiliki kincup roda depan sebagaimana halnya kendaraan bermotor (seperti *tower crane*, *stone crusher*, *batching plant*, *bulldozer*, *excavator*, *shovel*, *compactor*, *vibratory roller*, dan pompa angguk), tidak memiliki radius putar karena banyak alat berat yang tidak bisa berputar (misal *tower crane*, *batching plant*, *tunnel boring machine*, dan pompa angguk).

Kode Kendaraan Bermotor Beda Dengan Alat Berat

57. Buku Tarif Kepabeanan Indonesia (BTKI) telah membedakan klasifikasi HS Code antara alat berat (HS Code 84) dan kendaraan bermotor (HS Code 87). Surat Edaran Bea Cukai No. SE-131/BC.3/2012 mengatur alat berat dimasukkan dalam HS Code 84 dan kendaraan bermotor dimasukkan dalam HS Code 87. Bea Cukai hanya melayani pembuatan Form A untuk kendaraan bermotor berdasarkan HS Code 87. Form A tidak dapat diterbitkan untuk barang-barang dalam kategori HS Code 84 (alat berat). Jika Form A tidak dapat diterbitkan, maka BPKB & STNK tidak dapat diterbitkan untuk keperluan registrasi kendaraan bermotor (Pasal 65 UU LLAJ). Dengan demikian, ketentuan yang mengharuskan STNK dan TNKB menurut Pasal 68 ayat (1) UU LLAJ tidak seharusnya pula diwajibkan bagi alat berat.

Pengujian Kendaraan Bermotor Tidak Dapat Diterapkan Untuk Alat Berat

58. Uji klakson, uji konstruksi kendaraan, uji *ground clearance*, dan uji bobot kendaraan, perlakuan pengujiannya tidak dapat disamakan antara alat berat dengan kendaraan bermotor. Fasilitas dan metode pengujian untuk kendaraan bermotor tidak mungkin diterapkan pada alat berat, karena alatnya tidak tersedia dan/atau karena ambang batasnya jauh melebihi kapasitas alat uji yang umumnya ada.

59. Alat berat statis seperti *tower crane*, *concrete batching plant*, *stone crusher*, dan *asphalt batching plant* tidak mungkin memiliki ban cadangan, dongkrak, dan pembuka roda sebagaimana halnya kendaraan bermotor. Alat berat yang bergerak pun banyak yang tidak mungkin memiliki ban cadangan, dongkrak, dan pembuka roda seperti alat *off highway dump truck*, *vibratory compactor*, *bulldozer*, *excavator*, *wheel dozer* dan *wheel excavator*.

Surat Ijin Mengemudi Bagi Pengemudi Tidak Dapat Diberlakukan Untuk Mengoperasikan Alat Berat

60. Karakteristik lain yang membedakan alat berat dengan kendaraan bermotor terletak pada pengendara. Perbedaan yang signifikan terdapat pada surat izin yang dimiliki pengemudi kendaraan bermotor dan yang dimiliki pengoperasi alat berat. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah memiliki

SIM disebut sebagai pengemudi, sedangkan pengendara alat berat disebut sebagai operator. Operator merupakan orang yang menjalankan alat berat di proyek. Keterampilan operator alat berat tidak sama dengan keterampilan pengemudi kendaraan. Ketentuan mengenai kepemilikan SIM untuk pengemudi kendaraan bermotor, tidak relevan dengan kemampuan untuk mengoperasikan alat berat. Hal demikian karena untuk mengoperasikan alat berat dibutuhkan keahlian tertentu yang tidak ada relevansinya dengan persyaratan kepemilikan SIM B2.

61. SIM sebagai bukti kompetensi mengemudi pada umumnya, tidak dapat menjadi bukti yang menunjukkan kemampuan atau kompetensi mengoperasikan alat berat. Alat berat, seperti *crane*, *bulldozer*, *tractor*, dan *excavator* hanya dapat dioperasikan oleh operator yang telah mengikuti pelatihan khusus alat berat tanpa harus memiliki SIM B2. Operator alat berat memiliki surat izin tersendiri untuk dapat mengoperasikan alat berat yang disebut Surat Izin Operator (SIO). SIO diterbitkan oleh Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, dengan syarat calon operator harus mengikuti pelatihan agar memiliki kompetensi dalam mengoperasikan alat berat tertentu.

Modifikasi Alat Berat

62. Perbedaan lainnya yang membedakan antara alat berat dan kendaraan bermotor adalah modifikasi. Dalam dunia konstruksi, traktor yang diberi pisau (*blade*) pendorong di bagian depannya dikenal sebagai *bulldozer*. Dalam bidang pertanian, traktor tetap dinamakan traktor dengan tambahan alat di depannya terkait kebutuhan pertanian. Modifikasi traktor demikian tidak membahayakan keselamatan berlalu lintas atau mengganggu arus lalu lintas.

Alat Berat Bukan Moda Transportasi

63. Sosok dan kelengkapan alat berat berbeda dengan kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai wahana untuk mengangkut orang dan/atau barang. Alat berat tidak memenuhi syarat sebagai “mobil penumpang” karena tidak menyediakan ruang bagi penumpang kecuali tempat duduk operator dan alat berat juga tidak memenuhi syarat sebagai “mobil barang” karena tidak menyediakan bak barang.

Kesimpulan: Alat Berat Bukan Kendaraan Bermotor.

64. Maka dari itu, dengan memperhatikan perbedaan karakteristik pada pergerakan, ukuran, ruang kendali, alat pemantau transportasi di jalan raya, persyaratan dan perlengkapan, pengendara, dan modifikasi antara alat berat dan kendaraan bermotor, dapat disimpulkan bahwa alat berat dan kendaraan bermotor adalah berbeda dan tidak dapat disamakan.

Pertimbangan Hukum Mahkamah Konstitusi Dalam Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015

65. Dalam Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 Mahkamah Konstitusi memutuskan alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor. Berikut kutipan pertimbangan hukum Mahkamah Konstitusi:

3.15. *Alat berat memiliki spesifikasi beragam yang sangat tergantung pada peruntukannya atau tujuan penggunaannya. Bahkan dalam persidangan terungkap bahwa secara teknis alat berat didesain untuk dibongkar-pasang atau diganti baik pada bagian kecil (antara lain mata bor, pisau pengeruk, roda) maupun diganti pada bagian utama kendaraan (antara lain mesin penggerakannya). Artinya, bagian-bagian dalam suatu alat berat tidak akan secara permanen melekat sejak alat berat tersebut diproduksi/dirakit hingga alat berat tersebut dinyatakan tidak lagi layak pakai. Hal demikian berbeda dengan kendaraan bermotor moda transportasi, seperti sepeda motor, bus, atau mobil yang sejak diproduksi/dirakit hingga melewati batas usia pakai, tidak pernah diubah-ubah spesifikasinya.*

3.16. *Menimbang bahwa selain itu Mahkamah juga menggarisbawahi dalam kaitannya dengan pengoperasian di jalan raya, alat berat juga memiliki perbedaan signifikan dengan kendaraan bermotor moda transportasi. Pada umumnya alat berat tidak didesain untuk melakukan perjalanan/perpindahan tempat oleh dirinya sendiri. Alat berat yang mampu melakukan perpindahan mandiri (berpindah tempat oleh kemampuan geraknya sendiri) pun memiliki batas kecepatan dan jarak tempuh yang sangat terbatas. Tentu hal ini menambah derajat perbedaan antara alat berat dengan kendaraan bermotor moda transportasi yang memang penggerakannya didesain demi mobilitas tinggi, yaitu berpindah dengan cepat dan jarak tempuh jauh.*

Saksi Sjahrial Ong dan Astom M. Siagian, serta Ahli Susy Fatena Rostiyanti, Suwardjoko Warpani, dan Yohannes Eka Prayuna, dalam persidangan menerangkan bahwa untuk berpindah tempat, alat berat biasanya menggunakan bantuan alat pengangkut atau mobil pengangkut alat berat (trailer). Mobil atau sarana

pengangkut ini harus dipergunakan untuk memindahkan alat berat karena struktur fisik jalan raya tidak akan kuat menahan beban alat berat, serta tidak mampu mengakomodasi model roda alat berat, terutama karena beberapa jenis alat berat bahkan tidak memiliki roda maupun alat gerak lain yang memungkinkannya berpindah tempat.

- 3.17. Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan hukum di atas, **Mahkamah menilai alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakkan oleh motor, namun bukan kendaraan bermotor dalam pengertian yang diatur oleh UU LLAJ.** Dengan demikian, pengaturan alat berat sebagai kendaraan bermotor seharusnya dikecualikan dari UU LLAJ, atau setidaknya terhadap alat berat tidak dikenai persyaratan yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di jalan raya, yaitu sepeda motor dan mobil.

66. Pasal 1 angka 7 dan angka 8 UU LLAJ mengatur pengertian Kendaraan Bermotor yaitu:

7. *Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.*
8. *Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel*

67. Bahwa dengan kedudukan Alat Berat yang telah dikeluarkan dari kategori Kendaraan Bermotor sesuai dengan putusan Mahkamah Konstitusi dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015, maka secara *mutatis mutandis* seharusnya pengkategorian alat berat sebagai kendaraan bermotor dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD beserta turunannya yaitu Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) harus dianggap bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat lagi.

68. Bahwa putusan Mahkamah Konstitusi adalah putusan yang bersifat *erga omnes*, dimana Putusan Mahkamah Konstitusi merupakan putusan yang tidak hanya mengikat para pihak (*Interparties*) akan tetapi juga harus ditaati oleh siapapun karena objeknya menyangkut kepentingan bersama dan semua orang sehingga sifat permohonan di Mahkamah Konstitusi tidak bersifat berhadap-hadapan sebagaimana sengketa di pengadilan perdata. Termasuk putusan yang dijatuhkan Mahkamah Konstitusi terkait pengujian Undang-Undang (UU), dimana UU sendiri adalah mengikat secara umum kepada semua warga negara, maka

dengan dinyatakan tidak mengikat, maka UU tersebut tidak hanya memiliki kekuatan hukum mengikat terhadap pihak yang memohonkan di Mahkamah Konstitusi, akan tetapi juga semua warga negara.

Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 dimaksud bersifat final dan mengikat sebagaimana diatur dalam Pasal 10 ayat (1) UU MK, sehingga norma hukum yang diputuskan bersifat *erga omnes*, tidak hanya berlaku bagi para pihak yang terlibat dalam pengujian UU LLAJ dan terbatas terhadap pasal-pasal UU LLAJ dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015, akan tetapi berlaku umum bagi semua pihak seluruh warga negara dan Pemerintah serta berlaku juga terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya, termasuk namun tidak terbatas terhadap UU PDRD.

69. Berdasarkan hal tersebut di atas, maka seharusnya Mahkamah mengabulkan *judicial review* para Pemohon dalam perkara ini agar Alat Berat yang sudah dikeluarkan dari kategori Kendaraan Bermotor berdasarkan putusan Mahkamah dalam Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 memiliki kepastian hukum pada UU PDRD.

Pasal 1 angka 13 UU PDRD Bertentangan Dengan UUD 1945

70. Sebelum adanya putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII//2015 Alat Berat secara konstitusional adalah bagian dari Kendaraan Bermotor sebagaimana diatur dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ, sehingga secara matematis dapat disimpulkan bahwa alat berat adalah himpunan bagian dari kendaraan bermotor. Dengan adanya ketentuan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c tersebut dimana Alat Berat adalah himpunan bagian dari Kendaraan Bermotor, maka dapat dipahami dan dimengerti apabila UU PDRD juga menetapkan bahwa Alat Berat termasuk Kendaraan Bermotor, sehingga Alat Berat merupakan himpunan bagian dari Kendaraan Bermotor.

71. Pasal 1 angka 7 dan angka 8 *juncto* Pasal 47 ayat 2 huruf e bagian c UU LLAJ mengatur pengertian kendaraan bermotor dan penempatan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor, yaitu sebagai berikut:

7. *Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.*

8. *Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel*

Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ menyatakan bahwa:

Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:

- a. *sepeda motor;*
- b. *mobil penumpang;*
- c. *mobil bus;*
- d. *mobil barang;*
- e. ***kendaraan khusus.***

Penjelasan Pasal 47 (2) huruf e UU LLAJ menyatakan:

Yang dimaksud dengan kendaraan khusus adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:

- e. *Kendaraan Bermotor Tentara Nasional Indonesia;*
- f. *Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara;*
- g. ***Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forlift, excavator, dan crane; serta***
- h. *Kendaraan khusus penyandang cacat.*

72. Pengertian Kendaraan Bermotor dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD pada pokoknya merujuk kepada pengertian Kendaraan Bermotor sebagaimana diatur dalam UU LLAJ dimaksud, yaitu:

Pasal 1 angka 13 UU PDRD:

“Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan motor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.”

73. Namun demikian sejak adanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII//2015 pada tanggal 31 Maret 2016 yang menyatakan bahwa ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan oleh karenanya tidak memiliki kekuatan hukum mengikat, maka alat berat bukan lagi termasuk bagian dari kendaraan bermotor, sehingga secara matematis dapat disimpulkan bahwa himpunan alat berat bukan bagian dari

himpunan kendaraan bermotor.

Dengan adanya putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XII/2015 dimaksud, maka telah terdapat norma baru yang menegaskan bahwa alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor, sehingga demi tercapainya kepastian hukum, sesuai dengan asas *erga omnes* dimana putusan Mahkamah Konstitusi tidak hanya berlaku bagi para pihak yang terlibat dalam pengujian UU LLAJ dan terbatas terhadap pasal-pasal UU LLAJ dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015, akan tetapi berlaku umum bagi semua pihak seluruh warga negara dan Pemerintah serta berlaku juga terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya, termasuk namun tidak terbatas, maka ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya harus merujuk dan mengikuti norma baru sebagaimana diputuskan oleh Mahkamah Konstitusi bahwa alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor. Dengan demikian ketentuan peraturan perundang-undangan yang masih menetapkan alat berat sebagai bagian kendaraan bermotor haruslah dinyatakan batal demi hukum atau tidak memiliki kekuatan hukum mengikat, termasuk adanya ketentuan dalam Pasal 1 angka (13) UU PDRD yang menempatkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor. Tidak ada satupun alasan pembenar yang dapat mempertahankan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor seperti yang diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD.

74. Apabila muncul alasan yang menyatakan bahwa pengaturan Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang mengatur alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor merupakan ketentuan yang bersifat khusus, sehingga berlaku asas *Lex Specialis Derogaat Generalis*, yang seakan-akan dapat mengesampingkan Putusan MK Nomor 3/PUU-XIII//2015 adalah merupakan alasan yang tidak berdasar secara hukum, karena perihal pengelompokan dan jenis kendaraan bermotor justru secara khusus diatur dalam UU LLAJ, sehingga dalam hal pengertian kendaraan bermotor, jenis-jenis kendaraan bermotor maka UU LLAJ merupakan ketentuan yang bersifat khusus (*lex specialis*). UU LLAJ secara khusus mengatur perihal kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 7 dan angka 8 tentang Pengertian Kendaraan dan Kendaraan Bermotor, serta Bab VII yang

mengatur secara terperinci tentang Kendaraan, baik dari aspek Jenis dan Fungsi Kendaraan Bermotor, Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor (Pasal 48), Pengujian Kendaraan Bermotor (Pasal 49 – Pasal 56), Perlengkapan Kendaraan Bermotor (Pasal 57 – Pasal 59), Bengkel Umum Kendaraan Bermotor (Pasal 60), Kendaraan Tidak Bermotor (Pasal 61 – Pasal 63), Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Pasal 64 – Pasal 75), Sanksi Administratif (Pasal 76), maupun ketentuan bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang diatur pada Bab VIII mulai Pasal 77 sampai dengan Pasal 92, yang meliputi Surat Ijin Mengemudi, Persyaratan Pengemudi, Pendidikan dan Pelatihan Bagi Pengemudi, Bentuk dan Penggolongan Surat Izin Mengemudi, Fungsi Surat Izin Mengemudi, dan Sanksi Administratif bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor.

75. Dengan demikian, oleh karena Mahkamah Konstitusi telah membatalkan ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat 2 huruf e bagian c UU LLAJ sesuai dengan Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 sehingga Alat Berat bukan lagi menjadi bagian dari Kendaraan Bermotor, maka tidak boleh ada ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya, termasuk dalam UU PDRD, yang masih menempatkan alat berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor, sehingga seakan-akan ketentuan dalam UU PDRD mengesampingkan ketentuan baru dalam UU LLAJ pasca Putusan Mahkamah Konstitusi.
76. Putusan Mahkamah Konstitusi adalah putusan yang bersifat final dan mengikat yang bersifat erga omnes, dan berlaku sejak dibacakan, sehingga ketentuan dalam peraturan perundang-undangan lainnya harus menyesuaikan atau sejalan dan tidak boleh bertentangan dengan putusan Mahkamah Konstitusi. Apabila ketentuan pengertian kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 masih berlaku, maka dapat disimpulkan bahwa ketentuan tersebut telah bertentangan dengan norma baru yang sudah dibuat oleh Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 bahwa alat berat bukan lagi termasuk dalam bagian kendaraan bermotor. Selain itu, apabila pengertian kendaraan bermotor masih meliputi alat berat sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD, maka akan terdapat 2 (dua) norma dalam satu sistem

hukum di Indonesia yang mengatur alat berat, dimana yang satu alat berat menjadi bagian dari kendaraan bermotor dan satunya lagi alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor, sehingga sudah dapat dipastikan akan menimbulkan ketidakpastian hukum, ketidakadilan, dan pelanggaran atas persamaan dimuka hukum, serta pengabaian terhadap supremasi hukum.

77. Berdasarkan argumentasi hukum tersebut di atas, maka keberadaan Pasal 1 angka 13 UU PDRD telah bertentangan dengan putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 dan bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Ketentuan Pasal 1 angka 3 UUD 1945 menegaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara hukum, dimana pengaturan norma pada satu peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lainnya, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum. Pasal 5 huruf c dan huruf f Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (UU PPP) menegaskan asas pembentukan perundang-undangan yaitu asas kejelasan rumusan dan asas kesesuaian jenis, hirarki, dan materi muatan. Selanjutnya Materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan asas keadilan, kesamaan kedudukan dalam hukum, ketertiban dan kepastian hukum, keseimbangan, keserasian, dan keselarasan (Pasal 6 UU PPP). Masih adanya ketentuan yang mengatur alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor seperti pada Pasal 1 angka 13 UU PDRD pasca Putusan MK Nomor 3/PUU-XIII/2015 telah melanggar asas kesesuaian antara jenis hirarki dan materi muatan, asas kejelasan rumusan, karena telah menimbulkan berbagai interpretasi dalam pelaksanaannya yang saling bertolak belakang, termasuk juga melanggar asas keadilan, asas kesamaan kedudukan dalam hukum, dan asas ketertiban dan kepastian hukum. Masih adanya ketentuan yang menerapkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor telah melanggar asas ketertiban dan kepastian hukum, karena menimbulkan ketidaktertiban dan ketidakpastian hukum bagi para pemilik alat berat, apakah alat berat bagian dari kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD atau alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor

sebagaimana Putusan MK Nomor 3/PUU-XIII//2015.

Penarikan PKB dan BBNKB Terhadap Alat Berat adalah Inkonstitusional

78. Ketentuan mengenai penarikan Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Alat Berat dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor terhadap Alat Berat, dibangun berdasarkan argumentasi yuridis bahwa alat berat adalah merupakan bagian dari Kendaraan Bermotor sebagaimana ditegaskan dari Pengertian Kendaraan Bermotor yang diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD dan Pengertian Kendaraan Bermotor dalam Pasal 1 angka 8 *juncto* Pasal 47 ayat 2 huruf e *juncto* Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ. Sehingga dengan adanya Pajak Kendaraan Bermotor yang diberlakukan terhadap seluruh jenis Kendaraan Bermotor, maka alat berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor harus dikenakan juga Pajak Kendaraan Bermotor.
79. Akan tetapi, sejak adanya putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015, yang membatalkan ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ, maka telah muncul norma hukum baru yang menegaskan bahwa alat berat tidak lagi menjadi bagian dari Kendaraan Bermotor. Oleh karena itu, ketentuan dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang masih menempatkan alat berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor tidak lagi dapat dipertahankan pemberlakuannya karena bertentangan dengan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015, sehingga harus dibatalkan atau dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat. Dengan demikian, karena alat berat sudah bukan lagi menjadi bagian dari Kendaraan Bermotor maka Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) terhadap Alat Berat tidak dapat diberlakukan lagi.
80. Adanya ketentuan yang masih memberlakukan PKB dan BBNKB terhadap Alat Berat sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), Pasal 12 ayat (2) UU PDRD adalah inkonstitusional, karena telah melanggar asas persamaan di muka hukum (*equality before the law*) sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 dengan cara memperlakukan secara sama adanya PKB dan BBNK terhadap Kendaraan Bermotor dan Alat Berat, padahal Alat

Berat berbeda dan bukan Kendaraan Bermotor. Memperlakukan hal yang berbeda secara sama adalah bentuk pelanggaran atas prinsip persamaan di muka hukum.

Pasal 5 ayat (2):

“Khusus untuk Kendaraan Bermotor yang digunakan di luar jalan umum, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar serta kendaraan di air, dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor.”

Pasal 6 ayat (4):

“Tarif Pajak Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan paling rendah sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dan paling tinggi sebesar 0,2% (nol koma dua persen).”

Pasal 12 ayat (2):

“Khusus untuk Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum tarif pajak ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut: a. penyerahan pertama sebesar 0,75% (nol koma tujuh puluh lima persen); dan b. penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 0,075% (nol koma nol tujuh puluh lima persen).”

81. Bahwa Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 mengatur *“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.”* Terdapat 2 norma yang terdapat pada frasa *perlakuan yang sama di hadapan hukum*, yaitu setiap orang berhak atas keadilan dan perlakuan hukum yang sama. Bahwa untuk menjamin setiap orang mendapatkan keadilan, setiap orang harus mendapatkan perlakuan yang sama di hadapan hukum. Persamaan di depan hukum itu diberi makna persamaan forum dan persamaan penerapan atau pemberlakuan hukum terhadap hal yang sama. Dalam kasus ini perlakuan yang sama itu dipandang sebagai suatu ketidakadilan bahkan dilihat sebagai suatu pelanggaran hukum. Menyamakan alat berat dengan alat yang lain justru menimbulkan ketidakadilan. Memasukkan alat berat dalam pengertian atau definisi kendaraan bermotor dengan kendaraan bermotor jenis lain justru menimbulkan ketidakadilan karena dengan persamaan itu mengakibatkan Para Pemohon memikul beban PKB dan BBNKB yang semestinya tidak menjadi beban Para Pemohon.

82. Bahwa terdapat adagium yang mengatakan, “Menyamakan sesuatu yang berbeda atau tidak sama, sama tidak adilnya dengan membedakan yang sama.” Dengan kata lain, dalam keadaan tertentu membedakan atau *unequal treatment* itu, justru merupakan syarat dan cara mewujudkan keadilan, sebaliknya dalam keadaan tertentu membuat segala sesuatu serba sama sedangkan didapati berbagai perbedaan juga akan menimbulkan dan melukai rasa keadilan.
83. Bahwa agar suatu perbedaan atau *unequal* itu menjadi cara untuk mewujudkan keadilan terdapat 3 (tiga) syarat objektif yang harus dipenuhi. Pertama, terdapat perbedaan atau perbedaan itu merupakan sesuatu yang nyata atau suatu fakta bukan *artificial*. Perbedaan ini dapat bersifat alamiah, perbedaan bersifat sosial, perbedaan budaya, perbedaan ekonomi, dan lain sebagainya, dan ada satu perbedaan yang seringkali digunakan untuk menerapkan perbedaan yaitu perbedaan fungsi dan tujuan. Suatu fungsi dan tujuan yang berbeda menuntut perlakuan dan cara yang berbeda pula.
84. Kedua, perbedaan harus memberi manfaat yang sebesar- besarnya bagi yang terkena perbedaan, bukan justru sebaliknya merugikan atau menimbulkan beban berlebihan bagi yang berbeda. Jadi, dalam membedakan sesuatu, seharusnya memberikan keuntungan bagi yang dibedakan, bukan sebaliknya menyusahkan. Manfaat perbedaan dimaksudkan untuk memberi perlindungan, memberi kemudahan, atau untuk mencapai tujuan yang lebih besar, antara lain perbedaan diperlukan sebagai cara mewujudkan persamaan itu sendiri. Dalam kaitan ini, dikenal istilah *positive discrimination* dan *negative discrimination*.
85. Ketiga, seringkali perbedaan sangat diperlukan demi ketertiban umum, *for the public*. Ketertiban umum merupakan sarana menjamin ketenteraman, perikehidupan yang harmonis untuk mencapai tujuan bersama. Ketertiban umum merupakan dasar pembenaran bagi pembatasan-pembatasan dan penyimpangan dari asas umum demi suatu kepentingan lebih besar, termasuk kepentingan keadilan. Dalam hal ini, terdapat adagium “Tidak ada hukum tanpa pengecualian, *no law without except clause*.” Adagium ini selain merupakan tuntutan ketertiban umum, juga merupakan sebagai asas untuk menjamin keadilan.

86. Bahwa Para Pemohon telah memenuhi ketiga syarat objektif tersebut. Secara substantif, alat berat berbeda dengan kendaraan bermotor, perbedaan tersebut terutama terlihat pada latar belakang keberadaannya, jenis fungsi dan tujuannya. Selain itu, akibat yang timbul dari penerapan asas persamaan terhadap alat berat dan kendaraan bermotor, tidak hanya memberikan beban langsung kepada Para Pemohon berupa kewajiban membayar PKB dan BBNKB terhadap alat berat, tetapi juga mengakibatkan penjungkirbalikan pengertian ilmiah dan alamiah alat berat. Akibat selanjutnya dari persamaan alat berat dan kendaraan bermotor adalah timbulnya beban tambahan ketidakpastian hukum yang akan berakibat pada produktivitas, efektivitas, dan biaya yang pada akhirnya akan dipikul oleh konsumen.
87. Oleh karena itu, persamaan yang dilakukan pemerintah terhadap alat berat dan kendaraan bermotor dalam hal penarikan PKB dan BBNKB bertentangan dengan prinsip persamaan di hadapan hukum. Hal ini dikarenakan 3 (tiga) alasan. Pertama, pemerintah mempersamakan dan memperlakukan hal yang nyata-nyata berbeda secara sama. Pemasukkan alat berat dalam kategori kendaraan bermotor ke dalam pengertian dan jenis kendaraan bermotor dalam UU PDRD bertentangan dengan prinsip "Menyamakan sesuatu yang berbeda atau tidak sama, sama tidak adilnya dengan membedakan yang sama." Persamaan ketentuan hukum terhadap alat berat dan kendaraan bermotor dalam UU PDRD menimbulkan ketidakadilan.
88. Kedua, penerapan Undang-Undang Pajak yang sama antara alat berat dan kendaraan bermotor telah merugikan para Pemohon selaku pemilik alat berat. Terciptanya keadilan dapat dicapai dengan melakukan perbedaan dengan syarat perbedaan tersebut harus memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi yang terkena perbedaan. Dalam hal ini para Pemohon dengan berlakunya UU PDRD yang mempersamakan alat berat dan kendaraan bermotor merasa dirugikan karena diberikan beban tambahan yang seharusnya tidak menjadi kewajiban Para Pemohon. Hal ini merupakan ketidakadilan bagi para Pemohon karena seharusnya terhadap alat berat dan kendaraan bermotor diterapkan perbedaan.

89. Ketiga, dengan adanya persamaan ketentuan terhadap alat berat dan kendaraan bermotor menimbulkan akibat ketidakpastian hukum dan ketidakadilan bagi masyarakat, berupa ragam jenis alat berat seperti apa yang akan diberlakukan Pajak Kendaraan Bermotor mengingat banyaknya jenis dan fungsi alat berat yang beredar di masyarakat. Begitu juga terhadap pemberlakuan PKB dan BBNK yang pada faktanya masih berbeda-beda dimana ada daerah yang memberlakukan penarikan PKB dan BBNKB dan ada juga daerah-daerah yang sampai saat ini tidak menerapkan penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat.

Kesimpulan

90. Oleh karena itu, demi ketertiban umum yang merupakan sarana menjamin ketenteraman, perikehidupan yang harmonis untuk mencapai tujuan bersama, perlu diterapkan perbedaan antara alat berat dan kendaraan bermotor dengan mencabut Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), Pasal 12 ayat (2) UU PDRD.

III. PENUTUP

91. Bahwa para Pemohon merasa perlu untuk menyampaikan kepada Majelis Hakim yang Mulia, bahwa pengajuan Permohonan Uji Materi UU PDRD ini semata-mata ditujukan untuk tegaknya kepastian hukum dan keadilan, dan adanya jaminan perlindungan hukum serta perlakuan yang sama dihadapan hukum atas ketidakadilan dan ketidakpastian hukum yang selama ini dialami oleh para Pemohon, yang bergerak dalam sektor swasta membantu pemerintah dan masyarakat untuk membangun infrastruktur daerah, menggerakkan kehidupan sektor ekonomi di masyarakat.
92. Para Pemohon tidak berkeberatan dengan adanya pungutan Pajak terhadap Alat Berat selama norma dan aturannya jelas, proses penyusunan regulasi alat berat melibatkan para stakeholder khususnya para pemilik dan pengguna alat berat. Dalam permohonan ini, Pemohon mempersoalkan pengaturan PKB dan BBNKB terhadap Alat Berat dengan dasar pemikiran yang salah karena menempatkan alat berat bagian dari Kendaraan Bermotor, padahal Alat Berat bukan Kendaraan Bermotor. Perlu tidaknya alat berat dikenakan pajak menurut hemat

para Pemohon sebaiknya dibicarakan secara khusus antara Pemerintah dengan seluruh stakeholder para pemilik dan pengguna alat berat.

93. Para Pemohon sepakat dengan pertimbangan hukum Mahkamah Konstitusi dalam Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015, yang pada pokoknya memerintahkan agar terhadap alat berat diatur secara tersendiri. Dalam rangka menindaklanjuti perintah Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2017 tanggal 31 Maret 2016 tersebut, Pihak Pemerintah yang diwakili oleh Kementerian Perekonomian, Kementerian Dalam Negeri, dan Kementerian Keuangan telah mengadakan beberapakali pertemuan pada tanggal 1 November 2016 dan 7 Desember 2016 dengan Gabungan Asosiasi Para Pemilik dan Pengguna Alat Berat seperti Himpunan Industri Alat Berat Indonesia (HINABI), Asosiasi Jasa Pertambangan Indonesia (ASPINDO), Asosiasi Pengusaha Hutan Indonesia (APHI), Perhimpunan Agen Tunggal Alat Berat Indonesia (PAABI), Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI), Indonesia Mining Association (IMA), Asosiasi Pengusaha dan Pemilik Alat Konstruksi Indonesia (APPAKSI), dan pelaku usaha untuk membahas perlunya pengaturan khusus terhadap Alat Berat, termasuk perlu tidaknya Pajak atau jenis pungutan lainnya terhadap Alat Berat.
94. Berdasarkan seluruh argumentasi hukum tersebut di atas, para Pemohon berkesimpulan bahwa Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD telah melanggar hak-hak konstitusional yang dimiliki oleh Para Pemohon.
95. Keberlakuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD bertentangan dengan prinsip Negara hukum, bertentangan dengan asas kepastian hukum, keadilan, dan perlakuan yang sama di depan hukum yang terdapat dalam Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, yang menegaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum.

Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 yang mengatur bahwa setiap warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.

Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang mengatur bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.

IV. PETITUM

Berdasarkan fakta-fakta hukum seperti terurai di atas, para Pemohon mohon dengan hormat, kiranya Mahkamah Konstitusi berkenan menjatuhkan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan mengabulkan permohonan para Pemohon seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), sepanjang kalimat “....termasuk alat- alat berat dan alat alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen...” bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai hukum mengikat;
3. Menyatakan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), sepanjang kalimat “ ... termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar ...” bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.
4. Menyatakan Pasal 6 ayat (4) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
5. Menyatakan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
6. Memerintahkan pemuatan Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya.

[2.2] Menimbang bahwa untuk menguatkan dalil-dalilnya, para Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P.01.01 sampai dengan bukti P.04.01, sebagai berikut:

1. Bukti P.01.01: Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) Aking Soedjatmiko.
2. Bukti P.01.021: Fotokopi Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Tunas Jaya Pratama Nomor 292, tanggal 25 Agustus 1982 oleh Notaris Besri Zakaria, S.H.
3. Bukti P.01.022: Fotokopi Akta Perubahan Pendirian Perseroan Terbatas PT Tunas Jaya Pratama Nomor 7 tanggal 16 Februari 1999 oleh Besri Zakaria, S.H.
4. Bukti P.01.023: Fotokopi Akta Berita Acara Rapat Perseroan Terbatas PT Tunas Jaya Pratama Nomor 48 tanggal 21 April 2008 oleh Siti Masnuroh, S.H.
5. Bukti P.01.024: Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham di Luar Rapat Perseroan Terbatas PT Tunas Jaya Pratama nomor 02 tanggal 1 Maret 2013 dibuat oleh notaris Antonius Wahono Prawirodirdjo, S.H.
6. Bukti P.01.025: Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham di luar rapat perseroan terbatas PT Tunas Jaya Pratama Nomor: 22. tanggal 16 Mei 2013 dibuat oleh Notaris Antonius Wahono Prawirodirdjo, S.H.;
7. Bukti P.01.031: Fotokopi surat Direktur Jenderal Hukum dan Perundang-Undangan Perihal Persetujuan Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Tunas Jaya Pratama, Nomor 02-4107 HT.01.01.TH83. tertanggal 28 Mei 1983;
8. Bukti P.01.032: Fotokopi surat Direktorat Jenderal Hukum dan Perundang-Undangan Kementerian Kehakiman Nomor -8426 HT.01.04. TH.99 perihal Persetujuan Atas Perubahan Pasal 2, 3 dan 4 Anggaran Dasar Perseroan Terbatas;
9. Bukti P.01.033: Fotokopi surat Direktorat Jendral Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-

- 26007.AH.01.02. tahun 2008 perihal Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan.
- 10 Bukti P.01.034: Fotokopi surat Direktorat Jendral Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-14512.AH.01.02. tentang Persetujuan Perubahan Anggaran Dasar Perseroan tertanggal 20 Maret 2013;
- 11 Bukti P.01.035: Fotokopi surat Direktorat Jendral Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-AH.01.10-2335 tentang Persetujuan Perubahan Susunan Pengurus PT Tunas Jaya Pratama tertanggal 27 Mei 2013;
- 12 Bukti P.01.04: Fotokopi NPWP PT Tunas Jaya Pratama;
- 13 Bukti P.01.05: Fotokopi Surat Keterangan Domisili Perusahaan Nomor 107/5.16/31.71.02.10005/-1.711.53/2016, tertanggal 21 Januari 2016;
- 14 Bukti P.01.11: Fotokopi surat keterangan yang dikeluarkan konsorsium Utama Yala Jaya Nomor 068/SK/90, tertanggal 15 Februari 1990;
- 15 Bukti P.01.12: Fotokopi surat penghargaan dari Kumagai – Kadii Joint Operation, tertanggal 26 Oktober 1992;
- 16 Bukti P.01.13: Fotokopi Surat Ijin Usaha Jasa Kontruksi (SIUJK) yang dikeluarkan oleh Menteri Pekerjaan Umum Kepala Kantor Wilayah Departemen Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta Nomor 0901.2.82.92.15738, tertanggal 29 Desember 1992;
- 17 Bukti P.01.14: Fotokopi surat keterangan terdaftar yang dikeluarkan oleh Dinas Pertambangan dan Energi Provinsi Kalimantan Timur Nomor 541.23/320/PU-DNSTAMB/2013 tentang Usaha Jasa Pertambangan Non Inti, tertanggal 16 Juli 2013;
- 18 Bukti P.01.15: Fotokopi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) besar yang dikeluarkan oleh Dinas Koperasi, Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, dan Perdagangan Provinsi DKI Jakarta Nomor 0285001/PB/P/1.824.271, tertanggal 15 September 2014;

- 19 Bukti P.01.16: Fotokopi kartu tanda anggota biasa Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Nomor 20201-95017844/27-7-1995, tertanggal 7 Juli 2015;
- 20 Bukti P.01.17: Fotokopi sertifikat kompetensi dan kualifikasi perusahaan jasa lainnya Nomor 1-0901-000-1107243, yang dikeluarkan oleh Badan Sertifikasi Kadin DKI Jakarta, tertanggal 6 Januari 2016.
- 21 Bukti P.01.18: Fotokopi surat keterangan yang dikeluarkan oleh satuan pelaksana pelayanan terpadu satu pintu kelurahan Mangga Dua, Nomor 107/2.71/31.71.02.1005/-071.562/2016, tertanggal 21 Januari 2016;
- 22 Bukti P.01.19: Fotokopi tanda daftar perusahaan perseroan terbatas yang dikeluarkan oleh kantor pelayanan terpadu satu pintu kota administrasi Jakarta Pusat, Nomor 0622/24.3.0/31.71.02.1005/1.824.271/2016, tertanggal 4 April 2016;
- 23 Bukti P.01.20: Fotokopi daftar alat-alat berat yang disewakan oleh PT Tunas Jaya Pratama;
- 24 Bukti P.01.21: Fotokopi invoice untuk bukti pembelian *kobelco hydraulic excavator yn12-t9482*;
- 25 Bukti P.01.22: Fotokopi invoice untuk bukti pembelian *kobelco mini excavator ps02-00800*;
- 26 Bukti P.01.23: Fotokopi invoice untuk bukti kepemilikan *ND Dump Truck C & C 6x4 Mining Spec Cw845aldn*;
- 27 Bukti P.01.24: Fotokopi *invoice* untuk bukti kepemilikan *Komatsu Bulldozer D8ess2*;
- 28 Bukti P.01.25: Fotokopi *invoice* untuk bukti pembelian *Hamm Vibratory Compactor*;
- 29 Bukti P.01.26: Fotokopi *invoice* untuk bukti kepemilikan *Komatsu Hydraulic Excavator PC200-7*;
- 30 Bukti P.01.27: Fotokopi *Proposal Company Profile* PT Tunas Jaya Pratama;
- 31 Bukti P.02.01: Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) atas nama Yupeng;
- 32 Bukti P.02.021: Fotokopi Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Mappasindo

Nomor 28 tanggal 15 Maret 2012 dibuat oleh Notaris Elisabeth Gondro Widyaningsih, S.H.;

- 33 Bukti P.02.031: Fotokopi surat Direktur Jenderal Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-31150.AH.01.01. perihal Pengesahan Badan Hukum Perseroan PT Mappasindo, tertanggal 8 Juni 2012;
- 34 Bukti P.02.04: Fotokopi NPWP PT Mappasindo Nomor 03.220.714.4-956.000
- 35 Bukti P.02.11: Fotokopi surat pelepasan hak atas alat berat dari PT Riau Rezeki Engineering ke PT Mappasindo;
- 36 Bukti P.02.12: Fotokopi Perjanjian Jual Beli Alat Berat antara PT Dharma Putra Karsa dan PT Mappasindo;
- 37 Bukti P.02.13: Fotokopi Perjanjian Jual Beli antara PT Bintang Manggala Borneo dan PT Mappasindo;
- 38 Bukti P.03.01: Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Engki Wibowo;
- 39 Bukti P.03.021: Fotokopi akta pendirian perseroan terbatas PT Gunung Bayan Pratamacoal Nomor 33 tanggal 26 Maret 1990 dibuat oleh notaris Sulaimansjah, S.H.
- 40 Bukti P.03.022: Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler pada Pemegang Saham PT Gunungbayan Pratamacoal Nomor: 48, tanggal 8 Agustus 2008 dibuat oleh Notaris Indrawaty Wibawa, S.H.
- 41 Bukti P.03.023: Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler pada Pemegang Saham PT Gunungbayan Pratamacoal Nomor: 03, tanggal 12 Oktober 2016 dibuat oleh Notaris Indrawaty Wibawa, S.H.
- 42 Bukti P.03.031: Fotokopi surat Keputusan Menteri Kehakiman Nomor 02-1663.HT.01.01.TH.93 tertanggal 16 Maret 1993;
- 43 Bukti P.03.032: Fotokopi surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-53465.AH.01.02. Tahun 2008 tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan;

- 44 Bukti P.03.033: Fotokopi surat Direktorat Jenderal Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum Dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-AH.01.03-0089134 perihal Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan PT Gunungbayan Pratamacoal, tertanggal 13 Oktober 2016 yang ditujukan untuk Notaris Yani Indrawaty Wibawa, S.H.;
- 45 Bukti P.03.04: Fotokopi NPWP PT Gunungbayan Pratamacoal Nomor 01.467.051.7-091.000;
- 46 Bukti P.03.11: Fotokopi surat Dinas Pendapatan Provinsi Kalimantan Timur Nomor 973/487/PENDA-II/IX/2016 perihal Tagihan Alat-Alat Berat dan Alat-Alat Besar (Pertama) tertanggal 26 September 2016;
- 47 Bukti P.03.12: Fotokopi surat Dinas Pendapatan Provinsi Kalimantan Timur Nomor 973/288/PENDA-II/VI/2016 perihal Tagihan Alat-Alat Berat Dan Alat-Alat Besar (Pertama) tertanggal 8 Juni 2016.
- 48 Bukti P.02.14: Fotokopi Badan Pengelolaan Pendapatan Daerah UPTB/SAMSAT MAPPI Nomor 973/013/IV-SM/2017 perihal Tagihan Alat-Alat Berat/Besar, tertanggal 19 April 2017;
- 47 Bukti P.04.01: Fotokopi surat Direktur Jenderal Bina Keuangan Daerah Kementerian Dalam Negeri Nomor 973/2936/KEUDA, tertanggal 9 Agustus 2016.

Selain itu, para Pemohon mengajukan enam ahli dan seorang saksi yang telah didengar keterangannya dalam persidangan Mahkamah masing-masing pada tanggal 18 Juli 2017, 27 Juli 2017, dan 21 Agustus 2017, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

AHLI PARA PEMOHON

1. Laica Marzuki

Dalam hukum pajak, subjek pajak berkewajiban membayar obyek pajak yang ditetapkan dan diatur dengan Undang-Undang.

Pasal 23A UUD 1945 menetapkan, pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk kepentingan negara diatur dengan undang-undang. Tanpa objek pajak yang terlebih dahulu ditetapkan dan diatur dengan undang-undang (*bij wet geregeld*) tidak bakal ada subjek pajak (= wajib pajak).

Fiskus tidak boleh memungut pajak atas suatu objek pajak yang tidak ditetapkan dan diatur dengan undang-undang. Tidak bakal ada subjek pajak tanpa objek pajak yang ditetapkan oleh badan legislatif. Subjek Pajak melekat pada Objek Pajak. Tiada Subyek Pajak Tanpa Objek Pajak. Pelanggaran terhadapnya dipandang sebagai tindakan perampokan terhadap rakyat banyak, dikenal dengan ungkapan: "*Taxation without representation is robbery*" (Rachmat Soemitro, 1977:76).

Para Pemohon, PT. Tunas Jaya, dkk, selaku pemilik dan/atau pengelola Alat-Alat Berat, seperti halnya *bulldozer*, mesin gilas (*stoomwals*), *excavator*, *vibrator*, *dump truck*, *wheel loader*, traktor harus mengalami bahwa fiskus berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah masih saja melakukan pungutan dan penagihan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) padahal atas dasar Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tanggal 31 Maret 2016 dalam perkara pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) telah menetapkan bahwasanya Alat Berat bukan Moda Transportasi. Dikatakan, meskipun digerakkan oleh motor, Alat Berat bukan Moda Transportasi melainkan Sarana Produksi. Menurut mahkamah, dengan demikian syarat kendaraan bermotor dalam UU LLAJ tidak boleh diterapkan kepada Alat Berat.

Mahkamah Konstitusi, dalam putusan *a quo*, antara lain memberikan pertimbangan hukum sebagai berikut:

[3.16] *Menimbang bahwa selain itu, mahkamah juga menggarisbawahi dalam kaitannya dengan pengoperasian di jalan raya, alat berat juga memiliki perbedaan signifikan dengan kendaraan bermotor moda transportasi. Pada umumnya alat berat tidak didesain untuk melakukan perjalanan/perpindahan tempat oleh dirinya sendiri. Alat berat yang mampu melakukan perpindahan mandiri (berpindah tempat oleh kemampuan gerakannya sendiri) pun memiliki batas kecepatan dan jarak tempuh yang sangat terbatas. Tentu hal ini menambah derajat perbedaan antara alat berat dengan kendaraan bermotor moda transportasi yang memang penggerakannya didesain demi mobilitas tinggi, yaitu berpindah dengan cepat dan jarak tempuh jauh;*

[3.17] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan hukum diatas, mahkamah menilai alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakkan oleh motor, namun bukan kendaraan bermotor dalam pengertian yang diatur oleh UU LLAJ. Dengan demikian, pengaturan alat berat sebagai kendaraan bermotor seharusnya dikecualikan dari UU LLAJ, atau setidaknya terhadap alat berat tidak dikenai persyaratan yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di jalan raya, yaitu sepeda motor dan mobil;

Mewajibkan alat berat untuk memenuhi persyaratan teknis yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya, padahal keduanya memiliki karakteristik yang sangat berbeda, adalah hal yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Oleh karena itu, menurut Mahkamah, permohonan para Pemohon beralasan menurut hukum.

Mahkamah Konstitusi dalam putusan *a quo* mengadili dan menyatakan antara lain:

- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LN-RI Tahun 2009 Nomor 96, TLN-RI Nomor 5025) bertentangan dengan UUD 1945;
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LN-RI Tahun 2009 Nomor 96, TLN-RI Nomor 5025) tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat

Putusan Mahkamah Konstitusi tersebut membuktikan bahwa Alat Berat bukan Objek Pajak Kendaraan Bermotor, dengan kata lain, terhadap Alat Berat tidak dapat dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) serta pungutan semacamnya yang diberlakukan bagi Kendaraan Bermotor. Pemilik dan/atau pengelola Alat Berat bukan Subjek Pajak Kendaraan Bermotor.

Apa artinya ini?

Artinya, beberapa pasal Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, seperti halnya Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (1) dan Pasal 12 ayat (2) yang masih membebani pajak-pajak kendaraan bermotor pada Alat Berat, harus dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat karena incasu bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Juga melanggar Pasal 23A UUD 1945 karena menjadikan adanya Subjek Pajak tanpa Objek Pajak.

Sebelum permohonan pengujian beberapa pasal UU Nomor 28 Tahun 2009 yang diajukan sekarang ini, Mahkamah Konstitusi pernah mengadili dan memutus beberapa pasal yang berbeda dari UU Nomor 28 Tahun 2009 vide Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 tanggal 8 Januari 2013, yang pada pokoknya menolak permohonan para Pemohon, PT. Bukit Makmur Mandiri Utama dkk. Perkara Nomor 1/PUU-X/2012 mendasarkan batu pengujian konstitusional (*constitutionele toetsteen*) yang berbeda dengan permohonan pengujian UU Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang diperiksa dan diadili saat ini. Batu Penguji Konstitusional pada perkara Nomor 1/PUU-X/2012 dimaksud adalah Pasal 22A, Pasal 23A dan 28D ayat (1) UUD 1945. Pertimbangan hukum mahkamah di kala itu, Alat Berat dipandang termasuk dalam kelompok “Kendaraan Khusus” sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor menurut Penjelasan Pasal 47 ayat (2) bagian c UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (= UU LLAJ). Pertimbangan hukum mahkamah dimaksud berbeda dengan pertimbangan hukum dalam Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 tanggal 31 Maret 2016 yang menegaskan bahwasanya Alat Berat bukan moda transportasi, melainkan Sarana Produksi. Dikatakan, dengan demikian, syarat kendaraan bermotor dalam UU LLAJ tidak boleh diterapkan kepada Alat Berat.

Kiranya perlu mendapatkan perhatian kita, bahwa Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tanggal 31 Maret 2016 diputuskan kemudian daripada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 tanggal 8 Januari 2013 terdahulu.

Menurut Hans Kelsen (1881-1973), terdapat persamaan antara produk parlemen dengan putusan *Verfassungsgerichtshoff* (= Mahkamah Konstitusi), keduanya memiliki legislative function (fungsi legislatif). Hal dimaksud bermakna putusan Mahkamah Konstitusi selain sebagai putusan peradilan juga berkekuatan sebagai *Gesetz, wet, droit*, undang-undang. Tat kala parlemen memproduksi *Gesetz* (= undang-undang) maka parlemen dinamakan *positive legislature* dan manakalamahkamah konstitusi menyatakan suatu undang-undang tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat maka mahkamah merupakan *negative legislature*.

Hans Kelsen adalah salah satu anggota komisi pembaharu konstitusi Austria, yang mengagaskan dibentuknya *Verfassunggerichtshoff*, mahkamah konstitusi pertama di dunia, diadopsi dalam Konstitusi Austria di bulan Oktober 1920.

Dalam hukum, berlaku adagium: *Lex Posterior Derogat Legi Priori* (= *de latere wet gaat voor de eerdere*). Undang-Undang yang berlaku kemudian menyampingkan undang-undang terdahulu.

Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tanggal 31 Maret 2016 menyampingkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 tanggal 8 Januari 2013. *De eerdere wet verlies zijn geldings!*

2. Susy Fatena Rostiyanti

1. Pendahuluan

Pada tanggal 31 Maret 2016, dalam sidang pleno Mahkamah Konstitusi dikeluarkan keputusan untuk perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015. Perkara tersebut terkait dengan permohonan pengujian Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hasil dari keputusan dalam sidang tersebut adalah sebagai berikut:

1. Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat"

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan satu kesatuan. Dalam UU Pasal 1 ayat (7) disebutkan bahwa kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Butir 8 pada pasal yang sama menyatakan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin. Pasal 47 ayat (2) menjelaskan lebih lanjut

dengan mengelompokan kendaraan bermotor dalam lima jenis. Huruf e pada Pasal 47 ayat (2) disebutkan bahwa dari kelima jenis kendaraan bermotor maka kendaraan khusus termasuk di dalamnya. Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c menyatakan bahwa yang dimaksud dengan “kendaraan khusus” adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu. Alat berat seperti bulldozer, traktor, mesin gilas (*stoomwartz*), forklift, loader, excavator, dan crane kemudian dimasukkan di dalam kategori ini di dalam penjelasan tersebut.

Sebagai akibatnya, beberapa pihak memohon diadakan pengujian Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama kaitannya dengan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c. Hasil pengujian yang kemudian ditetapkan dalam keputusan Mahkamah Konstitusi di atas menegaskan bahwa Mahkamah menilai alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakkan oleh motor, namun bukan kendaraan bermotor dalam pengertian yang diatur oleh UU LLAJ.

Akan tetapi, hasil keputusan ini belum dapat menjawab permasalahan lain yaitu adanya pengertian mengenai kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dengan pengertiannya pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebelum keputusan Mahkamah Konstitusi ditetapkan. Dalam Pasal 1 angka (13) dijelaskan bahwa:

Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.

Dengan demikian maka permasalahan terkait disamakannya pengertian alat berat dengan kendaraan bermotor masih menimbulkan kerancuan terutama dalam pengoperasian alat berat dan perpajakannya di Indonesia.

2. Definisi Alat Berat dan Kendaraan Bermotor

Studi literatur terkait dengan alat berat dan kendaraan bermotor telah menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan dari kedua jenis subjek tersebut. Kendaraan bermotor atau kendaraan diterjemahkan dalam Kamus Indonesia-Inggris (Echols dan Shadily, 1989) dari kata *vehicle*. R.S. Means Company (2012) menjelaskan bahwa "*vehicle: any device for conveyance*" atau kendaraan adalah sarana yang digunakan untuk pengangkutan. Dalam *Encyclopedic Unabridged Dictionary of The English Language* (1994), definisi dari kendaraan adalah sebagai sarana yang digunakan untuk seseorang melakukan perjalanan atau barang diangkut. Di sisi lain, kamus Indonesia-Inggris (Echols dan Shadily, 1989) menterjemahkan *equipment* sebagai alat. Dalam konteks industri, alat berat diterjemahkan dari bahasa

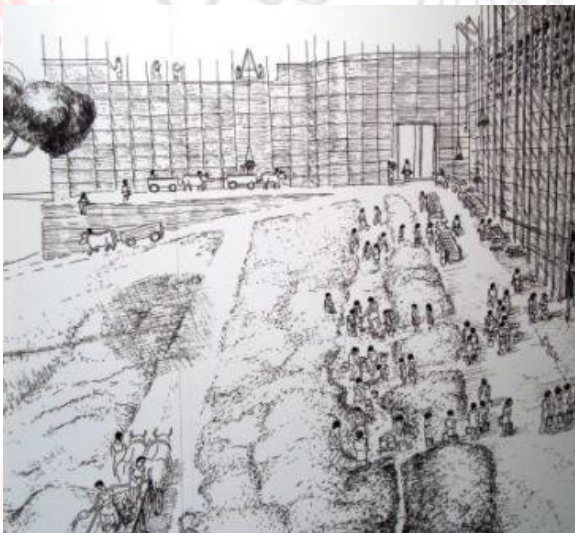
Inggris *heavy equipment*. Definisinya adalah "alat dengan penggerak maupun statis yang digunakan untuk konstruksi proyek-proyek besar maupun operasi seperti kehutanan, jalan dan jalan raya, pemeliharaan tambang terbuka dan lain-lain" (Webster, 1997). Dalam R.S. Means Company (2012), didefinisikan bahwa "*equipment: all the machinery, tools, and apparatus necessary for the proper construction and acceptable completion of a project*" atau alat adalah seluruh mesin, dan peralatan yang diperlukan untuk pembangunan yang tepat dan penyelesaian proyek yang dapat diterima.

Terjemahan dan definisi dari alat berat maupun kendaraan (dalam hal ini kendaraan bermotor) yang dijelaskan di atas memberikan dua arti yang berbeda. Jika alat berat lebih ditekankan kepada tujuannya sebagai alat bantu dalam proyek-proyek maka kendaraan lebih ditekankan sebagai sarana pengangkutan atau transportasi. Hal ini diperkuat oleh Rostiyanti (2008) yang menyatakan bahwa alat berat digunakan untuk membantu manusia dalam melakukan pekerjaan pembangunan suatu struktur bangunan. Perbedaan yang signifikan ini menjadi kepastian bahwa alat berat bukan merupakan kendaraan bermotor.

3. Perkembangan Teknologi Alat Berat

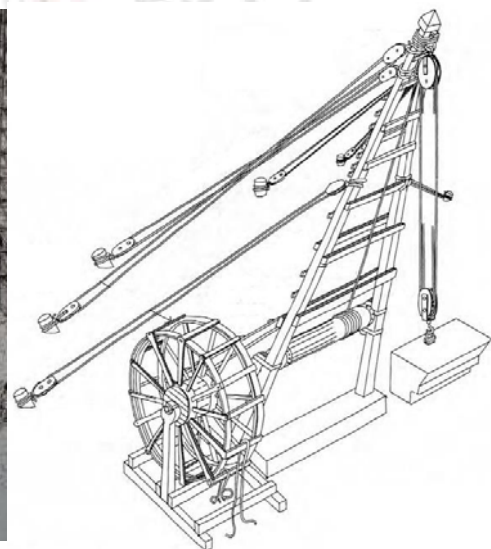
Alat berat merupakan alat yang memegang peranan penting dalam peradaban manusia. Semakin tingginya standar hidup manusia saat ini tidak lepas dari keberadaan alat berat dalam pembangunan di segala bidang. Proses pertambangan, pertanian, konstruksi baik jalan, jembatan, sistem irigasi dan bangunan tinggi dipengaruhi oleh peranan alat berat di dalam proses tersebut.

Dalam bidang konstruksi, perkembangan teknologi sebagai penunjang pelaksanaannya dapat dibagi menjadi tiga periode, yaitu sebelum abad 19, revolusi industri, dan awal abad 20. Pembangunan sebuah bangunan konstruksi pada masa sebelum abad 19 masih berbasis pada tenaga manusia dan hewan. Gambaran dari pembangunan berbasis manusia dan alat dapat dilihat pada Gambar 1 yang menunjukkan banyaknya manusia terlibat dalam suatu proyek konstruksi. Beberapa bentuk teknologi sederhana sudah mulai diterapkan terutama untuk bangunan yang cukup tinggi, seperti koloseum pada jaman Romawi. Untuk pemindahan material ke elevasi yang lebih tinggi, teknologi yang digunakan masih sederhana berupa sistem pengungkit manual. Sistem pengungkit yang berbahan utama kayu yang umum digunakan adalah derek dan katrol (Gambar 2).



Gambar 1. Pembangunan Berbasis Tenaga Manusia dan Binatang

(Sumber: <http://www.lessons-from-history.com>)



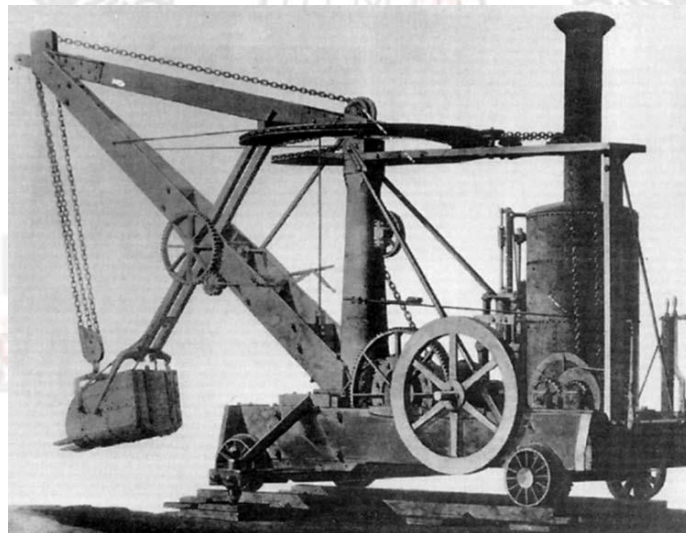
Gambar 2. Katrol Kuno
(Sumber:

<http://musei.comune.feltre.bl.it>)

Beberapa desain teknologi pemindahan material yang lebih maju sudah mulai dikembangkan pada masa itu namun belum sampai pada penerapannya. Penemuan tenaga uap dan mesin uap pada masa Revolusi Industri memberikan perubahan yang signifikan dalam bidang konstruksi melalui mekanisasi pemindahan material. Revolusi yang dimulai pada tahun 1750 memunculkan beberapa solusi yang mampu meningkatkan produksi di berbagai industri termasuk konstruksi. Salah satu dampaknya adalah pembangunan konstruksi yang menjadi lebih cepat. Mesin uap yang ditemukan dan dipatenkan James Watt mendorong penemuan di bidang konstruksi dan salah satunya adalah penemuan alat berat.

Pada tahun 1835, William Otis mengembangkan alat berat *powered shovel* bermesin uap yang mulai dipakai pada proyek rel kereta api di Massachusetts, Amerika Serikat. Powered shovel (Gambar 3) merupakan alat gali yang mempercepat proses pemindahan material dalam kuantitas yang besar. Powered shovel ini bergerak sepanjang rel seperti halnya kereta api.

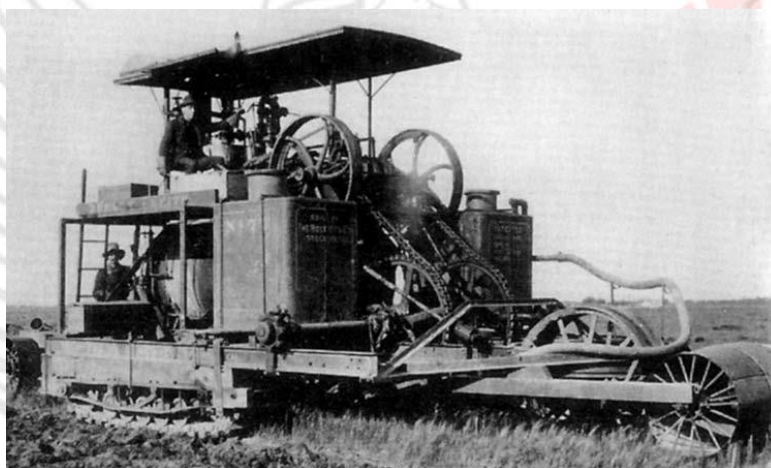
Kemampuan alat berat dalam proses konstruksi seperti pengangkatan material berat (*heavy loads*) mengubah metode konstruksi yang mempercepat pembangunan. Kemampuan alat dalam mengerjakan pekerjaan yang awalnya membutuhkan banyak tenaga manusia juga menjadi salah satu alasan perkembangan alat berat sampai saat ini. Abad 19 menjadi titik awal revolusi transportasi dengan pembangunan kanal, jembatan, jalan dan rel kereta api secara besar-besaran.



Gambar 3. Powered Shovel, Alat Berat Pertama dalam Industri Konstruksi

(Sumber: Construction Equipment Management for Engineers, Estimators, and Owners, 2006)

Perkembangan alat berat tidak berhenti sampai disana. Kemajuan teknologi dan kebutuhan yang lebih luas memacu perkembangan alat berat yang dapat digunakan untuk berbagai sektor industri. Agar cakupan kerjanya bertambah besar, alat berat kemudian dirancang untuk dapat bergerak di luar rel. Pada abad 20, dikembangkan alat berat dengan menggunakan roda baja. Traktor uap pertama yang beroda baja (*crawler*) mulai diperkenalkan pada tahun 1904 (Gambar 4).



Gambar 4. Traktor Uap Beroda Crawler Pertama

(Sumber: Construction Equipment Management for Engineers, Estimators, and Owners, 2006)

Saat ini, alat berat bukan hanya digunakan sebagai pengangkutan material saja, tetapi sudah mencakup banyak kegiatan di industri konstruksi. Di lihat dari aspek fungsional, setidaknya fungsi dasar alat berat dibagi menjadi enam klasifikasi Rostiyanti (2008) seperti pengolah lahan (Gambar 5, 6 dan 7), alat penggali atau dikenal juga sebagai *excavator* (Gambar 8 dan 9), alat pengangkat material (Gambar 10 dan 11), alat pemindahan material (Gambar 12 dan 13), alat pemadatan (*compactor*) (Gambar 14), dan alat pemroses material (Gambar 15 dan 16). Alat pengolah lahan adalah alat pembuka lahan, pengupas lapisan tanah yang paling atas dan pembentuk permukaan lahan seperti *dozer*, *scraper* dan *motor grader*. Alat penggali berfungsi untuk melakukan pekerjaan penggalian seperti pembuatan *basement* atau saluran. Alat penggali terdiri dari dua macam yaitu alat dengan sistem hidrolis seperti *backhoe* dan *front shovel* (Gambar 8a dan 8b) serta alat dengan sistem kabel yaitu *dragline* dan *clamshell* (Gambar 9a dan 9b). Alat pengangkat material yang berfungsi untuk memindahkan material dari satu elevasi ke elevasi lainnya dapat dikategorikan pada crane yang dapat

berpindah (*mobile crane* dan *crawler crane*) seperti pada Gambar 10 maupun yang statis (*tower crane*) pada Gambar 11 termasuk dalam alat ini.



Gambar 5. Dozer
(Sumber: www.deere.com)



Gambar 6. Scraper
(Sumber: www.cat.com)



Gambar 7. Motor Grader
(Sumber: www.expotractor.com)



• Backhoe



b. Front Shovel

Gambar 8. Alat Gali dengan Sistem Hidrolis

(Sumber: <http://pubsecalliance.com> dan <http://www.catmodels.com>)

MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA



• Dragline

b. Clamshell

Gambar 9. Alat Gali dengan Sistem Kabel

(Sumber: <http://www.aggbusiness.com/> dan <http://horstmoch.de>)





Gambar 14. Alat Pemadatan

(Sumber: <http://www.bluelinerental.com/>, <http://heavyequipment.com/> dan <http://1.bp.blogspot.com/>)



Gambar 15. Batching Plant

(Sumber: <http://www.worldconcreteequipment.com/>)



Gambar 16. Asphalt Mixing Plant

(Sumber: <http://web.tradekorea.com/>)

MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA

Jika pada masa awal perkembangan alat berat digunakan untuk pembangunan jalan rel sehingga alat tersebut bergerak di atas rel, maka pada saat ini kemajuan teknologi alat berat telah semakin berkembang. Dengan semakin besarnya kebutuhan alat untuk berbagai jenis pekerjaan dan lingkungan maka alat berat bukan hanya kemudian kemudian menggunakan alat penggerak roda baja tetapi juga banyak alat yang menggunakan roda karet (ban). Bentuk lain dari roda baja yang bukan merupakan roda *crawler* juga menjadi alat penggerak pada alat berat. Namun, beberapa alat yang masuk ke dalam kategori alat berat merupakan alat statis yang tidak bergerak.

Gambar 5, 8, 9 dan 10 merupakan contoh dari alat berat beroda baja dalam bentuk susunan lempengan baja (*crawler*). Namun, beberapa jenis dari alat tersebut ada yang beroda karet juga. Seperti *excavator* pada Gambar 8 tersedia dengan penggerak roda baja (*crawler*) dan roda karet yang pemakaiannya disesuaikan dengan kebutuhan lapangan. Gambar 6, 7 12 dan 13 menunjukkan alat-alat berat yang memiliki roda ban (karet) dengan ukuran bervariasi. Pada beberapa jenis alat, roda karet yang digunakan memiliki dimensi yang sangat besar mencapai tinggi 2 meter seperti pada Gambar 17.

Alat berat dalam kategori alat statis selama pemakaiannya tidak berpindah tempat. Tower crane adalah salah satu contoh alat statis. Tiang dari *tower crane* diangkur pada pondasi dalam. Pondasi ini disediakan disediakan khusus untuk *tower crane* dan bertujuan untuk memastikan keseimbangan alat pada saat beroperasi (Gambar 18). Tower crane tidak berpindah tempat selama proyek konstruksi dilaksanakan. Setelah proyek selesai *tower crane* dibongkar menjadi bagian-bagian terpisah yang kemudian diangkut dengan trailer (Gambar 19). Selain *tower crane*, alat statis lainnya adalah *batching plant* dan *asphalt mixing plant* seperti pada Gambar 15 dan Gambar 16. Kedua alat ini tidak berpindah sama sekali. Walaupun menyerupai pabrik, alat ini dalam industri konstruksi tetap dikenal sebagai alat berat.



Gambar 17. Perbandingan Dimensi Roda Ban Dump Truck dengan Manusia



Gambar 18. Alat Statis

(Sumber: <http://s.hswstatic.com/>)

MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 19. Bagian Tower Crane yang Diangkut Melalui Jalan Raya

(Sumber: <https://photos.smugmug.com/Motorway-Traffic/>)

4. Perkembangan Teknologi Kendaraan Bermotor

Revolusi industri juga berimbas pada bidang transportasi. Paten pertama untuk penemuan kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi terjadi pada tahun 1886 oleh Carl Benz. Dua tahun kemudian, kendaraan dengan bahan bakar minyak dan beroda tiga ini kemudian ditingkatkan kemampuannya sehingga dapat menempuh jarak lebih jauh. Mobil dengan sistem pembakaran internal namun beroda empat dipatenkan pada tahun 1889 oleh Gottlieb Daimler and Wilhelm Maybach.

Sejak awal penemuan ini, kendaraan bermotor diciptakan untuk memenuhi kebutuhan sarana bagi seseorang melakukan perjalanan. Kendaraan bermotor kemudian berevolusi bukan hanya sebagai sarana transportasi manusia tetapi dari segi fungsi menjadi alat transportasi barang (Gambar 20). Perkembangan lebih lanjut adalah dari segi mobilitas seperti berkembangnya kendaraan bermotor beroda dua dan bis sebagai alat transportasi massal (Gambar 21).



Gambar 20. Kendaraan Pengangkut Barang



Gambar 21. Kendaraan Transportasi Manusia

5. Analisis Perbedaan Alat Berat dengan Kendaraan Bermotor

Perbedaan alat berat dengan kendaraan bermotor dapat dilihat dari aspek teknis yang pada akhirnya dapat dikaitkan dengan penetapan alat berat sebagai

kendaraan bermotor pada Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

5.1 Perbedaan Karakteristik Teknis Alat Berat dengan Kendaraan Bermotor

Secara fungsi alat berat berbeda dengan kendaraan bermotor. Sejak penemuan alat berat sampai sekarang, alat berat diperuntukan sebagai alat bantu produksi di sektor yang memerlukannya seperti sektor konstruksi, pertambangan, kehutanan, pertanian dan sebagainya. Sedangkan kendaraan bermotor sejak awal dimanfaatkan sebagai sarana transportasi baik manusia maupun barang. Karena keterbatasan fungsinya, alat berat tidak diperuntukan sebagai alat dengan mobilitas tinggi. Dari aspek mobilitas, perbedaan alat berat dengan kendaraan bermotor, antara lain:

1. Pergerakan.

Sebagian alat berat memiliki roda baja yang penggunaannya terbatas pada area proyek saat akan dilakukan perpindahan dari satu lokasi ke lokasi lainnya dalam jarak dekat. Walaupun beberapa jenis alat berat memiliki roda ban karet, bentuk dan dimensi roda yang umumnya lebih besar dari roda kendaraan bermotor menyebabkan keterbatasan dalam pergerakan alat. Bahkan tower crane tidak dapat bergerak atau berpindah posisi.

Di sisi lain, kendaraan bermotor memiliki fleksibilitas tinggi dengan kemampuan manuver yang lebih besar. Hal ini karena kendaraan bermotor memiliki alat penggerak yang jauh lebih kecil dan terbuat dari ban karet.

2. Kecepatan.

Besar dan bentuk roda yang digunakan pada alat berat mengakibatkan kesulitan alat untuk mobilitas sehingga kecepatan alat berat sangat terbatas. Sebagai ilustrasi, sebuah alat gali atau *excavator* beroda baja mempunyai kecepatan gerak berkisar antara 3,5 sampai dengan 5,5 km/jam. Sementara itu, kendaraan bermotor pada umumnya memiliki kecepatan cukup tinggi. Pada jalan-jalan tertentu pembatasan kecepatan minimum kendaraan bahkan

mengatur agar sedikitnya kendaraan bermotor yang melewati suatu ruas jalan raya memiliki kecepatan paling rendah 60 km/jam. Jika suatu alat berat melewati ruas jalan raya maka kecepatannya yang sangat rendah dapat menyebabkan terjadinya risiko kecelakaan. Hal ini sebagai akibat terhambatnya kendaraan bermotor dalam bergerak.

3. Dimensi.

Ukuran alat berat sangatlah bervariasi tergantung pada kebutuhan dan kondisi lapangan. Beberapa alat pemadatan, sebagai contoh, memiliki ukuran bervariasi seperti pada Gambar 14 namun untuk area yang sangat terbatas sebuah *single drum vibrating roller* yang digerakan dengan dorongan oleh tenaga manusia (Gambar 22) termasuk alat berat untuk pemadatan atau mesin gilas. Selain itu, beberapa *excavator* untuk sektor pertambangan memiliki ukuran yang sangat besar dengan berat mencapai 37,5 ton. *Excavator* seperti ini memiliki lebar 3,4 meter dan panjang 11,2 meter. Alat berat dengan ukuran dan berat seperti ini tidak dapat dikendarai pada jalan raya selain dapat berakibat mengganggu lalu lintas juga dapat merusak jalan. Sebagai ilustrasi, Bagian Kedua Paragraf 1 Pasal 19 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membagi kelas jalan dengan menentukan berat dan lebar maksimalnya. Berat maksimal pada tiap sumbu kendaraan yang melewati jalan kelas I adalah 10 ton dengan lebar maksimal 2,5 meter.

MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA



Gambar 22. Single Drum Vibrating Roller

(Sumber: <http://www.jewson.co.uk/>)

4. Pengendalian.

Pada ruang kendali alat berat, tuas, pedal, kemudi berfungsi bukan hanya untuk pengendalian gerak alat tetapi juga pengendalian alat sesuai dengan fungsinya. Gambar 23 menunjukkan ruang kendali *excavator*, dengan komponen yang mengatur pergerakan alat dari satu tempat ke tempat lain dan pergerakan alat berputar di tempat serta pengaturan kendali lengan penggali pada proses penggalian tanah.

Di sisi lain, kendaraan bermotor pada umumnya memiliki ruang kendali yang hampir sama untuk setiap jenis kendaraan. Gambar 24 memberikan contoh ruang kendali kendaraan sedan seperti kendaraan lain yang umum melintas di jalan raya. Tuas, pedal, kemudi maupun perangkat pengatur lainnya terbatas hanya pada pengendalian gerak roda dan mesin kendaraan.



Gambar 23. Ruang Kendali Excavator
(Sumber: <http://www.hcme.com/>)



Gambar 24. Ruang Kendali Sedan
(Sumber: <http://i1.wp.com/www.thecarexpert.co.uk>)

5. Pemantauan.

Pemantauan alat berat berdasarkan jam atau waktu kerja alat tersebut. Gambar 25 yang dikenal sebagai hour-meter berfungsi untuk mengukur jam kerja alat sebagai dasar dalam menghitung produktivitas alat berat. Lain halnya dengan kendaraan bermotor yang menggunakan odometer untuk memantau jarak tempuh dan kecepatan selama kendaraan tersebut bergerak seperti pada Gambar 26.



Gambar 25. Alat Pemantau pada Alat Berat

(Sumber: <https://www.expatads.com> dan <http://www.marubeni-komatsu.co.uk/>)

Gambar 26.

(Sumber: **Alat Pemantau pada Kendaraan**

<http://cdn.businessbankoftexas.com/>)

5.2 Alat Berat dan Kendaraan Bermotor dalam Undang Undang No 22 Tahun 2009 Kaitannya dengan Undang Undang Nomor 28 Tahun 2009

Alat berat pada awalnya dikategorikan sebagai kendaraan bermotor menurut Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Keputusan Nomor 3/PUU-XIII/2015, menetapkan bahwa hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat. Dengan berlakunya keputusan tersebut sejak tanggal 31 Maret 2016, pengertian alat berat di dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah seharusnya dapat diluruskan mengikuti hasil keputusan. Pasal 1

angka (13) yang masih mengkategorikan alat berat sebagai kendaraan bermotor menimbulkan permasalahan. Terlebih lagi Pasal 5 ayat (2) mengatur dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor pada alat berat yang berbasis pada Nilai Jual Kendaraan Bermotor.

Gambaran di atas menunjukkan bahwa adanya pengenaan pajak kepada alat berat yang dianggap sama halnya dengan kendaraan bermotor. Padahal, jika ditelaah dari penjelasan sebelumnya terkait dengan perbedaan karakteristik alat berat dengan kendaraan bermotor maka perbedaan-perbedaan tersebut sudah secara jelas memberikan gambaran bahwa keduanya memang bukan merupakan benda yang sama. Terlebih lagi Keputusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 terkait Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah menetapkan secara hukum bahwa alat berat bukan merupakan kendaraan bermotor. Pertimbangan keputusan ini adalah penilaian bahwa alat berat adalah peralatan yang digerakkan oleh motor, namun bukan kendaraan bermotor sehingga persyaratan yang dikenai terhadap alat berat tidak sama dengan pada umumnya kendaraan bermotor.

Dengan demikian perlu adanya pertimbangan terkait penarikan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor terhadap alat berat. Pertimbangan ini disesuaikan dengan Keputusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 yang telah menetapkan alat berat bukan merupakan kendaraan bermotor. Bentuk pajak yang dapat dikenakan kepada alat berat sebagai alat bantu di dalam sektor konstruksi, pertambangan, kehutanan, pertanian dan sebagainya sudah barang tentu disesuaikan dengan fungsinya sebagai alat produksi namun bukan sebagai bagian dari kendaraan bermotor.

6 Kesimpulan

Sejarah penemuan alat berat dan kendaraan bermotor telah mengungkapkan bahwa keduanya diciptakan untuk suatu kebutuhan yang berbeda. Revolusi industri merupakan titik awal dari perkembangan teknologi di berbagai sektor. Di sektor industri konstruksi, periode ini telah menciptakan penemuan alat berat yang mampu mempercepat proses produksi; sementara di sektor perhubungan dan transportasi, mobil sebagai kendaraan bermotor diciptakan untuk pengangkutan manusia dan barang. Dengan perbedaan tersebut maka definisi dan terminologi yang

menjelaskan alat berat dan kendaraan bermotor sangat berlainan satu dengan lainnya.

Karakteristik alat berat dan kendaraan bermotor sangat berbeda secara teknis. Hal ini dapat dilihat dari beberapa aspeknya seperti pergerakan, kecepatan, dimensi, pengendalian dan pemantauan. Dari kelima aspek ini secara jelas alat berat maupun kendaraan bermotor memiliki fungsi yang berbeda.

Di Indonesia, Keputusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 telah menetapkan suatu kepastian bahwa alat berat bukan merupakan kendaraan bermotor sehingga Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak berlaku lagi. Akan tetapi Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah pada Pasal 1 angka (13) yang masih mengategorikan alat berat sebagai kendaraan bermotor. Perlu adanya kepastian hukum atas hal tersebut karena keduanya secara fungsi sangat berbeda. Pengaturan pajak bagi alat berat perlu dibedakan dengan pengaturan pajak yang berlaku bagi kendaraan bermotor.

3. Dewi Kania Sugiharti

A. Pendahuluan

Pemungutan pajak di Indonesia memiliki landasan konstitusi yang jelas dan tegas. Pasal 23A UUD 1945 (amandemen ketiga), dengan tegas menentukan bahwa "Pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dengan undang-undang". Apabila ketentuan tersebut dikaitkan dengan prinsip kedaulatan rakyat dan Negara Indonesia adalah negara hukum" serta dengan kewenangan DPR untuk membentuk undang-undang, maka akan dihasilkan konsep bahwa ketentuan-ketentuan tersebut memberi landasan yuridis dalam pemungutan pajak yang harus didasari persetujuan dari rakyat sebagai pemilik kedaulatan yang mekanisme pelaksanaannya didasari UUD yakni bahwa dalam pembentukan undang-undang pajak, peranan DPR sebagai pihak yang mewakili rakyat sangat menentukan, sehingga undang-undang pajak tersebut bukan semata-mata lahir dari keinginan pemerintah untuk mendapatkan penerimaan negara melainkan bahwa rakyat setuju untuk dipunguti pajak dalam rangka berpartisipasi membiayai pengeluaran-pengeluaran negara demi kelangsungan hidup bangsa dan negaranya. Persoalan

pajak apa yang akan dipungut oleh negara bahkan apakah negara tersebut hendak memungut pajak atau tidak, pada dasarnya bergantung pada kehendak negara, karena pemungutan pajak tersebut merupakan wewenang penuh negara.

Meskipun pembentukan UU Pajak tersebut telah mendapat persetujuan DPR, namun dalam praktik sangat dimungkinkan penerapannya tidak berjalan sebagaimana dikehendaki, dikarenakan masyarakat sebenarnya tidak menginginkan terjadinya pengenaan pajak terhadap peristiwa, keadaan atau perbuatan hukum yang dilakukannya.

Pembentukan UU Pajak harus dilandasi aspek filosofis, sosiologis, yuridis, ekonomis dan tak kalah penting harus juga diperhatikan aspek ekologis. Aspek filosofis berkaitan dengan segi keadilan dalam pemberlakuan dan pemungutan pajak. Dalam hal ini hukum pajak, sebagaimana hukum lainnya harus mengandung nilai keadilan, baik wajib pajak maupun negara. Jika kondisi tersebut tidak dipenuhi, akan menimbulkan perlawanan dari para wajib pajak, baik dengan cara menghindari, melalaikan ataupun mengelakkan pajak dari dirinya. Dalam hal terjadi perlawanan pajak dari wajib pajak, tentu saja tujuan pemerintah untuk mendapatkan penerimaan dari sektor pajak (fungsi *budgeter*) tidak akan tercapai. Dengan perkataan lain UU Pajak tersebut menjadi tidak dapat dilaksanakan.

Aspek yuridis dalam pembentukan UU Pajak berkaitan dengan kepastian hukum. UU Pajak harus merumuskan dengan tegas dan jelas dengan bahasa yang lugas dan bermakna tunggal (*eka arti*) siapa saja yang dikategorikan sebagai subjek atau wajib pajaknya, apa saja yang menjadi sasaran atau objek pajaknya, berapa tarifnya dan kapan saat pajak tersebut terutang. Ketegasan dan kejelasan rumusan dalam UU Pajak tersebut akan dapat menutup penafsiran yang beraneka dari pelaksana dan subjek pajak. Dengan perkataan lain pada pembentukan UU Pajak harus dipenuhi asas kejelasan tujuan, kejelasan rumusan dan asas dapat dilaksanakan, dan materi muatannya juga harus memenuhi asas keadilan dan kepastian hukum. Hal tersebut disebabkan tujuan hukum pajak adalah membuat adanya keadilan dalam soal pemungutan pajak. Prinsip keadilan ini harus dipegang teguh, baik dalam prinsip perundang-undangnya maupun dalam praktek pelaksanaannya.

Pembentukan UU Pajak juga harus mempertimbangkan aspek sosial dan ekonominya, karena pemungutan pajak dapat berpengaruh terhadap ekonomi,

penghasilan, pola konsumsi bahkan terhadap harga pokok dan permintaan serta penawaran.

B. Pengaturan Pajak Kendaraan Bermotor

Landasan konstitusional pemungutan pajak sebagaimana disebut di atas berlaku, baik untuk pajak yang dipungut oleh pemerintah pusat maupun yang dipungut pemerintah daerah provinsi/kota/kabupaten. Pemerintah daerah baru dapat memungut suatu jenis pajak jika telah ada undang-undang yang memberikan wewenang kepadanya untuk memungut jenis-jenis pajak sebagaimana ditentukan dalam undang-undang yang bersangkutan. Wewenang untuk memungut pajak tersebut bukan berarti suatu keharusan untuk melakukan pemajakan, karena pemerintah daerah dapat saja melepaskan wewenangnya tersebut, hanya jika akan melakukan pemungutan maka harus terlebih dahulu dibuat peraturan daerahnya.

Dasar pemikiran daerah diberi wewenang memungut pajak, antara lain bahwa pelaksanaan fungsi pemerintahan daerah akan lebih optimal jika diikuti dengan pemberian sumber-sumber penerimaan yang cukup kepada daerah, sehingga daerah perlu diberi kepastian akan sumber keuangannya. Otonomi daerah mengharuskan pemerintah daerah mampu mengurus rumah tangga daerahnya sendiri dan pajak sebagai salah satu penunjang otonomi daerah dari faktor keuangan. Oleh karena itu sangatlah penting adanya pemberian kewenangan yang lebih besar kepada daerah di bidang perpajakan (*local taxing empowerment*), seperti diskresi kepada daerah untuk menetapkan tarif.

Pengaturan pajak daerah dan retribusi daerah, bukan merupakan hal baru, yakni dengan adanya Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 (UU PDRD 1997), kemudian diubah dengan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 (UU PDRD 2000), kemudian diubah dengan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 (selanjutnya disebut UU PDRD 2009). Substansi undang-undang tersebut mengalami perubahan, misalnya tentang jenis-jenis pajak yang dapat dipungut oleh pemerintah daerah, baik provinsi maupun kota/kabupaten.

Fokus dalam opini hukum ini menyangkut pemajakan terhadap alat berat dan alat besar. Pasal 2 UU PDRD 2000, mengatur tentang jenis pajak yang dapat dipungut oleh pemerintah propinsi, antara lain Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di

Atas Air; dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air. Penjelasan Pasal 2 UU PDRD 2000, menyatakan bahwa:

“...Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak”.

Sementara itu Pasal 1 angka 12 UU PDRD 2009 merumuskan bahwa “Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.” Angka 13nya merumuskan:

“kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air”.

Hal tersebut sangat berbeda dengan Penjelasan Pasal 2 ayat (1) huruf a UU PDRD 1997, yang menentukan bahwa:

“Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di jalan umum, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu kendaraan bermotor yang bersangkutan, **tidak termasuk alat-alat besar**”.

Penjelasan Pasal 2 UU PDRD 2000 dan rumusan angka 13 UU PDRD 2009, merupakan upaya “pendefinisian” terhadap “kendaraan bermotor” secara luas sekali, karena di dalamnya termasuk alat berat dan alat besar yang menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen, **namun tidak menjelaskan lebih rinci apa yang dimaksud dengan “alat berat” atau “alat besar” tersebut.** Hal tersebut

dapat **menimbulkan ketidakpastian hukum**, karena dapat ditafsirkan oleh siapa pun sesuai dengan kepentingan masing-masing. Padahal seharusnya hukum pajak itu menjamin kepastian hukum dimulai dari rumusan undang-undangnya sendiri, sehingga dalam penerapannya tidak menjadi multi tafsir.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, Pasal 5 dengan tegas mengatur bahwa “Dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

- a. kejelasan tujuan;
- b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;
- c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;
- d. dapat dilaksanakan;
- e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;
- f. **kejelasan rumusan**; dan
- g. keterbukaan.

Ketidakjelasan rumusan suatu peraturan, pada akhirnya berakibat juga pada timbulnya ketidakadilan, karena setiap pemerintah daerah ketika membuat Perda Pajak Daerah (khususnya yang berkaitan dengan PKB dan BBNKB) akan menafsirkan “alat berat” atau “alat besar” tadi sesuai kepentingannya, dan jika kondisi itu yang terjadi, maka akan terjadi perbedaan perlakuan antara wajib pajak di daerah yang satu dengan daerah lainnya. Padahal secara filosofis seharusnya peraturan perundang-undangan pajak tersebut harus mampu menggalang persatuan bangsa Indonesia.

Alat Besar atau Alat Berat berdasarkan UU PDRD 1997 tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor, sehingga tidak dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor. Hal tersebut kemudian berubah, setelah UUPDRD 1997 diubah dengan UU PDRD 2000 dan kemudian diubah dengan UU PDRD 2009, sehingga alat besar dan alat berat dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor.

Negara memiliki wewenang untuk memungut pajak, karena itu berwenang pula menentukan apa saja yang termasuk objek pajaknya. Namun demikian secara teoritis, ketika negara (diwakili pemerintah) berkehendak memberlakukan suatu UU Pajak, terlebih dahulu semestinya dilakukan penelaahan terhadap keadaan-keadaan dalam

masyarakat yang dapat dihubungkan dengan pengenaan pajak, kemudian merumuskan keadaan tersebut dalam aturan-aturan hukum dan menafsirkan aturan-aturan tersebut dengan memperhatikan latar belakang ekonomis dari keadaan-keadaan tersebut. Sebaliknya negara pun berwenang untuk tidak mengenakan pajak pada objek tertentu.

Kebijakan memasukan suatu objek menjadi objek pajak atau tidak, bergantung pada kehendak pembentuk undang-undang, apakah hanya mempertimbangkan fungsi *budgeter* atau *regulerend* atau mengkombinasikan kedua fungsi tersebut. Apabila hanya ditujukan untuk memenuhi fungsi *budgeter*, maka segala hal yang berkaitan dengan suatu peristiwa, keadaan atau perbuatan (*tatbestand*) dapat saja dijadikan objek pajak, sebaliknya jika yang diperankan adalah fungsi *regulerend*, maka negara akan lebih mengutamakan pencapaian suatu tujuan di luar bidang keuangan artinya negara akan kehilangan pemasukan uang dari sektor pajak, tetapi tujuan yang dikehendaki, misalnya menggalakan investasi atau melindungi produksi dalam negeri dan lain-lain, akan tercapai.

Hal tersebut dikarenakan ketika fungsi *regulerend* diperankan, pemerintah lebih banyak memberikan insentif pajak, baik berupa pembebasan, pengurangan atau penerapan tarif nol persen terhadap sasaran pemajakan. Pemerintah juga dapat menjalankan kedua fungsi tadi secara simultan, artinya baik fungsi *budgeter* maupun *regulerend* dijalankan secara bersamaan, misalnya dengan mengatur sasaran pemajakan tertentu yang diprediksi menimbulkan kerusakan lingkungan dikenai tarif pajak yang tinggi (disinsentif), sedangkan yang ramah lingkungan diberikan tarif yang rendah atau bahkan dibebaskan pemajakannya (insentif).

Politik pemungutan pajak, hendaknya ditujukan supaya pajak tidak menimbulkan hambatan bagi kelancaran produksi dan perdagangan, juga tidak menjadi penghalang bagi rakyat untuk menuju kesejahteraan dan kebahagiaannya. Dengan perkataan lain, pemajakan tidak diperkenankan melanggar hak asasi manusia.

Secara legal formal, UU PDRD 2009 sah sebagai undang-undang, dan dapat diimplementasikan karena dibentuk oleh lembaga yang berwenang, namun secara legal substansial, jika ternyata penerapan undang-undang tersebut mendapat reaksi negatif dari masyarakat dan bahkan dianggap merugikan dunia usaha, berarti undang-undang tersebut tidak memenuhi aspek filosofis, sosiologis dan ekonomis, sehingga

berpotensi menimbulkan perlawanan pajak, baik secara aktif maupun pasif. Perlawanan pajak tersebut pada akhirnya akan berakibat pada ketiadasukan pajak bagi kas negara/daerah.

Secara normatif, ada aturan yang dapat diterapkan untuk memaksa wajib pajak agar membayar pajak, misalnya dengan menerapkan sanksi baik administratif maupun pidana. Namun penerapan sanksi tersebut pun dapat menimbulkan akibat lain, misalnya pengusaha melawan pajak dengan jalan mengecilkan, menghentikan atau mengalihkan usahanya ke tempat/daerah lain yang tidak menerapkan pajak yang dihindarinya tersebut.

Jika alat berat atau alat besar yang dimaksud dalam ketentuan umum UU PDRD 2009 tersebut merupakan alat produksi, seharusnya sejak awal harus dipertimbangkan apakah layak bagi alat produksi dikenai pajak dan dikaji bagaimana dampaknya bagi kelancaran produksi dan perdagangan. Selain itu secara teknis apakah katagori alat berat atau alat besar itu dapat dikatagorikan sebagai kendaraan bermotor. Oleh karena itu pemberlakuan pajak kendaraan bermotor seyogyanya memberi batasan yang jelas dan tegas tentang kriteria kendaraan bermotor tersebut secara limitatif, supaya rumusan tersebut jelas dan memberikan kepastian hukum.

Tujuan utama pemungutan pajak kendaraan bermotor adalah untuk membangun dan memelihara jalan, menyediakan sarana dan prasarana transportasi lulu lintas jalan, meningkatkan akses mobilitas masyarakat dalam berlalu lintas, mengurangi kemacetan dan polusi yang ditimbulkannya. Hal ini sejalan dengan Pasal 8 ayat (5) UUD PDRD yang menetapkan tujuan penerimaan dana dari pemungutan pajak kendaraan bermotor, paling sedikit 10% harus dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.

Dengan demikian, jika penarikan pajak kendaraan bermotor ditujukan untuk kendaraan bermotor maka tujuan panarikan PKB tersebut menjadi relevan. Akan tetapi apabila pajak kendaran bermotorditujukan kepada alat-alat berat atau alat besar yang memang tidak ditujukan untuk berada di jalan raya,tidak pernah berlalu lalalng menggunakan jalan umum, maka tujuan penarikan PKB terhadap alat berat dan/atau alat besar menjadi tidak relevan atau bisa dikatakan tidak adil. Alat-alat berat atau alat besar pada umumnya berada di area produksi seperti untuk kepentingan konstruksi bangunan, di area pertambangan, pertanian, hutan industri, dan lain-lain. Kalaupun mereka menggunakan jalan, adalah jalan pribadi yang dibangun khusus oleh

pemilik industri untuk kepentingan peningkatan produksinya. Kerusakan jalan menjadi beban pemilik industri untuk memperbaikinya. Kalaupun ada polusi yang ditimbulkan dari proyek industri tersebut, jangan disalahkan alat beratnya karena masalah polusi atau kerusakan lingkungan seharusnya sudah dikaji dalam proses perijinan dengan adanya analisis mengenai dampak lingkungan (amdal).

Dengan pemikiran tersebut, penarikan pajak kendaraan bermotor terhadap alat berat tidak sesuai dengan kejelasan tujuan penarikan pajak kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 8 ayat (5) UU PDRD, sehingga melanggar prinsip kepastian hukum.

Selain itu, walaupun dalam gugatannya para Pemohon tidak mempersoalkan adanya penarikan pajak terhadap alat berat ataupun pungutan lainnya terhadap alat berat selama sesuai dengan kaidah hukum, karena yang dipersoalkan para pemohon adalah adanya penarikan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor terhadap alat berat, namun dengan adanya penarikan pajak kendaraan bermotor terhadap alat berat di berbagai daerah yang berbeda-beda penerapannya telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan rasa keadilan bagi para pemilik alat berat.

Pendefinisian kendaraan bermotor yang jelas dan tegas, akan menutup penafsiran yang beraneka ragam dalam pelaksanaan ketentuan tersebut, termasuk berkaitan dengan subjek dan tarif pajaknya. Ketidakjelasan rumusan tentang alat berat dan alat besar dalam UU PDRD, akan menimbulkan pengaturan yang berbeda antara daerah yang satu dengan daerah lainnya sehubungan implementasi UU PDRD 2009 tersebut dilaksanakan dengan Peraturan Daerah tiap provinsi, sementara itu UU PDRD 2009 sendiri sama sekali tidak mendelagasikan penafsiran terhadap kriteria alat berat dan alat besar tersebut kepada pejabat atau aturan yang di bawahnya, padahal UU PDRD 2009 sendiri tidak memberikan penjelasan yang memadai.

UU PDRD 2009 Pasal 5 ayat (2) menentukan bahwa “Khusus untuk Kendaraan Bermotor yang digunakan di luar jalan umum, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar serta kendaraan di air, dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor”. Dengan demikian berdasarkan ketentuan tersebut dasar pengenaan PKB untuk alat berat dan alat besar adalah nilai jualnya. Ketentuan tersebut dapat menimbulkan masalah, karena nilai jual adalah nilai saat alat berat dan alat besar tadi dibeli (nilai perolehan), sementara itu alat tersebut dapat mengalami

aus karena pemakaian, sehingga nilainya akan turun. PKB merupakan pajak langsung yang harus dibayar secara periodik oleh wajib pajak. Pada saat alat tersebut mengalami aus tersebut, sangat tidak layak jika PKB yang dikenakan tetap didasarkan pada nilai awalnya.

Pasal 6 ayat (4) menentukan bahwa "Tarif Pajak Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan paling rendah sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dan paling tinggi sebesar 0,2% (nol koma dua persen)". UU PDRD 2009 menentukan juga besaran tarif ditentukan lebih lanjut dengan peraturan daerah di mana PKB tersebut dipungut, artinya setiap pemerintah provinsi berwenang menentukan besarnya tarif PKB atas alat berat dan alat besar sepanjang berada pada kisaran 0,1% (nol koma satu persen) sampai dengan 0,2% (nol koma dua persen). Ketentuan tersebut menimbulkan akibat adanya variasi tarif PKB untuk alat berat dan alat besar antar provinsi di wilayah NKRI, sehingga pengusaha yang memiliki alat berat dan alat besar di provinsi A akan dikenai PKB yang berbeda dengan yang di provinsi lainnya. Hal ini menunjukkan terjadinya perlakuan yang berbeda (diskriminasi) terhadap sesama wajib pajak, padahal berdasarkan asas hukum pajak, pemajakan itu harus dilakukan dengan perlakuan yang sama (asas nondiskriminasi), artinya dalam keadaan yang sama harus diperlakukan secara sama. Jika pengusaha tersebut bergerak pada bidang usaha yang sama, tetapi usahanya dilakukan di daerah yang berbeda, maka terjadilah diskriminasi pemajakan sebagai konsekuensi pengaturan yang berbeda di tiap daerah.

Untuk alasan yang sama, berlaku juga untuk tarif BBNKB alat berat dan alat besar, karena selain dikenai PKB, diatur pula pengenaan BBNKB untuk alat berat dan alat besar, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 12 ayat (2) UU PDRD 2009 :

"Khusus untuk Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum tarif pajak ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut: a. penyerahan pertama sebesar 0,75% (nol koma tujuh puluh lima persen); dan b. penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 0,075% (nol koma nol tujuh puluh lima persen)".

BBNKB merupakan pajak tidak langsung yang hanya dibayar sekali ketika diperolehnya objek pajak, sedangkan PKB adalah pajak langsung yang harus dibayar secara periodik yakni harus dibayar setiap tahun sepanjang alat tersebut dimilikinya.

Pengenaan dua jenis pajak tersebut, menunjukkan pemerintah menjalankan fungsi budgeter yakni pajak digunakan sebagai sarana untuk mengisi kas daerah.

C. Hubungan Putusan Mahkamah Konstitusi dengan Penerapan Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Alat Berat dan Alat Besar

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, pada Penjelasan Pasal 10 ayat (1), ditegaskan bahwa "Putusan Mahkamah Konstitusi bersifat final, yakni putusan Mahkamah Konstitusi langsung memperoleh kekuatan hukum tetap sejak diucapkan dan tidak ada upaya hukum yang dapat ditempuh. Sifat final dalam putusan Mahkamah Konstitusi dalam Undang-Undang ini mencakup pula kekuatan hukum mengikat (*final and binding*)". Pasal 47 menentukan bahwa "Putusan Mahkamah Konstitusi memperoleh kekuatan hukum tetap sejak selesai diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum". Kemudian dalam Pasal 57 ayat (1) ditentukan bahwa:

"Putusan Mahkamah Konstitusi yang amar putusannya menyatakan bahwa materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat".

Sebagaimana diketahui, Mahkamah Konstitusi telah membuat Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015, yang substansi putusannya bahwa Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ bertentangan dengan UUD sehingga tidak memiliki kekuatan hukum mengikat, karena itu alat berat bukan bagian dari Kendaraan Bermotor. Dengan adanya putusan Mahkamah Konstitusi tersebut, sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam Undang-Undang Mahkamah Konstitusi sebagaimana diuraikan di atas, pengertian kendaraan bermotor sudah tidak lagi mencakup alat berat, oleh karenanya pengertian kendaraan bermotor dalam peraturan perundang-undangan pajak daerah, secara mutatis mutandis dan demi terjaminnya kepastian hukum dalam pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di daerah-daerah, seharusnya disesuaikan dengan putusan Mahkamah Konstitusi tersebut di atas, karena putusan Mahkamah Konstitusi bersifat *erge omnes*, yaitu asas bahwa

sengketa yang diselesaikan di Mahkamah Konstitusi merupakan sengketa hukum publik, karena itu putusannya berlaku umum, bukan hanya bagi para pihak yang berperkara. Oleh karena itu pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD seharusnya merujuk kepada norma baru yang diputuskan oleh mahkamah konstitusi, sehingga pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD tidak boleh memasukkan alat berat atau alat besar.

Berdasarkan asas *erge omnes* tersebut, maka terhadap alat berat tersebut, tidak dapat dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Jika pun negara berkehendak menjalankan wewenang pemungutan pajak terhadap alat berat tersebut, dapat dilakukan dengan membuat undang-undang pajak yang secara spesifik berkenaan dengan alat berat atau alat besar.

D. Kesimpulan

Adapun kesimpulan dari uraian tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Landasan konstitusional pemungutan pajak di Indonesia pasca amandemen UUD 1945, terdapat dalam Pasal 23A UUD 1945, ketentuan tersebut berlaku baik untuk pajak yang dipungut oleh pemerintah pusat maupun yang dipungut pemerintah daerah provinsi/kota/kabupaten. Pemerintah daerah baru dapat memungut suatu jenis pajak jika telah ada undang-undang yang memberikan wewenang kepadanya untuk memungut jenis-jenis pajak sebagaimana ditentukan dalam undang-undang yang bersangkutan. Wewenang untuk memungut pajak tersebut bukan berarti sebuah keharusan untuk melakukan pemajakan, karena pemerintah daerah dapat saja melepaskan wewenangnya tersebut, hanya jika akan melakukan pemungutan maka harus terlebih dahulu dibuat peraturan daerahnya. Pemungutan pajak sebagaimana diamanatkan UUD 1945 harus dilakukan dengan undang-undang, makna yang tersirat dari ketentuan tersebut adalah bahwa pemungutan pajak hanya dapat dilakukan manakala telah disetujui oleh rakyat sebagai pemilik kedaulatan, karena rakyat menentukan nasibnya sendiri juga belanja negaranya/daerahnya.
- 2) Negara berwenang memungut pajak, mengandung arti juga menentukan objek pajaknya. Penentuan objek pajak tersebut harus memperhatikan aspek dan dampak sosial, ekonomis dan ekologisnya. Secara substansial pemajakan

tersebut tidak boleh melanggar prinsip keadilan dan hak asasi manusia, tidak boleh menghambat produksi dan perdagangan yang merupakan hak untuk berusaha untuk mendapatkan penghidupan yang layak dan mendapatkan keuntungan dari usahanya.

- 3) PDRD semula diatur dengan UU Nomor 18 Tahun 1997, kemudian diubah dengan UU 34 Tahun 2000 dan diubah lagi dengan UU Nomor 28 Tahun 2009. Undang-undang yang terakhir memperluas pengertian kendaraan bermotor, perluasan objek pajak tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan PAD (hanya mempertimbangkan fungsi budgeter pajak), tidak memperhatikan fungsi mengatur (*regulerend* pajak) yakni fungsi pajak sebagai sarana untuk menggeliatkan dunia usaha.
- 4) Akibat perluasan objek ini dapat menimbulkan sikap perlawanan pajak dari para pengusaha. Pemerintah (dalam hal ini pemerintah provinsi yang memungut PKB terhadap alat berat dan alat besar tersebut) dapat saja melakukan pemaksaan dengan menerapkan sanksi pajak, tetapi penerapan sanksi tersebut belum tentu juga efektif, bahkan mungkin saja pengusahanya malah melakukan tindakan lain, misalnya menghentikan usahanya atau mengalihkannya ke tempat lain yang tarif pajaknya lebih rendah atau tidak ada pajaknya sama sekali.
- 5) Perbedaan pengaturan PKB antar daerah menimbulkan perlakuan diskriminasi terhadap wajib pajak di NKRI, sehingga wajib pajak akan merasakan perlakuan yang tidak adil, padahal tujuan hukum pajak adalah untuk menciptakan keadilan bagi semua pihak. Kondisi tersebut akan mengakibatkan sengketa pajak yang masuk ke pengadilan pajak akan semakin membengkak.
- 6) Dengan adanya Putusan MK Nomor 3/PUU-XIII/2015, yang substansi putusannya bahwa penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ bertentangan dengan UUD, sehingga tidak memiliki kekuatan hukum mengikat, karena itu alat berat bukan bagian dari Kendaraan Bermotor. Oleh karena itu pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD seharusnya merujuk kepada norma baru yang diputuskan oleh Mahkamah Konstitusi, secara *mutatis mutandis* alat berat tidak termasuk kategori dari Kendaraan Bermotor sehingga pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD tidak boleh memasukkan alat berat atau alat besar. Berdasarkan asas *erga omnes*, maka terhadap alat berat tersebut, tidak dapat

dikenakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor. Jika pun negara berkehendak menjalankan wewenang pemungutan pajak atau jenis pungutan lainnya terhadap alat berat tersebut, dapat dilakukan dengan membuat undang-undang pajak yang secara spesifik berkenaan dengan alat berat atau alat besar.

4. Refly Harun

Sebelum lebih jauh menguraikan konstusionalitas Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (UU No. 28/2009), terlebih dahulu Ahli sampaikan bahwa putusan Mahkamah Konstitusi bersifat final dan mengikat secara umum (*erga omnes*). Oleh karenanya, setiap norma hukum (undang-undang) yang dinyatakan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) tidak dapat lagi dijadikan sebagai dasar hukum kebijakan atau tindakan (baik penyelenggara negara maupun warga negara).

Lebih lanjut penjabaran argumentasi di atas sebagai berikut:

1. Bahwa para Pemohon menganggap hak konstusionalnya dirugikan dengan keberlakuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 yang berbunyi sebagai berikut:

Pasal 1 angka 13 UU 28/2009

“Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air”

Pasal 5 ayat (2) UU 28/2009

“Khusus untuk Kendaraan Bermotor yang digunakan di luar jalan umum, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar serta kendaraan di air, dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor”

Pasal 6 ayat (4) UU 28/2009

“Tarif Pajak Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan paling rendah sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dan paling tinggi sebesar 0,2% (nol koma dua persen)”

Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009

“Khusus untuk Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum tarif pajak ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut:

- a penyerahan pertama sebesar 0,75% (nol koma tujuh puluh lima persen); dan
- b penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 0,075% (nol koma nol tujuh puluh lima persen)”

2. Bahwa menurut para Pemohon keberadaan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009, yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadikan alat berat sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), telah merugikan hak konstitusional Para Pemohon dengan keharusan membayar pajak PKB dan pajak BBNKB. Padahal, berdasarkan karakteristik dan fungsinya alat berat tidak dapat dipersamakan dengan kendaraan bermotor pada umumnya;
3. Bahwa terkait konstitusionalitas pengelompokan alat berat dalam rezim kendaraan bermotor sebagaimana dimohonkan oleh para Pemohon, sesungguhnya pengujiannya sudah pernah dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi melalui Putusan Nomor: 1/PPU-X/2012 dan Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015;
4. Bahwa terdapat perbedaan tafsir antara Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PPU-X/2012 dan Nomor 3/PUU-XIII/2015. Dalam putusan Nomor 1/PPU-X/2012 (menggunakan batu uji Pasal 22A, Pasal 23A, dan Pasal 28D ayat [1] UUD 1945), Mahkamah menolak permohonan dengan pertimbangan hukum sebagai berikut:

“... Pengertian kendaraan bermotor yang ada dalam UU 28/2009 pada prinsipnya tidak berbeda dengan pengertian kendaraan bermotor dalam UU Lalu Lintas, hal ini terlihat dalam ketentuan Pasal 47 ayat (2) UU Lalu Lintas yang menyebutkan bahwa, “kendaraan motor sebagaimana disebutkan dalam ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: e. Kendaraan khusus”, yang dimaksud dengan “kendaraan khusus” adalah kendaraan bermotor yang

dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain : ... c. alat berat antara lain, bulldozer, traktor, mesin gilas (stoormwartz), forklift, excavator, dan crane”. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka jelas terbukti bahwa dalam UU Lalu Lintas pun alat berat dimasukkan ke dalam kategori kendaraan bermotor...”

Sedangkan dalam Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 tanggal 31 Maret 2016, Mahkamah mengabulkan permohonan para Pemohon dengan pertimbangan hukum sebagai berikut:

3.16. Menimbang bahwa selain itu Mahkamah juga menggarisbawahi dalam kaitannya dengan pengoperasian di jalan raya, alat berat juga memiliki perbedaan signifikan dengan kendaraan bermotor moda transportasi. Pada umumnya alat berat tidak di desain untuk melakukan perjalanan/perpindahan tempat oleh dirinya sendiri. Alat berat yang mampu melakukan perpindahan mandiri (berpindah tempat oleh kemampuan gerakannya sendiri) pun memiliki batas kecepatan dan jarak tempuh yang sangat terbatas. Tentu hal ini menambah derajat perbedaan antara alat berat dengan kendaraan bermotor moda transportasi yang memang pergerakannya didesain demi mobilitas tinggi, yaitu berpindah dengan cepat dan jarak tempuh jauh.

13.17. Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan hukum di atas, Mahkamah menilai alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakkan oleh motor, namun bukan kendaraan bermotor dalam pengertian yang diatur oleh UU LLAJ. Dengan demikian, pengaturan alat berat sebagai kendaraan bermotor seharusnya dikecualikan dari UU LLAJ, atau setidaknya terhadap alat berat tidak dikenai persyaratan yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di jalan raya, yaitu sepeda motor dan mobil.

Mewajibkan alat berat untuk memenuhi persyaratan teknis yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya, padahal keduanya memiliki karakteristik yang sangat berbeda, adalah hal yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Oleh karena itu, menurut Mahkamah, permohonan para Pemohon beralasan menurut hukum.

5. Bahwa atas dasar putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 dan Nomor 3/PUU-XIII/2015, yang dihubungkan dengan keinginan para Pemohon melalui permohonannya, maka menurut ahli permohonan *a quo* dapat dilihat dari dua perspektif. **Pertama**, menggunakan pendekatan penafsiran konstitusi (*constitutional interpretation*) yang menyesuaikan perkembangan masyarakat

(*living constitution*). **Kedua**, putusan Mahkamah Konstitusi yang mengikat secara umum (*erga omnes*);

6. Bahwa dalam memeriksa, mengadili, dan memutuskan konstitusionalitas pengelompokan alat berat dalam rezim kendaraan bermotor, Mahkamah berpijak pada penafsiran konstitusi (*constitutional interpretation*) yang bergerak dinamis (*living constitution*), sehingga tidak mengherankan apabila Mahkamah dalam putusan yang berbeda tapi secara substansial sama-sama mempersoalkan pengelompokan alat berat dalam rezim kendaraan bermotor menghasilkan posisi yang berbeda (menolak dan mengabulkan);
7. Bahwa dengan adanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015, maka secara mutatis mutandis Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 1/PUU-X/2012 tidak dapat dijadikan rujukan tafsir konstitusional dalam menentukan pengelompokan alat berat dalam rezim kendaraan bermotor. Hal ini seperti asas hukum "*lex posteriori derogat legi priori*", yang menyatakan bahwa hukum yang terbaru (Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015) mengesampingkan hukum yang lama (Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012) (sebagai perbandingan putusan MK soal "hak untuk tidak dituntut berdasarkan hukum yang berlaku surut..." dalam putusan Bom Bali dan putusan Abilio Soares);
8. Bahwa terhadap tafsir frasa "alat berat" dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015, yang menyatakan "... Alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakkan oleh motor, namun bukan kendaraan bermotor dalam pengertian yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan...", seharusnya dimaknai dengan mengikat secara umum, baik itu dari sisi subyek maupun objeknya (*erga omnes*). Artinya, putusan *a quo* tidak hanya berlaku umum bagi semua orang tapi juga peraturan perundang-undangan yang mengatur "alat berat dalam rezim kendaraan bermotor" tidak memiliki kekuatan hukum mengikat lagi;
9. Bahwa meskipun secara konseptual dan yuridis putusan Mahkamah Konstitusi bersifat *erga omnes*, karena objeknya menyangkut kepentingan bersama dari semua orang. Namun demikian, penegasan atas sifat *erga omnes* tersebut haruslah dimuat dalam putusan Mahkamah Konstitusi, sehingga tidak ada lagi ruang pengaturan kembali terhadap norma *a quo*;

10. Bahwa dalam beberapa kesempatan, Mahkamah menegaskan sifat erga omnes melalui putusannya. Misalnya saja, pada saat pemeriksaan perkara PPHU Legislatif 2009, MK memutuskan erga omnes cara penerapan yang benar atas penerapan penghitungan kursi tahap ketiga dalam ketentuan Pasal 205 ayat (5), ayat (6), dan ayat (7) UU Nomor 10 Tahun 2008 tentang Pemilu Anggota DPR, DPD dan DPRD pada 10 Juni 2009.

5. HAS. Natabaya

I. Duduk Perkara (*Statement of Fact*)

- bahwa para Pemohon memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk melakukan pengujian norma Undang-Undang terhadap Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945.
- bahwa permohonan dalam perkara *a quo* tidak dapat dipisahkan dengan Perkara Nomor 3/PUU – XIII/2015 yang berkaitan dengan pengujian penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ).
- bahwa Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ telah melakukan pengelompokan berdasarkan jenis kendaraan bermotor, sebagai berikut:
 - (a). sepeda motor;
 - (b). mobil penumpang;
 - (c). mobil bus;
 - (d). mobil barang;
 - (e). kendaraan khusus.
- bahwa Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ menyatakan:

Yang dimaksud dengan kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dalam rancang bagian tertentu, antara lain;

 - (a). Kendaraan Bermotor Tentara Nasional Indonesia;
 - (b). Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara;

(c). Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forlift, excavator, dan Crane; serta

(d). Kendaraan khusus penyandang cacat.

- bahwa Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 3/PUU–XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 menyatakan bahwa Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berentangan dengan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.
- bahwa dengan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU – XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 telah lahir Putusan yang tidak menempatkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor.

II. Duduk Hukum (*Statement of Laws*).

- bahwa dengan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU – XIII/2015 telah melahirkan putusan yang tidak menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan putusan Mahkamah Konstitusi tersebut bersifat *erga omnes*, yang berarti mengikat siapa saja, bukan inter partes. Dan perlu harus disadari bahwa kedudukan Mahkamah Konstitusi dalam hukum Konstitusi adalah negative legislator bukan positive legislator. Berarti putusan Mahkamah Konstitusi tidak melahirkan Undang-Undang tetapi melahirkan hukum mengenai pengertian apa yang dimaksud dengan kendaraan khusus (bermotor) yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dalam rancang bagian tertentu, termasuk alat berat bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forlift, excavator dan crane.
- bahwa dengan Mahkamah menilai alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakan oleh motor, namun bukan kendaraan dalam pengertian yang di atur oleh UU LLAJ. Maka pengaturan alat berat sebagai kendaraan bermotor seharusnya dikecualikan dari UU LLAJ, atau setidaknya terhadap alat berat tidak dikenakan persyaratan yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di jalan raya, yaitu sepeda motor dan mobil. Menempatkan kedudukan alat berat sama dengan kendaraan pada umumnya, padahal keduanya memiliki karakteristik yang berbeda adalah suatu tindakan yang bertentangan dengan konstitusi. Dalam kaitannya dengan permohonan pemohon dalam perkara aquo maka

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sepanjang yang berkaitan dengan pengertian alat berat yang telah diputus oleh Mahkamah Konstitusi dalam Putusannya Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 mutatis mutandis berlaku dalam perkara aquo dan harus dinyatakan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat.

III. Konklusi

Berdasarkan uraian di atas, kami berpendapat bahwa permohonan pemohon harus dikabulkan dan menyatakan Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, LNRI Tahun 2009 Nomor 130 sepanjang terkait dengan pengertian alat berat menurut Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

6. Maruarar Siahaan

Pendahuluan

Hukum yang dibentuk atau terbentuk dalam suatu negara, idealnya disusun dalam satu sistem yang utuh, yang bersumber pada konstitusi sebagai hukum tertinggi. UUD 1945 yang terdiri dari Pembukaan dan batang tubuh, menempatkan Pancasila sebagai pandangan hidup bangsa, dan tujuan bernegara sebagai sumber kebijakan publik dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan. Dalam Pasal 2 Undang-Undang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dikatakan bahwa Pancasila adalah sumber dari segala sumber hukum yang berlaku di Indonesia. Dengan pemahaman demikian, diharapkan sistem hukum yang utuh dapat dipertahankan. Dalam hal terjadi bahwa terdapat norma-norma hukum yang tidak serasi atau sinkron dan harmonis satu dengan yang lain, baik secara vertikal maupun secara horizontal, terdapat mekanisme untuk melakukan harmonisasi maupun sinkronisasi diantara norma-norma hukum yang demikian, baik melalui prinsip-prinsip yang dikenal dalam perundang-undangan, yang dilakukan dalam perubahan atau revisi peraturan perundang-undangan, dalam interpretasi ketika tatarannya dalam implementasi.

Dalam sistem hukum Indonesia berdasarkan UUD 1945, dikenal mekanisme *judicial review* peraturan perundang-undangan, dengan pembagian tugas di antara Mahkamah Konstitusi yang berwenang menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945, dan Mahkamah Agung yang berwenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang terhadap Undang-Undang. Kewenangan demikian digerakkan dengan permohonan pengujian, yang dapat diajukan oleh beberapa pihak, di antaranya orang perorang atau kelompok orang yang mempunyai *legal standing* karena hak konstitusionalnya dirugikan dengan berlakunya suatu Undang-Undang. Proses akhir *judicial review* tersebut akan bermuara dalam suatu putusan Mahkamah Konstitusi, yang segera final dan mempunyai kekuatan hukum setelah diumumkan dalam sidang terbuka untuk umum.

MK sebagai *Negative Legislator* Dalam *Judicial Review*.

Amar putusan MK yang mengabulkan satu permohonan pengujian undang-undang, akan menyatakan satu pasal, ayat atau bagian dari undang-undang, dan bahkan undang-undang secara keseluruhan bertentangan dengan UUD 1945. Umumnya sebagai konsekuensinya, maka undang-undang, pasal, ayat atau bagian dari undang-undang yang diuji tidak lagi mempunyai kekuatan hukum mengikat. Bunyi putusan demikian sesungguhnya mengandung arti bahwa ketentuan norma yang termuat dalam satu undang-undang dinyatakan batal (*null and void*) dan tidak berlaku lagi, meskipun Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Mahkamah Konstitusi (UU MK) tidak secara tegas menyatakan hal yang demikian.

Putusan MK yang mengabulkan permohonan *judicial review* bersifat final sehingga merupakan putusan tingkat pertama dan terakhir, dengan menyatakan pasal, ayat dan bagian undang-undang bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak lagi mempunyai kekuatan hukum yang mengikat terhitung sejak tanggal diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum. Makna final juga dapat diartikan bahwa putusan yang diambil dapat menjadi solusi terhadap masalah konstitusi yang dihadapi meskipun sifatnya hanya bersifat sementara (*eenmalig*) yang kemudian akan diambil-alih oleh pembuat undang-undang. Muatan norma yang dikandung dalam pasal, ayat, dan bagian dari undang-undang tersebut tidak lagi menuntut kepatuhan dan tidak mempunyai daya sanksi. Hal itu juga berarti bahwa apa yang tadinya dinyatakan

sebagai satu perbuatan yang dilarang dan dihukum, dengan putusan MK yang menyatakan satu pasal, ayat atau bagian dari undang-undang tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat lagi, maka perbuatan yang tadinya dilarang menjadi tidak terlarang lagi.

Hal ini sangat terkait erat dan menjadi substansi doktrin atau mekanisme *checks and balances* yang dibangun seiring dengan perubahan UUD 1945. Sejarah ketatanegaraan Indonesia di masa Orde Baru hampir tidak mengenal adanya *checks and balances* di antara lembaga negara karena realitas kekuasaan terpusat pada Presiden. Terdapat satu kekuatan penyeimbang dalam pembuatan undang-undang sebagai hasil perubahan UUD 1945 yang dibangun secara fungsional dalam bentuk kelembagaan yang setara. Jika dihadapkan dengan doktrin klasik *separation of powers*, kekuasaan negara yang diberikan kepada lembaga-lembaga yang terpisah satu dengan lainnya dalam rangka menghindarkan terjadinya campur tangan yang satu terhadap yang lain, maka mekanisme *checks and balances* pasca perubahan UUD 1945 tampaknya dapat juga dianggap sebagai satu pelunakan terhadap doktrin *separation of powers* atau pembagian kekuasaan negara. Hal ini dimaksudkan untuk mencegah lahirnya kekuasaan yang bersifat mutlak tanpa pengawasan.

Sebagai sesuatu hal baru yang diadopsi dalam praktik ketatanegaraan, konsep pengawasan dan penyeimbang terhadap satu cabang kekuasaan negara dengan memberi ruang bagi lembaga negara lain memasuki ranah kekuasaan satu cabang kekuasaan negara tertentu dan membatalkan keputusan atau kebijakan yang diambilnya. Hal ini boleh jadi merupakan satu persoalan tersendiri dalam penerimaan putusan MK serta tindak lanjut dalam implementasinya. Kewenangan yang disebut sebagai *judicial review* demikian, sesungguhnya telah memberi ruang dan kesempatan pada hakim MK untuk turut serta menjadi *policy maker* dalam pembuatan hukum, melalui pengujian dan tafsir maupun konstruksi hukum yang digunakan dalam rangka penyelesaian perselisihan yang dihadapkan padanya.

Dilihat dari akibat hukum yang ditimbulkan oleh putusan MK sebagaimana telah diutarakan di atas, maka meskipun hanya bersifat deklaratif, putusan MK dalam perkara pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar juga memiliki sifat konstitutif. Artinya putusan MK tersebut mengandung pengertian hapusnya hukum yang lama dan sekaligus membentuk hukum yang baru. Hal ini membawa keharusan bagi *addresat* putusan MK untuk membentuk norma hukum baru yang bersesuaian

dengan UUD 1945 ataupun meniadakan satu norma hukum yang lama dalam ketentuan undang-undang yang diuji. Dalam hal demikian, sebagaimana dikatakan Hans Kelsen, hakim konstitusi adalah *negative legislator*. Artinya hakim dan putusan-putusannya berfungsi melaksanakan pengawasan dan penyeimbangan dalam penyelenggaraan kekuasaan negara. Kelsen menyatakan bahwa "*The annulment of a law is legislative function, an act – so to speak – of negative legislation. A court which is competent to abolish laws – individually or generally – functions as a negative legislator*".

Ruang Lingkup Akibat Hukum Putusan MK.

Putusan MK yang menyatakan satu norma hukum bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat demikian sudah barang tentu akan berdampak luas dan membutuhkan mekanisme prosedural tentang bagaimana tindak lanjut atau pelaksanaan dari pembatalan pemberlakuan suatu ketentuan tersebut, sehingga tidak boleh menimbulkan anggapan telah terjadi kekosongan hukum atau timbulnya ketidakpastian hukum. Sebagai mana telah diuraikan, *scope* atau ruang lingkup akibat hukum putusan yang menyangkut pengujian satu pasal, ayat atau bagian undang-undang, dan bahkan undang-undang secara keseluruhan yang kemudian dinyatakan tidak lagi mempunyai kekuatan hukum, secara otomatis meliputi norma hukum yang sama dalam undang-undang yang berbeda serta peraturan di bawahnya sebagai pelaksanaan undang-undang tersebut, karena *judicial review* adalah suatu proses pengujian substansi norma hukum secara holistik dari sisi keabsahannya sebagai penjabaran norma konstitusi. Dalam melihat hal tersebut, penting diketahui bagaimana eksplanasi teoretis implikasi dan ruang lingkup akibat hukum putusan MK serta bagaimana mekanismenya, agar masyarakat dapat mengetahui bahwa norma tersebut tidak lagi berlaku mengikat dan bagaimana luas ruang lingkup atau *scope* akibat hukumnya. Hal ini diperlukan untuk menjamin bahwa hukum yang baru tersebut dipatuhi dan ditaati.

Putusan MK yang demikian dalam kenyataannya telah mengubah hukum yang berlaku dan menyatakan lahirnya hukum yang baru, dengan menyatakan bahwa hukum yang lama sebagai muatan materi undang-undang tertentu dinyatakan tidak mempunyai kekuatan lagi sebagai hukum. Dengan putusan tersebut, hakim MK sesungguhnya diberikan kekuasaan membentuk hukum untuk menggantikan hukum

yang lama, yang dibuat oleh pembuat undang-undang dan oleh konstitusi secara khusus diberi wewenang untuk itu. Dalam kenyataan, maka suatu norma yang sama, untuk pengaturan yang berbeda, digunakan atau dipakai sebagai suatu batasan atau definisi objek atau subjek pengaturan. Hal demikian harus dilihat dalam suatu sistem hukum yang harus serasi, dibawah konstitusi yang sama. Demikian pula norma yang merupakan turunan norma hukum dalam undang-undang tertentu diambil alih dalam kerangka pembentukan peraturan pelaksanaan dibawah undang-undang.

Putusan MK yang menyatakan suatu norma hukum dalam undang-undang yang dimohon diuji bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, menurut pendapat saya dalam menjaga keutuhan sistem hukum yang berlaku mempunyai implikasi meliputi semua undang-undang lainnya yang memuat norma yang sama dan meliputi pula peraturan perundang-undangan turunannya yang merupakan pelaksanaan undang-undang yang dimohonkan diuji tersebut. Dengan kata lain ruang lingkup (*scope*) akibat hukum putusan MK bersifat horizontal – meliputi norma yang sama dalam undang-undang yang berbeda dan vertikal – meliputi norma sebagai turunan norma yang dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, sebagai peraturan pelaksanaan.

Putusan hakim konstitusi sebagai *negative legislator* mengikat secara umum baik terhadap warga negara maupun lembaga-lembaga negara sebagai penyelenggara kekuasaan pemerintahan. Akibatnya semua organ penegak hukum, terutama pengadilan terikat untuk tidak menerapkan lagi hukum yang telah dibatalkan tersebut. Putusan yang bersifat final dan memperoleh kekuatan hukum tetap sejak diucapkan dalam sidang pleno yang terbuka untuk umum menyebabkan materi muatan ayat, pasal dan/atau bagian undang-undang ataupun undang-undang secara keseluruhan tidak lagi mempunyai kekuatan hukum mengikat. Hal tersebut membawa implikasi atau akibat hukum yang sama dengan diundangkannya satu undang-undang yaitu bersifat *erga omnes*. Itu berarti bahwa putusan tersebut mengikat seluruh warga negara, pejabat negara, dan lembaga negara.

Putusan yang demikian sudah barang tentu akan berdampak luas dan membutuhkan mekanisme prosedural tentang bagaimana tindak lanjut atau pelaksanaan dari pembatalan pemberlakuan suatu ketentuan tersebut, sehingga tidak boleh menimbulkan anggapan telah terjadi kekosongan hukum atau menimbulkan

kesan terjadinya kekacauan hukum. Sebagaimana telah diutarakan, maka ruang lingkup akibat hukum putusan yang menyangkut pengujian satu pasal, ayat atau bagian undang-undang, dan bahkan undang-undang secara keseluruhan yang kemudian dinyatakan tidak lagi mempunyai kekuatan hukum, secara otomatis meliputi peraturan di bawahnya sebagai pelaksanaan undang-undang tertentu.

Implementasi atau Eksekusi Putusan MK

Tindak lanjut putusan MK yang membatalkan satu undang-undang, baik pasal, ayat atau bagiannya saja, membutuhkan kejelasan **bagaimana proses implementasinya dilakukan agar dapat berlangsung efektif dalam koordinasi horizontal** fungsional yang setara berdasar doktrin *checks and balances*. Hal tersebut akan selalu mengandung kontroversi sendiri dalam konsep *separation of powers* jika tanpa penjelasan yang cukup.

Dilihat dari akibat hukum yang ditimbulkan oleh putusan MK sebagaimana telah diutarakan di atas, maka meskipun hanya bersifat deklaratoir, putusan MK dalam perkara pengujian Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar juga memiliki sifat konstitutif. Artinya putusan MK tersebut mengandung pengertian hapusnya hukum yang lama dan sekaligus membentuk hukum yang baru. Hal ini membawa keharusan bagi *addresat* putusan MK untuk membentuk norma hukum baru yang bersesuaian dengan UUD 1945 ataupun meniadakan satu norma hukum yang lama dalam ketentuan undang-undang yang diuji. Tafsir pembentuk undang-undang sebagai pembuat kebijakan yang kemudian dibatalkan MK, dapat menjadi faktor yang menyebabkan pembentuk undang-undang sebagai *addresat* putusan sukar menerima kebijakan baru tersebut. Hal yang paling sulit dalam implementasi putusan adalah ketiadaan instrumen yang dimiliki MK untuk memaksakan implementasi, terutama karena dikatakan bahwa:

“...the court has little means to demand obedience from the Parliament or the President; its relationship to these political powers is one between equals rather than one of hierarchy”.

Kendatipun demikian, norma hukum dalam tingkat yang sama maupun yang berbeda, dalam sistem hukum yang utuh, memiliki mekanisme yang bersiat *built-in* untuk melakukan harmonisasi dan sinkronisasi jikalau terjadi disharmoni atau ketidak sinkronan. Sejak lama asas perundang-undangan dalam doktrin ilmu hukum mengenal

prinsip *lex superiore derogat legi inferiore, les specialis derogat legi generali dan lex posteriore derogat legi priore*. Masing-masing prinsip tersebut dioperasionalkan untuk menyelesaikan yang bersifat perubahan yang terjadi dalam waktu tertentu, maka ketidak sinkronan yang terjadi menuntut bahwa aturan yang lebih khusus akan berlaku jika aturan yang lebih umum juga mengatur. Demikian pun aturan yang lebih rendah jika bertentangan dengan yang lebih tinggi, dia harus mengalah dan memberi jalan kepada aturan yang lebih tinggi. Demikian juga jika ada aturan yang lebih baru, maka dia juga akan mengesampingkan aturan yang lebih lama. Disamping dipergunakan dalam proses pembentukan undang-undang, juga dalam praktek dipergunakan ketika menghadapi penerapan undang-undang, yang memerlukan harmonisasi atau sinkronisasi secara tepat ketika dua aturan yang dianggap masih berlaku memiliki norma yang berbeda tentang suatu objek pengaturan yang sama.

Ketika suatu norma hukum dalam suatu undang-undang diuji di hadapan MK, dan dikabulkan serta dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, maka pertanyaan tentang ruang lingkup akibat hukum putusan demikian, diatas telah dinyatakan bersifat horizontal dan vertikal, sehingga baik norma hukum yang sama dalam undang-undang lain yang tidak turut diuji dan norma hukum turunan dari norma hukum yang dibatalkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang lebih rendah, menjadi tidak mempunyai kekuatan hukum oleh adanya putusan MK yang membatalkan norma hukum tertentu dalam undang-undang yang diuji. Namun dalam kenyataan implementasi putusan MK demikian, belum jelas pengaturannya, baik dalam undang-undang maupun praktik. Seyogianya dalam kerangka implementasi putusan MK ketika sebuah undang-undang atau norma hukum dibatalkan, *addressat* putusan MK tersebut yaitu pembuat undang-undang melakukan langkah-langkah untuk melaksanakan putusan MK demikian dalam rangka revisi undang-undang akibat putusan MK. Pengalaman menunjukkan bahwa koordinasi di tingkat eksekutif atau legislatif tentang hal ini belum menunjukkan bentuk dan mekanisme yang jelas.

Suatu perbedaan yang terlihat di Jerman telah mengatur secara jelas, adanya organ yang segera merespon adanya putusan MK yang membatalkan undang-undang atau suatu norma hukum. Satu bagian di Kementerian Kehakiman Jerman mempunyai tugas untuk memperinci dan memperjelas putusan MK yang demikian serta mendistribusikan bagian-bagian yang relevan dengan kementerian terkait bagian

dari putusan yang perlu diubah atau diperbaiki tersebut. Bagian dari Kementerian tersebut akan memonitor apa yang dilakukan kementerian terkait dengan putusan MK tersebut, dan dimana perlu memberikan dorongan, rekomendasi dan advokasi seperlunya. Hal yang sama sesungguhnya juga di Indonesia perlu dilakukan, sehingga beberapa undang-undang yang dibatalkan MK dapat terlaksana perubahannya sesuai dengan konstitusi sebagaimana ditafsirkan oleh MK. Dalam hal demikian belum terwujud, maka norma yang sama tetapi termuat dalam undang-undang yang berbeda dan tidak turut serta diuji, sesungguhnya dapat disinkronisasikan melalui prinsip dalam doktrin perundang-undangan. Jikalau sebagaimana dikatakan bahwa MK adalah negative legislator dan putusannya yang bersifat *erga omnes* merupakan undang-undang yang baru dalam arti negatif, maka sesungguhnya dengan prinsip *lex posteriore derogat legi priore* –undang-undang yang baru mengesampingkan undang-undang yang lama.

Dalam praktik ketidakjelasan implementasi putusan MK oleh addressat putusan, menyebabkan tidak terjadinya perubahan secara tertulis dalam naskah undang-undang yang memuat norma yang sama tersebut sehingga menjadi persoalan timbulnya keraguan dari segi kepastian hukum yang dapat menimbulkan kerawanan karena tidak adanya pernyataan tertulis tentang terjadinya perubahan secara tegas. Oleh karenanya, hal demikian dapat menimbulkan kebingungan tentang hukum yang berlaku, baik karena mekanisme implementasi atau eksekusi putusan MK belum diatur tegas maupun karena penerapan doktrin tentang harmonisasi dalam praktek belum diatur mekanismenya, sehingga norma yang sama dengan norma hukum dalam undang-undang yang sudah diuji dan dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat tersebut, tetap tercantum dalam undang-undang lainnya dan pelaksana undang-undang tetap memperlakukan dalam praktek. Akibatnya orang dipaksa kembali untuk mengajukan permohonan pengujian terhadap undang-undang yang memuat norma hukum yang sama dengan undang-undang yang sudah diuji tersebut, sekedar untuk memperoleh ketegasan dan kepastian hukum yang adil.

Kesimpulan

Dari seluruh uraian yang telah disebut diatas, kami memberi kesimpulan atas permohonan pengujian dalam perkara Nomor 15/PUU-XV/2017 yang diajukan Pemohon sebagai berikut:

1. Pasal dan norma yang diuji dalam perkara *a quo* telah dimohon dan diputus MK dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012, tetapi dengan alasan dan argumen konstitusional yang berbeda;
2. Norma hukum yang sama yang menjadi dasar pengenaan pajak atas kendaraan bermotor, yang dimuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur pengelompokan alat-alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor, sebagaimana termuat dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ, telah dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
3. Dilihat dari sisi prinsip perundang-undangan *lex posteriore derogat legi priore*, maka sebagai legislasi negatif yang lebih akhir, putusan MK terdahulu dikesampingkan oleh putusan MK yang lebih akhir sebagai legislasi negatif.
4. Dari sisi ruang lingkup (*scope*) akibat hukum putusan dan sifat yang *erga omnes*, maka putusan yang menyatakan suatu norma hukum bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, mengakibatkan norma hukum yang sama dalam undang-undang lain yang belum diuji, dengan sendiri tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
5. Untuk menegaskan kepastian hukumnya, jika norma hukum yang sama dalam undang-undang lain yang tidak turut diuji, kemudian diuji kembali, maka MK hanya perlu menegaskan prinsip perundang-undangan di atas dalam mengambil sikap terhadap permohonan dan memberikan putusan yang sejajar dan searah dengan putusan yang menyatakan norma hukum tersebut bertentangan dengan UUD 1945 terdahulu, dan menyatakannya tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

SAKSI PARA PEMOHON

R. Tjahyono Imawan

Alat Berat Bukan Kendaraan Bermotor Sehingga Alat Berat Tidak Dapat Dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor

A. Koreksi atas keterangan wakil Pemerintah pada sidang tanggal 6 Juli 2017

1. Pada penjelasannya, wakil dari Pemerintah menyatakan bahwa pengenaan PKB dan BBNKB atas alat-alat berat dan alat-alat besar sudah dilakukan sejak lama dalam perpajakan di Indonesia. Pemungutan PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat-alat besar telah dilakukan sejak tahun 1934

sebagaimana diatur di Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor tahun 1934 dan sejak tahun 1959 berdasarkan Undang-Undang Nomor 27 PRP Tahun 1959 tentang BBNKB.

Faktanya, kami selaku pengguna alat-alat berat dan alat-alat besar sejak lama, baru dikenakan pajak PKB dan BBNKB pada awal tahun 2000an.

Itu terjadi setelah munculnya Undang Undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Nomor 34 Tahun 2000.

Betul bahwa Pajak Kendaraan Bermotor sudah ada sejak tahun 1934 yang diatur dalam Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor tahun 1934. Tetapi tidak disebutkan bahwa alat- alat berat dan alat-alat besar termasuk kendaraan bermotor.

Bahkan pada Undang-Undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Nomor 18 Tahun 1997, alat-alat besar dan alat-alat berat diperjelas bukan termasuk kendaraan bermotor sehingga dikecualikan atas PKB dan BBNKB.

Pada UU Nomor 18 Tahun 1997 pada Penjelasan Pasal 2 ayat (1a) disebutkan:

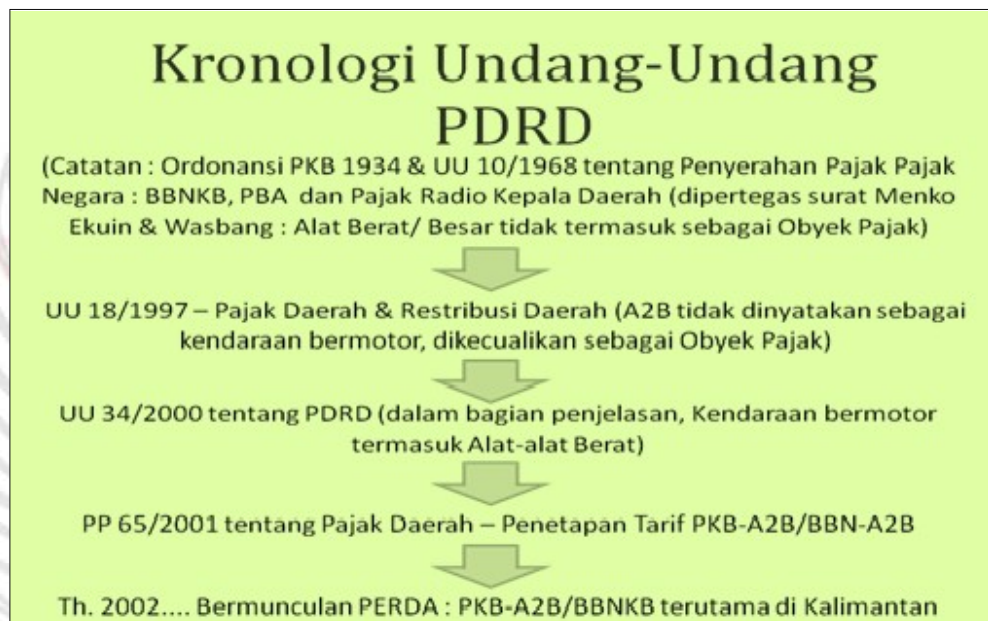
“Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan **di jalan umum**, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu kendaraan bermotor yang bersangkutan, **tidak termasuk alat-alat besar**.

Pada UU Nomor 34 Tahun 2000 definisinya diubah menjadi:

“Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya, yang digunakan **di semua jenis jalan darat**, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, **termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak**.

Jadi fakta sebenarnya adalah bahwa pemungutan pajak kendaraan bermotor atas alat-alat berat baru dilakukan setelah tahun 2000 sejak munculnya UU PDRD Nomor 34/2000.

Secara kronologis adalah seperti berikut :

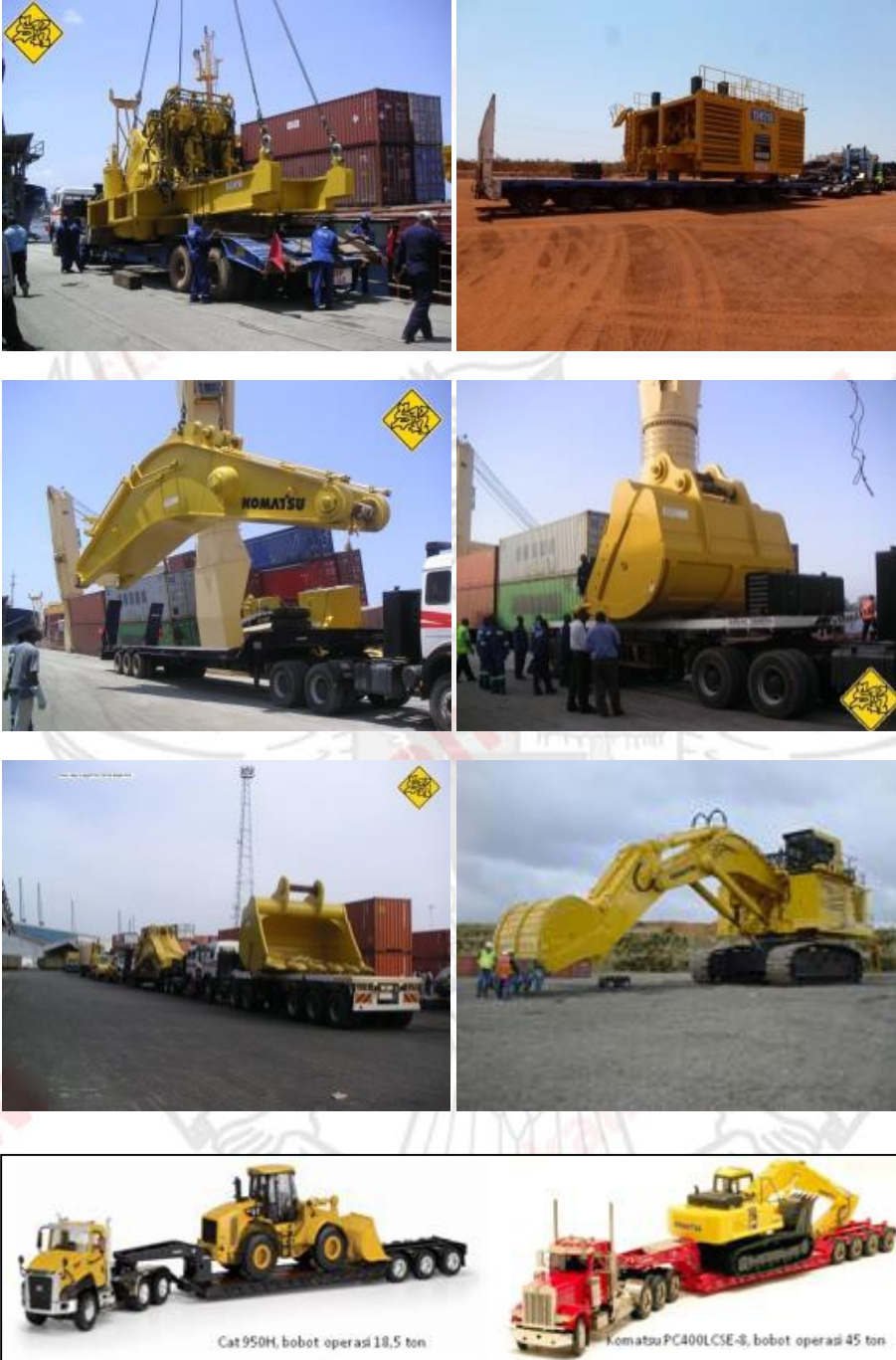


Dan kami menduga bahwa perubahan definisi memasukkan alat berat kedalam golongan kendaraan bermotor tidak dilakukan lewat studi yang komprehensif dan mendalam, tetapi hanya berdasarkan keinginan untuk memperluas objek pajak saja secara membabi buta.

2. Pernyataan wakil Pemerintah bahwa alat-alat berat secara langsung maupun tidak langsung dapat merusak jalanan.

Alat-alat berat dan alat-alat besar yang menjadi objek di sini tidak pernah menggunakan jalan umum atau jalan raya di dalam operasinya. Sehingga tidak benar bahwa alat-alat berat dapat merusak jalanan.

Alat-alat berat yang kami pakai dipergunakan di area pertambangan, area konstruksi, area pertanian dan perkebunan dan area kehutanan menggunakan jalan yang dibangun dan dipelihara sendiri oleh pemiliknya tanpa menggunakan dana dari pemerintah. Sedangkan apabila harus berpindah tempat dan harus melewati jalan umum atau jalan raya, alat-alat berat tsb “digendong” dengan memakai lowbed trailer. (gambar)



Sementara, truk-truk tronton, truck semen dan lain2 yang beroperasi di jalan raya tidak bisa disebut sebagai alat berat. Dan untuk kategori ini memang sudah digolongkan kendaraan bermotor dan diwajibkan untuk membayar PKB dan BBNKB.

3. Pernyataan wakil Pemerintah bahwa pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD untuk menutup celah dan penghindaran, dan pengelakkan pajak seolah-olah menyatakan bahwa kami para pengusaha pengguna alat berat berusaha menghindar untuk membayar pajak terutama PKB dan BBNKB.

Faktanya adalah para pengusaha pemilik alat berat ini banyak yang menjadi wajib pajak yang baik bahkan beberapa diantaranya sudah mendapat predikat wajib pajak patuh dari pemerintah dalam hal ini Direktorat Jendral Pajak. Atas pekerjaan kami yang menggunakan alat berat ini, kami juga sudah membayar Pajak Penghasilan juga Pajak Pertambahan Nilai dll. Yang menjadi masalah dan keberatan kami adalah bahwa pajak alat-alat berat ini dikategorikan sebagai Pajak Kendaraan Bermotor, padahal jelas Alat berat bukan kendaraan bermotor.

Apabila para pengusaha ini memiliki alat-alat yang dapat dikategorikan sebagai kendaraan bermotor dan beroperasi di jalan umum, saya yakin bahwa mereka sudah menjalankan kewajiban PKB dan BBNKBnya secara baik, benar dan suka rela.

Perlu disampaikan kepada Majelis Hakim yang mulia, bahwa sejak dikeluarkannya Keputusan MK Nomor 3/PUU-XIII/2015 yang menyatakan bahwa alat berat bukan kendaraan bermotor seperti diatur dalam UU LAJ, kami yang tergabung dalam Sekretariat Bersama Asosiasi pengguna alat berat sudah melakukan koordinasi dengan Kementerian Perekonomian dan sudah melakukan beberapa kali pertemuan untuk merumuskan permasalahan alat berat ini baik dari sisi definisi, regulasi maupun hal-hal lain yang mungkin akan terkait dengan pendapatan Pemerintah dari sektor alat berat ini. Apakah nanti produknya berupa perpajakan atau retribusi tentunya akan dikaji secara komprehensif dan mendalam. Bahkan juga sedang dipelajari kemungkinan untuk melakukan kajian akademis atas alat berat ini.

Ini menunjukkan bahwa kami para pengguna alat berat bukan mau menghindar membayar pajak. Tetapi kami mau menempatkan penagihan pajak ini secara benar dan terukur. Tentu saja bila penarikan pajak ini dilakukan secara semena mena tanpa dasar yang jelas kami akan mengkoreksinya.

4. Pernyataan wakil Pemerintah bahwa Karena sebagai objek pajak, maka alat berat akan memperoleh dokumen kepemilikan yang sah, dimana dokumen tersebut dapat dijadikan dasar sebagai jaminan pinjaman dari bank/kreditur. Sehingga dapat memberikan dan menambah nilai ekonomis bagi pemilik alat berat.

Faktanya adalah bahwa kami tidak mendapatkan dokumen apapun dari pemerintah (selain surat penerimaan atas pembayaran PKB/BBNKB) yang bisa menambah nilai ekonomis bagi pemilik alat berat. Selama ini bank/kreditur yang memberikan pinjaman kepada kami selaku pemilik alat berat hanyalah berdasarkan invoice dari pihak penjual dan kontrak dari pemberi kerja. Hal ini

dilakukan karena kreditur tentunya menganggap bahwa alat berat adalah alat produksi dan bukan melulu sebagai property. Beda dengan kendaraan bermotor yang apabila tidak dipergunakan atau tidak beroperasi tetap bisa mendapatkan kredit, pada alat berat walaupun barangnya mahal dan dalam kondisi baru tidak akan bisa mendapatkan pembiayaan/kredit bila tidak ada kontrak kerjanya atau tidak beroperasi.

5. Pernyataan wakil Pemerintah bahwa Penetapan PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat- alat besar sebagai objek pajak daerah dalam UU PDRD berlandaskan atas prinsip ekonomi dst. Selain itu juga berlandaskan pada asas pembagian beban pajak yang adil, yaitu berdasarkan pada teori daya pikul atau kemampuan untuk membayar subjek pajak/wajib pajaknya. Dan prinsip kenikmatan /kemanfaatan yang diterima oleh subjek/wajib pajak.

Faktanya, kami tidak dapat mendapatkan kenikmatan/kemanfaatan atas pajak alat berat ini. Kalau kendaraan bermotor membayar pajak PKB/BBNKB maka sebagian akan dikembalikan kepada pembangunan prasarana jalan, jembatan, tempat parkir dan lainnya yang merupakan kenikmatan dan manfaat bagi pemilik kendaraan bermotor tsb. Tetapi kami para pengguna alat berat tetap harus membangun jalan, jembatan dan prasarana lainnya untuk operasi alat berat kami dengan biaya sendiri. Atau bolehkah kami mendapat manfaat bila kami harus membayar PKB/BBNKB, dengan cara membawa bulldozer kami atau truk earthmover 100 ton kami untuk jalan2 di jalan protokol dan parkir di mal2?

6. Pernyataan wakil Pemerintah bahwa adanya daerah yang tidak memungut pajak merupakan bagian dari suatu tax policy dan umum berlaku sebagai suatu kebijakan yang sering disebut sebagai paybacker never policy.

Faktanya adalah adanya inkonsistensi bagi kami yang menyulitkan pengaturan budget dan sisi keadilan dalam berusaha.

Bagaimana kami bisa bersaing dengan kompetitor kami bila kami bekerja di daerah di mana ditagihkan PKB/BBNKB sementara kompetitor kami tidak membayar PKB/BBNKB. Padahal tarif jasanya dengan jenis alat yang sama tentunya akan sama pula, tetapi costnya berbeda dengan adanya perlakuan perpajakan yang berbeda.

Selain itu sebagai orang awam kami bertanya juga dari sisi legalnya, apa hukumnya pegawai Pemda yang tidak melaksanakan Undang-Undang karena tidak melakukan penagihan. Karena hal ini sering disampaikan kepada kami oleh

pegawai Dispenda yang menarik pajak ini yang menyatakan bahwa mereka bersalah bila tidak melakukan penagihan.

Sebagai Masyarakat pengguna alat berat kami meyakini bahwa Keputusan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi pada Putusan No 3/PUU-XIII/2015 Bahwa Alat Berat bukan kendaraan bermotor atau moda transportasi melainkan sarana produksi adalah sangat benar. Sehingga menurut kami yang awam ini semua perlakuan dan aturan kendaraan bermotor yang diterapkan kepada alat berat dan alat-alat besar adalah tidak relevan. Sebagaimana kami lihat di kalender Mahkamah Konstitusi Bulan Mei 2017.

[2.3] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Presiden menyampaikan keterangan dalam persidangan tanggal 6 Juli 2017 dan telah menyerahkan keterangan tertulis yang disampaikan di Kepaniteraan Mahkamah tanggal 11 Juli 2017, yang pada pokoknya sebagai berikut:

I. POKOK PERMOHONAN PARA PEMOHON

1. Ketentuan Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor telah menimbulkan ketidakpastian hukum karena seakan-akan ada dua norma hukum yang saling bertolak belakang yang berlaku terhadap alat berat yaitu alat berat sebagai kendaraan bermotor dan alat berat bukan kendaraan bermotor, padahal alat berat dimaksud meliputi jenis yang sama misalnya *excavator*, *bulldozer*, dan lainlain. Bagaimana mungkin misalnya terhadap *excavator* atau *bulldozer* sebagai alat berat yang sudah diputuskan oleh Mahkamah Konstitusi bukan kendaraan bermotor berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (untuk selanjutnya disebut "UU LLAJ") akan tetapi, pada bagian lain berdasarkan UU PDRD masih menjadi bagian dari kendaraan bermotor;
2. Dengan memperhatikan perbedaan karakteristik pada pergerakan, ukuran, ruang kendali, alat pemantau transportasi di jalan raya, persyaratan dan perlengkapan, pengendara, dan modifikasi antara alat berat dan kendaraan bermotor, dapat disimpulkan bahwa alat berat dan kendaraan bermotor adalah berbeda dan tidak dapat disamakan;
3. Dengan kedudukan Alat Berat yang telah dikeluarkan dari kategori Kendaraan Bermotor sesuai dengan putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015, maka secara *mutatis mutandis* seharusnya pengkategorian alat berat sebagai kendaraan bermotor dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD beserta turunannya yaitu

Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) harus dianggap bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat lagi.

4. Adanya persamaan ketentuan terhadap alat berat dan kendaraan bermotor menimbulkan akibat ketidakpastian hukum dan ketidakadilan bagi masyarakat, berupa ragam jenis alat berat seperti apa yang akan diberlakukan Pajak Kendaraan Bermotor mengingat banyaknya jenis dan fungsi alat berat yang beredar di masyarakat. Begitu juga terhadap pemberlakuan PKB dan BBNK yang pada faktanya masih berbeda-beda di tiap daerah.
5. Demi ketertiban umum yang merupakan sarana menjami ketenteraman, perikehidupan yang harmonis untuk mencapai tujuan bersama, perlu diterapkan perbedaan antara alat berat dan kendaraan bermotor dengan mencabut Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), Pasal 12 ayat (2) UU PDRD.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon, Pemerintah memberikan penjelasan bahwa

1. Pada dasarnya pokok permasalahan yang diajukan untuk diuji dalam permohonan Para Pemohon saat ini adalah keberatan terhadap alat berat yang dimasukkan sebagai kendaraan bermotor dalam UU *a quo* sehingga dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) pada alat berat tersebut. Menurut Pemerintah, keberatan yang diajukan oleh para Pemohon tersebut lebih kepada *constitutional complaint* daripada *constitutional review*.
2. Bahwa ketentuan Pasal 1 angka (13), Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah pernah dilakukan permohonan pengujian, dan telah diputus oleh Mahkamah Konstitusi dengan Putusan Nomor 1/PUU-X/2012 pada tanggal 8 Januari 2012 dengan amar putusan menolak permohonan Pemohon seluruhnya sehingga permohonan uji materi terhadap ketentuan tersebut di atas, *nebis in idem*. Sesuai dengan ketentuan Pasal 60 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi secara tegas dinyatakan bahwa "*Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali*".

Oleh karena itu, Pemerintah berpendapat para Pemohon dalam permohonan ini tidak memenuhi kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana dimaksudkan oleh ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011, maupun berdasarkan putusan-putusan Mahkamah Konstitusi yang terdahulu.

Berdasarkan hal tersebut, menurut Pemerintah adalah tepat dan beralasan sudah sepatutnyalah jika Ketua dan Majelis Hakim Konstitusi secara bijaksana **menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima** (*niet ontvankelijk verklaard*).

III. KETERANGAN PEMERINTAH TERHADAP MATERI YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

A. LANDASAN FILOSOFIS

1. Sesuai dengan ketentuan Pasal 23A UUD 1945, pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dengan undang-undang. Dengan demikian, tidak ada pungutan pajak yang dibebankan kepada rakyat, tanpa adanya persetujuan wakil rakyat (*no taxation without representation*). Prinsip tersebut merupakan salah satu bentuk pengakuan dan jaminan hak warga negara (dalam hal ini Wajib Pajak) agar tidak dikenai pajak atau pungutan lain secara semena-mena oleh pemerintah.
2. Pajak merupakan salah satu sumber penerimaan negara yang sangat penting artinya bagi pelaksanaan dan peningkatan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila yang bertujuan untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat, dan oleh karena itu perlu dikelola dengan meningkatkan peran-serta masyarakat sesuai dengan kemampuannya.
3. Indonesia sebagai negara hukum yang menjunjung tinggi hak dan kewajiban warga negara telah menempatkan perpajakan sebagai salah satu perwujudan kewajiban bagi warganya sebagai sarana dalam pembiayaan penyelenggaraan negara dan pembangunan. Sehubungan dengan hal tersebut, ketentuan Pasal 23A UUD 1945 memberikan dasar hukum bagi negara dalam pemungutan pajak terhadap rakyat.
4. Bahwa Pasal 33 UUD 1945 menyatakan perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasarkan atas asas kekeluargaan. Oleh karena itu, dalam

pemungutan pajak harus didasarkan pada asas-asas yang sesuai dengan jiwa Bangsa Indonesia yaitu kekeluargaan dan kegotongroyongan.

5. Dalam Negara Republik Indonesia yang kehidupan rakyat dan perekonomiannya sebagian besar bercorak agraris, bumi termasuk perairan dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya mempunyai fungsi penting dalam membangun masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.
6. Bumi dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya harus dapat memberikan keuntungan dan/atau kedudukan sosial ekonomi yang lebih baik bagi orang atau badan yang mempunyai suatu hak atasnya atau memperoleh manfaat dari padanya, dan oleh karena itu wajar apabila mereka diwajibkan memberikan sebagian dari manfaat atau kenikmatan yang diperolehnya kepada negara melalui pajak.
7. Hal itu juga salah satu bentuk/cerminan dari asas keadilan terhadap warga masyarakat yang lingkungannya diambil manfaatnya, karena pajak yang dipungut akan dikembalikan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.
8. Menurut beberapa ahli pajak selain berfungsi sebagai *budgetair* yaitu sebagai sumber dana bagi pemerintah untuk membiayai pengeluaran-pengeluarannya, juga berfungsi sebagai *regulerend* yaitu sebagai alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijakan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi.
9. Dalam penyusunan undang-undang di bidang perpajakan sebagaimana amanat Pasal 23A UUD 1945, pembuat undang-undang juga mempertimbangkan sistem penyelenggaraan pemerintahan di Indonesia yang menganut asas otonom dan tugas pembantuan sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 18 UUD 1945 .
10. Dalam rangka menjalankan amanat Pasal 23A UUD 1945 dan dengan memperhatikan ketentuan Pasal 18 UUD 1945, maka disusunlah UU PDRD yang mengatur pengenaan PKB dan BBNKB, termasuk dalam hal ini adalah alat-alat berat dan alat-alat besar.
11. Pengenaan PKB dan BBNKB atas alat-alat berat dan alat-alat besar sudah dilakukan sejak lama dalam perpajakan di Indonesia. Pemungutan PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat-alat besar telah dilakukan sejak tahun 1934 sebagaimana diatur di Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 1934 dan

sejak tahun 1959 berdasarkan Undang-Undang Nomor 27 Prp.Tahun 1959 Tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dengan didasarkan atas pertimbangan antara lain:

- a. termasuk dalam kategori *personal property tax* atau pajak kekayaan;
 - b. secara langsung maupun tidak langsung dapat merusak jalanan;
 - c. mudah diadministrasikan dan dan tidak mudah disembunyikan;
 - d. tarifnya relatif kecil dibandingkan dengan kendaraan lainnya dan tidak dikenakan bobot sehingga tidak menimbulkan dampak ekonomi biaya tinggi.
12. Bahwa oleh karenanya, dapat disimpulkan bahwa maksud dan tujuan pembuat undang-undang menetapkan PKB dan BBNKB adalah sebagai salah satu sumber pendapatan daerah yang penting guna membiayai pelaksanaan penyelenggaraan pemerintahan daerah.

B. PENJELASAN PEMERINTAH ATAS PERMOHONAN UJI MATERIIL KETENTUAN PASAL 1 ANGKA (13), PASAL 5 AYAT (2), PASAL 6 AYAT (4), DAN PASAL 12 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 28 TAHUN 2009 TENTANG PAJAK DAERAH DAN RETRIBUSI DAERAH TERHADAP UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945

Sehubungan dengan dalil dan anggapan para Pemohon dalam permohonannya, Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

1) Permohonan uji materi terhadap ketentuan a quo *nebis in idem*

- a. Bahwa ketentuan Pasal 1 angka (13), Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah pernah dilakukan permohonan pengujian, dan telah diputus oleh Mahkamah Konstitusi dengan putusan Nomor 1/PUU-X/2012 pada tanggal 8 Januari 2012 dengan amar putusan menolak permohonan Pemohon seluruhnya.
- b. Dalam putusannya tersebut, Mahkamah Konstitusi berpendapat yang intinya:
 - 1) Bahwa pengertian “kendaraan bermotor” yang termuat dalam UU PDRD sebagai *lex generalis* tidak mengacu pada pengertian “kendaraan bermotor” yang tercantum dalam UU Lalu Lintas sebagai *lex specialis*, karena UU PDRD telah memperluas pengertian

kendaraan bermotor meliputi alat-alat berat dan alat-alat besar, yang dalam UU Lalu Lintas tidak dikategorikan demikian.

- 2) Pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD merupakan bentuk perumusan ulang yang memberikan batasan kepada Pemerintah Daerah mengenai objek-objek mana yang dapat dikenakan pajak maupun retribusi daerah;
- 3) Pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD untuk menutup celah dan penghindaran dan pengelakan pajak dan mempermudah administrasi perpajakan serta tujuan lainnya;
- 4) UU PDRD merupakan *lex specialis* yang mengatur dasar pemungutan pajak dan retribusi daerah, khususnya terkait dengan ketentuan mengenai pemungutan atas pajak daerah atas alat-alat berat dan alat-alat besar.

c. Terkait pertimbangan Mahkamah Konstitusi tersebut mengenai perbedaan pengertian kendaraan bermotor, hal ini sejalan dengan Lampiran II angka 104 UU 12 Tahun 2011 yang menyatakan bahwa *“Rumusan batasan pengertian dari suatu peraturan perundang-undangan dapat berbeda dengan rumusan peraturan perundang-undangan yang lain karena disesuaikan dengan kebutuhan terkait dengan materi muatan yang akan diatur”*.

Selanjutnya mengenai pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD merupakan perumusan ulang, dalam *Lampiran II angka 103 UU 12 Tahun 2011 telah dinyatakan bahwa “Apabila rumusan defenisi dari suatu peraturan perundang-undangan dirumuskan kembali dalam peraturan perundang-undangan yang akan dibentuk, rumusan defenisi tersebut harus sama dengan rumusan defenisi dalam peraturan perundang-undangan yang telah berlaku tersebut.”*

d. Meskipun batu uji perkara Nomor 1/PUU-X/2012 tidak semuanya sama dengan perkara *a quo*, namun materi yang diujikan sama yakni keberatan atas pengenaan pajak terhadap alat-alat berat sehingga permohonan uji materi terhadap ketentuan *a quo nebis in idem*.

- 2) **Putusan Mahkamah Konstitusi perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 tidak bertentangan dengan ketentuan dalam UU PDRD yang mengkategorikan alat berat sebagai objek pajak.**

- a. Bahwa Putusan perkara Nomor: 3/PUU-XIII/2015 terkait dengan uji materi atas Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ;
- b. Meskipun dalam putusannya tersebut Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e Bagian C UU LLAJ dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, namun tidak berarti alat-alat berat bukan/tidak dapat dikategorikan sebagai objek pajak.
- c. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tersebut di atas, hanya terkait dengan pengaturan alat-alat berat sebagai kendaraan bermotor yang tidak dapat dikenai persyaratan yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di jalan raya yaitu sepeda motor dan mobil.
- d. Hal itu dapat dilihat dari pertimbangan hukum Mahkamah sebagai berikut (halaman 92 (3.17):
 - 1) Mahkamah menilai alat berat adalah kendaraan dan/atau peralatan yang digerakan oleh motor, tapi bukan kendaraan bermotor seperti yang diatur dalam UU LLAJ. Dengan demikian pengaturan alat-alat berat sebagai kendaraan bermotor dikecualikan dari UU LLAJ, atau setidaknya terhadap alat berat tidak dikenai persyaratan yang sama dengan persyaratan bagi kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di jalan raya yaitu sepeda motor dan mobil;
 - 2) Mewajibkan alat berat untuk memenuhi persyaratan teknis yang sama bagi kendaraan bermotor pada umumnya, padahal keduanya memiliki karakteristik yang berbeda, adalah hal yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945.
- e. Bahwa persyaratan teknis kendaraan bermotor pada umumnya yang tidak boleh diterapkan pada alat-alat berat, diatur dalam Pasal 48 UU LLAJ yakni:

Bagian Kedua

Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor

Pasal 48

- (1) *Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan*
- (2) *Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:*
 - a. *susunan;*

- b. perlengkapan;*
- c. ukuran;*
- d. karoseri;*
- e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;*
- f. pemuatan;*
- g. penggunaan;*
- h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau*
- i. penempelan Kendaraan Bermotor.*

(3) *Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:*

- a. emisi gas buang;*
- b. kebisingan suara;*
- c. efisiensi sistem rem utama;*
- d. efisiensi sistem rem parkir;*
- e. kincup roda depan;*
- f. suara klakson;*
- g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;*
- h. radius putar;*
- i. akurasi alat penunjuk kecepatan;*
- j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan*
- k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.*

- f. Bahwa dalam persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor yang diatur dalam UU LLAJ tersebut sama sekali tidak mengatur mengenai kewajiban perpajakan bagi alat-alat berat, karena ketentuan mengenai perpajakannya diatur dalam undang-undang tersendiri yaitu UU PDRD.
- g. Bahwa para Pemohon telah keliru memahami prinsip pengenaan pajak kendaraan bermotor, seolah-olah alat berat tidak dapat dikenai pajak, karena alat berat tidak beroperasi di jalan raya.
- h. Bahwa perlu Pemerintah jelaskan, pada prinsipnya setiap kekayaan yang dimiliki (properti), termasuk alat-alat berat, dapat dikenakan pajak.
- i. Bahwa dengan demikian, putusan perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 hanya terkait dengan persyaratan teknis alat-alat berat yang tidak boleh dipersamakan dengan kendaraan bermotor pada umumnya. Oleh karenanya, putusan perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 tidak dapat dijadikan

dasar alasan untuk mengajukan permohonan uji materiil terhadap pengenaan pajak terhadap alat berat yang diatur dalam UU PDRD.

3) Alat berat merupakan objek pajak

- a. Sebagaimana telah Pemerintah jelaskan di atas makna kendaraan bermotor yang terdapat dalam UU LLAJ prinsipnya berbeda dengan makna kendaraan bermotor dalam UU PDRD.
- b. Perumusan mengenai pengertian kendaraan bermotor yang terdapat dalam UU PDRD telah memenuhi asas kejelasan rumusan, sehingga tidak menimbulkan interpretasi dalam penerapannya.
- c. Selain sebagai properti, pengenaan pajak terhadap alat berat secara fakta sangat diperlukan bukan hanya oleh Pemerintah Daerah sebagai sumber penerimaan daerah, namun juga oleh pemilik alat berat itu sendiri, karena sebagai objek pajak maka alat berat akan memperoleh dokumen kepemilikan yang sah, dimana dokumen tersebut dapat dijadikan dasar sebagai jaminan pinjaman dari bank/kreditur, sehingga dapat memberikan menambah nilai ekonomis bagi pemilik alat berat.
- d. Makna/pengertian kendaraan bermotor yang diatur dalam UU PDRD dimaksudkan untuk mengkategorikan /mengklasifikasikan jenis-jenis barang/jasa yang dapat dikenakan pajak oleh Pemerintah Daerah.
- e. Penetapan PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat-alat besar sebagai objek pajak daerah dalam UU PDRD berlandaskan atas prinsip otonomi daerah dan kebijakan desentralisasi fiskal. Selain itu, juga berlandaskan pada asas pembagian beban pajak yang adil, yaitu berdasarkan pada teori daya pikul (kemampuan untuk membayar) subjek pajak/wajib pajaknya dan prinsip kenikmatan/kemanfaatan yang diterima oleh subjek pajak/wajib pajak.
- f. Bahwa hal tersebut sesuai dengan prinsip otonomi daerah, dimana daerah diberikan kewenangan seluas-luasnya untuk menggali sumber penerimaan daerahnya yang disesuaikan dengan potensi, kondisi dan kebutuhan daerah, Bahwa dimungkinkan dua daerah mengenakan tarif yang berbeda sebagai konsekuensi dari penyerahan kekuasaan perpajakan ke daerah.
- g. Bahwa dapat Pemerintah sampaikan bahwa potensi PKB dan BBNKB atas alat-alat berat dan alat-alat besar di masing-masing daerah sangat berbeda, bagi daerah yang memiliki potensi yang memadai bisa dipastikan

akan menetapkan alat-alat berat dan alat-alat besar sebagai objek PKB dan BBNKB, demikian pula sebaliknya.

- h. Bahwa terkait dengan dalil para Pemohon dalam permohonannya yang menyatakan bahwa pemberlakuan PKB dan BBNKB antar daerah berbeda-beda karena ada daerah yang sampai saat ini tidak menerapkan PKB dan BBNKB terhadap alat berat, hal tersebut adalah merupakan konsekuensi dari penyerahan kekuasaan pengelolaan pajak kepada pemerintah daerah.
- i. Bahwa dengan demikian, jelas bahwa UU PDRD memberikan diskresi berupa kebijakan untuk tidak memungut pajak kepada daerah dengan alasan motivasi pajaknya, potensi, perbaikan iklim maupun karena investasi.
- j. **Bahwa adanya daerah yang tidak memungut pajak merupakan bagian dari suatu *tax policy* dan umum berlaku sebagai suatu kebijakan yang sering disebut sebagai *pay backer never policy*, sehingga wajar seperti yang didalilkan para Pemohon dalam permohonannya apabila pemberlakuan PKB dan BBNKB pada faktanya berbeda-beda dimana ada daerah yang memberlakukan pemungutan PKB dan BBNKB dan ada daerah-daerah yang sampai saat ini tidak menerapkan penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat.**
- k. Berdasarkan data yang kami himpun sampai dengan tahun 2015, jumlah daerah yang telah menerapkan PKB adalah sebanyak 34 provinsi, dimana persentase yang diperoleh daerah adalah sebesar 0,001% sampai dengan 1,817% dari total penerimaan asli daerah dengan nilai total penerimaan sebesar Rp. 185.903.098.831,-
- l. Bahwa pungutan PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat-alat besar merupakan salah satu komponen dalam Penerimaan Asli Daerah (PAD) daerah-daerah tersebut. Selain itu pemungutan PKB dan BBNKB atas alat berat sangat dibutuhkan untuk membiayai perbaikan kerusakan lingkungan sebagai akibat dari beroperasinya alat-alat berat dan alat-alat besar.

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, dapat Pemerintah simpulkan bahwa pengertian kendaraan bermotor di dalam UU PDRD tidak mengacu kepada UU LLAJ dan merupakan bentuk perumusan ulang yang memberikan batasan kepada Pemerintah Daerah mengenai objek-objek mana yang dapat dikenakan pajak maupun retribusi daerah. Hal tersebut sebagaimana juga

dinyatakan dalam pertimbangan Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 1/PUU-X/2012.

IV. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian (*constitutional review*) ketentuan *a quo* terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menolak permohonan pengujian para Pemohon (*void*) seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijke verklaard*);
2. Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;
3. Menyatakan ketentuan Pasal 1 angka (13), Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah **tidak bertentangan** dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Atas perhatian Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia diucapkan terima kasih.

Selain itu, Presiden juga mengajukan seorang ahli dan dua orang saksi yang didengar keterangannya pada persidangan tanggal 28 Agustus 2017, yang pada pokoknya sebagai berikut:

AHLI PRESIDEN

A. Anshari Ritonga

1. Ketentuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang menurut pihak Pemohon bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, bahwa menurut pemohon:
 - (1). Ketentuan Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang memasukkan alat-alat berat dan alat-alat besar dalam pengertian kendaraan bermotor melanggar azas kesesuaian antara jenis hirarki dan materi muatan, serta azas kejelasan rumusan sebagaimana dimaksud Pasal 5 huruf c dan huruf f UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

- (2). Penentuan kendaraan bermotor termasuk alat-alat berat yang digunakan di luar jalan umum untuk dikenakan (i) Pajak Kendaraan Bermotor/PKB (Pasal 5 ayat (2)) dengan tarif 0,1% - 0,2% (Pasal 6 ayat (4)), dan (ii) Pengenaan Bea Balik Nama kendaraan bermotor untuk kendaraan bermotor alat-alat berat yang tidak menggunakan jalan umum dengan tarif 20% untuk penyerahan pertama dan 1% untuk penyerahan kedua dan seterusnya [Pasal 12 ayat (2)].

Telah menimbulkan bagi pemohon:

- (i). Ketidakpastian hukum dan ketidakadilan serta adanya perlakuan diskriminatif,
- (ii). Yang melanggar dan merugikan hak konstitusional Pemohon.

2. Berkenaan penentuan alat besar dan alat berat yang tidak menggunakan jalan umum dalam pengertian kendaraan bermotor

Pengertian dan maksud yang dituju kosakata "*alat besar alat berat yang tidak menggunakan jalan umum*" (selanjutnya disingkat alat berat) dalam kendaraan bermotor alat-alat berat menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Nomor 22 Tahun 2009 berbeda dengan maksud kosakata kendaraan bermotor alat berat dalam Undang-undang Pajak Daerah dan Retibusi Daerah (PDRD) Nomor 28 Tahun 2009.

- * UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Nomor 22 Tahun 2009 mengatur:

Pasal 1 angka 7: Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

angka 8 : Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

angka 2 : Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Sesuai Pasal 3, UU LLAJ diselenggarakan dengan tujuan terwujudnya pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib dan teratur.....dst., untuk itu perlu pengaturan antara lain: (i) registrasi dan identifikasi kendaraan, (ii) pengujian dan penerbitan SIM (Pasal 7), dan (iii) manajemen operasional terkait penggunaan jalan (Pasal 12).

- * Manajemen operasional LLAJ terkait antara lain:

- a. Berat dan beban kendaraan, pengaruhnya terhadap pemeliharaan/kerusakan jalan.
- b. Kendaraan besar dan kendaraan angkutan umum terkait pengaturan kelancaran lalu lintas jalan.

- c. Dampak polusi yang ditimbulkan kendaraan bermotor terkait tipe mesin termasuk alat-alat berat.
- d. Pengujian dan pemberian SIM untuk keselamatan pengendara/pengguna jalan.

* Penentuan/pengelompokan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan umum, dan kendaraan bermotor alat-alat berat adalah berkenaan dengan pengaturan hal-hal terkait lalu lintas seperti tersebut di atas.

* UU PDRD Nomor 28 Tahun 2009, mengatur:

Pasal 1 angka 10 : Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut Pajak, adalah kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan Daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

* Pajak Daerah dan Retribusi Daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang penting guna membiayai pelaksanaan pemerintahan daerah (konsideran).

angka 12 : Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.

angka 14 : Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha.

angka 15 : Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor adalah pajak atas penggunaan bahan bakar kendaraan bermotor.

Angka 13 : Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya....., termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor.....dst.

* Pengelompokan kendaraan bermotor, kendaraan bermotor alat-alat berat adalah dalam rangka penggolongan kepemilikan atas aset (harta) yang mencerminkan besarnya nilainya (nilai kendaraan

bermotor alat berat lebih tinggi daripada nilai kendaraan bermotor biasa).

- * Besar nilai kendaraan (baik kendaraan umum, kendaraan pribadi atau kendaraan/alat besar) menjadi dasar pengenaan PDRD (pajak kendaraan bermotor, pajak bahan bakar kendaraan bermotor), baik milik perseorangan, badan, dan milik pemerintah.

Catatan:

- 1). Terkait Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c dalam UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, sepanjang tidak dioperasikan melalui lalu lintas jalan raya, tidak diberikan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan tidak dipersyaratkan Surat Ijin Mengemudi (SIM). Namun diatur antara lain untuk: (a) pengaturan jalan mana yang boleh dilalui kendaraan terkait atau yang akan mengangkutnya (jalan raya dibedakan atas kelas I, kelas II, kelas III, dan kelas IV (Pasal 19); (b) pengaturan menggunakan bahan bakar, karena semua kendaraan mengambil dari pengadaan bahan bakar untuk kendaraan bermotor umum (SPBU), dan (c) dampak polusi yang ditimbulkan kendaraan alat-alat berat lebih besar atau sama dengan polusi yang terjadi atas kendaraan bermotor biasa.
- 2). Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: Put-3/PUU-XIII/2015 yang menyatakan penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 dinyatakan tidak berlaku dan/atau tidak mempunyai kekuatan hukum, hanya berlaku untuk yang terkait pengaturan lalu lintas angkutan jalan sebagaimana dimaksud UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, dan tidak terkait dan tidak terpengaruh atas pengenaan pajak daerah dan retribusi daerah sebagaimana dimaksudkan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), Pasal 12 ayat (2) Undang-undang PDRD Nomor 28 Tahun 2009.
- 3). Apabila PDRD berupa pajak kendaraan bermotor atau Bea Balik Nama kepemilikan tidak dikenakan atas harta (property) kendaraan bermotor alat-alat berat yang relatif nilainya besar, adalah sangat tidak adil dibandingkan dengan dikenakannya PDRD yang sama untuk sepeda motor, bajaj, atau helicak bermotor, yang atas

kepemilikannya dikenakan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama.

3. Sebelum terbit UU PDRD Nomor 28 Tahun 2009 dan UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, Pajak Kendaraan Bermotor dan Pajak Bea Balik Nama telah berlaku di Indonesia.

- 1). Latar belakang

Pada tahun yang sama diberlakukan pajak pendapatan (*Ordonantie op de incomsten belasting* 1908) untuk badan-badan yang melakukan kegiatan bisnis dan khusus untuk orang Eropa pada tahun 1908, diberlakukan pula Pajak Rumah Tangga (*Ordonantie op de personeele belasting* tahun 1908, stbld 1908 Nomor 13). Kemudian setelah diberlakukan Pajak Pendapatan yang berlaku umum tanpa membedakan suku dan bangsa dengan *Ordonantie op de Herziene Incomsten belasting* 1920, stbld 1920 Nomor 312, menyusul diberlakukan Pajak *Ordonantie Verponding Indonesia/* stbld 1923 Nomor 425 (untuk Jawa dan Madura), dan *Ordonantie Verponding Indonesia*, stbld 1928 Nomor 342, selanjutnya *Ordonantie* Bea Balik Nama Tahun 1924, stbld 1924 Nomor 405 dan Pajak Kekayaan (*Ordonantie* Pajak Kekayaan, stbld 1932, Nomor 405, disusul kemudian Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 1934.

Berdasarkan kuasa Pasal I Aturan Peralihan Undang-undang Dasar RI-1945, yang menyatakan “*Segala peraturan perundang-undangan yang ada masih tetap berlaku selama belum ada yang baru menurut Undang-undang Dasar ini*”, maka pajak-pajak tersebut di atas berlaku sampai dibuat undang-undang baru penggantinya yang dilakukan setelah reformasi perpajakan yang dimulai tahun 1983.

- (1). Dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1985 tentang Pajak Bumi dan Bangunan, dinyatakan tidak berlaku lagi beberapa undang-undang atau Ordonansi yang sebelumnya berlaku, antara lain (i) Pajak Kekayaan berdasarkan Ordonansi PKK Tahun 1934, (ii) Pajak Rumah Tangga (*Ordonantie op de personeele belasting* Tahun 1908, *Ordonansi Verponding* Tahun 1923 dan 1928,

* Dengan demikian atas kekayaan (uang, setara uang, tanah/bangunan dan harta/property lainnya) tidak lagi terhutang pajak kekayaan, hanya untuk tanah dan bangunan saja dikenakan pajak yaitu PBB berdasarkan UU Nomor 12 Tahun 1985, terhitung mulai 1 Juni 1986.

- (2). Dengan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1997, Pajak Bea Balik Nama berdasarkan Ordonansi Pajak Kekayaan stbld 1924 Nomor 405 dinyatakan tidak berlaku lagi, dan diganti dengan Pajak Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB) berdasarkan UU Nomor 21 Tahun 1997.
- (3). Sedangkan terhadap kekayaan lain selain tanah dan bangunan, pengenaan pajaknya diserahkan ke Pemerintah Daerah, yang diatur dalam UU Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Nomor 28 Tahun 2009 termasuk Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor atas kepemilikan kendaraan bermotor.
- 2). Pencantuman kendaraan bermotor termasuk "*Alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen*" pada Pasal 1 angka 13 UU PDRD, menurut pemohon menimbulkan ketidakjelasan "*apa yang termasuk kendaraan bermotor dan apa yang tidak termasuk kendaraan bermotor*", dengan mengacu Pasal 5 huruf c dan f UU Nomor 12 Tahun 2011 telah menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian.
- Pasal 1 angka 13 UU PDRD Nomor 28 Tahun 2009 yang berbunyi
- "Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air."*
- (1). Ketentuan Pasal 1 angka 13 UU PDRD Nomor 28 Tahun 2009 adalah dalam memberikan batasan kendaraan atau peralatan sebagai property yang menjadi objek PDRD, bukan dalam rangka pengaturan yang dimaksud dalam UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, yang tujuannya untuk mengatur manajemen lalu lintas terkait:
- i. Manajemen pengguna jalan dalam mengatur kelancaran lalu lintas,
 - ii. Mengatur pengguna jalan (kelas I s.d. kelas IV) terkait dampak kerusakan/pemeliharaan jalan.
 - iii. Mengatur terkait pencemaran lingkungan dampak polusi kendaraan bermotor.
 - iv. Untuk tujuan pengujian kendaraan dan pemberian SIM dalam rangka keselamatan pengguna kendaraan.

- (2). Dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah yang luas berdasarkan UU Nomor 32 Tahun 2004, perlu diperkuat kewenangan pengenaan pajak daerah (*local taxing power*) untuk memberdayakan potensi daerah dalam membangun untuk kesejahteraan daerah pada khususnya dan pembangunan bangsa pada umumnya, dengan UU Nomor 28 Tahun 2009 diperluas pengertian kendaraan bermotor yang menjadi objek PDRD termasuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.
- (3). Pengaturan lebih lanjut dalam Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) adalah pelaksanaan ketentuan pada Pasal 1 angka 13 yang mengatur dasar pengenaan pajak dengan tarif PKB dan BBNKB, untuk kendaraan bermotor alat-alat berat sebagai *property* yang menjadi objek Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD).
- (4). Sebelum berlaku UU PDRD Nomor 28 Tahun 2009, Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor sudah dan masih berlaku di Indonesia.

Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor berdasarkan Ordonantie Pajak Kendaraan Bermotor, terakhir berdasarkan UU Nomor 27/Prp Tahun 1959, tidak ada membedakan kendaraan berat dan kendaraan besar yang digunakan di jalan raya (*on road*) atau tidak melalui jalan raya (*off road*), semua dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

Kesimpulan

- (1). Pengaturan pengenaan pajak-pajak daerah berdasarkan UU Nomor 28 Tahun 2009 adalah telah sesuai dengan amanat Pasal 23A Undang-undang Dasar RI-1945 (perubahan ketiga), bahwa "*Pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dengan undang-undang*". Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 adalah menjadi pedoman pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah yang berlaku untuk semua propinsi, kabupaten dan kotamadya di seluruh Indonesia.
- (2). Rumusan yang tercantum dalam Undang-undang PDRD Nomor 28 Tahun 2009 termasuk Pasal 1 angka 13, cukup jelas. Dengan mengacu Teori Hukum Positif Hans Kelsen dalam buku *General Theory of Law & State*, bahwa hukum adalah undang-undang positif yang berlaku yang harus dilaksanakan, dan keadilan adalah legalitas, yaitu yang legal sesuai yang diatur dalam undang-undang yang berlaku, maka tidak ada alasan menyatakan berdasarkan Pasal 5 huruf c dan huruf f UU

Nomor 10 Tahun 2004 *juncto* UU Nomor 12 Tahun 2011, pengaturan dalam Pasal 1 angka 13 tidak memperhatikan azas kesesuaian antara jenis hierarki dengan materi muatan, yang telah menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum sebagaimana yang dikemukakan oleh pemohon.

- (3). Sebagai Hukum Positif yang berlaku, adalah berlaku untuk semua orang atau badan tanpa membeda-bedakan, maka Pasal 1 ayat 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) terkait pengenaan PDRD untuk *property* berupa kendaraan bermotor alat-alat berat baik bergerak sendiri atau diangkut dengan kendaraan bermotor, adalah obyek PDRD yang harus dikenakan Pajak Kendaraan Bermotor.
- i. Pembahasan dan pengesahan UU PDRD sudah mengikuti proses sesuai prosedur yang berlaku dibahas di DPR.
 - ii. Dengan diatur dalam UU PDRD, adalah untuk kepastian hukum, dan menjadi pedoman bagi Pemerintah Daerah dalam memungut pajak-pajak daerah dan retribusi daerah.
 - iii. Dalam pemenuhan pajak sebagai kewajiban kenegaraan, keadilan adalah legalitas, yaitu sesuai yang diatur dalam undang-undang. Oleh karenanya pemenuhan kewajiban berdasarkan undang-undang tidak dapat digolongkan sebagai kerugian konstitusional seseorang atau pribadi.

* Kalau tidak dikenakan PDRD atas *property* berupa kendaraan bermotor alat berat, akan sangat tidak adil karena untuk harta berupa sepeda motor, bajaj, atau helicak juga dikenakan PKB dan BBNKB.

- (4). Melalui permohonan uji materiil yang sama atas pasal-pasal yang sama yaitu Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD Nomor 28 Tahun 2009, yang telah diputus Mahkamah Konstitusi dengan Nomor 1/PUU-X/2012, terkait keberatan Pemohon atas ketentuan dalam Pasal 1 angka 13 menetapkan alat-alat berat sebagai kendaraan bermotor akan berdampak pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Mahkamah Konstitusi telah memberikan keputusan menolak.

Permohonan pengujian yang dibahas sekarang juga materi dan tujuannya sama, yaitu keberatan alat-alat berat yang tidak menggunakan jalan umum digolongkan sebagai kendaraan bermotor. Dengan uraian seperti dikemukakan di muka, kosakata “kendaraan alat-alat berat” bukan menyangkut alat sarana lalu lintas seperti dimaksud UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, tetapi dalam mengidentifikasi sebagai harta/*property* yang menjadi obyek PDRD, yang tidak membedakan apakah

mengangkut atau berjalan melalui jalan umum (*on road*) atau tidak melalui jalan umum (*off road*).

SAKSI PRESIDEN

Ismiati

Berkenaan dengan permohonan uji materiil (*constitutional review*) terhadap Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (UU PDRD) terhadap ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945 yang dimohonkan oleh PT. Tunas Jaya Pratama, PT. Mappasindo, dan PT. Gunungbayan Pratamacoal, dengan ini izinkan kami **Dra. Hj. Ismiati, M.Si**, selaku Kepala Badan Pendapatan Daerah Provinsi Kalimantan Timur, sesuai surat dari Direktur Jenderal Perimbangan Keuangan, Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Nomor: S-988/PK/2017, tanggal 7 Agustus 2017, perihal permohonan sebagai saksi fakta, menyampaikan keterangan sebagai berikut:

Pertama-tama, perlu kami sampaikan bahwa semua keterangan yang kami berikan dalam sidang yang terhormat ini merupakan fakta-fakta yang ada di Provinsi Kalimantan Timur. Secara administrasi pemerintahan daerah otonom Provinsi Kalimantan Timur terdiri atas **3 Kota dan 7 Kabupaten**, dengan luas wilayah daratan kurang lebih **129 ribu km²** dan populasi **3,7 juta jiwa**. Kalimantan Timur dianugerahi oleh **Allah SWT** berupa sumber daya alam yang sangat potensial terutama di sektor pertambangan minyak dan gas bumi, batubara, dan di sektor perhutanan dan perkebunan. Dari seluruh luas wilayah Provinsi Kalimantan Timur, **687.288,6Ha** adalah merupakan wilayah pertambangan PKP2B, yang berada di **9 (sembilan) Kabupaten/Kota**, kecuali Kabupaten Penajam Paser Utara.

Perusahaan pertambangan, perhutanan, dan perkebunan yang beroperasi di wilayah Kalimantan Timur sampai dengan tahun 2017 mencapai **1.884 perusahaan** dengan jumlah alat berat yang tercatat **5.878 unit** baik itu usaha perorangan, badan, maupun kegiatan usaha pertambangan yang dilakukan berdasarkan perjanjian karya pengusahaan pertambangan batubara (PKP2B). Berdasarkan data dari Dinas Pertambangan Provinsi Kalimantan Timur, tahun 2016 jumlah produksi batubara mencapai **219,2 juta metrik ton** dan termasuk salah satu penyumbang terbesar di Indonesia. Dalam 5 (lima) tahun terakhir, rata-rata produksi batubara di Kalimantan Timur mencapai **230,0 juta metrik ton**. Sebagai bahan pertimbangan bagi **Majelis Hakim yang Mulia**, kami lampirkan rincian realisasi produksi batubara 5 tahun terakhir di Kalimantan Timur (**Lampiran 1A**).

Sebagaimana kita ketahui, pelaksanaan desentralisasi fiskal di Indonesia mencakup 2 (dua) aspek, yaitu **aspek pengeluaran** (*expenditure assignment*) berupa transfer dari pusat ke daerah dan **aspek pendapatan** (*revenue assignment*) berupa pemberian kewenangan pemungutan pajak dan retribusi daerah. Berdasarkan UU PDRD, Provinsi diberikan kewenangan memungut **5 (lima) jenis pajak**, yaitu Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBB-KB), Pajak Air Permukaan, dan Pajak Rokok.

Seluruh penerimaan Pajak Provinsi dimaksud dibagihasikan kepada daerah kabupaten/kota berdasarkan persentase tertentu sesuai yang ditetapkan dalam UU PDRD. Khusus untuk PKB dan BBN-KB, penerimaannya dibagihasikan kepada kabupaten/kota sebesar **30% (tiga puluh persen)** dari realisasi penerimaan kedua jenis pajak tersebut.

Pajak atas Alat-Alat Berat merupakan salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD). Pemungutan Pajak atas Alat-Alat Berat tentunya harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Timur telah melaksanakan pemungutan Pajak atas Alat-Alat Berat sejak tahun 2002 berdasarkan **Perda Nomor 04 Tahun 2002 tentang PKB dan BBN-KB** dengan mengacu pada UU Nomor 34 Tahun 2000.

Selanjutnya, pada tanggal 15 September 2009, Pemerintah menetapkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang juga mengatur mengenai Pajak atas Alat-Alat Berat. Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur menindak lanjutinya dengan menetapkan **Perda Nomor 01 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah sebagaimana telah diubah dengan Perda Nomor 8 Tahun 2014**.

Sebagai daerah yang kaya dengan potensi pertambangan, perhutanan, dan perkebunan maka dalam rangka terlaksananya **pembangunan daerah yang berkelanjutan** (*sustainable development*) salah satu sumber PAD tersebut adalah Pajak atas Alat-Alat Berat. Setiap perusahaan yang beroperasi disektor pertambangan, perhutanan, dan sektor perkebunan pada umumnya menggunakan Alat-Alat Berat. Khusus di sektor pertambangan, penggunaan Alat-Alat Berat digunakan, baik pada tahapan **eksplorasi** maupun **eksploitasi**.

Belum semua perusahaan yang menggunakan Alat-Alat Berat telah menenuhi kewajibannya membayar Pajak atas Alat-Alat Berat. Pada tahun 2016, dari 5.878 unit alat berat yang beroperasi di Kalimantan Timur, baru **5.370** unit yang dibayarkan Pajaknya. Sementara sisanya, yaitu **508** unit belum dibayar dengan tingkat kepatuhan mencapai **91%** (sembilan puluh satu persen) **lebih. Untuk perusahaan-perusahaan**

yang belum melaksanakan kewajibannya, kami senantiasa menghimbau dan melakukan pendekatan persuasif agar mereka dapat melunasi utang pajaknya sebelum sanksi dilaksanakan (*law enforcement*) sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan data yang ada pada kami, jumlah Alat-Alat Berat yang beroperasi di Kalimantan Timur cenderung mengalami penurunan, penurunan jumlah Alat-Alat Berat tersebut terjadi sebagai akibat dibentuknya Provinsi Kalimantan Utara yang sebelumnya merupakan bagian dari wilayah Provinsi Kalimantan Timur. Kami mencatat pada tahun 2012, jumlah Alat-Alat Berat yang beroperasi di Kalimantan Timur mencapai **8.986 unit** dan jumlah tertinggi terjadi pada tahun 2013, yaitu **10.208 unit**. Jumlah yang cukup besar tersebut merupakan *resources* yang sangat potensial bagi kami untuk memperoleh pendapatan bagi APBD Provinsi dan APBD kabupaten/kota se-Kalimantan Timur.

Dapat kami tambahkan, bahwa realisasi penerimaan Pajak atas Alat-Alat Berat di Kalimantan Timur pada tahun anggaran 2016 mencapai **Rp. 33 miliar** lebih. Realisasi penerimaan Pajak atas Alat-Alat Berat tertinggi terjadi pada tahun 2013, yaitu mencapai **Rp. 78,4 miliar**. Sebagai pertimbangan, secara lebih rinci, kami lampirkan data jumlah Alat-Alat Berat dan realisasi penerimaan Pajak atas Alat-Alat Berat pada 5 (lima) tahun terakhir (**Lampiran 1B**).

Pemungutan Pajak atas Alat-Alat Berat dilaksanakan secara *official assessment* tidak sama dengan pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). Pendaftaran objek Pajak atas Alat-Alat Berat dilakukan berdasarkan pendataan aktif oleh Pemerintah Daerah atau berdasarkan informasi dari Wajib Pajak. Pajak terutang ditetapkan berdasarkan tarif sesuai Perda dikalikan dengan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) yang ditetapkan dalam Peraturan Gubernur dengan berpedoman kepada Peraturan Menteri Dalam Negeri. Penetapan NJKB tersebut dilakukan *annually* atau setiap tahun. Setelah Pajak terutang ditetapkan, maka Wajib Pajak melakukan penyetoran Pajak ke Kas Daerah Provinsi Kalimantan Timur. Selanjutnya, kepada Wajib Pajak yang telah melunasi kewajibannya diberikan bukti lunas Pajak.

Dapat pula kami informasikan, bahwa tarif Pajak atas Alat-Alat Berat yang berlaku saat ini sesuai UU Nomor 28 Tahun 2009, jauh lebih rendah dibanding dengan tarif sebelumnya berdasarkan UU Nomor 34 Tahun 2000. Kami menyadari bahwa penurunan tarif tersebut tidak terlepas dari kebijakan Pemerintah untuk menarik masuknya investor. Sebelumnya, tarif PKB untuk Alat-Alat Berat adalah **0,5%** (nol koma lima persen), sekarang menjadi **"0,2%"** (nol koma dua persen) atau turun sebesar **60%** (enam belas persen). Sedangkan tarif BBN-KB I untuk Alat-Alat Berat yang sebelumnya

3% (tiga persen) ditetapkan menjadi “hanya”**0,75%** (nol koma tujuh puluh lima persen) atau turun sebesar **75%** (tujuh puluh lima persen). Dengan tarif tersebut, adalah sangat ganjil menurut kami, jika masih ada para pengusaha tambang dengan modal yang sangat besar masih juga keberatan membayar Pajak atas Alat-Alat Berat. Masyarakat biasa saja masih mau membayar **Pajak Bumi dan Bangunan(PBB)** dengan tarif **0,1%-0,3%** (nol koma satu samapi dengan nol koma tiga persen). Secara lengkap perbandingan tarif Pajak atas Alat-Alat Berat berdasarkan kebijakan lama dan yang berlaku sekarang, kami lampirkan sebagai tambahan bahan pertimbangan Majelis. (**Lampiran 2**).

Tidak bisa dipungkiri aktivitas pertambangan, perhutanan, dan perkebunan di Kalimantan Timur membawa dampak terhadap kerusakan lingkungan (*negative impact*) (photo-photo **Lampiran 3**). Banyaknya bermuculan kawah-kawah pertambangan, merusak ekosistem air di daerah sekitar pertambangan. Kerusakan hutan juga semakin terlihat, berdasarkan data yang ada saat ini, pasca pemekaran wilayah, luas areal **hutan primer** Kalimantan Timur hanya tersisa **15%** (lima belas persen). Dengan kondisi tersebut, hutan primer di Kalimantan Timur masuk zona merah berdasarkan UU Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan. Sesuai Undang-Undang tersebut, setiap daerah diwajibkan memiliki minimal **30%** (tiga puluh persen) **hutan primer**. Kondisi demikian juga mengakibatkan banjir setiap tahunnya di beberapa wilayah di Kalimantan Timur, termasuk di Samarinda yang merupakan Ibu Kota Provinsi Kalimantan Timur.

Dan kondisi lingkungan yang demikian tentunya diperlukan biaya yang sangat besar untuk melakukan **recovery**. Infrastruktur yang rusak, seperti jalan dan jembatan akibat adanya banjir tentunya memerlukan pendanaan yang **cukup besar** untuk memperbaikinya. Dengan demikian, maka pendanaan dalam APBD sangat berperan dan salah satu sumber pendapatannya adalah dari Pajak atas Alat-Alat Berat.

Demikian keterangan yang kami sampaikan, semoga keterangan kami bermanfaat sehingga dapat dipertimbangkan dalam menjatuhkan putusan.

Sungguh sangat besar harapan kami, kiranya Pemerintah Daerah, khususnya Pemerintah Provinsi tetap dapat memungut Pajak atas Alat-Alat Berat sebagai salah satu sumber PAD yang hasilnya akan kami gunakan bagi kelangsungan pembangunan dan dibagikan ke pemerintah Kabupaten/Kota dalam rangka perbaikan sarana/prasarana infrastruktur sebagai dampak kerusakan lingkungan akibat beroperasinya alat-alat berat.

LAMPIRAN 1A

**REALISASI PRODUKSI BATURBARA DI KALIMANTAN TIMUR
(2012-2016)**

| No. | Perusahaan | Produksi (juta metrik ton) | | | | |
|---------------|------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| 1 | PKP2B | 150.7 | 157.2 | 172.4 | 162.6 | 145.0 |
| 2 | IUP | 59.0 | 76.6 | 84.5 | 74.5 | 74.2 |
| Jumlah | | 209.7 | 233.8 | 256.9 | 237.1 | 219.2 |

LAMPIRAN 1B

**REALISASI PENERIMAAN PAJAK ATAS ALAT-ALAT BERAT
DAN JUMLAH ALAT-ALAT BERAT DI KALIMANTAN TIMUR
(2012-2016)**

| No. | Uraian | Tahun | | | | |
|-----|-------------------------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| 1 | Penerimaan Pajak (Rp miliar): | 70.3 | 78.4 | 67.3 | 40.4 | 33.0 |
| | a. PKB | 34.9 | 39.4 | 36.7 | 26.4 | 23.6 |
| | b. BBN-KB | 35.4 | 39.0 | 30.6 | 14.0 | 9.4 |
| 2 | Jumlah Alat-Alat Berat (Unit) | 8,986 | 10,208 | 9,040 | 5,878 | 5,370 |

LAMPIRAN 2

**PERBANDINGAN TARIF
PKB DAN BBN-KB ALA-ALAT BERAT**

PKB

| Perda Lama (No. 04 Tahun 2001) | | Perda No. 01 Tahun 2011 sttd Perda No. 8 Tahun 2014 | |
|-----------------------------------|------------------|--|------------------|
| Alat Berat | KB biasa/lainnya | Alat Berat | KB biasa/lainnya |
| 0,5 % | 1,5 % | 0,2 % | 1,5 % |

BBN-KB I

| Perda Lama (No. 04 Tahun 2001) | | Perda No. 01 Tahun 2011 sttd Perda No. 8 Tahun 2014 | |
|-----------------------------------|------------------|--|------------------|
| Alat Berat | KB biasa/lainnya | Alat Berat | KB biasa/lainnya |
| 3 % | 10 % | 0,75 % | 10 % |

BBN-KB II

| Perda Lama (No. 04 Tahun 2001) | | Perda No. 01 Tahun 2011 sttd Perda No. 8 Tahun 2014 | |
|-----------------------------------|------------------|--|------------------|
| Alat Berat | KB biasa/lainnya | Alat Berat | KB biasa/lainnya |
| 0,3 % | 1 % | 0,075 % | 1 % |

LAMPIRAN 3

**KERUSAKAN LINGKUNGAN DAN INFRASTRUKTUR
AKIBAT KEGIATAN PERTAMBANGAN DI KALIMANTAN TIMUR**



Sumber: www.greenpunks.com



Sumber: www.satuharapan.com



Sumber: www.greeners.co

Salah Satu Akibat Kerusakan Lingkungan: Korban Manusia Meninggal di Kawah Bekas Areal Tambang



Pengangkutan Alat berat yang melintas di jalan Trans Kalimantan menuju Kabupaten Kutai Barat Kaltim yang melebihi Tonase Kelas Jalan (Juni 2017)



Sumber : Koran Kaltim Post Edisi Rabu 25 Januari 2012



Sumber: www.kompasiana.com



Sumber: eksposkaltim.com

Salah Satu Akibat Kerusakan Lingkungan: Banjir di Samarinda



Sumber: Kaltim Post - PROCAL.co

Saksi Presiden, Antung Mas Robeniensyah:

Berkenaan dengan permohonan uji materiil (*constitutional review*) terhadap Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (UU PDRD) terhadap ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (2) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) yang dimohonkan oleh PT. Tunas Jaya Pratama, PT. Mappasindo, dan PT. Gunungbayan Pratamacoal, dengan ini izinkan kami Drs. H. Antung Mas Robeniensyah, M.AP, selaku Kepala Bidang Pendapatan Pajak Daerah Badan Keuangan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan sesuai surat dari Direktur Jenderal Perimbangan Keuangan, Kementerian Keuangan Nomor S.488/PK/2017, tanggal 7 Agustus 2017, perihal permohonan sebagai saksi fakta, menyampaikan keterangan sebagai berikut:

Dasar Hukum Pemungutan PKB Alat Berat / Besar:

1. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
2. Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah Provinsi Kalimantan Selatan;

3. Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 017 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah Provinsi Kalimantan Selatan sebagaimana yang telah diubah dengan Peraturan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 07 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 017 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah Provinsi Kalimantan Selatan;

Kondisi Wilayah Kalimantan Selatan:

1. Secara administrasi pemerintahan, daerah otonom Provinsi Kalimantan Selatan terdiri dari 2 Kota dan 11 Kabupaten dengan luas wilayah 3,7 km²;
2. Kekayaan sumber daya alam Kalimantan Selatan diantaranya terdiri atas potensi batu bara, biji besi, perkebunan sawit dan karet;
3. Produksi batu bara dari tahun ke tahun yaitu:
 - a. Tahun 2013 sebesar: 163.815.779,23 (ton) (Sumber : Dinas Tamben Prov. Kalsel Produksi Batubara Tahun 2013)
 - b. Tahun 2014 sebesar: 140.597.702,88 (ton) (Sumber : Disperindag Prov. Kalsel, Ekspor batubara Tahun 2014)
 - c. Tahun 2015 sebesar: 126.815.905,75 (ton) (Sumber : Disperindag Prov. Kalsel, Ekspor batubara Tahun 2015)
4. Jumlah perusahaan batu bara yang beroperasi sebanyak 19 buah perusahaan yang berstatus PKP2B yaitu sebagai berikut :
 - a. PT. Arutmin Indonesia;
 - b. PT. Adaro Indonesia;
 - c. PT. Bahari Cakrawala Sebuku;
 - d. PT. Antang Gunung Meratus;
 - e. PT. Jorong Barutama Greston;
 - f. PT. Banjar Intan Mandiri;
 - g. PT. Kadya Caraka Mulia;
 - h. PT. Baramarta;
 - i. PT. Sumber Kurnia Buana;
 - j. PT. Tanjung Alam Jaya;
 - k. PT. Kalimantan Energi Lestari;
 - l. PT. Bangun Banua Persada;

- m. PT. Borneo Indobara;
 - n. PT. Mantimin Coal Mining;
 - o. PT. Interex Sacra Raya;
 - p. PT. Wahana Baratama Mining;
 - q. PT. Bara Pramulya Abadi;
 - r. PT. Eka Satya Yanatama;
 - s. PT. Terrarex.
5. Perusahaan tersebut tersebar di Wilayah :
- a. Kabupaten Kotabaru;
 - b. Kabupaten Tanah Bumbu;
 - c. Kabupaten Tanah Laut;
 - d. Kabupaten Banjar;
 - e. Kabupaten Tapin;
 - f. Kabupaten Hulu Sungai Selatan;
 - g. Kabupaten Balangan; dan
 - h. Kabupaten Tabalong.
6. Penerimaan Alat Berat/Besar di Wilayah Kalimantan Selatan dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir yaitu sebagai berikut:

| Penerimaan Alat Berat / Besar | | |
|--------------------------------------|--------------|---------------------|
| No. | Tahun | Besaran (Rp) |
| 1. | 2014 | 12.280.956.441 |
| 2. | 2015 | 10.632.980.055 |
| 3. | 2016 | 4.999.264.035 |

7. Dampak dari aktivitas tambang yang dilakukan dengan menggunakan Alat Berat/Besar:





8. Sebagai salah satu daerah yang kaya dengan pertambangan, menjadikan banyaknya perusahaan di bidang pertambangan yang beroperasi di wilayah kami.
9. Aktivitas pertambangan tersebut membawa dampak antara lain terhadap berbagai sektor misalnya:
 - Polusi udara, kebisingan;
 - kerusakan lingkungan yang juga merusak ekosistem air di daerah sekitar pertambangan, ekosistem laut atau terumbu karang akibat keberadaan pelabuhan khusus tambang batu bara. Misalnya perusahaan yang mengganggu dari mulut tambang (*stock pail*) menuju pelabuhan khusus tentunya menggunakan kendaraan dan batu baru yang diangkut kemudian ditempatkan di *stock pail* di sekitar pelabuhan khusus, sangat mempengaruhi keberadaan ekosistem air yang ada di sekitar pantai;
 - Selain itu juga membawa implikasi terhadap kerusakan hutan, karena salah satunya diakibatkan wilayah pertambangan yang berada di sekitar hutan, dengan semakin rusaknya hutan seringkali mengakibatkan banjir di Kalimantan Selatan yang akan merugikan masyarakat sekitar dan pemerintah daerah setempat.

Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Alat Berat/Besar:

1. Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah menyatakan bahwa alat berat bagian dari kendaraan bermotor. Meskipun digolongkan sebagai kendaraan bermotor namun pengenaan pajaknya berbeda dengan Pajak Kendaraan Bermotor;
2. Mekanisme pemungutan PKB Alat Berat/Besar:
 - a. Untuk pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), sesuai dengan ketentuan Pasal 48 ayat (3) dan ayat (4) Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah Provinsi Kalimantan Selatan yang menyatakan bahwa Wajib Pajak memenuhi kewajiban pajaknya dengan menggunakan SKPD (Surat Ketetapan Pajak Daerah) dan/atau dokumen lainnya yang dipersamakan. Kemudian di ayat (4) – nya, dokumen lainnya yang dipersamakan sebagaimana dimaksud itu berupa karcis atau nota perhitungan. Dalam prakteknya pembayaran atas Pajak Alat Berat/Besar setelah disetorkan

langsung ke kas daerah maka akan diberikan Surat Ketetapan Pajak Kendaraan Alat Berat/Besar yang ditandatangani oleh Kepala UPPD sesuai wilayah kerjanya masing-masing.

- b. Sebelum melakukan penetapan dan penagihan, melalui Unit Pelayanan Pendapatan Daerah yang ada di setiap daerah menyampaikan surat terlebih dahulu kepada perusahaan pemilik kendaraan alat berat, yang berisi berapa jumlah unit kendaraan alat berat / besar yang dimiliki, setelah perusahaan memberikan tanggapan atas surat dimaksud. Dengan dasar itulah dilakukan penetapan dan penagihan sesuai dengan aturan yang berlaku, yang selanjutnya Perusahaan tersebut langsung menyetorkan besaran pajaknya langsung ke kas daerah tanpa melalui petugas yang ada pada Unit Pelayanan Pendapatan Daerah dan akan diterbitkan tanda terima setoran pajaknya;

Perbedaan mekanisme pemungutan maupun cara penghitungan pajak atas alat berat dengan pajak kendaraan bermotor, dengan digambarkan:

| No. | PKB | P Alat Berat (P-AB) |
|-----|---|---|
| 1. | Unit Pemungut | Unit Pemungut |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Kantor Bersama Samsat; - Samsat Keliling; - Samsat Corner; - Payment Point | Melalui Unit Pelayanan Pendapatan Daerah (UPPD) di luar mekanisme kesamsatan dengan menerbitkan penetapan dan penagihan setelah disampaikan surat pemberitahuan permintaan data sebelumnya kepada perusahaan alat berat / besar |
| 2. | Tanda Bukti STNK | Tidak ada (karena diluar mekanisme kesamsatan) Hanya SKPD / dokumen yang dipersamakan dilampiri SSPD |
| 3. | Dasar Pengenaan Pajak (DPP) = NJKB x Bobot Pajak Terhutang = DPP x Tarif | Dasar Pengenaan = NJKB (tidak dikenakan bobot) Pajak Terhutang = DPP x Tarif |
| | Adapun bobot untuk Kendaraan Bermotor: Mobil R3, Sepeda Motor R2, R3 =1 (satu) | |

| |
|--|
| Sedan = 1,025 (satu koma nol dua puluh lima) |
| Jeep = 1,050 (satu koma nol lima puluh) |
| Minibus = 1,050 (satu koma nol lima puluh) |
| Blind van = 1,050 (satu koma nol lima puluh) |
| Pick Up = 1,085 (satu koma nol delapan puluh lima) |
| Mikrobus = 1,075 (satu koma nol tujuh puluh lima) |
| Bus = 1,1 (satu koma satu) |
| Light Truck = 1,3 (satu koma tiga) |
| Truck = 1,3 (satu koma tiga) |
| |

3. Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah hasil perkalian dari 2 (dua) unsur pokok:
- Nilai Jual Kendaraan Bermotor; dan
 - Bobot yang mencerminkan secara relatif tingkat kerusakan jalan dan / atau pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor
- [Perda Nomor 5 Tahun 2011, Pasal 6 ayat (1)]

4. Khusus untuk kendaraan bermotor yang digunakan di luar jalan umum, termasuk alat berat dan alat besar, dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor adalah **hanya nilai jual kendaraan bermotor, tidak dikenakan bobot** [Perda Nomor 5 Tahun 2011, Pasal 6 ayat (2)]

Dapat disimpulkan juga bahwa tidak ada perkalian pembobotan yang mencerminkan kerusakan jalan, karena apabila dikenakan tarif untuk kendaraan biasa misalnya jenis *Light Truck* dan *Truck* setelah dikalikan NJKB (Nilai Jual Kendaraan Bermotor) dikalikan dengan pembobotan yaitu 1,3 (satu koma tiga). Sementara untuk kendaraan alat berat dan/atau alat besar itu tidak dikalikan dengan pembobotan. Jadi potensi merusak jalan itu tidak signifikan dan di dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 juga dikecualikan tidak dikenakan bobot. Sehingga dapat diartikan bahwa undang-undang telah membedakan kendaraan bermotor biasa yang digunakan di jalan umum dan di luar jalan umum khususnya alat berat/besar dengan membedakan pembobotan.

5. Tidak adanya perkalian pembobotan dalam pengenaan pajak alat berat, karena Pemerintah Daerah menyadari bahwa alat berat bukanlah kendaraan yang fungsi utamanya berlalu lintas di jalan umum. Oleh karena itu, dasar pengenaan tarif pajaknya berbeda/tidak sama dengan kendaraan bermotor yang berlalu lintas di jalan umum. Dengan demikian, undang-undang sebenarnya telah membedakan antara pajak kendaraan bermotor dan pajak alat berat dengan membedakan pembobotannya.
6. Tarif Pajak Kendaraan Bermotor Alat Berat/Besar sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 ketentuan Pasal 9 sebagai berikut:

| No | Jenis Kendaraan Bermotor | Besaran Tarif |
|----|---|-------------------------------|
| 1. | Kendaraan Pribadi | 1,5 % (satu koma lima persen) |
| 2. | Kendaraan Bermotor Angkutan Umum | 1 % (satu persen) |
| 3. | Kendaraan Bermotor Sosial Keagamaan, Pemerintah/TNI/Polri dan Pemerintah Daerah | 0,5 % (nol koma lima persen) |
| 4. | Kendaraan Bermotor Alat Berat-alat Berat dan Alat-alat Besar | 0,2 % (nol koma dua persen) |

7. Tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Alat Berat / Besar sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 ketentuan Pasal 22 dan 23 sebagai berikut:

| No | Jenis Kendaraan Bermotor | Penyerahan pertama (BBNKB ke I) | Penyerahan kedua dan seterusnya (BBNKB ke II dan seterusnya) |
|----|---|-------------------------------------|--|
| 1. | Kendaraan Pribadi | 10 % (sepuluh persen) | 1 % (satu persen) |
| 2. | Kendaraan Bermotor Angkutan Umum | 10 % (sepuluh persen) | 1 % (satu persen) |
| 3. | Kendaraan Bermotor Sosial Keagamaan, Pemerintah/TNI/Polri dan Pemerintah Daerah | 10 % (sepuluh persen) | 1 % (satu persen) |
| 4. | Kendaraan Bermotor Alat Berat-alat Berat dan Alat-alat Besar | 0,75 % (nol koma tujuh lima persen) | 0,075 % (nol koma nol tujuh lima persen) |

Dapat disimpulkan bahwa dalam implementasinya pungutan PKB dan BBN-KB atas alat – alat berat dan besar tidak disamakan dengan pungutan atas PKB dan BBN-KB kendaraan bermotor biasa;

8. Khusus tarif pungutan pajak alat berat / besar di Provinsi Kalimantan:

| No | Jenis Pajak Daerah | UU Nomor 34 Tahun 2000 | UU Nomor 28 Tahun 2009 |
|----|--|--|--|
| | | Perda Nomor 9 Tahun 2001 dan Perda Nomor 10 Tahun 2001 | Perda Nomor 5 Tahun 2011 |
| 1. | Pajak Kendaraan Bermotor | 0,5 % (nol koma lima persen) | 0,2 % (nol koma dua persen) |
| 2. | Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Pertama (BBNKB ke-I) | 3% (tiga persen) | 0,75 % (nol koma tujuh lima persen) |
| 3. | Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Kedua dan seterusnya (BBNKB ke-II dan seterusnya) | | 0,075 % (nol koma nol tujuh lima persen) |

9. Adapun penerimaan atas pemungutan pajak alat berat yang tercatat sampai dengan bulan Juli untuk Pajak Kendaraan Bermotor sebesar Rp. 2.971.552.100 sedangkan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor nya sebesar Rp. 178.893.922;

Kesimpulan:

1. UU Nomor 28 Tahun 2009 (UU PDRD) telah membedakan mekanisme dan dasar pemungutan pajak kendaraan bermotor dan pajak alat berat meskipun dalam Pasal 1 angka (13) Undang-Undang tersebut alat berat termasuk kategori kendaraan bermotor;
2. Kaitannya dengan poin 1 tersebut di atas jelas bahwa di dalam prakteknya aturan dan Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan juga telah membedakan antara kendaraan bermotor yang digunakan di jalan umum dan di luar yaitu dilihat dari bobot yang tidak dikenakan untuk alat berat / besar juga kendaraan bermotor biasa yang dikenakan tarif lebih tinggi daripada alat berat/besar;
3. Sehubungan dengan hal itu, juga sangat jelas dalam prakteknya selama ini pemungutan pajak alat berat/besar tidak mensyaratkan kendaraan bermotor sebagaimana proses pemungutan PKB Kendaraan Bermotor yang melalui mekanisme Samsat karena pemungutan pajak daerah berpedoman kepada

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, sehingga tidak ada keterkaitan definisi kendaraan bermotor dengan yang tercantum dalam UU Nomor 22 Tahun 2009;

4. Pemungutan PKB dan BBNKB Alat Berat/Besar merupakan salah satu komponen dalam penerimaan Pendapatan Asli Daerah. Selain itu pemungutan PKB dan BBNKB atas alat berat sangat dibutuhkan untuk membiayai perbaikan kerusakan lingkungan sebagai akibat dari beroperasinya alat-alat berat dan alat-alat besar.
5. Dengan mengutip dari pendapat Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 1/PUU-X/2012 yang intinya menyatakan bahwa pengertian “kendaraan bermotor” yang termuat dalam UU PDRD sebagai *lex generalis* tidak mengacu pada pengertian kendaraan bermotor yang tercantum dalam UU Lalu Lintas sebagai *lex specialis*, karena UU PDRD telah memperluas pengertian kendaraan bermotor meliputi alat-alat berat dan alat-alat besar, yang dalam UU Lalu Lintas tidak dikategorikan demikian, maka kami tetap berharap alat berat/besar merupakan salah satu objek pajak

Demikian keterangan yang kami sampaikan, semoga keterangan kami bermanfaat sehingga dapat dipertimbangkan dalam menjatuhkan putusan.

Sungguh sangat besar harapan kami, kiranya Pemerintah Daerah, khususnya Pemerintah Provinsi tetap dapat memungut Pajak atas Alat-Alat Berat sebagai salah satu sumber PAD yang hasilnya akan kami kembalikan kepada masyarakat yang terdampak kerusakan lingkungan akibat beroperasinya alat-alat berat.

[2.4] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat menyampaikan keterangan tertulis yang diterima di Kepaniteraan pada tanggal 18 Juli 2017 dan telah menyampaikan keterangan tertulis yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 27 Juli 2017, yang pada pokoknya sebagai berikut:

A. KETENTUAN UU PDRD YANG DIMOHONKAN PENGUJIAN TERHADAP UUD 1945

Para Pemohon dalam permohonannya mengajukan pengujian materiil atas Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU

PDRD yang dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Bahwa isi ketentuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD adalah sebagai berikut:

1. Pasal 1 angka 13

*“Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan 3 oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan motor yang bersangkutan, **termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen** serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.”*

2. Pasal 5 ayat (2)

*“Khusus untuk Kendaraan Bermotor yang digunakan di luar jalan umum, **termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar serta kendaraan di air, dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor.**”*

3. Pasal 6 ayat (4)

“Tarif Pajak Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan paling rendah sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dan paling tinggi sebesar 0,2% (nol koma dua persen).”

4. Pasal 12 ayat (2)

“Khusus untuk Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum tarif pajak ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut: a. penyerahan pertama sebesar 0,75% (nol koma tujuh puluh lima persen); dan b. penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 0,075% (nol koma nol tujuh puluh lima persen).”

B. HAK DAN/ATAU KEWENANGAN KONSTITUSIONAL YANG DIANGGAP PARA PEMOHON TELAH DIRUGIKAN OLEH BERLAKUNYA PASAL-PASAL A QUO DALAM UU PDRD

Para Pemohon dalam permohonannya mengemukakan bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan dan dilanggar oleh berlakunya Pasal 1 angka

13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD yang pada intinya sebagai berikut:

1. Bahwa para Pemohon menganggap hak-hak konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 yakni hak pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum, nyata-nyata telah dirugikan dengan berlakunya pasal-pasal *a quo* dalam UU PDRD, yaitu norma yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadikan alat berat sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), karena Para Pemohon selaku pihak yang memiliki dan/atau menguasai alat berat harus PKB dan BBNKB sebagaimana kendaraan bermotor pada umumnya telah dirugikan dan/atau berpotensi dirugikan dengan adanya ketentuan tersebut baik karena timbulnya ketidakpastian hukum, kerugian finansial, dan persoalan administrasi yang harus ditanggung oleh Para Pemohon sehingga kerugian yang dialami oleh Para Pemohon adalah kerugian yang spesifik, aktual, dan telah terjadi.
2. Bahwa berdasarkan Putusan MK Nomor 3/PUU-VIII/2015 telah menyatakan bahwa alat berat bukan merupakan bagian dari kendaraan bermotor dengan membatalkan norma hukum yang ada dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) akan tetapi pada pasal-pasal *a quo* dalam UU PDRD masih menjadi bagian dari kendaraan bermotor.

Bahwa pasal-pasal *a quo* dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang berketentuan sebagai berikut:

1. Pasal 1 ayat (3)

Negara Indonesia adalah negara hukum.

2. Pasal 27 ayat (1)

Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.

3. Pasal 28D ayat (1)

Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum

Bahwa berdasarkan uraian-uraian permohonannya, para Pemohon dalam Petitumnya memohon kepada Majelis Hakim sebagai berikut:

1. Menyatakan mengabulkan permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah **sepanjang kalimat “.. termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen..”** bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat
3. Menyatakan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah **sepanjang kalimat “.. termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar..”** bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat
4. Menyatakan Pasal 6 ayat (4) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat
5. Menyatakan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat
6. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya.

C. KETERANGAN DPR RI

Terhadap dalil para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam perbaikan permohonan, DPR RI dalam penyampaian pandangannya terlebih dahulu menguraikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Para Pemohon

Kualifikasi yang harus dipenuhi oleh Para Pemohon sebagai Pihak telah diatur dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 *juncto* Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut UU MK), yang menyatakan bahwa “*Para Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:*

- a. *perorangan warga negara Indonesia;*
- b. *kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;*
- c. *badan hukum publik atau privat; atau*
- d. *lembaga negara.*

Hak dan/atau kewenangan konstitusional yang dimaksud ketentuan Pasal 51 ayat (1) tersebut, dipertegas dalam penjelasannya, bahwa yang dimaksud dengan “*hak konstitusional*” adalah “*hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.*” Ketentuan Penjelasan Pasal 51 ayat (1) ini menegaskan, bahwa hanya hak-hak yang secara eksplisit diatur dalam UUD 1945 saja yang termasuk “*hak konstitusional*”.

Oleh karena itu, menurut UU MK, agar seseorang atau suatu pihak dapat diterima sebagai Pemohon yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam “Penjelasan Pasal 51 ayat (1)” dianggap telah dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang *a quo*.

Mengenai batasan kerugian konstitusional, MK telah memberikan pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul karena

berlakunya suatu undang-undang harus memenuhi 5 (lima) syarat (vide Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Nomor 011/PUU-V/2007) yaitu sebagai berikut:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu Undang-Undang yang diuji;
- c. kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

Jika kelima syarat tersebut tidak dipenuhi oleh para Pemohon dalam perkara pengujian Undang-Undang *a quo*, maka para Pemohon tidak memiliki kualifikasi kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon. Menanggapi permohonan para Pemohon *a quo*, DPR RI berpandangan bahwa para Pemohon harus dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar para Pemohon sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, khususnya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji.

Terhadap dalil-dalil yang dikemukakan para Pemohon dalam permohonannya, DPR RI memberikan penjelasan:

- 1) Bahwa DPR RI berpandangan dalil para Pemohon tentang adanya kerugian yang dialaminya sebenarnya bukan/tidak disebabkan oleh norma yang terkandung dalam ketentuan-ketentuan UU *a quo*, karena dalam ketentuan Pasal 2 ayat (4) dan Pasal 3 ayat (3) huruf d UU PDRD telah jelas disebutkan bahwa pemungutan pajak dan retribusi daerah atas alat berat oleh Pemerintah Daerah yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah. Sehingga, hal yang demikian terkait dengan permasalahan penerapan

norma, dan sama sekali tidak/bukan mengenai konstusionalitas ketentuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD.

- 2) Bahwa permohonan para Pemohon yang memasukan ketentuan Pasal 1 angka 13 UU PDRD sebagai salah satu pasal yang dimohonkan pengujian, sangatlah tidak beralasan dan tidak tepat. ketentuan Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang diatur dalam Bab I Pasal 1, mengatur mengenai Ketentuan Umum, yang memuat tentang batasan pengertian atau definisi, singkatan atau akronim yang dituangkan dalam batasan pengertian atau definisi dan/atau hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal atau beberapa pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud dan tujuan tanpa dirumuskan tersendiri dalam pasal atau bab.

vide lampiran II angka 98 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (UU 12 Tahun 2011).

- 3) Bahwa Ketentuan Umum yang dimaksud dalam suatu peraturan perundang-undangan dimaksudkan agar batas pengertian atau definisi, singkatan atau akronim yang berfungsi untuk menjelaskan makna suatu kata atau istilah maka harus dirumuskan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan pengertian ganda

vide Lampiran II angka 107 UU 12 Tahun 2011.

Karena itu DPR RI berpendapat bahwa permohonan para Pemohon yang mempersoalkan batasan pengertian, singkatan atau hal-hal lain yang bersifat umum yang dijadikan dasar/pijakan bagi pasal-pasal berikutnya dalam UU PDRD, sangatlah tidak beralasan dan tidak tepat, justru ketentuan *a quo* telah memberikan gambaran dan arah yang jelas terhadap apa yang dimaksud dengan “Kendaraan Bermotor” Sehingga menurut DPR RI ketentuan *a quo*, sama sekali tidak berkaitan dengan masalah konstusionalitas keberlakuan UU PDRD.

- 4) Berdasarkan pandangan tersebut, DPR RI berpendapat bahwa bila dikaitkan dengan ketentuan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang merupakan batu uji dalam permohonan ini, para Pemohon tidak mengalami kerugian konstusional. Oleh karena itu DPR RI memohon agar Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa para Pemohon tidak memiliki

legal standing dalam mengajukan permohonan *a quo*, sehingga sudah sepatutnya Ketua/Majelis Hakim Konstitusi menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon, DPR RI menyerahkan sepenuhnya kepada Ketua/Majelis Hakim Konstitusi Yang Mulia untuk mempertimbangkan dan menilai apakah para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana yang diatur dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK dan Putusan MK Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 011/PUU-V/2007 mengenai parameter kerugian konstitusional.

2. Pengujian Atas Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD terhadap UUD 1945

Bahwa terhadap pengujian Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD, DPR RI berpandangan sebagai berikut:

- 1) Bahwa dalam menjalankan pemerintahan dalam suatu negara hukum, wajib dibatasi oleh hukum sebagai panglima dalam rangka menciptakan ketertiban dan keadilan di dalam masyarakat. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, istilah negara hukum diartikan sebagai negara yang menjadikan hukum sebagai kekuasaan tertinggi. Negara hukum (*rechstaat*) secara sederhana adalah negara yang menempatkan hukum sebagai dasar kekuasaan negara dan penyelenggaraan kekuasaan tersebut dalam segala bentuknya dilakukan di bawah kekuasaan hukum (*Teori Perundang-Undangan Indonesia: A. Hammid S.Attamimi: hlm.8*). Dalam negara hukum, segala sesuatu harus dilakukan menurut hukum (*everything must be done according to the law*). Pemerintahan pada pokoknya adalah hukum sebagai sistem, bukan orang per orang yang hanya bertindak sebagai 'wayang' dari skenario sistem yang mengaturnya. (*Jimly Asshiddiqie, Implikasi Perubahan UUD 1945 terhadap Pembangunan Hukum Nasional*).
- 2) Bahwa dalam sebuah negara hukum, harus dipahami dan dikembangkan bahwa hukum merupakan satu kesatuan sistem, yang terdiri dari ketiga unsur yang saling berkaitan, yaitu (1) kelembagaan (*institutional*), (2)

kaedah aturan (*instrumental*), (3) perilaku para subyek hukum yang menyanggah hak dan kewajiban yang ditentukan oleh norma aturan itu (unsur subyektif dan kultural). (*Jimly Asshiddiqie, Membangun Budaya Sadar Berkonstitusi Untuk Mewujudkan Negara Hukum Yang Demokratis, hlm. 8*) Ketiga unsur dalam sistem hukum sebagaimana disebutkan diatas mencakup 3 (tiga) kegiatan meliputi: (a) pembuatan hukum (*law making*), (b) pelaksanaan hukum atau penerapan hukum (*law administrating*), dan (c) peradilan atas pelanggaran hukum (*law adjudicating*) atau yang bisa disebut dengan penegakan hukum dalam arti sempit (*law enforcement*). (*Jimly Asshiddiqie, Pembangunan Hukum Dan Penegakan Hukum di Indonesia, hlm.1*) Negara Indonesia juga mendeklarasikan diri sebagai negara yang berlandaskan atas hukum (*Rechtsstaat*). Penegasan bahwa Indonesia adalah Negara hukum secara konstitusional dinyatakan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 hasil perubahan ketiga yang berbunyi “*Negara Indonesia adalah Negara Hukum*”;

- 3) Bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara hukum yang menjunjung tinggi hak dan kewajiban warga negara telah menempatkan perpajakan sebagai salah satu perwujudan kewajiban kenegaraan bagi para warga negaranya sebagai sarana untuk ikut serta dalam pembiayaan penyelenggaraan negara dan pembangunan nasional. UUD 1945 telah menempatkan perpajakan sebagai salah satu perwujudan kehidupan bernegara. Hal ini ditegaskan dengan diaturnya perpajakan dalam konstitusi, yaitu Pasal 23A UUD 1945 yang berbunyi, “*Pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dengan undang-undang*”;
- 4) Bahwa pajak merupakan salah satu sumber untuk keperluan Negara guna penyelenggaraan pemerintahan yang dibebankan kepada masyarakat. Oleh karenanya pengenaan pajak dan pungutan lain yang membebani masyarakat berdasarkan konstitusi harus didasarkan pada undang-undang
- 5) Bahwa dalam penyusunan Undang-Undang bidang perpajakan sebagaimana amanat Pasal 23A UUD 1945, pembuat Undang-Undang juga mempertimbangkan sistem penyelenggaraan pemerintahan di Indonesia yang menganut asas otonomi dan tugas pembantuan sebagaimana diatur

dalam ketentuan Pasal 18 UUD NRI Tahun 1945. Dalam kaitannya dengan pelaksanaan otonomi daerah, Pemerintah Daerah memerlukan sumber dana yang cukup besar untuk menyelenggarakan pemerintahannya dan pelayanan kepada masyarakat. Sumber dana dimaksud memegang peranan penting guna mendukung kelangsungan pemerintahan dan masyarakat itu sendiri. Sumber dana tersebut dapat diperoleh melalui peran serta masyarakat secara bersama dalam berbagai bentuk salah satu diantaranya adalah pajak;

- 6) Bahwa dalam rangka menjalankan amanat langsung dari ketentuan Pasal 23A UUD 1945 dan dengan memperhatikan ketentuan Pasal 18 UUD 1945, maka Pemerintah dan DPR RI membentuk UU PDRD yang di dalamnya mengatur mengenai ketentuan yang memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk memungut pajak daerah dan retribusi daerah. Dalam UU PDRD, pembentuk Undang-Undang telah menetapkan jenis, tarif, subjek maupun objek pajak daerah yang kewenangan untuk melakukan pemungutannya diberikan kepada pemerintah daerah. Dengan adanya pengaturan tersebut, pembuat Undang-Undang juga memberikan batasan mengenai jenis pajak yang dapat dipungut daerah dan tarif pajak daerah tidak boleh melebihi yang telah ditetapkan dalam UU PDRD; dan
- 7) Bahwa dalam UU PDRD juga diatur mengenai PKB dan BBNKB alat alat berat dan alat-alat besar sebagai salah satu objek yang dapat dipungut pajak oleh pemerintah daerah. Jenis pajak yang dapat dipungut oleh pemerintah daerah atas PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat-alat besar juga telah ditetapkan batas maksimum atas tarif pajak yang boleh dipungut oleh pemerintah daerah. Penetapan objek pajak tersebut sebagai pajak daerah telah dilakukan melalui proses demokrasi bersama-sama antara Pemerintah dengan DPR yang merupakan representasi seluruh rakyat Indonesia. Oleh karena itu, dapat disampaikan bahwa maksud dan tujuan pembuat undang-undang menetapkan PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat-alat besar sebagai objek pajak daerah di dalam ketentuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD adalah sebagai salah satu sumber pendapatan daerah yang penting guna membiayai pelaksanaan Pemerintahan Daerah yang menjunjung tinggi hak

warga negara dan menempatkan kewajiban perpajakan sebagai perwujudan dari pengabdian dan peran serta wajib pajak untuk secara langsung dan bersama-sama melaksanakan kewajiban perpajakan yang diperlukan untuk pembiayaan negara dan pembangunan nasional.

- 8) Bahwa terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan sebagaimana kutipan para Pemohon berikut ini:

...Bahwa para Pemohon menganggap hak-hak konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945, nyata-nyata telah dirugikan dengan berlakunya norma dalam UU PDRD, yaitu norma yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadikan alat berat sebagai objek pajak kendaraan bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) sebagaimana termuat dalam Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD...

(vide Perbaikan Permohonan, hlm. 17 angka 23)

...Bahwa berlakunya UU PDRD tersebut, maka hak-hak konstitusional para Pemohon telah dirugikan karena para pemohon selaku pihak yang memiliki dan/atau menguasai alat berat harus membayar Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan (BBNKB) sebagaimana kendaraan bermotor pada umumnya padahal alat berat bukan kendaraan bermotor...

(vide Perbaikan Permohonan, hlm. 17 angka 24)

...Bahwa dengan adanya pengaturan PKB dan BBNKB terhadap alat berat, maka Para Pemohon yang memiliki dan/atau menguasai alat berat telah dirugikan dan/atau berpotensi dirugikan dengan adanya ketentuan tersebut baik karena timbulnya ketidakpastian hukum, kerugian finansial, dan persoalan administrasi yang harus ditanggung oleh Para Pemohon sehingga kerugian yang dialami oleh Pemohon adalah kerugian yang spesifik, aktual, dan telah terjadi...

(vide Perbaikan Permohonan, hlm. 18-19 angka 27)

...Bahwa adanya ketentuan dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor telah menimbulkan ketidakpastian hukum karena seakan-akan ada dua norma hukum yang saling bertolak belakang yang berlaku terhadap alat berat yaitu alat berat

sebagai kendaraan bermotor dan alat berat bukan kendaraan bermotor padahal alat berat dimaksud meliputi jenis yang sama misalnya excavator, bulldozer, dan lain lain. Bagaimana mungkin misalnya terhadap excavator atau bulldozer sebagai alat berat yang sudah diputuskan oleh Mahkamah Konstitusi bukan kendaraan bermotor berdasarkan UU LLAJ akan tetapi pada bagian lain berdasarkan UU PDRD masih menjadi bagian dari kendaraan bermotor...

(vide perbaikan permohonan hlm. 20 angka 31 & hlm. 41)

Berdasarkan pernyataan Para Pemohon di atas, DPR RI berpandangan bahwa pasal-pasal *a quo* sesungguhnya telah mengakomodir atau melaksanakan perintah langsung dari UUD 1945 sebagai kategorisasi objek yang dapat dikenai pajak dalam rangka perluasan objek pajak untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan kemandirian daerah. Penyebutan alat-alat berat sebagai kendaraan bermotor hendaknya dipahami dari sisi jenis kegiatan yang secara spesifik memerlukan tempat dan peralatan khusus. Pemungutan PKB dan BBNKB alat-alat berat dan alat-alat besar yang telah dilakukan sejak Tahun 1934 berdasarkan Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 1934 dan sejak tahun 1959 berdasarkan Undang-Undang Nomor 27 Prp. Tahun 1959 tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, didasarkan atas pertimbangan bahwa alat-alat berat dan alat-alat besar:

- a. termasuk dalam kategori *personal-property tax* atau pajak kekayaan;
- b. secara langsung maupun tidak langsung dapat merusak jalanan;
- c. mudah diadministrasikan dan tidak mudah disembunyikan;
- d. tarifnya relatif kecil dibandingkan dengan kendaraan lainnya dan tidak dikenakan bobot sehingga tidak menimbulkan dampak ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*).

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut maka alat-alat berat dan alat-alat besar sebagai salah satu objek pajak daerah, dimana hal tersebut juga dilakukan di beberapa Negara bagian Amerika Serikat seperti Carolina Utara, Georgia, dan Texas, yang mengenakan pajak atas alat-alat berat dan alat-alat besar. **Apabila dilihat dari segi asas-asas umum perpajakan**

pemungutan PKB dan BBNKB alat alat berat ini pun telah berdasarkan atas asas-asas perpajakan yang berlaku secara universal yaitu asas *equality*, asas *certainty*, asas *convenient* dan asas efisiensi. Oleh karena itu dengan dimasukkannya alat-alat berat dan alat-alat besar sebagai salah satu objek pajak daerah telah tepat dan sesuai dengan **asas-asas umum perpajakan**. Sehubungan dengan dalil Para Pemohon yang menyatakan bahwa pungutan atas PKB dan BBNKB atas alat berat dan besar telah menimbulkan pajak berganda (*double taxation*) dapat disimpulkan bahwa walaupun subjek dan masa pajaknya sama, namun karena dasar ketentuan pemungutan dan jenis pajaknya berbeda, secara yuridis, pembayaran PPh badan, PPN, PKB dan BBN-KB oleh wajib pajak, tidak dapat dikatakan telah terjadi pungutan pajak berganda (*double taxation*).

- 9) Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan sebagaimana kutipan para Pemohon berikut ini:

...Bahwa dengan menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadi objek PKB dan BBNKB, beberapa daerah provinsi telah mengeluarkan Peraturan Daerah yang terkait dengan pengaturan penarikan PKB dan BBNKB sebagaimana terjadi di Provinsi DKI Jakarta, Kalimantan Timur, Papua, dan lain lain. Dengan diberlakukannya beberapa Perda yang terkait dengan penarikan PKB dan BBNKB tersebut beberapa Pemprov telah melakukan penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat, sebagai contoh pada tanggal 3 November 2016 terdapat surat dari dinas pendapatan daerah/SAMSAT Mappi Provinsi Papua Nomor 973/95/XI-SM/2016 perihal PKB yang pada pokoknya menagih PKB dan BBNKB kepada Pemohon dengan merujuk pada UU PDRD, Perda Nomor 4 tahun 2011 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah serta surat Menteri Dalam Negeri Nomor 975/2956/KEUDA tanggal 9 Agustus 2016 tentang penegasan penjelasan pelaksanaan pemungutan PKB dan BBNKB alat berat/besar. Surat tersebut dikeluarkan setelah adanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-VIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 yang telah membatalkan pengelompokan alat berat sebagai bagian dari kendaraan

bermotor. Rujukan surat dari Kementerian Dalam Negeri Nomor 975/2956/KEUDA pada pokoknya menyatakan bahwa putusan MK tersebut hanya berlaku terhadap UU LLAJ bukan pada UU PDRD. Padahal putusan MK bersifat erga omnes berlaku umum tidak saja berlaku pada para pihak namun berlaku umum bagi siapapun warga negara dan berlaku juga pada ketentuan peraturan perundang-undangan... (vide Perbaikan Permohonan, hlm. 17-18 angka 25)

Berdasarkan pernyataan para Pemohon di atas, DPR RI berpandangan bahwa dengan adanya pasal-pasal *a quo* yang mengatur mengenai PKB dan BBNKB terhadap alat-alat berat dan alat-alat besar justru memberikan hak-hak sebagaimana terdapat dalam ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) dan tidak bertentangan dengan prinsip pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, baik bagi para Pemohon maupun masyarakat sebagai subjek pajak pada umumnya.

Pasal-pasal *a quo* bertujuan untuk memberikan kepastian hukum bagi masyarakat mengenai objek-objek pajak apa saja yang dapat dikenakan pajak oleh Pemerintah Daerah, dan juga tarif maksimum dan minimum dalam pengenaan PKB dan BBN-KB tersebut oleh Pemerintah Daerah.

Selain hal tersebut di atas dapat disampaikan bahwa UU PDRD merupakan undang-undang yang sifatnya *closed list*, dimana daerah tidak diperkenankan untuk memungut jenis pajak atau retribusi di luar yang telah ditetapkan di dalam UU *a quo*, selain itu UU PDRD juga memberikan diskresi kepada Pemerintah Daerah Provinsi untuk menambah pengecualian objek PKB dan BBN-KB yang ditetapkan dengan Perda. Dalam UU PDRD, berkaitan dengan PKB dan BBN-KB, Daerah diberikan diskresi untuk:

- a. tidak memungut PKB dan BBN-KB;
- b. menambah pengecualian objek PKB dan BBN-KB;
- c. menetapkan besaran tarif definitif PKB dan BBN-KB untuk setiap objek Pajak.

Berdasarkan kutipan pasal di atas, maka persoalan pengaturan pengenaan PKB dan BBNKB terhadap alat-alat besar dan alat-alat berat pada UU PDRD dan UU LLAJ, bukan merupakan bentuk dari objek diskriminasi. Jika Para Pemohon mendalilkan bahwa pengaturan pengenaan PKB dan BBNKB terhadap alat-alat besar dan alat-alat berat pada UU PDRD dan UU LLAJ adalah suatu bentuk diskriminasi, sebaliknya DPR RI menilai bahwa justru menyamakan pengaturan pengenaan PKB dan BBNKB terhadap alat-alat besar dan alat-alat berat pada kedua Undang-Undang yaitu UU PDRD dan UU LLAJ yang pada dasarnya terdapat perbedaan politik hukum atau **filosofi pembentukan kedua** Undang-Undang tersebut, adalah suatu bentuk diskriminasi yang sesungguhnya.

Para Pemohon perlu memahami bahwa ruang lingkup diskriminasi dan persamaan di hadapan hukum sebagai berikut:

*“Firstly, it stipulates **that those individuals who are in similar situations should receive similar treatment** and no be treated less favourably simply because of a particular ‘protected’ characteristic that they possess. This is known as ‘direct’ discrimination. Secondly, [it] **law stipulates that those individuals who are in different situations should receive different treatment** to the extent that this is needed to allow them to enjoy particular opportunities on the same basis as others. Thus, those same ‘protected grounds’ should be taken into account when carrying out particular practices or creating particular rules. This is known as ‘indirect discrimination.’ (Handbook on European Non-Discrimination Law: The European Court of Human Rights and the European Union Agency for Fundamental Rights: hlm.21-22).”*

*“**Equality before the law and the equal protection of the law do not mean identity or abstract symmetry of treatment. Distinctions need to be made for different classes and groups of persons, and a classification based on reasonable and objective criteria is permitted. (The Judicial Application of Human Rights Law: National, Regional and International Jurisprudence: Nihal Jayawickrama: hlm.818-819)”***

Pernyataan di atas senada dengan pernyataan Prof. Sudiman Kartohadiprodjo bahwa, “**Menyamakan sesuatu yang tidak sama, sama**

tidak adilnya dengan membedakan yang sama.” (Pers dan Kaum Perempuan di Indonesia: Bagir Manan: hlm. 8). Demikian juga yang dinyatakan oleh Laica Marzuki bahwa ketidakadilan (*ungenrechtigkeit*) bukan hanya membedakan dua hal yang sama, tetapi juga menyamakan dua hal yang berbeda (Putusan MK Nomor 1/PUU-X/2012: hlm.84).

Bagir Manan juga menyatakan hal yang serupa dengan Prof. Sudiman Kartohadiprojo dan Laica Marzuki, yaitu:

*“Ada adagium lama yang diketahui oleh setiap ahli hukum yang mengatakan, **“Menyamakan sesuatu yang berbeda atau tidak sama, sama tidak adilnya dengan membedakan yang sama.”** Dengan bahasa yang lebih mudah, dalam keadaan tertentu membedakan atau unequal treatment itu, justru merupakan syarat dan cara mewujudkan keadilan, sebaliknya dalam keadaan tertentu membuat segala sesuatu serba sama sedangkan didapati berbagai perbedaan juga akan menimbulkan dan melukai rasa keadilan. Kalau demikian, apakah ada syarat objektif agar suatu perbedaan atau unequal itu menjadi syarat untuk mewujudkan keadilan. (Putusan MK Nomor 1/PUU-X/2012: hlm.57)”*

Dengan demikian berdasarkan pernyataan di atas, apabila Para Pemohon hendak menyamakan pengaturan pengenaan PKB dan BBNKB terhadap alat-alat besar dan alat-alat berat pada UU PDRD dan UU LLAJ, justru akan menimbulkan diskriminasi dan ketidakpastian hukum.

- 10) Bahwa terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan Pasal 1 angka 13 UU PDRD beserta turunannya yaitu Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, DPR RI dengan tegas menolak dalil para Pemohon tersebut dan berpendapat bahwa dalil tersebut tidak berdasar dan tidak tepat. **Ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang dijadikan sebagai batu uji dalam permohonan a quo oleh para Pemohon pada hakekatnya memberikan suatu hak konstitusional bagi setiap orang yang berupa hak pengakuan di hadapan hukum, hak jaminan di hadapan hukum, hak perlindungan hukum, hak kepastian hukum serta hak perlakuan yang sama di**

hadapan hukum. Sehingga PKB dan BBNKB terhadap alat-alat berat dan alat-alat besar sebagai pajak daerah provinsi sudah tepat sebagaimana diatur dalam pasal-pasal a quo karena telah memenuhi kriteria untuk ditetapkan menjadi objek pajak daerah sesuai dengan prinsip keadilan pemungutan pajak yaitu berdasarkan daya pikul/kemampuan untuk membayar. PKB dan BBNKB terhadap alat-alat berat dan alat-alat besar tidak bertentangan dengan filosofi pembentukan Undang-Undang terhadap pengenaan objek pajak sehingga tidak melanggar asas persamaan di hadapan hukum, karena telah berlaku secara universal.

- 11) Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan sebagaimana kutipan para Pemohon berikut ini:

*...Bahwa adanya norma pengelompokan Alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor dalam pengertian kendaraan bermotor dalam UU PDRD dan adanya norma penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat alat berat dalam UU PDRD telah melanggar hak konstitusional Pemohon yaitu hak pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum karena telah mempersamakan alat berat dengan kendaraan bermotor sehingga alat berat dikenakan PKB dan BBNKB padahal setelah adanya putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-VIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 alat berat sudah bukan menjadi bagian dari kendaraan bermotor...
(vide perbaikan permohonan hlm. 18 angka 26)*

*...Bahwa berdasarkan putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-VIII/2015 alat berat telah ditetapkan bukan bagian dari kendaraan bermotor dengan membatalkan norma hukum yang ada dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ sehingga demi adanya kepastian hukum, keadilan, persamaan dimuka hukum tanpa ada diskriminasi termasuk menghindari dualisme hukum karena penafsiran yang berbeda, maka tidak boleh ada ketentuan lain yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor...
(vide perbaikan permohonan hlm. 20 angka 30)*

...Bahwa adanya dualisme pengaturan terhadap alat berat tersebut telah menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para Pemohon dan pemilik

alat berat lainnya, karena dapat menimbulkan ketidakjelasan alat berat seperti apa yang termasuk kendaraan bermotor dan yang bukan kendaraan bermotor atau bisa juga terhadap alat berat yang sama bisa diperlakukan berbeda dimana yang satu diperlakukan sebagai bukan kendaraan bermotor dan yang satu lagi alat berat diperlakukan sebagai kendaraan bermotor...

(vide perbaikan permohonan hlm. 20 angka 32)

Berdasarkan pernyataan para Pemohon di atas yang menyatakan bahwa kedudukan alat berat yang telah dikeluarkan dari kategori kendaraan bermotor sesuai dengan putusan MK dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2005 secara *mutatis mutandis* seharusnya pengkategorian alat berat sebagai kendaraan bermotor dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD beserta turunannya yaitu Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) bertentangan dengan UUD 1945.

DPR RI berpandangan bahwa putusan MK tidak serta merta atau berlaku mutatis mutandis terhadap keberlakuan undang-undang lain.

Dengan perbedaan istilah dalam UU PDRD dengan UU LLAJ disampaikan bahwa karena kedua undang-undang tersebut berbeda, latar belakang, tujuan dan maksud serta kriteria pembentukannya berbeda (misalnya Undang-Undang Pajak dengan tujuan perolehan penerimaan yang memadai dan penyederhanaan administrasi dan kepatuhan, serta menutup celah pengelakan pajak) adalah wajar saja kalau suatu istilah yang sudah didefinisikan dalam suatu Undang-Undang didefinisikan lain dalam UU PDRD, guna memberikan kepastian hukum dan keadilan tentang besaran pajak yang harus dibayar, **maka rumusan tentang dasar pengenaan pajak dan tarif pajak merupakan sesuatu keharusan adanya (*conditio sine qua non*) dalam Undang-Undang perpajakan yang tidak bisa ditawar-tawar lagi adanya, terkait dengan pajak berganda disampaikan bahwa walaupun subjek dan masa pajaknya sama, namun karena dasar ketentuan pemungutan dan jenis pajaknya berbeda, secara yuridis, pembayaran PPh badan, PPN, PKB dan BBNKB oleh wajib pajak, tidak dapat dikatakan telah terjadi pungutan pajak berganda.**

- 12) Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan sebagaimana kutipan para Pemohon berikut ini:

...Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, terlihat adanya hubungan sebab akibat (causal verband) antara kerugian yang dialami para Pemohon dengan berlakunya norma a quo. Oleh karena itu, apabila norma a quo dibatalkan atau dinyatakan tidak berlaku, maka kerugian yang diderita oleh para Pemohon tidak lagi terjadi... (Vide perbaikan permohonan hlm. 19 angka 29)

DPR RI mengutip pertimbangan putusan angka [3.17] dalam Putusan MK Nomor 51-52-59/PUU-VI/2008 yang menyatakan:

*..”Menimbang bahwa **Mahkamah** dalam fungsinya sebagai pengawal konstitusi **tidak mungkin untuk membatalkan Undang-Undang atau sebagian isinya, jikalau norma tersebut merupakan delegasi kewenangan terbuka yang dapat ditentukan sebagai legal policy oleh pembentuk Undang-Undang. Meskipun seandainya isi suatu Undang-Undang dinilai buruk, Mahkamah tetap tidak dapat membatalkannya, sebab yang dinilai buruk tidak selalu berarti inkonstitusional, kecuali kalau produk legal policy tersebut jelas-jelas melanggar moralitas, rasionalitas dan ketidakadilan yang intolerable..”***

Pandangan hukum yang demikian sejalan dengan Putusan MK Nomor 010/PUU-III/2005 bertanggal 31 Mei 2005 yang menyatakan:

*..”sepanjang pilihan kebijakan tidak merupakan hal yang melampaui kewenangan pembentuk Undang-Undang, tidak merupakan penyalahgunaan kewenangan, serta tidak nyata-nyata bertentangan dengan UUD 1945, **maka pilihan kebijakan demikian tidak dapat dibatalkan oleh Mahkamah**”.*

Oleh karena itu, pasal-pasal *a quo* selain merupakan norma yang telah umum berlaku, juga merupakan pasal yang tergolong sebagai kebijakan hukum terbuka bagi pembentuk undang-undang (*open legal policy*) karena merupakan delegasi kewenangan langsung dari konstitusi. **Dengan demikian, perlu kiranya Para Pemohon memahami bahwa terkait hal yang dipersalkan oleh Para Pemohon bukan merupakan *objectum***

litis bagi pengujian undang-undang, namun merupakan kebijakan hukum terbuka bagi pembentuk undang-undang (*open legal policy*)

D. LATAR BELAKANG PERUMUSAN DAN PEMBAHASAN PASAL-PASAL *A QUO*

Bahwa selain pandangan secara konstitusional, teoritis, dan yuridis, sebagaimana telah diuraikan di atas, terkait dengan pengujian materi ketentuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU *a quo* dipandang perlu untuk melihat latar belakang perumusan dan pembahasan pasal-pasal *a quo* dalam **Risalah Pembahasan UU PDRD dalam Rapat Panja ke-3 tanggal 23 Mei 2007** sebagai berikut:

- "... Usulan yang kita tulis di sini karena waktu itu mengusulkan bahwa **kendaraannya dijelaskan dulu baru pajaknya kan gitu, tetapi karena tadi sudah diketok bahwa pajak lebih dulu kemudian kendaraan bermotornya**, maka perubahannya hanya sebagian ini ketua. Jadi dalam kata-kata yang mengatakan alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen "serta" itu dihapus. Jadi yang panjang tadi itu definisi kendaraan bermotornya tadi yang frase 4 baris, itu yang kita minta dihapus jadi menjadi adalah "Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta dengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa Motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah semua sumber daya energi tertentu menjadi ten* penggerak dan.."
- "...tambahan ketua. Makna dari usul kami yang tadi menghapuskan kata kata yang tadi disampaikan oleh ibu **adalah alat berat, alat besar, yang dioperasikan menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen itu tidak kena pajak**. Itu dari usul kami itu, ya alat berat dan seterusnya tadi yang dihapus itu tidak kena pajak.."
- "... namun demikian juga mengusulkan adanya satu perubahan dimana **alat-alat berat dan alat-alat besar tidak dimasukkan dikategorikan sebagai kendaraan bermotor yang akan kena pajak**. Alasannya sudah dicantumkan, itu **alat-alat berat merupakan bagian dari alat-alat produksi**

sehingga tidak tepat dikenakan pajak karena tidak menggunakan fasilitas jalan yang disediakan pemerintah, misalnya alat-alat berat yang hanya beroperasi di area perkebunan sebagai bagian dari alat produksi. Alat-alat berat juga telah dikenakan pajak barang modal, contoh mungkin ada traktor atau penggilas jalan, itu saya kira tidak termasuk dalam kategori kendaraan bermotor yang kena pajak..”

- "...menyimak usulan dari beberapa fraksi terutama yang berkaitan dengan alat berat dan alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor yang tidak melekat secara permanen supaya dibebaskan, memang kita melihat dulu prinsip dasar dari pada pajak kendaraan bermotor ini pak. Selama ini di dalam undang-undang yang ada dan yang kita usulkan ini **prinsip dasar pajak kendaraan bermotor lebih pada *property tax* pak, jadi pada pajak atas kekayaan, jadi pada seluruh kekayaan yang ada di dalam kendaraan bermotor itu, jadi tidak semata mata atas dasar manfaat dari jalan tapi pada *property tax*, sehingga kami mengusulkan alat berat dan alat-alat besar merupakan alat produksi yang dapat meningkatkan biaya produksi**, kita menyadari seperti itu pak beberapa hal, sehingga kita usulkan di dalam RUU ini tarif pajak ditetapkan lebih rendah dari tariff kendaraan lainnya jadi kami menyadari seperti usulan partai Golkar dan partai lainnya ini menyebabkan *high cost economy* kalau produksi, dan juga sebetulnya faktanya sulit dipungut pak, dan mobilitasnya tinggi tidak wajib daftar dan juga relative kecil sebenarnya dari hasil pajaknya itu. **Namun demikian yang perlu kita sadari juga alat berat dan alat-alat besar ini juga berpotensi menggunakan jalan umum atau jalan raya yang berpotensi merusak jalan. Jadi oleh karena itu di dalam RUU ini Pemerintah mengusulkan tetap dikenakan tetapi dengan tarif yang kecil.** Jadi walaupun dikeluarkan.....mungkin kita usulkan yang kendaraan yang tidak wajib daftar pak, karena ada kendaraan yang menggunakan jalan karena kalau yang menggunakan jalan itu wajib daftar itu kena pajak karena tetap berpotensi merusak jalan umum dan jalan raya jadi demikian pak dari pemerintah.
- "...ini khusus bagi Pemerintah ya, **sebetulnya mungkin tepat juga penggunaan istilah pajak kendaraan bermotor mau memasukkan juga**

alat berat gitu, jadi kalau saya itu mau ditarik juga pajaknya ya ganti namanya dong kendaraan bermotor tetapi pajak kendaraan dan alat biar bisa kena gitu, kita minta dihapuskan itu cukup logis memang bukan kendaraan, itu kan sebutannya saja kira kalau kita mau pajak kendaraan bermotor saja konsisten dengan namanya, alat berat harus dikeluarkan dan bea balik penjelasan dari kita kurang motor kalau kita kalau memang jangan pajak berat bermotor, karena dia alat berat. Saya, ya kita harus sadari apalagi ini pajak daerah sebetulnya kalau kita konsisten ingin menopang investasi di daerah juga mestinya jangan ditambahi beban beban lain, apalagi kalau umpamanya model tadi traktor atau apa dia relatif kapan menggunakan jalan umumnya, dia kan kalau petani itu kan di ladang saja, ya mungkin sekali-kali saja dia lewat jalan umum tidak selamanya itu. Jadi saya setuju saja kalau juga mau dikenakan pajak apalagi inikan pajak provinsi kalau kendaraan bermotor, Cuma mungkin istilahnya harus ditambahi tidak harus kendaraan. **Jadi kalau pajak kendaraan bermotor ya tidak termasuk alat berat, sebab itu namanya bukan kendaraan, alat berat kan, kalau mau dikenakan pajak ya ditambahi namanya pajak kendaraan alat berat bermotor, baru dia boleh kena, kalau mau konsisten kepada penamaannya pajaknya ini.** Jadi saya kira mungkin kalau rekan-rekan fraksi lain setuju usulan Golkar dan PPP untuk dihapuskan yang alat berat, saya kira mungkin rakyat memihak kita, kira-kira kan gitu karena tidak ditambahi bebannya.

- "...Barangkali kami dalam kita bersama-sama mengambil keputusan ini karena ini implikasinya sangat luas pak, begitu kita ngambil keputusan pada sisi ini nanti salah satu ambil kita keputusan dilanjutannya nanti ada dampak-dampak yang lain, sebagai contoh alat penerangan itu nanti akan menggunakan pendekatan ini juga. Ini jadi saya berharap mari kita tengok secara lebih komprehensif kira-kira ini manfaat dan mudaratnya itu kalau itu masuk dan tidak itu kayak apa sih sebetulnya, karena kalau rakyat kecil yang punya sepeda atau sepeda motor saja itu sudah dikejar kejar kalau tidak bayar itu ditangkap apakah kalau perusahaan itu tidak membayar alat-alat beratnya itu pajak itu kira-kira produk yang ditampilkan ke masyarakat itu lebih murah atau tidak? Ini saya takut saya ini nanti karena pendekatan

kita pada aspek produktivitas yang sudah dipajakin di situ memang supaya tidak terkena dua kali pajak atau tiga kali pajak, tetapi juga apakah betul-betul ini memiliki benar-benar dari para pengusaha ini atau pemilik alat-alat berat ini juga bertekad untuk memberikan kontribusi kesejahteraan pada masyarakat atau tidak, ini saya takut saya ini itu sudah dibebaskan semua tahu-tahu harganya pun juga tetap saja tidak diperhitungkan kalau dia sudah dibebaskan pajaknya, yang akhirnya kan yang jadi korban kan masyarakat luas, padahal kita semua berpikir penyelenggaraan pajak daerah dan retribusi daerah untuk kepentingan kesejahteraan rakyat. Nah jadi saya arah saya ke sana pak, saya belum memberikan pendapat mana yang terbaik, memang dua-duanya bahwa ini untuk memperbesar gairah untuk memproduksi. Kalau memang ini benar-benar mereka dikasih dikenakan pajak harapan kita bisa menggairahkan iya itu nanti bisa mendorong juga pada pemberian ke ini dan sebetulnya berapa juga sih tadi kalau pemerintah jumlahnya itu relatif kecil kalau relatif kecil apa memang cukup signifikan berpengaruh kepada kepentingan rakyat dan kepentingan penyelenggaraan ini, ini juga perlu kita, tetapi kalau itu sama sekali tidak dikenakan pajak dan ternyata tidak memberikan kontribusi pada kemurahan dan sebagainya pada masyarakat luas, sebetulnya juga timpang karena rakyat kecil pun tidak ada yang terbebas dari pajak apa yang dia miliki, nah ini juga satu hal yang barangkali mari kita cermati lebih jemih dan yang kami mohon ijin saya mengharapkan rekan-rekan juga melihat dampak lanjutan, karena begitu ini nanti tidak terkena meski kita akan bergulir pada masalah penerangan jalan dan sebagainya yang dilakukan oleh perusahaan dan sebagainya itu minta babas juga itu sudah di dalam kita rapat dengar pendapat itu sudah bergulir terus menerus itu, nah ini contoh-contoh begitu. Jadi masalah-masalah ini barangkali juga mohon bahan pertimbangan-pertimbangan lebih jauh yang akan kita ambil sikap untuk menciptakan suatu produk undang-undang yang betul dan baik...

- "..Sebenarnya dari usulan tadi ya cukup rasional, namun satu hal yang harus kita pikirkan bapak ibu sekalian, bahwa apabila itu dibebaskan pak, memang perlu kita inikan juga pikirkan juga sehingga usulan pemerintah sebenarnya yang dikenakan pajak dengan minimal itu adalah *win win*

solution pak, di satu sisi pengusaha itu bisa memberikan kontribusi tetapi di sisi lain pajak itu tidak akan memberatkanlah atau saya kira kalau itu ininya sangat kecil, sehingga di satu sisi pengusaha itu bisa mengembangkan produksinya tetapi di sisi lain di pemerintah itu tetap ada masukan *income* walaupun itu kecil sehingga bahwa kita terlalu berpihak kepada pengusaha yang di satu sisi pengusaha kurang memperhatikan kepada pemerintah dan rakyat kecil. **Ini saya pikir usulan pemerintah ini cukup bagus kalau saya itu setuju itu tetap dikenakan tetapi dengan tarif yang minim itu sudah *win win solution* menurut saya..."**

- "... Menurut saya paling tepat sesungguhnya pemerintah tetap berposisi pada apa yang sudah diajukan kepada kita, karena memang etika perspektif itu penting jugalah bagi kita pembuat undang-undang. Yang sederhana tadi, dan itu bahaya kalau meluas. Kalau misalnya ada seorang pengusaha PH misalnya dapat konsesi 100 ribu hektar di dalamnya dia punya 500 truk hilir mudik dan segala macam apa tidak kena pajak? Sedangkan orang punya sepeda motor butut tetap bayar pajak. Ini menurut saya ini sekali gitu riskan itu akan mengusik rasa keadilan masyarakat. Adapun pentarifan yang minimal ya nanti kita bicarakan berikutnya, **tetapi pada intinya itu harus tetap masuk supaya prinsip keadilan di dalam perpajakan itu dapat terwujud khususnya untuk masalah ini.."**
- "...Bahwa rumusan kita yang ada sekarang ini tetap kita pertahankan. Saya melihat sebenarnya rakyat kita ini bukan takut dikenakan pajak, tetapi dia itu berharap dimudahkan aksesnya ke perbankan. Apalagi saya pikir industri-industri besar itu jangan terlalu kita manjakan dari pendekatan pajak itu. Petani saja sekarang itu pak siap untuk bayar pajak. Jadi saya pikir ini tetap kita pertahankan redaksionalnya seperti ini, walaupun misalnya ada jalan tengah seperti yang dikemukakan tadi ya menurut saya boleh-boleh saja **tetapi ini peluang baik bagi mereka untuk meningkatkan akses permodalan..."**.
- "...Walaupun tetap juga harus mempertimbangkan soal investasi jangan sampai terhambat dan sebagainya. **Tadi dikata kan bahwa alat berat tidak lewat jalan, saya kira tidak selalu demikian dalam praktik juga mereka sesekali akan melewati walaupun di atas kendaraan trail misalnya itu**

juga memberikan tekanan yang lebih berat lagi mereka, sehingga itu tetap merusak jalan dan sebagainya. Menurut saya tetap perlu dikenakan pajak walaupun tadi saya juga bisa memahami apa yang disampaikan bapak yang terakhir bahwa soal tarif itu bisa disesuaikan dengan keadaan, tetapi dalam asas keadilannya saya kira tetap harus dikenakan karena walaupun mereka alat berat di situ itu kalau diakumulasikan juga mereka itu, dengan alat berat bisa menghasilkan jumlah yang mungkin miliaran kalau jumlahnya banyak..”

- "...Bahwa kalau kita lihat kondisi hari ini alat-alat berat maupun alat-alat besar merupakan bisnis yang besar dalam posisi Indonesia membangun infrastruktur dan juga dalam hal mengkondisikan membuka areal perkebunan yang cukup luas artinya alat-alat besar merupakan sumber ekonomi, jadi saya juga belum melihat sebuah analisis terhadap sejauh mana beban terhadap *high cost economy* terhadap pembebanan pajak terhadap kendaraan alat berat yang mempunyai tarif yang rendah itu pembebanannya terhadap *high cost economy* itu sejauh mana? Karena seingat saya alat-alat berat dan kendaraan besar ini yang cukup ya hari ini bisnis yang menggiurkan ketika Indonesia membangun sebuah infrastruktur yang besar, **jadi kami masih berpendapat bahwa pemerintah tetap, kami masih memegang dan sependapat apa yang disampaikan oleh pemerintah terhadap draftnya ini...**"
- "... Kami mempunyai satu alasan begini ada satu alat mobile Pak Dirjen, semua alat berat ini itu adalah bukan alat mobil, setiap dia jalan berarti dia bekerja di jalan raya, dia selalu diangkut dengan kendaraan sekarang yang ada juga perlu diketahui bahwa tambang atau katakanlah perkebunan-perkebunan besar pemerintah juga memberikan suatu kemudahan semua alat-alat yang dipergunakan didalam yang tidak keluar di dalam suatu pertambangan itu bahkan tidak sama sekali dikenakan pajak masuk, bea masuknya pun tidak dikenakan. Masa sudah ada suatu kemudahan yang kita berikan dengan tidak mengenakan biaya masuk kita akan memberikan pajak tahunan, ini kan tidak sinkron pak dan kenyataan yang sekarang ada kalau alat berat itu digunakan untuk komersial katakanlah kontraktor-kontraktor itu mereka pun membeli alat berat itu dengan satuan masuk yang

sudah tinggi, jadi kalau dikenakan sebagai kepemilikan tentu ini tidak sinkron juga, karena akan menambah nanti biaya produksi pada level bawahnya atau katakanlah pekerja. Di lain pihak alat-alat berat ini juga tidak merupakan jaminan bank, karena alat-alat ini hanya merupakan faktor pembelian atas nama tertentu dan dia mobile tidak tetap di suatu tempat tetapi ini merupakan alat produksi bukan untuk transportasi, jadi semua yang menyangkut transport si itu kena, nah itu alasan untuk tidak mengenakan ini karena secara otomatis kalau dikenakan untuk kontraktor-kontraktor yang merupakan komersial itu akan menambah beban biaya produksi. Kedua juga bahwa apa yang dikatakan Pak Dirjen tadi kalau disebutkan kendaraan terdaftar dan tidak terdaftar, sasaran kita adalah kendaraan-kendaraan truk-truk katakanlah perkebunan/HPH dan sebagainya itu tetap sebagai kendaraan yang kena pajak, karena dia mobile bukan produksinya dia hanya penunjang produksi, nah ini saya pikir wajar Pak Dirjen diberikan pajak karena dia bukan alat produksi sebagai alat transportasi. Nah yang ada sekarang ini di beberapa perkebunan besar itu kendaraan yang dimiliki oleh masing-masing perusahaan yang tidak keluar dari areal perkebunan maupun pertambangannya tidak dikenakan pajak. Nah ke depan mungkin ini bisa diberikan sehingga ada toleransinya, jadi truk-truk yang di dalam perkebunan metipun di pertambangan itu harus atas nama PT yang bersangkutan dan dikenakan merupakan pajak pendapatan dari daerah yang bersangkutan tetapi kalau alat beratnya tidak bisa pak, arena alat berat adalah alat produksi yang sudah menyangkut skup dari seluruh harga pokok daripada barang yang dikerjakan itu.."

- "...Prinsipnya bahwa tetap berpihak kepada rakyat, artinya kepemilikan alat-alat berat, alat-alat besar itu hanya dimiliki oleh sekelompok orang, artinya tidak semua orang memiliki alat berat itu sudah pasti. Kalau yang tadi disampaikan bahwa ada *tax holiday* itu tidak berlaku dengan newmont tidak berlaku dengan freeport, *tax holiday* itu diberikan kepada perusahaan-perusahaan baru dengan investasi yang sangat besar, tetapi perlakuan alat berat sendiri ini harus dikenakan kalau menurut pandangan kami gitu, karena apa, ya umumnya pengusaha-pengusaha besar ini juga tidak memiliki secara langsung alat-alat berat ini, umumnya mereka sewa kok,

jadi kepemilikan alat-alat berat dan alat-alat besar, ini dimiliki oleh pengusaha-pengusaha alat-alat berat dan alat-alat besar dan jarang sekali ada pengusaha-pengusaha besar itu yang masuk yang menengah levelnya medium skill itu, apa beli alat-alat berat ini, karena buat mereka investasi sebesar itu terus hanya untuk pembukaan lahan perkebunan yang Cuma sekian hektar tidak cocok orang Jawa bilang itu, pasti dia akan sewa. Nah; sewa ini kan pemilikannya pasti si penyewa kan masa dia tidak dikenakan pajaknya gitu. Menurut saya tidak artinya gini kalau dikatakan itu sebagai alat produksi betul, tetapi menurut saya tidak semata-mata alat produksi, oleh karena itu menurut saya, ini masalah keberpihakan kita saja, Panja ini mau berpihak kepada keadilan kepada rakyat kecil yang tadi disampaikan bahwa motor bebek umur tahun 70-an saja kena pajak, yang sebesar itu tidak kena pajak. Kalau saya tetap rumusan pemerintah tetap dipertahankan dan sebaiknya dan itu menurut saya juga biayanya tidak besar kok, artinya tidak mempengaruhi struktur produksi atau biaya biaya produksi mereka, dan penggunaannya biasanya itu penggunaannya itu kalau sudah buka lahan sudah selesai dan dikembalikan kepada pemiliknya kan begitu..."

- "...saya kira Panja kita berbicara juga untuk masyarakat secara keseluruhan dan tidak diskriminatif. Kalau toh kebetulan yang memiliki alat-alat berat itu adalah juga pengusaha karena memang mereka punya uang modal, pengusaha juga pada hakekatnya juga rakyat dengan tentunya artinya kita juga memang proporsional. Kedua, ini pengalaman tadi yang disampaikan oleh pemerintah, bahwa katanya kalau ini ditarik juga hasilnya sedikit, prosedurnya juga sulit, nah saya lebih barangkali mohon perhatian pemerintah juga yang penting jangan sampai ini atau kita menghindari supaya jangan terjadi double tax itu yang paling pokok, nah kenapa itu kita lakukan karena kita juga ingin membangun satu sistem, memang kita bisa mengukur apakah kalau itu dipajak terus akhirnya juga terus langsung ke rakyat, langsung mungkin juga tidak, tetapi kan kita sedang membangun satu sistem, sehingga dengan sistem inilah membuka menciptakan suatu iklim usaha yang dampaknya pasti untuk kepentingan masyarakat secara keseluruhan. Nah jadi ringkasnya pak pimpinan, PPP masih ingin

mempertimbangkan kembalilah, pemerintah supaya memberikan ruang kembali dengan usul rumusan itu yaitu dengan tetap kita alat-alat berat atau alat besar itu tidak terkategori atau tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor yang akan dikenakan pajak..."

- "...lihat juga di arena olahraga di lapangan golf, ini juga banyak alat-alat berat yang dibebaskan, walaupun pemilik yang memiliki adalah juga *owner* dari lapangan golf itu sendiri. Kemudian kita lihat adanya kendaraan box ini pak, yang fungsinya mengantarkan bahan baku produksi, tetap membayar pajak, karena yang namanya alat-alat berat adalah dalam bentuk sewa yang diperhitungkan per jam. Nah itu mohon dengan sangat bapak adanya suatu kejelasan, sehingga dengan demikian kita bisa membedakan antara untuk memberikan penjelasan antara perbedaan antara kendaraan bermotor pada umumnya dan kendaraan yang dimaksud alat berat dan kemudian dimana dioperasionalkannya.
- "...Kami kira masih dua kutub ya, jadi saran kami tetapi ada yang disepakati, masalah kendaraan bermotornya sendiri sudah oke, **yang masih menjadi pembahasan kan masalah alat berat berikut yang sepadan dengan itu.** Kalau saya mengusulkan bagaimana kalau masalah alat berat kita pending dulu..."
- "...Saya kira ini usul yang simpatik dalam rangka efektifitas dan efisiensi pembahasan. Jadi hal yang tidak krusial yang terkait dengan kendaraan bermotor, tax kendaraan bermotor itu ok, tinggal satu yang krusial kita perlu mengendapkan dan perlu kalau ada istilah konsultasi dengan berbagai pihak terutama induk fraksi dipersilahkan gitu jadi kita pending dulu kaitannya dengan alat berat..."
- "...Ya pak karena kebetulan saya berada dari komisi saya hanya ingin menanyakan mengenai alat-alat besar. Misalnya buldozer, traktor yang dalam operasinya menggunakan roda, rantai dan motor itu masuk dimana pak. Apakah mungkin dimasukan ke dalam salah satu bagian dari ayat 2 ini. Itukan ada buldozer, ada beko dan sebagainya, yang dalam operasionalnya dia mendapatkan keuntungan dan sebagainya....".

- "...Oke sementara jadi ini bukan pending disetujui dengan catatan, **setuju dengan catatan kalau pada definisi kendaraan bermotor alat berat masuk...**"

Bahwa berdasarkan dalil-dalil tersebut di atas, DPR RI memohon agar kiranya, Ketua Majelis Hakim Konstitusi memberikan amar putusan sebagai berikut:

- 1) Menyatakan bahwa para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sehingga permohonan *a quo* harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
- 2) Menolak permohonan *a quo* untuk seluruhnya atau setidaknya permohonan *a quo* tidak dapat diterima;
- 3) Menerima keterangan DPR RI secara keseluruhan;
- 4) Menyatakan Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah sepanjang kalimat "... termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen.." tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat;
- 5) Menyatakan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah sepanjang kalimat "... termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar..." tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat;
- 6) Menyatakan Pasal 6 ayat (4) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat;
- 7) Menyatakan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat.

Apabila Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.5] Menimbang bahwa Mahkamah telah menerima kesimpulan para Pemohon dan Presiden yang diterima Kepaniteraan Mahkamah masing-masing pada tanggal 6 September 2017, yang pada pokoknya para pihak tetap pada pendiriannya;

[2.6] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan merujuk berita acara persidangan, yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini;

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4358), Mahkamah berwenang, antara lain, mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945;

[3.2] Menimbang bahwa permohonan para Pemohon adalah permohonan pengujian konstusionalitas norma Undang-Undang, *in casu* Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5049, selanjutnya disebut UU 28/2009) terhadap UUD 1945 sehingga Mahkamah berwenang mengadili Permohonan *a quo*. Namun demikian, oleh karena pasal-pasal dalam UU 28/2009 yang dimohonkan pengujian dalam Permohonan *a quo* telah pernah diajukan pengujian sebelumnya

sebagaimana tertuang dalam Putusan Nomor 1/PUU-X/2012 dan dinyatakan ditolak, sementara itu Pasal 60 ayat (1) UU MK menyatakan, “*Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali*”, maka perihal dapat atau tidaknya diajukan kembali permohonan pengujian terhadap pasal-pasal UU 28/2009 *a quo* akan dipertimbangkan lebih jauh dalam pertimbangan hukum Putusan ini setelah Mahkamah memeriksa pokok permohonan. Artinya, persoalan dapat atau tidaknya diajukan kembali permohonan pengujian terhadap pasal-pasal dalam UU 28/2009 dimaksud tidak menghalangi kewenangan Mahkamah mengadili Permohonan *a quo*.

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu Undang-Undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara;

Dengan demikian, para Pemohon dalam pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 harus menjelaskan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai para Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. ada tidaknya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian dalam kedudukan sebagaimana dimaksud pada huruf a;

[3.4] Menimbang bahwa Mahkamah sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 tanggal 20 September

2007 serta putusan-putusan selanjutnya, telah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi 5 (lima) syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh para Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- c. kerugian konstitusional tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab-akibat antara kerugian dimaksud dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan uraian ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK dan syarat-syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana diuraikan di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon sebagai berikut:

- 1) Bahwa norma Undang-Undang yang dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya dalam Permohonan *a quo* adalah Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 yang masing-masing berbunyi sebagai berikut:

Pasal 1 angka 13:

“Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air”.

Pasal 5 ayat (2):

“Khusus untuk Kendaraan Bermotor yang digunakan di luar jalan umum, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar serta kendaraan di air, dasar

pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor”.

Pasal 6 ayat (4)

“Tarif Pajak Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan paling rendah sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dan paling tinggi sebesar 0,2% (nol koma dua persen).”

Pasal 12 ayat (2):

“Khusus untuk Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum tarif pajak ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut:

- a. penyerahan pertama sebesar 0,75% (nol koma tujuh puluh lima persen); dan*
- b. penyerahan kedua dan seterusnya sebesar 0,075% (nol koma nol tujuh puluh lima persen).”*

- 2) Bahwa Pemohon I, PT Tunas Jaya Utama, yang dalam hal ini diwakili oleh direktur utamanya, yaitu Aking Soedjatmoko; Pemohon II, PT Mappasindo, yang dalam hal ini diwakili oleh Yupeng selaku direktur; dan Pemohon III, PT Gunungbayan Pratamacoal, yang dalam hal ini diwakili oleh Engki Wibowo selaku direktur, kesemuanya mendalilkan dirinya sebagai badan hukum, yang selanjutnya disebut para Pemohon;
- 3) Bahwa para Pemohon merasa dirugikan hak konstitusionalnya oleh berlakunya pasal-pasal dari UU 28/2009 sebagaimana disebut pada angka (1) dengan argumentasi yang apabila diringkaskan adalah sebagai berikut:
 - a. Mahkamah Konstitusi telah menjatuhkan putusan dalam permohonan pengujian konstitusionalitas Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ), sebagaimana tertuang dalam Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015, bertanggal 31 Maret 2016, dengan amar putusan mengabulkan permohonan Pemohon dan menyatakan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
 - b. Berdasarkan penjelasan pada huruf a di atas maka telah terdapat norma hukum baru yang mencabut norma dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UULLAJ yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor menjadi tidak lagi menjadi bagian dari kendaraan bermotor;

- c. Putusan Mahkamah Konstitusi adalah bersifat *erga omnes*, yang bukan hanya berlaku atau mengikat para pihak sebagaimana dalam perkara perdata, karena objeknya menyangkut kepentingan bersama karena dalam perkara pengujian undang-undang yang menjadi objek adalah norma undang-undang yang mengikat umum;
- d. Sementara itu, dalam pengujian Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 yang mengatur penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat, Mahkamah menolak permohonan Pemohon yang mendalilkan bahwa alat berat tidak termasuk pengertian kendaraan bermotor sehingga tidak dapat dikenai PKB dan BBNKB. Putusan dimaksud tertuang dalam Putusan Nomor 1/PUU-X/2012. Pertimbangan Mahkamah pada saat itu pada pokoknya adalah bahwa, menurut Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ, alat berat adalah termasuk ke dalam kategori kendaraan bermotor;
- e. Berbeda dengan Permohonan Nomor 1/PUU-X/2012 yang menggunakan dasar pengujiannya adalah Pasal 22A, Pasal 23A, dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, Permohonan *a quo* mendasarkan pengujiannya pada Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Terhadap adanya dasar pengujian yang sama antara Permohonan Nomor 1/PUU-X/2012 dan Permohonan *a quo*, yaitu dalam hal ini Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, para Pemohon menjelaskan bahwa Permohonan Nomor 1/PUU-X/2012 mendasarkan argumentasinya pada adanya ketidakpastian hukum terhadap penarikan PKB dan BBNKB bagi alat berat yang berbeda perlakuannya baik terhadap jenis-jenis alat berat, sektor penggunaan alat berat, maupun Pemerintah Daerah yang menarik atau tidak menarik PKB dan BBNKB bagi alat berat serta karena alasan adanya ketidakadilan sebab dengan adanya PKB dan BBNKB telah menimbulkan pajak berganda (*double taxation*), sedangkan dalam Permohonan *a quo* Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dijadikan dasar pengujian dengan alasan adanya ketidakpastian hukum dan pelanggaran atas perlakuan yang sama di hadapan hukum terkait dengan adanya dualisme pengertian “kendaraan bermotor” yang menempatkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam UU

28/2009, sedangkan dalam UU LLAJ alat berat sudah bukan lagi menjadi bagian dari kendaraan berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015. Dalam kaitan ini, para Pemohon menegaskan bahwa perlu tidaknya penarikan pajak atau jenis pungutan lainnya terhadap alat berat bukanlah menjadi dasar dari Permohonan *a quo*;

- f. Berdasarkan uraian pada huruf d dan huruf e di atas, Permohonan *a quo* adalah memiliki dasar pengujian yang berbeda dengan Permohonan Nomor 1/PUU-X/2012, sehingga dengan merujuk pada Pasal 60 UU MK dan Pasal 42 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 6 Tahun 2005 tentang Pedoman Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, Mahkamah Konstitusi tetap berwenang untuk memeriksa, pengadili, dan memutus Permohonan *a quo*. Dalam hubungan ini, Mahkamah Konstitusi telah beberapa kali menerima permohonan pengujian terhadap norma undang-undang yang sudah pernah dimohonkan pengujian sebelumnya sepanjang memiliki dasar pengujian yang berbeda;
- g. Bahwa para Pemohon, sebagai badan hukum privat, memiliki hak konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945, yaitu hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;
- h. Hak konstitusional para Pemohon, sebagaimana dimaksud pada huruf g di atas, menurut para Pemohon, nyata-nyata telah dirugikan oleh berlakunya norma Undang-Undang yang dimohonkan pengujian dalam Permohonan *a quo* karena menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadikan alat berat sebagai objek PKB dan BBNKB karena para Pemohon adalah pihak yang memiliki dan/atau menguasai alat berat sehingga harus membayar PKB dan BBNKB padahal alat berat bukan kendaraan bermotor. Beberapa daerah bahkan sudah mengeluarkan peraturan daerah yang terkait dengan penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat;
- i. Di samping kerugian hak konstitusional para Pemohon sebagaimana diuraikan pada huruf j di atas, para Pemohon juga menderita kerugian lainnya yaitu adanya sanksi apabila tidak membayar PKB dan BBNKB,

baik sanksi administratif, sebagaimana diatur dalam Pasal 97 UU 28/2009, maupun sanksi pidana, sebagaimana diatur dalam Pasal 38 dan Pasal 39 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2009 *juncto* Pasal 41A ayat (3) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1997 tentang Penagihan Pajak Dengan Surat Paksa sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2000;

- 4) Bahwa setelah memeriksa secara saksama uraian para Pemohon dalam menjelaskan kedudukan hukumnya, khususnya uraian perihal kerugian hak konstitusional para Pemohon yang disebabkan berlakunya norma UU 28/2009 yang dimohonkan pengujian dalam Permohonan *a quo*, sebagaimana diuraikan pada angka 2) angka 3) di atas, Mahkamah berpendapat para Pemohon telah cukup menjelaskan secara spesifik kerugian hak konstitusionalnya sebagai badan hukum privat yang secara aktual maupun potensial dirugikan oleh berlakunya norma UU 28/2009 yang dimohonkan pengujian dalam Permohonan *a quo* dan juga telah nyata hubungan kausal antara kerugian dimaksud dan diberlakukannya Undang-Undang *a quo* serta kemungkinan tidak terjadinya lagi kerugian dimaksud jika Permohonan *a quo* dikabulkan.

Berdasarkan pertimbangan sebagaimana diuraikan pada angka 1) sampai dengan angka 4) di atas, Mahkamah berpendapat para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak selaku Pemohon dalam Permohonan *a quo*.

[3.6] Menimbang bahwa karena Mahkamah berwenang mengadili Permohonan *a quo* dan para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak selaku Pemohon maka selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan pokok Permohonan.

Pokok Permohonan

[3.7] Menimbang, para Pemohon mendalilkan bahwa Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 bertentangan dengan UUD 1945 dengan argumentasi yang apabila diringkaskan adalah sebagai berikut (dalil para Pemohon selengkapnya telah diuraikan dalam bagian Duduk Perkara):

1. Dalil para Pemohon pada dasarnya bertolak dari proposisi bahwa alat berat bukan kendaraan bermotor. Hal itu didasarkan pada argumentasi bahwa Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 telah menyatakan alat berat bukan kendaraan bermotor dengan membatalkan norma hukum yang ada dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ. Oleh karena itu, demi kepastian hukum, keadilan, persamaan di muka hukum dan untuk menghindari adanya dualisme hukum karena adanya penafsiran yang berbeda maka tidak boleh ada ketentuan lain yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor.
2. Adanya Pasal 1 angka 13 UU 28/2009 yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor telah menimbulkan ketidakpastian hukum sebab seakan-akan ada dua norma yang saling berlawanan, dalam hal ini Pasal 1 angka 13 UU 28/2009 yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan Putusan Mahkamah Konstitusi yang telah menyatakan alat berat bukan kendaraan bermotor. Ketidakpastian hukum demikian bukan hanya berlaku bagi para Pemohon tetapi juga bagi Pemerintah, seperti Kementerian Perhubungan atau kementerian teknis lainnya yang telah menerima bahwa alat berat bukan kendaraan bermotor sebagaimana putusan Mahkamah Konstitusi tetapi instansi lainnya, seperti Kementerian Keuangan dan Kementerian Dalam Negeri, masih menempatkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor. Hal ini bertentangan dengan prinsip negara hukum yang seharusnya memberlakukan satu norma yang sama terhadap alat berat sehingga menjadi bertentangan dengan prinsip perlakuan yang sama di hadapan hukum.
3. Selanjutnya setelah menjelaskan panjang lebar pengertian, sejarah, dan uraian teknis yang menunjukkan perbedaan alat berat dengan kendaraan bermotor dan merujuk Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 yang menyatakan alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor, para Pemohon berkesimpulan bahwa *mutatis mutandis* pengkategorian alat berat sebagai kendaraan bermotor dalam Pasal 1 angka 13 beserta turunannya yaitu Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 harus dianggap bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

4. Pasal 1 angka 13 UU 28/2009 merujuk pengertian kendaraan bermotor pada ketentuan dalam UULLAJ. Oleh karena itu mengingat sifat *erga omnes* putusan Mahkamah Konstitusi dalam pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 maka norma baru yang diputuskan berdasarkan putusan itu berlaku terhadap peraturan perundang-undangan lainnya, termasuk UU 28/2009, dalam hal ini norma baru dimaksud adalah norma dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 yang menyatakan alat berat bukan kendaraan bermotor. Alasan bahwa UU 28/2009 adalah *lex specialis* adalah tidak berdasar karena perihal pengelompokan kendaraan bermotor justru secara khusus diatur dalam UULLAJ, sehingga UULLAJ-lah sesungguhnya yang merupakan *lex specialis*.
5. Oleh karena alat berat berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi yang bersifat *erga omnes* sudah dinyatakan bukan kendaraan bermotor maka pemberlakuan PKB dan BBNKB terhadap alat berat dalam Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 adalah inkonstitusional.

[3.8] Menimbang bahwa untuk mendukung dalilnya, para Pemohon telah mengajukan bukti surat/tulisan yang diberi tanda P-0101 sampai dengan P-0401 serta mengajukan saksi dan ahli yang keterangannya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara;

[3.9] Menimbang bahwa Mahkamah telah memeriksa keterangan Presiden (Pemerintah), baik yang disampaikan secara tertulis maupun secara langsung dalam persidangan, beserta saksi dan ahli yang diajukan, sebagaimana selengkapnya telah diuraikan dalam bagian Duduk Perkara;

[3.10] Menimbang bahwa Mahkamah telah pula memeriksa keterangan Dewan Perwakilan Rakyat sebagaimana selengkapnya telah diuraikan dalam bagian Duduk Perkara;

[3.11] Menimbang, setelah memeriksa secara saksama permohonan para Pemohon beserta segenap bukti yang diajukan, keterangan Presiden beserta saksi dan ahli yang diajukan dan keterangan Dewan Perwakilan Rakyat, maka terhadap Permohonan *a quo* Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

1. Bahwa isu konstitusional dalam Permohonan *a quo* adalah: apakah alat berat termasuk ke dalam pengertian kendaraan bermotor sehingga dan karena itu berdasarkan Pasal 23A UUD 1945 secara konstitusional negara, dengan undang-undang, dibenarkan untuk mengenakan pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa terhadap terhadap alat berat?
2. Bahwa sebelum mempertimbangkan lebih jauh isu konstitusional sebagaimana diuraikan pada angka 1 di atas, Mahkamah terlebih dahulu harus mempertimbangkan apakah terhadap Pasal 1 angka 3, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 dapat diajukan permohonan pengujian kembali sebab terhadap pasal-pasal *a quo* telah pernah diajukan permohonan pengujian sebagaimana tertuang dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 dan oleh Mahkamah dinyatakan ditolak. Berkenaan dengan hal ini, Pasal 60 UU MK menyatakan:
 - (1) Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.
 - (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.

Ketentuan serupa ditegaskan kembali dalam Pasal 42 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 6 Tahun 2005 tentang Pedoman Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang berbunyi:

- (1) Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam UU yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.
- (2) Terlepas dari ketentuan ayat (1) di atas, permohonan pengujian UU terhadap muatan ayat, pasal, dan/atau bagian yang sama dengan perkara yang pernah diputus oleh Mahkamah dapat dimohonkan pengujian kembali dengan syarat-syarat konstitusionalitas yang menjadi alasan permohonan yang bersangkutan berbeda.

Oleh karena itu, yang menjadi pertanyaan kemudian adalah apakah pengujian terhadap Pasal 1 angka 3, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 dalam Permohonan *a quo* menggunakan dasar pengujian yang berbeda? Terhadap pertanyaan ini, setelah Mahkamah memeriksa kembali secara saksama Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 telah ternyata bahwa yang dijadikan dasar pengujian dalam permohonan sebagaimana tertuang dalam putusan tersebut adalah Pasal 22A, Pasal 23A, dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Sementara itu, dalam Permohonan *a quo*

para Pemohon bukan hanya menggunakan dasar pengujian yang berbeda, yaitu Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, tetapi juga telah secara jelas menguraikan perbedaan dasar pengujian dimaksud, sebagaimana ringkasannya telah diuraikan pada paragraf [3.5] di atas. Oleh karena itu, dengan berdasar pada Pasal 60 ayat (2) UU MK dan Pasal 42 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 6 Tahun 2005, Mahkamah berpendapat permohonan pengujian terhadap Pasal 1 angka 3, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 sebagaimana tertuang dalam Permohonan *a quo* dapat diajukan kembali.

3. Bahwa selanjutnya, terhadap isu konstitusional sebagaimana diuraikan pada angka 1 di atas, Mahkamah terlebih dahulu perlu memeriksa kembali pertimbangan hukum Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 yang menolak Permohonan pengujian terhadap Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009. Dalam pertimbangan hukum putusan dimaksud ditegaskan, antara lain:

"[3.17] Menimbang para Pemohon mendalilkan bahwa Pasal 1 angka 13 UU 28/2009 telah melanggar asas kesesuaian antara jenis dan materi muatan Undang-Undang sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum, karena pengertian "kendaraan bermotor" yang termuat dalam Undang-Undang a quo sebagai lex generalis tidak mengacu pada pengertian "kendaraan bermotor" yang tercantum dalam UU Lalu Lintas sebagai lex specialis. Dalam hal ini, Undang-Undang a quo telah memperluas pengertian kendaraan bermotor meliputi alat-alat berat dan alat-alat besar, yang dalam UU Lalu Lintas tidak dikategorikan demikian. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, menurut Mahkamah, dalil a quo tidak beralasan. Menurut Mahkamah, "pengertian kendaraan bermotor" sebagaimana tersebut di dalam Undang-Undang a quo merupakan bentuk perumusan ulang yang bertujuan untuk memberikan batasan kepada Pemerintah Daerah mengenai objek-objek mana yang dapat dikenakan pajak maupun retribusi daerah. Di samping itu, hal tersebut juga bertujuan untuk menutup celah penghindaran dan pengelakan pajak (loopholes) dan mempermudah administrasi pajak, serta tujuan lainnya. Pengertian kendaraan bermotor yang ada dalam UU 28/2009 pada prinsipnya tidak berbeda dengan pengertian kendaraan bermotor dalam UU Lalu Lintas, hal ini terlihat dalam ketentuan Pasal 47 ayat (2) UU Lalu Lintas yang menyebutkan bahwa: "kendaraan bermotor sebagaimana ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: ... e. Kendaraan Khusus", dan dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e disebutkan, "yang dimaksud dengan "kendaraan khusus" adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain: ... c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwultz), forklift, loader, excavator, dan crane". Berdasarkan ketentuan tersebut, maka jelas terbukti bahwa dalam

UU Lalu Lintas pun alat berat dimasukkan kedalam kategori kendaraan bermotor.”

Dari pertimbangan hukum Putusan Mahkamah Nomor 1/PUU-X/2012 di atas telah terang bahwa Mahkamah menolak permohonan tersebut karena Mahkamah merujuk pengertian “kendaraan bermotor” dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), khususnya Pasal 47 ayat (2) dan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ, sementara itu UU LLAJ sendiri, khususnya Pasal 47 ayat (2) dan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ tidak turut dimohonkan pengujian pada saat itu. Oleh karenanya adalah tepat dan wajar jika Mahkamah berpendapat tidak terdapat pertentangan antara norma UU 28/2009 yang dimohonkan pengujian pada saat itu dengan UUD 1945, khususnya dengan Pasal 22A, Pasal 23A, dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Sebab, UU 28/2009 telah dibentuk sesuai tata cara pembentukan undang-undang sebagaimana diatur dalam Pasal 22A UUD 1945; UU 28/2009 juga tidak bertentangan dengan Pasal 23A UUD 1945 sebab pengenaan pajak terhadap “alat berat”, yang saat itu dikategorikan sebagai kendaraan bermotor, dipungut berdasarkan undang-undang, dan juga tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip kepastian hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 sebab rujukan bagi pengenaan pajak terhadap “alat berat” itu jelas yaitu pengertian “kendaraan bermotor” dalam Pasal 47 ayat (2) dan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ. Justru akan timbul ketidakpastian hukum seandainya pada saat itu Mahkamah mengabulkan permohonan Pemohon. Sebab, di satu pihak, pengenaan pajak terhadap “alat berat” berdasarkan UU 28/2009 karena termasuk dalam kategori kendaraan bermotor dinyatakan inkonstitusional, yang artinya Mahkamah menolak “alat berat” sebagai kendaraan bermotor, sementara UU LLAJ menyatakan “alat berat” termasuk ke dalam kategori kendaraan bermotor.

4. Bahwa, dalam perkembangan selanjutnya ternyata terhadap Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya dan permohonan tersebut dikabulkan oleh Mahkamah, sebagaimana tertuang dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015. Dalam pertimbangan hukum Putusan tersebut, Mahkamah antara lain menyatakan:

*"[3.13] Menimbang bahwa terhadap pertanyaan apakah **Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ** merupakan sebuah norma hukum, Mahkamah berpendapat bahwa pada dasarnya norma hukum adalah sebuah rumusan yang berisi penilaian atau sikap yang harus dilakukan atau tidak dilakukan, dilarang atau tidak dilarang, yang tindakan demikian memiliki konsekuensi hukum. Dengan kata lain, suatu rumusan disebut norma hukum ketika rumusan tersebut berisi perintah, larangan, perkenan, menguasai, dan/atau menyimpangkan ketentuan tertentu, yang pemenuhannya dipaksakan oleh suatu sanksi hukum tertentu;*

*Berdasarkan pengertian demikian, rumusan **Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ** yang selengkapnya menyatakan, "Yang dimaksud dengan "kendaraan khusus" adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain: c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta" bukan merupakan norma hukum karena tidak berisi penilaian atau sikap yang harus dilakukan/tidak dilakukan atau dilarang/tidak dilarang. Susunan kalimat Penjelasan a quo, menurut Mahkamah, tidak dapat dimaknai sebagai perintah, larangan, perkenan, menguasai, dan/atau menyimpangkan ketentuan tertentu, bahkan dari perspektif tata bahasa susunan kalimat a quo hanya berisi keterangan tanpa disertai subjek, predikat, maupun objek;*

***[3.13.1]** Bahwa susunan kalimat yang demikian tidak dapat berdiri sendiri, dalam arti kalimat demikian tidak akan memiliki makna yang utuh manakala dibaca secara terpisah dari batang tubuhnya, terutama Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ. Ketidakmandirian makna kalimat a quo bagi Mahkamah menegaskan posisinya bukan sebagai norma hukum, melainkan hanya bagian (struktur) pelengkap yang berisi uraian mengenai pengertian/definisi kendaraan khusus. Ada atau tidak adanya uraian dalam Penjelasan tersebut tidak akan mengubah norma hukum dalam batang tubuh Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ;*

Namun meskipun bukan sebuah norma hukum, keberadaan Penjelasan a quo menimbulkan kerancuan hukum karena Penjelasan a quo bukan sekadar mendefinisikan pengertian "kendaraan khusus" yang termuat dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e, melainkan telah pula memperluas bahkan memberikan definisi/pengertian baru mengenai "kendaraan khusus". Kerancuan hukum muncul ketika batang tubuh UU LLAJ tidak memberikan pengertian/definisi mengenai "kendaraan khusus", sehingga terdapat kemungkinan para pemangku kepentingan akan merumuskan peraturan pelaksana serta menerapkannya dengan merujuk pada Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ. Meskipun sebenarnya jelas diatur dalam UU 12/2011 bahwa suatu Penjelasan Undang-Undang tidak dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk membuat peraturan lebih lanjut [vide UU 12/2011 Lampiran II pada Bab I Huruf E mengenai Penjelasan Nomor 177];

***[3.13.2]** Bahwa peraturan pelaksana serta penerapan demikian, karena merujuk pada bagian Penjelasan a quo, telah memunculkan norma hukum yang seolah-olah nyata ("norma hukum bayangan") yang mengharuskan alat berat untuk memenuhi syarat-syarat teknis dan administratif*

sebagaimana syarat yang diharuskan bagi kendaraan bermotor pada umumnya, yang dioperasikan di jalan raya. Padahal meskipun sama-sama berpenggerak motor, alat berat memiliki perbedaan teknis yang sangat mendasar dibandingkan dengan kendaraan bermotor lain yang dipergunakan di jalan raya sebagai sarana transportasi;

Alat berat secara khusus didesain bukan untuk transportasi melainkan untuk melakukan pekerjaan berskala besar dengan mobilitas relatif rendah. Penggolongan atau penyamaan perlakuan terhadap alat berat dengan kendaraan bermotor pada umumnya, menurut Mahkamah, menimbulkan kerugian bagi para Pemohon ketika alat berat yang notabene bukan merupakan moda transportasi namun diwajibkan untuk memenuhi persyaratan yang diperuntukkan bagi moda transportasi dimaksud;

[3.14] Menimbang bahwa dari sisi teknis perundang-undangan, Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c memiliki potensi untuk merugikan para Pemohon dan menimbulkan ketidakpastian hukum sehingga diperlukan suatu pemahaman yang tidak boleh bertentangan dengan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ tentang apa yang dimaksudkan dengan kendaraan bermotor. Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ telah merinci dengan luas kualifikasi kendaraan bermotor tersebut ternyata sebagian alat-alat berat yang dimaksudkan dalam Penjelasan tidaklah senafas dengan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ. Oleh karena itu, diperlukan peraturan lebih lanjut untuk menyelaraskan pemahaman kendaraan bermotor dengan bentuk alat-alat berat yang dimaksud;...”

Berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 di atas, “alat berat” telah dinyatakan tidak termasuk ke dalam pengertian kendaraan bermotor. Dengan Putusan ini Mahkamah telah menegaskan konsistensi sekaligus koherensinya dengan Putusan sebelumnya, yaitu Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012. Sebab, dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012 Mahkamah menolak permohonan Pemohon karena demi kepastian hukum Mahkamah merujuk pengertian “alat berat” sebagai kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam UU LLAJ yang saat itu tidak turut dimohonkan pengujian, sementara dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 Mahkamah mengabulkan permohonan Pemohon karena terbukti bahwa “alat berat” tidak termasuk ke dalam pengertian kendaraan bermotor.

5. Bahwa dengan pertimbangan sebagaimana diuraikan pada angka 3 dan angka 4 di atas, pengenaan pajak terhadap alat berat sebagai kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2) Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 menjadi kehilangan landasannya. Dalam hal

ini Mahkamah dapat menerima dalil para Pemohon bahwa sesuai dengan sifat *erga omnes* putusan Mahkamah Konstitusi, oleh karena putusan Mahkamah Konstitusi memiliki derajat setara dengan Undang-Undang, maka norma hukum baru yang lahir dari putusan itu adalah berlaku umum sehingga norma undang-undang lain yang mengandung materi muatan yang sama dengan norma Undang-Undang yang oleh Mahkamah Konstitusi telah dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 harus mengacu pada putusan Mahkamah Konstitusi dimaksud.

Berdasarkan pertimbangan sebagaimana diuraikan pada angka 1 sampai dengan angka 5 di atas, Mahkamah berpendapat permohonan para Pemohon beralasan menurut hukum.

[3.12] Menimbang bahwa guna menghindari terjadinya perbedaan penafsiran dalam pelaksanaan putusan ini, Mahkamah penting menegaskan bahwa meskipun Mahkamah berpendapat Pasal 1 angka 13 sepanjang menyangkut frasa "*termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen*", Pasal 5 ayat (2) sepanjang menyangkut frasa "*termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar*", Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) UU 28/2009 beralasan menurut hukum, hal itu bukan berarti (dan karenanya tidak boleh ditafsirkan) bahwa terhadap alat berat tidak boleh dikenakan pajak. Apalagi para Pemohon baik dalam permohonannya maupun di persidangan juga berkali-kali menyatakan bahwa pengujian pasal-pasal *a quo* sama sekali tidak bermaksud menghindar dari kewajiban membayar pajak. Dengan demikian, alat berat tetap dapat dikenakan pajak namun dasar hukum pengenaan pajak terhadap alat berat itu bukan karena alat berat merupakan bagian dari kendaraan bermotor. Oleh karena itu, berarti dibutuhkan dasar hukum baru dalam peraturan perundang-undangan untuk mengenakan pajak terhadap alat berat yang antara lain dapat dilakukan dengan melakukan perubahan terhadap UU 28/2009 sepanjang berkenaan dengan pengaturan pengenaan pajak terhadap alat berat.

[3.13] Menimbang bahwa proses untuk melakukan perubahan Undang-Undang sebagaimana dimaksud pada paragraf [3.12] di atas, dalam hal ini perubahan

terhadap UU 28/2009, membutuhkan waktu yang cukup, Mahkamah memandang penting untuk memberikan tenggang waktu kepada pembentuk Undang-Undang untuk melakukan perubahan Undang-Undang dimaksud sebagaimana akan dinyatakan dalam amar Putusan ini. Tenggang waktu tersebut dimaksudkan untuk menghindari adanya kekosongan hukum tentang pengenaan pajak terhadap alat berat selama belum diundangkannya perubahan Undang-Undang tersebut, terhadap alat berat tetap dapat dikenakan pajak berdasarkan ketentuan Undang-Undang yang lama. Sebaliknya, apabila tenggang waktu untuk melakukan perubahan Undang-Undang tersebut telah terlampaui dan Undang-Undang yang baru belum juga diundangkan maka terhadap alat berat tidak boleh lagi dikenakan pajak berdasarkan Undang-Undang yang lama. Pengaturan demikian tidaklah bertentangan dengan prinsip-prinsip negara hukum sebab tenggang waktu dimaksud memberikan kepastian, keadilan, dan kemanfaatan. Di lain pihak, menurut Pasal 23A UUD 1945, negara hanya dibenarkan mengenakan pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang.

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1] Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2] Para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3] Pokok Permohonan beralasan menurut hukum.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076);

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili,

1. Mengabulkan Permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan Pasal 1 angka 13 sepanjang frasa "*termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen*", Pasal 5 ayat (2) sepanjang frasa "*termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar*", Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5049) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
3. Memerintahkan kepada pembentuk undang-undang untuk dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun melakukan perubahan terhadap Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5049), khususnya berkenaan dengan pengenaan pajak terhadap alat berat;
4. Memerintahkan pemuatan Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Demikian diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Arief Hidayat selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, I Dewa Gede Palguna, Suhartoyo, Maria Farida Indrati, Manahan M.P Sitompul, Aswanto, Saldi Isra, dan Wahiduddin Adams, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Selasa**, tanggal **sembilan belas**, bulan **September**, tahun **dua ribu tujuh belas**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Selasa**, tanggal **sepuluh**, bulan **Oktober**, tahun **dua ribu tujuh belas**, selesai diucapkan **pukul 11.24 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Arief Hidayat selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, I Dewa Gede Palguna, Maria Farida Indrati, Saldi Isra, Suhartoyo, Manahan MP Sitompul, Aswanto, dan Wahiduddin Adams, masing-masing sebagai

Anggota, dengan didampingi oleh Achmad Edi Subiyanto sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh Presiden atau yang mewakili dan Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, tanpa dihadiri para Pemohon/kuasanya.

KETUA,

ttd.

Arief Hidayat

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

ttd.

Anwar Usman

I Dewa Gede Palguna

ttd.

ttd.

Maria Farida Indrati

Saldi Isra

ttd.

ttd.

Suhartoyo

Manahan MP Sitompul

ttd.

ttd.

Aswanto

Wahiduddin Adams

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Achmad Edi Subiyanto