



SALINAN

**PUTUSAN
Nomor 3/PUU-XIII/2015**

**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 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, diajukan oleh:



1. **PT. Tunas Jaya Pratama**, berkedudukan di Jakarta, yang dalam hal ini diwakili oleh Direktur Utama bernama Aking Soedjatmiko yang beralamat di Jalan Pangeran Jayakarta Nomor 101/D.4, RT/RW 008/007, Mangga Dua Selatan, Sawah Besar, Jakarta Pusat, selanjutnya disebut ----- **Pemohon I**;
2. **PT. Multi Prima Universal**, berkedudukan di Jakarta, yang dalam hal ini diwakili oleh Presiden Direktur bernama Lilik Sutanto yang beralamat di Taman Modern Blok I.3 Nomor 6, RT/RW 16/006, Ujung Menteng, Cakung, Jakarta Timur, dan Direktur bernama P Teguh Wiardjoko Karahayon yang beralamat di Jalan Duta Gemilang BI/08 RT/RW 004/011, Kedungbadak, Tana Sareal, Bogor, Jawa Barat, selanjutnya disebut ----- **Pemohon II**;
3. **PT. Marga Maju Mapan**, berkedudukan di Bekasi, yang dalam hal ini diwakili oleh Direktur Utama bernama Edhi Yuwono HS yang beralamat di Jalan BBD Nomor 39, RT/RW 006/010, Gandaria Utara, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, selanjutnya disebut ----- **Pemohon III**;

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa Khusus dengan hak substitusi, masing-masing bertanggal 7 November 2014 dan 26 November 2014, memberi kuasa kepada i) Prof. Dr. Adnan Buyung Nasution; ii) Ali Nurdin, S.H., S.T.; iii) Rasyid Alam Perkasa Nasution, S.H.; dan iv) Dr. Absar Kartabrata, S.H., M.H. yaitu advokat yang tergabung dalam Constitution Centre Adnan Buyung Nasution

(Concern ABN), yang beralamat di Jalan Panglima Polim VI Nomor 123, Jakarta Selatan, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama 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 Pihak Terkait, Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 Mendengar dan membaca keterangan ahli para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait, serta saksi para Pemohon;
 Memeriksa bukti-bukti para Pemohon;
 Membaca kesimpulan para Pemohon dan Pihak Terkait;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 28 November 2014 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 2 Desember 2014 berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 320.3/PAN.MK/2014 yang dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi dengan Nomor 3/PUU-XIII/2015 pada tanggal 9 Januari 2015, yang telah diperbaiki dengan permohonan bertanggal 4 Februari 2015 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 4 Februari 2015, menguraikan hal-hal 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 Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ yang bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
2. Bahwa Pasal 24D ayat (1) UUD 1945 menyatakan Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya

bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, *in casu* 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 hal yang sama, yakni menyatakan Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final, antara lain “menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945”.

3. Bahwa penegasan serupa sebagaimana diuraikan pada angka 2 di atas, juga dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (selanjutnya disebut UU KK) yaitu: “Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk”, antara lain “menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”. Sementara ketentuan Pasal 9 ayat (1) UU PPP yang menyatakan “Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi”.
4. Pengujian terhadap Penjelasan Undang-Undang termasuk kewenangan Mahkamah, mengingat Penjelasan Undang-Undang merupakan bagian (*ten gedeelte*) dari Undang-Undang menurut Pasal 24C ayat (1) UUD 1945. Hanya saja menurut Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, suatu Penjelasan Undang-Undang tidak boleh memuat norma baru. Adalah merupakan kewenangan Mahkamah guna mempertimbangkan secara hukum bahwasanya suatu Penjelasan Undang-Undang tidak boleh memuat norma yang baru di luar muatan (substansi) Pasal Batang Tubuh.

5. Dalam pada itu, Mahkamah dalam Perkara Nomor 005/PUU-III/2005 terdahulu pernah menguji dan menyatakan tidak mengikat secara hukum (*not legally binding*) Penjelasan Pasal 59 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Tambahan Lembaran Negara Nomor 4437) karena dipandang bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 18 ayat (4), Pasal 28D ayat (1) dan ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Begitu pula halnya dalam Perkara Nomor 03/PUU-IV/2006, Mahkamah telah mengeluarkan putusan yang menyatakan Penjelasan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 134, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4150) sepanjang frasa yang berbunyi, “Yang dimaksud dengan ‘secara melawan hukum’ dalam pasal ini mencakup perbuatan melawan hukum dalam arti formil maupun dalam arti materil, yakni meskipun perbuatan tersebut tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan, namun apabila perbuatan tersebut dianggap tercela karena tidak sesuai dengan arsa keadilan atau norma-norma kehidupan sosial dalam masyarakat, maka perbuatan tersebut dapat dipidana” bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Keterkaitan dengan Perkara Nomor 1/PUU-X/2012

6. Fundamentum Petendi (pokok permasalahan) dalam perkara ini berbeda secara prinsipil dengan Perkara Nomor 1/PUU-X/2012 terdahulu. Perkara Nomor 1/PUU-X/2012 terdahulu berpaut dengan permohonan pengujian 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, *in casu* penerapan pajak bagi alat berat sedangkan perkara pengujian undang-undang di saat ini berpaut dengan dimasukkannya alat berat selaku kendaraan bermotor menurut Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

7. Selain itu, dalam pertimbangan hukum Mahkamah pada butir 3.17, 3.17.1, dan 3.17.2 Perkara Nomor 1/PUU-X/2012 walaupun telah membahas mengenai pengenaan pajak terhadap alat berat, akan tetapi Mahkamah belum menguji hal perbedaan alat berat dengan kendaraan bermotor. Dengan demikian tidak ternyata adanya *ne bis in idem*.
8. Berdasarkan uraian pada angka 1 sampai angka 3 di atas, maka Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili permohonan pengujian Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final.

II. Para Pemohon Memiliki Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Mengajukan Permohonan Ini

1. 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 “badan hukum publik atau privat”. Selanjutnya dalam Penjelasan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang *a quo*, disebutkan bahwa yang dimaksud dengan hak konstitusional adalah “hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”.
2. 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;

3. 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 28D ayat (1) dan ayat (2) serta Pasal 1 ayat (3) UUD 1945;
4. Bahwa para Pemohon memiliki dan/atau mengelola alat-alat berat berupa antara lain: *crane, mesin gilas (stoomwaltz), excavator, vibrator, dump truck, wheel loader, bulldozer, tractor, forklift* dan *batching plant* yang digunakan melakukan aktivitas usahanya;
5. Para Pemohon menganggap hak-hak konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 tersebut di atas, nyata-nyata dirugikan dengan diberlakukannya Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, sehingga alat-alat berat diperlakukan sama dengan kendaraan bermotor padahal alat berat berbeda dan tidak mungkin dapat memenuhi persyaratan-persyaratan yang diterapkan pada kendaraan bermotor. Akibatnya alat berat tidak dapat digunakan yang pada gilirannya para Pemohon tidak dapat bekerja melakukan aktivitas usahanya;
6. Padahal alat berat dilihat dari fungsinya (aspek teleologis) adalah sebagai alat produksi, berbeda dengan kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai moda transportasi baik barang maupun orang. Dengan perkataan lain secara fungsional, alat berat tidak akan pernah berubah fungsi menjadi moda transportasi barang ataupun orang;
7. Para Pemohon selaku pemilik dan/atau pengelola alat berat menganggap hak-hak konstitusionalnya dirugikan dengan berlakunya norma Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, karena alat berat ternyata diperlakukan sama dengan kendaraan bermotor sebagaimana secara keliru dinyatakan dalam UU LLAJ yang menimbulkan konsekuensi kerugian:
 - a. Alat berat diharuskan mengikuti uji tipe dan uji berkala seperti halnya kendaraan bermotor, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 49 UU LLAJ dan selanjutnya mulai Pasal 50 sampai dengan Pasal 56 UU LLAJ, khususnya kewajiban memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan

seperti halnya kendaraan bermotor sebagaimana secara keliru dinyatakan pula dalam Pasal 54 ayat (2) dan ayat (3) UU LLAJ, yaitu;

- “(2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. susunan;
 - b. perlengkapan;
 - c. ukuran;
 - d. karoseri; dan
 - e. rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya.
- (3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi:
- a. emisi gas buang Kendaraan Bermotor;
 - b. tingkat kebisingan;
 - c. kemampuan rem utama;
 - d. kemampuan rem parkir;
 - e. kincup roda depan;
 - f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
 - g. akurasi alat penunjuk kecepatan; dan
 - h. kedalaman alur ban.”

persyaratan uji tipe dan uji berkala sebagaimana diatur dalam ketentuan di atas tidak mungkin dan tidak pernah dapat dipenuhi oleh alat berat karena karakteristik alat berat tidak pernah sama dengan kendaraan bermotor. Alat berat yang dimiliki dan/atau dikelola para Pemohon antara lain *crane*, *mesin gilas (stoomwultz)*, *excavator*, *vibrator*, *bulldozer* dan *batching plant* tidak memiliki ban karet seperti halnya kendaraan bermotor pada umumnya karena terbuat dari roda besi, sehingga tidak mungkin memenuhi syarat kedalaman alur ban. Bahkan terdapat alat berat yang sama sekali tidak bergerak seperti halnya *crane* dan *batching plant* 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 dan tidak menggunakan ban.

- b. Alat berat diharuskan memiliki perlengkapan kendaraan bermotor, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 57 ayat (3) UU LLAJ, yaitu;

- “(3) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:
- a. sabuk keselamatan;
 - b. ban cadangan;
 - c. segitiga pengaman;
 - d. dongkrak;

- e. pembuka roda;
- f. helm dan rompi pemantul cahaya bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan
- g. peralatan pertolongan pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.”

Persyaratan perlengkapan sebagaimana dinyatakan dalam ketentuan di atas tidak mungkin dapat dipenuhi oleh alat berat karena karakteristik alat berat yang dimiliki dan/atau dikelola Para Pemohon seperti *crane*, *bulldozer*, *excavator*, *mesin gilas (stoomwultz)*, *batching plant* tidak memiliki ban yang sudah tentu juga tidak ada dongkrak dan pembuka roda, sehingga jika alat berat tidak memenuhi persyaratan maka pada gilirannya alat berat Para Pemohon tidak dapat digunakan melakukan sesuatu aktivitas produksi.

- c. Alat berat ternyata harus pula diregistrasikan dan diidentifikasi seperti halnya kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 64 UU LLAJ, yang pada pokoknya kendaraan bermotor diharuskan diregistrasi guna mendapatkan sertifikat uji tipe, padahal sebagaimana telah diuraikan di atas alat berat tidak dapat dilakukan uji tipe, dengan perkataan lain tidak pernah memiliki sertifikat registrasi uji tipe sedemikian;

Dengan kondisi sedemikian sudah tentu ketentuan imperatif yang mengharuskan adanya Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 68 ayat (1) UU LLAJ tidak mungkin dapat dipenuhi sehingga pada gilirannya alat berat Para Pemohon tidak dapat dioperasikan.

- d. Alat berat ternyata harus dioperasikan hanya oleh orang yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sepertihalnya berlaku bagi pengemudi kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam Pasal 77 UU LLAJ dan khususnya ketentuan Pasal 80 ayat (2) UU LLAJ yang mensyaratkan SIM B II bagi operator alat berat. Ketentuan ini tidak mungkin bisa dipenuhi oleh Para Pemohon karena guna mengoperasikan alat berat membutuhkan keahlian tertentu yang tidak ada relevansinya dengan kemampuan seseorang yang sudah memiliki SIM B II. SIM sebagaimana diatur dalam Pasal 86 ayat (1) UU LLAJ sebagai bukti

kompetensi mengemudi pada umumnya, artinya bukan bukti yang menunjukkan kemampuan atau kompetensi untuk mengoperasikan alat berat. Alat berat yang dimiliki oleh Para Pemohon seperti *crane*, *bulldozer*, *tractor* dan *excavator* hanya dapat dioperasikan oleh orang yang sudah mengikuti pelatihan khusus alat berat tanpa harus memiliki SIM B II yang secara khusus mensyaratkan umur dan administrasi SIM B I dan SIM A sebelum mendapatkan SIM B II yang sama sekali tidak ada kaitannya dengan mengoperasikan alat berat dimaksud.

Bahwa persyaratan sebagaimana secara imperatif diatur dalam ketentuan pasal-pasal tersebut, tidak bakal dapat dipenuhi oleh Para Pemohon selaku pemilik dan/atau pengelola alat berat, karena ternyata terdapat keanekaragaman alat berat baik dalam fungsi, ukuran, bentuk, berat dan operator dalam mengoperasikannya, masing-masing memiliki karakteristik tersendiri, sehingga alat berat tidak dapat dioperasikan, yang pada gilirannya Para Pemohon tidak bisa bekerja melaksanakan aktivitas usahanya.

8. Bahwa dampak dari dikelompokkannya alat berat sebagai kendaraan bermotor, para Pemohon juga berpotensi dikenakan sanksi pidana, sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU LLAJ yang pada pokoknya melarang perakitan atau modifikasi kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe dipidana dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Bahwa merupakan fakta empirik, dalam melaksanakan kegiatan produksinya alat berat perlu dirakit atau dimodifikasi sesuai dengan kebutuhan operasional di lapangan.
9. Apabila Mahkamah mengabulkan permohonan para Pemohon dengan mencabut ketentuan yang membatalkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, niscaya tidak ada lagi kekhawatiran bagi para Pemohon untuk menggunakan alat berat dalam kegiatan produksinya.

Berdasarkan alasan tersebut di atas, terbukti terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang dialami para Pemohon dengan berlakunya norma *a quo*. Sehingga oleh karenanya, apabila norma *a quo* dibatalkan atau dinyatakan tidak berlaku, maka kerugian yang diderita oleh

Para Pemohon tidak lagi terjadi. Dengan demikian para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan Permohonan ini.

III. Pokok Permohonan: Argumentasi Konstitusional Bahwa Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Yang Dimohonkan Bertentangan Dengan Undang-Undang Dasar 1945

1. 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; dan*
- e. kendaraan khusus.”*

2. Dalam pada itu, 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 Republik Indonesia*
- c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta*
- d. Kendaraan Khusus penyandang cacat.”*

3. Ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ tersebut telah menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum karena telah menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, padahal alat berat sebagai alat produksi memiliki jenis yang beraneka ragam yang tidak mungkin dapat dipersamakan dengan kendaraan bermotor sebagai moda transportasi.

4. Bahwa dari pasal tersebut di atas dapat dikonstantir antara alat berat dengan kendaraan bermotor diperlakukan sama, padahal secara kualitatif dari aspek fungsional (teleologis) alat berat dan kendaraan bermotor adalah berbeda. Alat berat sejak awal (kodrati) dibuat dan ditujukan untuk kegiatan produksi atau secara fungsional (teleologis) merupakan alat produksi, sedangkan kendaraan bermotor sejak awal dibuat untuk kegiatan transportasi berlalu lintas di jalan atau secara fungsional adalah sebagai alat pengangkut barang atau orang.

5. Bahwa dengan mendasarkan aspek konstruksi hukum, jelas terdapat perbedaan secara teleologis antara alat berat dan kendaraan bermotor,

menurut beberapa definisi alat berat dan kendaraan bermotor yang secara universal diterima dalam dunia perindustrian dan transportasi, yaitu:

Berdasarkan 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: mengangkat, mengangkut, memuat, memindah, menggali, mencampur, dan seterusnya dengan cara yang mudah, cepat, hemat, dan aman.”

Dalam pada itu, berdasarkan kamus *online* (dalam jaringan) *Visual Dictionary Online, Merriam Webster*, (<http://visual.merriam-webster.com/transport-machinery/heavy-machinery.php>) diakses pada tanggal 7 November 2014, pukul 20:45 WIB, alat berat/mesin berat (*heavy machinery*) adalah:

“Equipment used on large-scale projects to dig, loosen and move earth and other matter” (peralatan yang digunakan pada proyek skala besar untuk menggali, menggemburkan, dan memindahkan tanah dan material lain)

Menurut Wikipedia, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya dan digunakan untuk transportasi darat. (sumber: id.wikipedia.org/wiki/kendaraan_bermotor). Hal dimaksud bersesuaian pula dengan Pasal 1 angka 7 UU LLAJ yang menyatakan: “kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor”.

Pasal 1 angka 8 UU LLAJ yang menyatakan, “Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel”;

Dengan demikian pengertian kendaraan bermotor menurut Pasal 1 angka 7 dan angka 8 UU LLAJ adalah setiap sarana angkut di jalan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Berdasarkan pengertian tersebut di atas terlihat nyata perbedaan alat berat sebagai suatu peralatan (*heavy equipment*) untuk suatu proyek (produksi) dan kendaraan bermotor (*motor vehicle*) sebagai sarana angkutan (moda transportasi). Dengan demikian terbukti alat berat tidak dapat dipersamakan dengan kendaraan bermotor.

6. 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, sedangkan kendaraan bermotor, seperti halnya motor, bis, truk, dan sedan, merupakan kendaraan guna alat angkut (transportasi) manusia dan barang, yang setiap saat melintasi jalan raya, sedangkan alat berat sama sekali tidak berfungsi sebagai alat angkut (transportasi) manusia atau barang. Meskipun terdapat alat berat di jalan umum, seperti halnya *bulldozer*, namun keberadaan alat berat di jalanan adalah dalam rangka kegiatan produksi, bukan dalam kaitan transportasi. Alat berat tidak akan pernah berfungsi sebagai alat transportasi umum.
7. Walaupun dalam perkembangannya terdapat beberapa alat berat yang karena kondisi dilapangan industri membutuhkan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu wilayah industri, terkesan seolah-olah sama dengan kendaraan bermotor, namun secara hakikat dan fungsinya (teleologis) tetap tidak mengubah hakikat alat berat sebagai alat produksi, yang sejak semula tidak dapat disamakan dengan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi. Berdasarkan sudut pandang teleologis, alat berat tidak akan pernah berubah fungsi menjadi kendaraan bermotor.
8. Mempersamakan hal yang berbeda dengan membebani kewajiban secara sama telah melanggar prinsip persamaan dan keadilan yang diatur, dilindungi dan dijamin dalam UUD 1945. Prinsip persamaan atau *equality* dalam makna “yang sama harus diperlakukan sama, dan yang berbeda harus diperlakukan berbeda atau tidak sama” merupakan tolok ukur yang selalu ada dalam konsep *equality*. *Equality* adalah pula *uniformitas*, yang merupakan proposisi dalam hukum dan moral bahwa orang/benda yang sama harus diperlakukan sama, dan secara korelatif, sesuatu yang tidak sama harus diperlakukan secara berbeda.
9. Persamaan dan keadilan mempunyai hubungan yang erat. Keadilan dapat diartikan memberikan kepada seseorang apa yang menjadi haknya atau membebani kepada seseorang apa yang menjadi kewajibannya. Gagasan keadilan, seperti halnya persamaan merupakan dua prinsip yang terpisah tetapi berhubungan satu sama lain. Menjadikan keadilan

bermakna, bahwasanya orang harus melihat tidak hanya dalil bahwa setiap orang harus diberi apa yang menjadi hak/kewajibannya melainkan ke arah ukuran-ukuran moral dan hukum yang substantif yang pada gilirannya menentukan apa yang menjadi hak/kewajibannya. Dengan standar moral guna menilai perbedaan alat berat dengan kendaraan bermotor maka terdapat fakta alat berat yang berbeda dengan kendaraan bermotor, namun karena diperlakukan sama maka terjadi penyimpangan terhadap prinsip persamaan dan keadilan, sebagaimana dijamin oleh konstitusi UUD 1945.

10. Norma hukum yang membedakan alat berat dengan kendaraan bermotor sebenarnya telah dikehendaki pula oleh pembentuk undang-undang sebagaimana diatur antara lain dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c UU LLAJ yaitu perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki ijin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat (pertebal oleh Para Pemohon). Adanya frasa alat berat dalam ketentuan *a quo* membuktikan alat berat adalah bukan kendaraan bermotor. Hal yang sama terdapat dalam Pasal 180 ayat (2) dan ayat (3) UU LLAJ.
11. Bahwa dari aspek teleologis, pembentuk pasal-pasal batang tubuh UU LLAJ memang tidak bermaksud mempersamakan kendaraan bermotor dengan alat berat, sebagaimana dinyatakan dalam pasal batang tubuh UU LLAJ *a quo* yang muatan materinya pada prinsipnya hanya mengatur tentang kegiatan berlalu lintas dan pengaturan orang dan/atau barang di jalan raya. Alat berat secara fungsional (teleologis), tidak dimaksudkan sebagai sarana pengangkutan (transportasi) barang atau orang, tetapi justru Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ secara keliru mempersamakan kendaraan bermotor dengan alat berat.
12. Bahwa sebagaimana termaktub *vide* Naskah Akademis Rancangan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun 2005, baik dalam Batang Tubuh maupun Penjelasan tidak ditemukan adanya rumusan tentang “kendaraan khusus” yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor. Pada naskah RUU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Bab VI bagian pertama jenis kendaraan diatur dalam Pasal 32 ayat (1) sampai dengan ayat (4) dan penjelasan atas Pasal 32 ayat (1) huruf a dan huruf b tidak ada penjelasan atas Pasal 32 ayat (2) -apalagi penjelasan

terhadap Pasal 32 ayat (2) huruf e mengenai kendaraan khusus-, selengkapnya sebagai berikut:

*“Bab VI KENDARAAN
Bagian Pertama Jenis Kendaraan
Pasal 32*

- (1) *Kendaraan terdiri dari :*
 - a. *Kendaraan bermotor; dan*
 - b. *Kendaraan tidak bermotor*
- (2) *Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dikelompokkan dalam beberapa jenis yaitu:*
 - a. *sepeda motor*
 - b. *mobil penumpang*
 - c. *mobil bus*
 - d. *mobil barang; dan*
 - e. *kendaraan bermotor khusus.*
- (3) *Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dikelompokkan dalam beberapa jenis yaitu:*
 - a. *Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan*
 - b. *Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.*
- (4) *Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor diatur dalam Peraturan Pemerintah. “*

13. Selain aspek pengujian materil (*materieele toetsing*) sebagaimana tersebut di atas, dilihat dari uji formil (*formeele toetsing*), pengundangan norma kendaraan bermotor, yang memasukkan alat berat sebagai kendaraan bermotor yang dinyatakan dalam bagian Penjelasan, telah melanggar asas pembentukan peraturan perundang-undangan, karena memasukkan norma baru ke dalam Penjelasan, yang secara kualitatif mengubah esensi Batang Tubuh;

14. Dengan demikian pengelompokan alat berat sebagai kendaraan bermotor yang diatur dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ tidak memenuhi ketentuan pembentukan undang-undang berdasarkan UUD 1945, yaitu asas pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (selanjutnya disebut UU No. 10/2004) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (UU PPP), karena prinsipnya Penjelasan tidak boleh mengatur norma yang baru.

15. Aturan mengenai Penjelasan dalam UU PPP menyebutkan Penjelasan berfungsi sebagai tafsir resmi pembentuk Peraturan Perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh. Penjelasan hanya memuat uraian terhadap kata, frasa, kalimat atau padanan kata/istilah asing dalam norma yang dapat disertai dengan contoh. Penjelasan berfungsi memperjelas norma dalam Batang Tubuh, tidak boleh mengakibatkan terjadinya ketidakjelasan dari norma yang dimaksud. (Lampiran II Bagian E angka 176); Penjelasan juga tidak dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk membuat peraturan lebih lanjut dan tidak boleh mencantumkan rumusan yang berisi norma. (Lampiran II Bagian E angka 177); Penjelasan tidak boleh menggunakan rumusan yang isinya memuat perubahan terselubung terhadap ketentuan Peraturan Perundang-undangan. (Lampiran II Bagian E angka 178).
16. Adapun Penjelasan tidak boleh memuat norma baru telah dipertimbangkan dalam pengujian Undang-Undang oleh Mahkamah, dalam Perkara Nomor 005/PUU-III/2005 yang menyatakan:

“Menimbang bahwa sesuai dengan kebiasaan yang berlaku dalam praktik pembentukan perundang-undangan, yang juga diakui mengikat secara hukum, penjelasan berfungsi untuk menjelaskan substansi norma yang terdapat dalam pasal dan tidak menambahkan norma baru, apalagi memuat substansi yang sama sekali bertentangan dengan norma yang dijelaskan. Lagi pula kebiasaan ini ternyata telah pula dituangkan dengan jelas dalam Lampiran [vide Pasal 44 ayat (2)] UU Nomor 10 Tahun 2004 yang merupakan bagian tak terpisahkan dari Undang-undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang antara lain menentukan:

- 1. Penjelasan berfungsi sebagai tafsiran resmi pembentuk peraturan perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karena itu penjelasan hanya memuat uraian atau jabaran lebih lanjut norma yang diatur dalam batang tubuh. Dengan demikian penjelasan sebagai sarana untuk memperjelas norma batang tubuh, tidak boleh mengakibatkan terjadinya ketidakjelasan norma yang dijelaskan;*
- 2. Penjelasan tidak dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk membuat peraturan lebih lanjut. Oleh karena itu hindari membuat rumusan norma di bagian penjelasan;*
- 3. Dalam penjelasan dihindari rumusan yang isinya memuat perubahan terselubung terhadap ketentuan perundang-undangan yang bersangkutan;*

Menimbang bahwa kebiasaan dimaksud ternyata telah diabaikan oleh pembentuk undang-undang dalam merumuskan Penjelasan Pasal 59 ayat (1) Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Hal mana tampak dari fakta bahwa Penjelasan Pasal 59 ayat (1) tersebut di atas secara nyata telah memuat norma baru yang berbeda maknanya dengan norma yang terkandung dalam Pasal 59 ayat (1) dan (2) yang sudah jelas;

Menimbang bahwa terjadinya pertentangan antara substansi pasal dari suatu undang-undang dan penjelasannya yang nyata-nyata mengandung inskonsistensi yang melahirkan interpretasi ganda, dan menyebabkan keragu-raguan dalam pelaksanaannya. Adanya keragu-raguan dalam implementasi suatu undang-undang akan memunculkan ketidakpastian hukum dalam praktik. Keadaan demikian dapat menimbulkan pelanggaran terhadap hak konstitusional sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan, "Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum." Ketidakpastian hukum demikian tidak sesuai dengan semangat untuk menegakkan prinsip-prinsip negara hukum sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 yang secara tegas menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum dimana kepastian hukum merupakan prasyarat yang tak dapat ditiadakan;"

17. Dalam pada itu, Mahkamah juga telah membuat pertimbangan hukum dalam perkara Nomor 003/PUU-IV/2006 yang menyatakan:

"Menimbang bahwa berkaitan dengan pertimbangan di atas, Mahkamah dalam Putusan Nomor 005/PUU-IV/2005 telah pula menguraikan bahwa sesuai dengan kebiasaan yang berlaku dalam praktik pembentukan perundang-undangan yang baik, yang juga diakui mengikat secara hukum, penjelasan berfungsi untuk menjelaskan substansi norma yang terdapat dalam pasal dan tidak menambahkan norma baru, apalagi memuat substansi yang sama sekali bertentangan dengan norma yang dijelaskan. Kebiasaan ini ternyata telah pula dikuatkan dalam butir E Lampiran yang tidak terpisahkan dari Undang-undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundangan-undangan dst...dst.."

18. Putusan mahkamah dimaksud sejalan dengan pendapat Jimly Asshidiqqie, bahwa dari aspek *Legal drafting*, kedudukan Penjelasan Dalam Undang-Undang:

- a. berfungsi sebagai pemberi keterangan kata-kata tertentu, frasa atau beberapa aspek atau konsep yang terdapat dalam satu ketentuan ayat atau pasal yang dinilai belum terang atau belum jelas, dan mempunyai

b. tujuan :

1. Menjelaskan pengertian dan maksud dari satu ketentuan;
 2. Apabila terdapat ketidakjelasan atau kekaburan dalam suatu UU, penjelasan dimaksudkan untuk memperjelas sehingga ketentuan dimaksud konsisten dengan tujuan yang hendak dicapai oleh peraturan yang bersangkutan;
 3. Menyediakan tambahan uraian pendukung terhadap tujuan utama dari Undang-Undang agar keberadaannya semakin bermakna dan semakin berguna;
 4. Apabila ada perbedaan yang relevan dengan maksud penjelasan untuk menekan kesalahan dan mengedepankan objek UU, penjelasan dapat membantu pengadilan dalam menafsirkan.
- c. Penjelasan hanya memuat uraian atau elaborasi lebih lanjut norma yang diatur dalam batang tubuh peraturan yang dijelaskan;
- d. Penjelasan yang diberikan tidak boleh menyebabkan timbulnya ketidakjelasan atau malah kebingungan;
- e. Penjelasan juga tidak boleh berisi norma hukum baru ataupun yang berisi ketentuan lebih lanjut dari apa yang sudah diatur batang tubuh;
- f. Pembahasan rancangan penjelasan haruslah dilakukan secara integral dengan keseluruhan naskah rancangan peraturan perundang-undangan yang bersangkutan.
19. Dengan demikian, Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ, harus dibatalkan karena tidak memenuhi prosedur konstitusi (hak uji formil). Aspek formil dimaksud adalah aspek tertib hukum (*legal order*) yang tidak hanya sebatas hubungan vertikal antara Undang-undang dengan Undang-Undang Dasar, tetapi juga dapat secara horizontal antara Undang-undang yang satu dengan Undang-Undang yang lain. Asas tertib hukum adalah asas tertib konstitusional, sehingga pengujian itu harus dilihat dari pemahaman konstitusionalisme, *in casu* jaminan hak konstitusional atau perlindungan konstitusional, tapi juga aspek dari tertib hukum (*legal order*). Konstitusionalisme merupakan bagian dari negara hukum. Salah satu aspek negara hukum, adalah tertib hukum karena itu terikat pada asas legalitas, yaitu tujuan tidak boleh dicapai dengan segala cara. Oleh karenanya penempatan pengelompokan alat berat pada bagian Penjelasan UU LLAJ

nyata-nyata melanggar aspek formil pembentukan peraturan perundang-undangan, sehingga bertentangan dengan prinsip negara hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945.

Bahwa berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengaturan norma pengelompokan alat berat sebagai kendaraan bermotor dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ, selain bertentangan dengan prinsip kepastian hukum dan keadilan sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, juga bertentangan dengan aspek formil pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum.

Dengan diberlakukannya Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ yang mengelompokkan alat-alat berat sebagai kendaraan bermotor khusus bertentangan dengan asas-asas konstitusional kepastian hukum dan keadilan hukum sebagaimana dijamin dalam UUD 1945, yaitu:

- a. Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, yaitu Negara Indonesia adalah Negara hukum;
- b. Pasal 28D ayat (1) yaitu: Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum;

IV. **Petitum**

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

- Menyatakan mengabulkan Permohonan Para Pemohon seluruhnya;
- Menyatakan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

“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 Republik Indonesia
- c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta
- d. Kendaraan Khusus penyandang cacat.”

sepanjang frasa “c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane” bertentangan dengan Undang Undang Dasar 1945.

- Menyatakan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

“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 Republik Indonesia
 - c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta
 - d. Kendaraan Khusus penyandang cacat.”

Sepanjang frasa “c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane” tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
- Memerintahkan pemuatan Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1.1 sampai dengan bukti P-1.5, bukti P-2.1 sampai dengan bukti P-2.8, bukti P-3.1 sampai dengan bukti P-3.4, dan bukti P-4 sampai dengan bukti P-18 sebagai berikut:

1. Bukti P-1.1 : Fotokopi KTP atas nama Aking Soedjatmiko.
2. Bukti P-1.2 : Fotokopi Akta Notaris Siti Masnuro, S.H. Nomor 48 tanggal 21 April 2008.
3. Bukti P-1.3 : Fotokopi Akta Notaris Antonius Wahono Prawirodirdjo, S.H., Nomor 22 tanggal 16 Mei 2013.
4. Bukti P-1.4 : Fotokopi Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-26007.AH.01.02.Tahun 2008 tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan, bertanggal 16 Mei 2008.
5. Bukti P-1.5 : Fotokopi Surat dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-AH.01.10-12576 perihal Penerimaan Perubahan

Anggaran Dasar PT Tunas Jaya Pratama, bertanggal 8 April 2013.

6. Bukti P-2.1 : Fotokopi KTP atas nama Lilik Sutanto.
7. Bukti P-2.2 : Fotokopi KTP atas nama P. Teguh Wiardjoko.
8. Bukti P-2.3 : Fotokopi Akta Notaris Augustin Beatrice Suyanto, S.H. Nomor 30 tanggal 13 Februari 2008.
9. Bukti P-2.4 : Fotokopi Akta Notaris Augustin Beatrice Suyanto, S.H. Nomor 28 tanggal 20 Mei 2008.
10. Bukti P-2.5 : Fotokopi Akta Notaris Jose Dimas Satria, S.H. Nomor 1 tanggal 2 Mei 2014.
11. Bukti P-2.6 : Fotokopi Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-14634.AH.01.01.Tahun 2008 tentang Pengesahan Badan Hukum Perseroan, bertanggal 26 Maret 2008.
12. Bukti P-2.7 : Fotokopi Surat Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-AH.01.10-13458 perihal Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar PT Multi Prima Universal, bertanggal 19 Agustus 2009.
13. Bukti P-2.8 : Fotokopi Surat Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-06297.40.22.2014 perihal Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan PT Multi Prima Universal, bertanggal 5 Mei 2014.
14. Bukti P-3.1 : Fotokopi KTP atas nama Edhi Yuwono HS.
15. Bukti P-3.2 : Fotokopi Akta Notaris Sri Herawati Anwar Effendi, S.H., Nomor 59 tanggal 25 September 2008.
16. Bukti P-3.3 : Fotokopi Akta Notaris Sri Herawati Anwar Effendi, S.H., Nomor 26 tanggal 17 April 2014.
17. Bukti P-3.4 : Fotokopi Surat Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor AHU-AH.05699.40.22.2014 perihal Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan PT Marga Maju Mapan, bertanggal 30 April 2014.
18. Bukti P-4 : Fotokopi Modul Pelatihan dan Ujian Operator Alat Berat.
19. Bukti P-5 : Fotokopi Buku Alat Berat Untuk Proyek Konstruksi, penulis Ir. Susy Fatena Rostiyanti, M.Sc., penerbit PT Asdi Mahasatya.

20. Bukti P-6 : Fotokopi Surat dari Dinas Pendapatan Provinsi Kalimantan Timur kepada Kepala UPT Dispenda se-Provinsi Kalimantan Timur, Nomor 973/1102/Penda-II/2011, bertanggal 19 Juli 2011, perihal Penetapan PKB/BBNKB berdasarkan NJKB.
21. Bukti P-7 : Fotokopi Surat dari Kepolisian Daerah Provinsi Kalimantan Timur kepada Pimpinan PT. PAMA Bontang, Nomor LOG.6.9/VIII/2011/Lantas, bertanggal 6 Agustus 2011, perihal Pendataan Khusus Alat Berat di wilayah Kabupaten Kutai Timur.
22. Bukti P-8 : Fotokopi Surat dari Kepolisian Resor Paser, Nomor LOG.6.9/33/IX/2011/ Lantas, bertanggal 30 September 2011, perihal Permintaan Data Alat Berat.
23. Bukti P-9 : Fotokopi dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia Dirjen Mineral dan Batubara yang ditujukan kepada Kepala Teknik Tambang Perusahaan Pertambangan Mineral dan Batubara, Nomor 2036/37.04/DBT/2012, tertanggal 3 September 2012, perihal Kepemilikan SIM B II Bagi Operator Alat Berat.
24. Bukti P-10 : Fotokopi Surat dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang ditujukan kepada Direktur PT. United Tractor Tbk., yang ditandatangani oleh Eddi, A.Md. LLAJ, S.Sos, MM., tertanggal 13 April 2015, perihal Permohonan Uji Tipe.
25. Bukti P-11 : Fotokopi Surat dari Kementerian Keuangan Dirjen Bea dan Cukai Dirjen Fasilitas Kepabeanan yang ditujukan kepada Kepala Kantor Wilayah DJBC; Kepala Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai; Kepala KPPBC Tipe Madya Pabean; Kepala KPPBC seluruh Indonesia, Nomor S-131/BC.3/2012, tertanggal 14 Maret 2012, perihal Pengecualian Penerbitan Surat Keterangan Pengimporan Kendaraan Bermotor (SKPKB/Formulir A, B, C)
26. Bukti P-12 : *Invoice Hydraulic Excavator* merk Kobelco, model SK200-8 Super, Nomor Seri: YN12-T1230.
27. Bukti P-13 : *Invoice Hydraulic Excavator* merk Komatsu, model PC200-7 Super, S/N: C77807

28. Bukti P-14 : Surat Pemberitahuan Impor Barang untuk *Concrete Mixer "Stand Alone"*, bertanggal 17 Februari 2015, yang ditandatangani oleh importir Ir. Hudi Marsono dari PT. United Tractor, yang pada pokoknya menerangkan *Import Concrete Mixer "Stand Alone"* HS Code: 8474.31.2000, termasuk dalam kategori HS Code 84 (alat berat).
29. Bukti P-15 : Surat Keterangan Perubahan Bentuk Nomor LUTE/715/SPKB/I/2015, bertanggal 28 Januari 2015, ditandatangani oleh Subianto, General Manager PT. United Tractor, yang menerangkan perubahan bentuk truck diesel merk/type Hino FM260JM, nomor chassis MJEFM8JKKFJM16651, Nomor Mesin J08EUFJ70619, Tahun 2015, warna putih, dari truck Cab & Chassis menjadi Concrete Mixer 700.
30. Bukti P-16 : Sertifikat Registrasi Uji Tipe Nomor 1-379/1.811.111, bertanggal 12 Februari 2015, yang ditandatangani oleh Kepala Dinas Perhubungan Transportasi Provinsi DKI Jakarta, Dr. Ir. Benjamin Bukit, M.M. dan Dede Kustiana, PT. United Tractor P.E., yang pada pokoknya menerangkan bahwa kendaraan bermotor merk Hino type FM8JKKM-RGJ/FM260, jenis kendaraan khusus/tanki concrete mixer telah memenuhi persyaratan teknis dan unjuk kerja yang sama dengan tipe kendaraan bermotor berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK2138/AJ.402/DRJD/2008, bertanggal 31 Juli 2008.
31. Bukti P-17 : Fotokopi STNK Nomor Polisi B 9167 HY, merk/type Mitsubishi/FV 415 J Mixer.
32. Bukti P-18 : Fotokopi BPKB Nomor Polisi B 9167 HY, merk/type Mitsubishi/FV 415 J Mixer.

Selain itu, para Pemohon mengajukan 3 (tiga) orang saksi dan 7 (tujuh) orang ahli yang menyampaikan keterangan secara lisan dan tertulis pada sidang tanggal 11 Maret 2015, 2 April 2015, dan 23 April 2015, yang pada pokoknya sebagai berikut.

SAKSI PARA PEMOHON

1. Sjahrial Ong, MBA

- Saksi adalah Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Pemilik dan Pengelola Alat-Alat Berat dan Alat Konstruksi Seluruh Indonesia (APPAKSI).
- APPAKSI didirikan di Jakarta pada 1987.
- Pada awalnya Appaksi adalah mitra pemerintah di lingkungan Departemen Pekerjaan Umum dalam rangka pembangunan infrastruktur Indonesia khususnya dalam penyediaan alat-alat berat dan alat-alat konstruksi seperti alat berat untuk pembangunan jalan (*bulldozer, excavator, compactor, motor grader, asphalt paver, dsb*), peralatan pembangunan gedung (*pile hammer, bore piling, tower crane, genset, passanger lift, dsb*), peralatan pembangunan jembatan (*launching beam, concrete paving, swiver, dsb*), dan peralatan angkutan material (*dump truck, mixer truck, HDT, ADT, tanker truck, crane truck, dsb*).
- Anggota-anggota APPAKSI yang awalnya didominasi oleh perusahaan kontraktor berubah menjadi asosiasi perusahaan-perusahaan penyewa (*rental*) alat-alat berat.
- Alat berat yang disewakan (*rental*) oleh anggota-anggota APPAKSI antara lain *bulldozer, excavator, traktor, compactors (stomwaltz)*, dan *crane*, sebenarnya tidak pernah memakai jalan raya (umum) karena jalan aspal tersebut akan rusak berat. Apabila dipindahkan khususnya melalui jalan umum, alat-alat berat tersebut pasti diangkut memakai trailer.
- Apabila dioperasikan (dijalankan) dengan jarak terlalu jauh, maka alat berat (terutama bagian travel motor) akan cepat rusak.
- Alat berat yang ada di jalan raya (umum) adalah alat berat yang sedang bekerja membuat atau memperbaiki jalan atau membangun sarana lain, dan bukan memakai atau melalui jalan raya tersebut.
- Alat berat seperti *bulldozer, ekskavator, stoomwaltz*, dan *crane* tidak memiliki kincup roda depan atau kedalaman alur ban karena memakai *track*, sehingga tidak bisa memenuhi syarat sebagai kendaraan bermotor seperti ditentukan dalam Pasal 54 ayat (3) huruf e dan huruf h UULLAJ.
- Alat berat dimaksud tidak memiliki perlengkapan berupa ban cadangan, dongkrak, dan pembuka roda.

- Alat berat atau alat konstruksi dalam bahasa internasional (Inggris) biasa disebut *heavy equipment* atau *construction equipment*, sedangkan kendaraan bermotor disebut *vehicle*. Oleh karena itu tidak tepat apabila alat berat (*heavy equipment*) dikategorikan sebagai kendaraan bermotor (*vehicle*).
- Kelayakan alat berat dilihat dari segi teknis kekuatan alat dan dari segi kondisi alat saat dioperasikan. Kelayakan tersebut dinilai oleh pemilik alat berat dan penyewa, bukan oleh instansi/lembaga lain.
- Hingga saat ini tidak ada badan resmi dari pemerintah yang bertugas melakukan uji kelayakan alat berat.
- Registrasi alat berat secara resmi tidak ada.
- Bukti kepemilikan alat berat hanya berupa faktur (*invoice*) yang dikeluarkan oleh agen tunggal atau *dealer* alat berat.
- Kementerian PU pernah mengundang APPAKSI untuk membicarakan kemungkinan MoU registrasi *online* yang lebih ditujukan untuk inventarisasi alat-alat berat yang dapat dimanfaatkan untuk pembangunan infrastruktur, dan bukan untuk registrasi dan perijinan.
- APPAKSI belum pernah melaksanakan ketentuan Pasal 47 UU LLAJ.
- Tidak pernah ada sanksi terkait keberadaan Pasal 47 UU LLAJ, namun sudah ada beberapa keberatan di beberapa daerah karena ada alat berat dikenai biaya. Namun di beberapa daerah lain tidak ada biaya alat berat terutama di daerah yang kekurangan alat berat.
- Tidak pernah ada sanksi terkait tidak dilaksanakannya Pasal 47 UU LLAJ.
- Pengangkutan alat berat di jalan raya dilakukan menggunakan *trailer* dengan pengawalan Kepolisian agar tidak menimbulkan masalah lalu lintas di jalan raya.

2. Aston M. Siagian

- Saksi adalah operator alat berat di berbagai perusahaan sejak 1978 sampai dengan 1987 dengan jam terbang 12.500 *hour meter machine*; menjadi *foreman* operator alat berat selama empat tahun; pada 1993 sampai dengan 2010 menjadi instruktur/penguji operator alat berat; pada 2011 sampai dengan 2014 menjadi *superintendeni training centre*.
- Saksi berpengalaman mengoperasikan berbagai jenis alat berat, yaitu tipe roda rantai (*crawler*), tipe roda ban (*wheel*), dan tipe roda drum (*drum*).

- Untuk mengoperasikan alat berat harus mempunyai sertifikasi berupa KIMPER/SIMPER. Selain alat berat yang dicantumkan pada KIMPER, operator tidak boleh mengoperasikannya.
- Saksi memiliki SIM B2 sejak 1993 yang masih berlaku sampai tahun 2019, yang diperoleh Saksi sebagaimana prosedur yang berlaku.
- Prosedur dan materi ujian mendapatkan SIM B2 berbeda dengan dengan prosedur memperoleh KIMPER (Kartu Ijin Mengoperasikan Peralatan).
- Ujian untuk mendapatkan SIM B2 terdiri dari i) tes kesehatan, ii) tes teori, dan iii) tes praktek; iv) jika lulus kemudian diterbitkan SIM B2 oleh Kepolisian Republik Indonesia, dan v) jika tidak lulus akan dilakukan tes ulang.
- Ujian untuk mendapatkan KIMPER/SIMPER terdiri dari i) tes kesehatan, ii) tes teori; iii) praktek lapangan dengan alat berat sesuai dengan tipe unit, iv) jika lulus akan diterbitkan KIMPER oleh Tim Sertifikasi dari Depnaker atau Asosiasi yang ditunjuk oleh Depnaker; dan v) jika tidak lulus, maka dapat mengulang kembali.
- Alat berat yang dioperasikan oleh Saksi tidak pernah menggunakan jalan raya.
- Jika alat berat digunakan di jalan raya maka akan merusak kondisi jalan.
- Alat berat melewati jalan raya hanya saat mobilisasi dengan cara diangkut dengan kendaraan bermotor. Misalnya, untuk memindahkan *bulldozer*, alat berat tersebut dibongkar dan diangkut dengan kendaraan bermotor jenis *low boy* atau *trailer* dengan pengawalan Polisi.
- Mengoperasikan alat berat berbeda dengan mengemudikan kendaraan bermotor. Misalnya untuk mengoperasikan *bulldozer*, terdapat berapa jenis aplikasi kebutuhan pekerjaan, yaitu menggali (*digging*), mendorong (*dozing*), meratakan (*lepling*), menarik (*towing*), menggaruk (*ripping*), membersihkan (*land clearing*), membuat kemiringan (*slopping*), dan memotong (*cutting*).
- Tidak pernah ada razia oleh pihak Kepolisian di lokasi proyek terkait kepemilikan SIM operator.
- Pemeriksaan dilakukan oleh Kementerian ESDM ke pertambangan untuk menanyakan SIO/SIMPER.
- Tidak ada sanksi dari Kepolisian terkait ijin mengoperasikan alat berat.

- SIO diterbitkan Depnaker, sementara SIMPER diterbitkan oleh perusahaan bersangkutan (internal).
- Semua operator alat berat wajib memiliki SIM B dalam kaitannya dengan asuransi, karena perusahaan asuransi hanya mengakui SIM B2.

3. Bambang Tjahjono

- Saksi adalah Wakil Ketua Asosiasi Jasa Pertambangan Indonesia (ASPINDO) periode 2013-2018.
- Saat ini Aspindo memiliki anggota sejumlah 125 perusahaan.
- Terdapat keluhan dari beberapa perusahaan anggota Aspindo mengenai ketidakjelasan pengelompokan alat berat sebagai kendaraan bermotor.
- Beberapa peraturan mengenai alat berat adalah: i) Permendagri Nomor 29 Tahun 2012 yang mengatur pengelompokan alat berat; ii) Permenakertrans Nomor 9/MEN/VII/2010 yang mengatur Surat Ijin Operasi; iii) Surat Dispenda Kaltim Nomor 973/1102/Penda-II/2011 mengenai penarikan pajak dan bea balik nama kendaraan bermotor; dan iv) Surat Polda Kaltim Nomor YAN.3.3./3197/IX/2011/DitLL mengenai himbauan registrasi oleh SAMSAT.
- Saksi tidak menemukan pengertian yang jelas mengenai alat berat apa yang dapat dikelompokkan sebagai kendaraan bermotor.
- Saksi kesulitan mendapatkan operator alat berat karena adanya syarat operator harus memiliki SIM B2 (minimal usia 21 tahun dan harus memiliki SIM A dan SIM B1 terlebih dahulu).
- Kompetensi mengemudikan truk besar/gandengan di jalan raya (SIM B2) sangat berbeda dengan kompetensi mengemudikan alat berat.
- Ada himbauan registrasi alat berat oleh Kepolisian wilayah Kutai Timur dan Provinsi Kalimantan Timur, yang dikuatirkan Pemohon akan disusul kewajiban alat berat memiliki STNK dan BPKB. Adanya STNK dan BPKB mempersulit saksi karena setiap dua atau tiga tahun alat berat akan di-over *haul* oleh distributor dan diganti mesinnya dengan mesin dari alat berat lain. Padahal salah satu identitas kendaraan bermotor dalam STNK dan BPKB adalah nomor mesin.
- Penggunaan alat berat membutuhkan modifikasi yang bergantung pada kondisi kerja. Jika alat berat disamakan dengan kendaraan bermotor maka modifikasi alat berat akan dikenai pidana.

- Terdapat beberapa wilayah yang menarik pajak *dump truck* kelas 30 ton disamakan dengan kendaraan bermotor, padahal *dump truck* tidak melalui jalan raya.
- Jam kerja alat berat sangat tinggi sehingga dalam waktu 2-3 tahun mesin akan di-*overhaul*. Karena *overhaul* mesin membutuhkan waktu lama (beberapa minggu) maka pengguna tidak pernah menunggu proses *overhaul* selesai, melainkan menyerahkan kepada agen/distributor alat berat untuk diganti dengan mesin lain. Dengan demikian sulit untuk memenuhi ketentuan atau syarat BPKB dan STNK terkait nomor mesin.
- Syarat alat dongkrak, secara teknis tidak dapat dipenuhi karena tidak ada dongkrak berkemampuan besar yang dapat dioperasikan operator.
- Selama ini tidak pernah ada uji kelayakan.

AHLI PARA PEMOHON

1. Dr. Susy Fatena Rostiyanti, S.T., M.Sc.

- Menurut kamus Indonesia-Inggris (Echols dan Shadily, 1989) alat diterjemahkan sebagai *equipment*.
- 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” (Webster, 1997).
- R.S. Means Company (2012) menambahkan bahwa alat (*equipment*) adalah seluruh mesin, dan peralatan yang diperlukan untuk pembangunan yang tepat dan penyelesaian proyek yang dapat diterima.
- Kamus Indonesia-Inggris (Echols dan Shadily, 1989) menterjemahkan kendaraan sebagai *vehicle*.
- Definisi kendaraan berdasarkan R.S. Means Company (2012) adalah sarana yang digunakan untuk pengangkutan.
- *Encyclopedic Unabridged Dictionary of The English Language* (1994) memberikan definisi kendaraan sebagai sarana yang digunakan untuk seseorang melakukan perjalanan atau barang diangkut.
- Dari berbagai terjemahan dan definisi tersebut, atas alat berat dan kendaraan merupakan dua mesin yang berbeda. Alat berat lebih ditekankan

kepada tujuannya sebagai alat bantu dalam proyek-proyek, sedangkan kendaraan adalah sarana pengangkutan.

- Penggunaan alat berat sangat berkaitan erat dengan perkembangan pembangunan konstruksi.
- 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.
- 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.
- Pengklasifikasian alat berat dapat dilihat dari dua aspek, yaitu klasifikasi berdasarkan fungsinya, dan klasifikasi berdasarkan cara alat berat beroperasi.
- Berdasarkan klasifikasi fungsional, alat terbagi menjadi enam jenis, yaitu:
 - i) alat pengolah lahan, meliputi sebagai *bulldozer*, *scraper*, dan *motor grader* adalah alat-alat berat yang digunakan untuk pengolah lahan.
 - ii) alat penggali (excavator), meliputi *backhoe*, *front shovel*, *dragline* dan *clamshell*.
 - iii) alat pengangkat material meliputi mobile crane, crawler crane, dan tower crane.
 - iv) alat pemindahan material, meliputi *dump truck* dan *loader*.
 - v) alat pemadatan (*compactor*).
 - vi) alat pemroses material, meliputi batching plant dan asphalt mixing.
- Berdasarkan klasifikasi operasional, alat dibagi menjadi dua jenis, yaitu:

- i) alat dengan roda penggerak, dan
- ii) alat statis, meliputi *tower crane*, *batching plant*, dan *asphalt mixing plant*.
- 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.
- 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.
- Dilihat dari aspek mobilitas alat, alat berat dengan penggerak memiliki beberapa keterbatasan, antara lain:
 - i) Terbatas pada area tertentu (di dalam proyek).
 - ii) Kecepatan rendah.
 - iii) Mempengaruhi permukaan jalan.
- Berdasarkan ketiga hal tersebut, alat berat bukan sarana transportasi seperti kendaraan bermotor pada umumnya, karena peruntukannya sebagai alat untuk melaksanakan pekerjaan dalam suatu proyek konstruksi.
- 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.
- Dengan mengacu kepada UU 22/2009, selain lima karakteristik di atas, terdapat karakteristik lain yang membedakan alat berat dengan kendaraan bermotor, yaitu persyaratan dan perlengkapan, pengendara, dan modifikasi.
- 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.
- 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.

- 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.
- Pergerakan mobil atau kendaraan lainnya yang melintas di jalan dipantau berdasarkan jarak tempuh 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.
- Kendaraan bermotor melintasi jalan raya menggunakan roda ban karet, dan harus mematuhi batas kecepatan paling tinggi dan paling rendah, serta dilengkapi persyaratan laik jalan seperti alat penunjuk kecepatan. Adapun 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 22/2009 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 3,5-5,5km/jam.
- Pasal 57 UU 22/2009 mengatur mengenai perlengkapan kendaraan bermotor, yang sebagian besar persyaratan dan perlengkapan tersebut tidak sesuai pada penerapannya di alat berat, antara lain:
 - i) tidak adanya pengukur kecepatan pada alat berat [Penjelasan Pasal 48 ayat (2) huruf a butir j nomor 1]
 - ii) alat berat tidak memiliki ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda.
 - iii) kebisingan yang ditimbulkan oleh alat berat jauh lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan bermotor.

- iv) alat berat tidak dapat berputar dengan mudah sehingga radius putarnya jauh lebih besar dibandingkan dengan kendaraan bermotor.
- 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.
- Alat berat seperti yang tercantum dalam Penjelasan Pasal 47 ayat 2 huruf c bagian e UU 22/2009 tidak dikendarai di jalan raya sehingga tidak diperlukan adanya SIM untuk menjalankannya. Operator alat berat memiliki surat ijin tersendiri untuk dapat mengoperasikan alat berat yang disebut Surat Ijin 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.
- Pasal 50 UU 22/2009 menetapkan uji tipe bagi kendaraan yang dimodifikasi, dan Pasal 277 mengatur pemberian sanksi bagi pemilik kendaraan yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe. Pengaturan demikian sulit diterapkan pada alat berat.
- 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 seperti yang dijelaskan dalam Pasal 52 ayat (2).

2. Ir. Suwardjoko Warpani, MTCP

- Terdapat empat elemen pokok dalam penyelenggaraan angkutan, yaitu prasarana (jalan dan terminal), kendaraan, regulasi, dan operator (SDM).
- Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (vide UU 34/2006).
- Jalan dibangun untuk umur pakai yang panjang.

- Fungsi suatu ruas jalan berkaitan erat dengan kapasitas ruas jalan yang bersangkutan.
- Penggunaan jalan dibatasi oleh kapasitas ruas jalan yang bersangkutan meliputi:
 - i) daya tampung, yakni jumlah kendaraan dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP) yang melintas pada pajang tertentu ruas jalan dalam satuan waktu tertentu, dan
 - ii) daya dukung, yakni beban yang mampu didukung oleh konstruksi ruas jalan.
- Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalanan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
- Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel (vide UU 22/2009).
- Pasal 48 UU 22/2009 tidak sesuai untuk diterapkan pada alat berat karena:
 - i) alat berat tidak dioperasikan di jalan kecuali sedang menjalankan fungsinya, antara lain: membangun jalan, atau menyingkirkan hambatan jalan agar jalan berfungsi kembali; dan
 - ii) ayat (2) huruf a, b, c, dan d, tidak sesuai diterapkan kepada alat berat karena susunan, perlengkapan, ukuran, dan penggunaannya tidak memungkinkan alat berat dioperasikan di jalan.
- Alat berat bukan kendaraan bermotor melainkan “barang”, sebagaimana dimaksud oleh Pasal 162 ayat (2) UU 22/2009 yang mengatur bahwa, *“Kendaraan bermotor umum yang mengangkut alat berat dengan dimensi yang melebihi dimensi yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 harus mendapat pengawalan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia”*.
- 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.

- Keterampilan operator alat berat tidak sama dengan keterampilan pengemudi kendaraan.
- Instrumen alat berat lebih rumit daripada truk gandengan.
- Interpretasi “alat berat” hanya didasarkan pada definisi sempit bahwa alat berat adalah kendaraan bermotor karena digerakkan dengan mesin, dan dikelompokkan sebagai kendaraan khusus. Padahal dalam penjelasan disebutkan bahwa alat berat adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu sebagai alat.
- 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.
- Alat berat tidak memenuhi syarat sebagai “mobil barang” karena tidak menyediakan bak barang.
- Bahkan beberapa jenis alat berat beroperasi tanpa berpindah tempat sekalipun hanya bergeser.
- 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.
- Operator alat berat harus mendapat pendidikan dan pelatihan khusus.
- SIM B II untuk mengoperasikan alat berat tidak dapat diberlakukan untuk mengoperasikan kendaraan penarik, kereta tempelan, atau bus, dan sebaliknya.
- Pemindahan alat berat dari satu tempat ke tempat lain melalui jalan raya, harus diangkut menggunakan truk (kendaraan khusus) karena:
 - i) dimensi alat berat mungkin melebihi ketentuan perlintasan,
 - ii) tekanan gandar melebihi ketentuan yang berlaku,
 - iii) roda alat berat akan merusak perkerasan jalan dan jembatan,
 - iv) alat berat tidak dirancang untuk bergerak di jalanan, dan
 - v) kecepatan gerak alat berat sangat rendah sehingga akan mengganggu laju kendaraan lain di jalanan.

3. Prof. Dr. H.M. Laica Marzuki, S.H.

- Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 menyatakan negara Indonesia adalah negara hukum.
- Salah satu esensi perwujudan negara hukum (*rechtsstaat*) adalah penegakan hukum (*rechtshandhaving*) yang diatur dengan (dan dalam) hukum formal (*formele recht*).
- Hukum formal (*formele recht*) menegakkan hukum materil (*materieele recht*).
- Kaidah-kaidah hukum materil (*materieele recht*) tidak dapat melaksanakan dirinya sendiri maka guna mewujudkannya (*recht in het werkelijkheid*) dibutuhkan upaya penegakan hukum (*de handhaving van het recht*).
- Ketika suatu kaidah hukum materil diwujudkan dalam komunitas hukum, kadangkala terjadi hukum materil yang ditegakkan tidak memenuhi rasa keadilan masyarakat (*justitiabellen*) yang pada gilirannya menimbulkan ketidakpastian hukum (*rechtsonzekerheid*) dan terjadi antinomi hukum yang kadangkala didapati dalam suatu kaidah undang-undang (*wet, droit, gesetz*).
- Antinomi hukum bermakna adanya substansi yang saling bertentangan dalam muatan suatu pasal atau ayat dalam ketentuan undang-undang yang sama.
- Hakim harus meluruskan antinomi hukum dimaksud melalui konstruksi hukum atau metode penafsiran.
- UU 22/2009 mengidap antinomi hukum dalam dirinya, karena Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c mempersamakan alat berat antara lain *bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwaltz), forklift, loader, excavator* dan *crane* dengan kendaraan bermotor, yang secara teleologis telah mempersamakan dua komponen yang sama sekali berbeda (*contradictio in adjekto*).
- Penafsiran teleologis (*teleologische interpretatie*) memandang tujuan suatu hal ikhwal bermula pada fungsi keberadaannya. *Doeleinden* bertitik tolak dari *het wezen*.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Arief Sidartha (2000:107) mengingatkan bahwa kadang-kadang interpretasi sosiologis belum bisa memuaskan dan harus dibantu oleh suatu interpretasi yang mengemukakan tujuan dari

usaha pembentukan undang-undang, sehingga membutuhkan bantuan interpretasi teleologis.

- Rancang bangun suatu konstruksi ditentukan oleh tujuan (intention) diadakannya konstruksi bangunan dimaksud.
- Secara teleologis, sejak semula fungsi dan tujuan kedua komponen dimaksud berbeda secara kualitatif, bagai dua garis lurus yang kedua ujungnya tak kunjung bertemu.
- Sejak semula, fungsi alat berat merupakan alat produksi yang diperuntukkan bagi kegiatan konstruksi proyek, sedangkan fungsi kendaraan bermotor sejak mula 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.
- UU 22/2009 telah benar dan tepat tatkala menggunakan *nomenklatur* alat berat *an sich*, bukan kendaraan alat berat.
- Alat berat bukan rancang bangun kendaraan tetapi *means of production*. Tatkala alat berat dipersamakan dengan kendaraan bermotor maka UU *a quo* mengidap antinomi hukum dalam dirinya.
- Persyaratan teknis dan laik jalan bagi kendaraan bermotor, *incasu* alat berat, yang diatur dalam Pasal 54 ayat (2) dan ayat (3) UU 22/2009 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.
- Keharusan bagi alat berat untuk memiliki perlengkapan kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 57 ayat (3) UU 22/2009, 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 (*stoomwoltz*), dan *batching plant* tidak memiliki ban yang tentu tidak relevan dengan dongkrak serta pembuka roda.

- Dengan demikian, ketentuan yang mengharuskan STNK dan TNKB menurut Pasal 68 ayat (1) UU 22/2009 tidak seharusnya pula diwajibkan bagi alat berat.
- Ketentuan bahwa alat berat hanya boleh dioperasikan oleh pengemudi yang memiliki SIM seperti halnya bagi pengemudi kendaraan bermotor, tidak mungkin bisa dipenuhi. Hal demikian karena untuk mengoperasikan alat berat dibutuhkan keahlian tertentu yang tidak ada relevansinya dengan persyaratan kepemilikan SIM B2.
- 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 pengemudi yang telah mengikuti pelatihan khusus alat berat tanpa harus memiliki SIM B2.
- Dari aspek pengujian formal (*formele toetsing*), pemuatan norma kendaraan bermotor yang mempersamakan kendaraan khusus dengan alat berat (*incasu bulldozer, tractor, mesin gilas (stoomwoltz), forklift, excavator, dan crane*) pada Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU 22/2009 menyalahi dan melanggar tata cara pembentukan peraturan perundang-undangan.
- Pasal 5 UU 10/2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, sebagaimana telah diubah dengan UU 12/2011, melarang bagian Penjelasan memuat dan mengatur norma yang baru.
- Konsep keadilan dan kepastian hukum *incasu* menurut Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 harus dimaknai bahwa ketidakadilan tidak hanya dalam hal membedakan dua hal yang sama tetapi juga dikala mempersamakan dua hal yang berbeda.

4. Dr. Ir. I. Kartono W

- Ahli adalah pengurus ALSINTANI yaitu asosiasi para pengusaha logam dan mesin.
- Alat berat dipergunakan di bidang pertanian sesuai masa sebagai berikut:
 - i) Pada masa pratanam dipergunakan *hand tractor*, *hand tractor rotary*, dan *mini tractor* yang ketiganya dioperasikan secara *offroad*.
 - ii) Pada masa tanam dipergunakan *paddy grower tools* (alat tanam padi) yang dioperasikan *offroad*.
 - iii) Pada masa panen dipergunakan *rieper* dan *poer tresher* yang keduanya dioperasikan *offroad*.
 - iv) Pada tahap pengeringan dipergunakan *drying vertical*, *dryer box*, dan *dryer rotary* yang dioperasikan *offroad*.
 - v) Pada masa pecah kulit dipergunakan *rice milling* dan *rice pollyster* yang keduanya dioperasikan *offroad*.
 - vi) Pada masa pengepakan dipergunakan alat *packaging* yang dioperasikan *offroad*.
- Dengan demikian alat pertanian bukan merupakan kendaraan bermotor dan tidak ada hubungannya dengan UU LAJ.
- Alat berat pertanian tidak ada hubungannya dengan tujuan dan ruang lingkup UU LAJ.
- Ahli pernah meminta kepada pihak berwenang agar alat berat pertanian dapat memiliki STNK dan BPKB supaya dapat diagunkan atau dijamin, namun permintaan tersebut ditolak karena BPKB dan STNK membutuhkan nomor mesin (alat berat pertanian tidak memenuhi syarat sebagai kendaraan bermotor).
 - Operator alat berat pertanian tidak memerlukan SIM B2.
 - Alat berat pertanian tidak menggunakan jalan raya.
 - Alat berat pertanian tidak berfungsi sebagai alat transportasi.

5. Dr. Maruarar Siahaan, S.H.

- Untuk menilai ada atau tidaknya kedudukan hukum (*legal standing*) adalah harus dilihat hak konstitusional.
- Pemohon merujuk Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 sebagai dasar hak konstitusional.

- Kerugian konstitusional dapat terjadi karena berlakunya UU atau norma UU mengakibatkan dikurangi, dibatasi, dihalangi, atau dihambatnya seseorang atau badan hukum dalam menikmati (*enjoyment*) dalam melaksanakan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya.
- Pemohon telah pasti dirugikan, tetapi kerugian konstitusional tidak selalu dimaknai sebagai kerugian finansial, meskipun dapat dipahami sebagai salah satu akibat -tetapi tidak selalu menjadi bagian utama- dari kerugian konstitusional dimaksud.
- Penjelasan Undang-Undang tidak boleh menciptakan norma baru.
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UU LAJ bukan menjelaskan substansi pengaturan dalam norma batang tubuh Undang-Undang *a quo*, melainkan membentuk norma baru.
- Substansi UU LLAJ adalah menjaga ketertiban dan keamanan transportasi, sementara alat berat berada dalam paradigma kekuatan dan kecepatan teknologi pembangunan.
- Ketika paradigma berubah namun keputusan serta regulasi didasarkan pada paradigma lama, maka hal demikian dapat menjadi sumber krisis.
- Dengan demikian perubahan yang terjadi secara cepat dalam teknologi yang berakibat pada perubahan dan pertumbuhan objek yang memerlukan pengaturan dalam hukum, juga menyebabkan dibutuhkan perubahan dalam regulasi hukum.
- Persamaan di depan hukum adalah perlakuan, penerapan, atau pemberlakuan aturan hukum yang sama bagi setiap orang yang sama, secara adil dan jujur, tanpa memberi keuntungan yang tidak seharusnya bagi satu pihak dan menyebabkan kerugian secara tidak adil bagi pihak lain, berdasarkan aturan yang rasional dan objektif.
- Alat berat bukan tidak perlu diatur atau diregister, namun yang harus diperhatikan adalah bagaimana pengaturannya.
- Secara formal dan materiil Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bertentangan dengan UUD 1945.

6. Prof. Dr. Bagir Manan, S.H., MCL

- Penjelasan UU yang dibuat oleh pembentuk Undang-Undang dan dimuat dalam Berita Negara, bukan merupakan sumber hukum formal sehingga

tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara hukum (*legally non binding* atau *legally non authoritative*).

- Penjelasan hanya “*memorie van toelichting*” yang berada di luar batang tubuh Undang-Undang.
- Penjelasan akan mempunyai kekuatan hukum mengikat jika berada dalam “batang tubuh” Undang-Undang seperti pengertian-pengertian dalam Pasal 1 Undang-Undang tertentu.
- Penjelasan hanyalah salah satu jenis penafsiran.
- Penjelasan yang dimuat dalam Berita Negara hanya sebagai “pengumuman” (*bekennmaking*) dan bukan pengundangan (*afkondiging*). Syarat mengikat suatu undang-undang yaitu apabila dimuat dalam Lembaran Negara.
- Ada pasal-pasal yang dalam penjelasan hanya dikatakan “cukup jelas”, artinya tidak membutuhkan penjelasan.
- Jika penjelasan berlaku mengikat, berarti ada dua sumber kaidah hukum dalam satu Undang-Undang. Hal demikian tidak lazim, apalagi jika ada perbedaan arti, maka akan menimbulkan ketidakpastian hukum.
- Penjelasan yang dibuat pembentuk Undang-Undang dan dimuat dalam Berita Negara bukan semata-mata untuk menjelaskan maksud suatu kaidah (*the purpose of the norm*) atau maksud pembentuk Undang-Undang (*the purpose of legislative authority*), tetapi sesungguhnya karena kaidah (dalam batang tubuh) tidak jelas (*vaarg* atau *umbiguous*). Penjelasan juga dimuat karena ada ragam pengertian pembentuk Undang-Undang yang berbeda satu sama lain.
- Penafsiran hadir karena tidak ada kepastian makna suatu kata, suatu frasa, atau keseluruhan kalimat suatu kaidah.
- Bahasa menjadi tidak jelas karena i) disengaja oleh pembentuk Undang-Undang (*gewilde onduedelijkheid*); atau ii) tidak disengaja namun memang kata tertentu memiliki beberapa arti/makna.
- Terdapat beberapa asas penafsiran, yaitu:
 - i) dalam hal kata, atau kata-kata, atau frasa, atau kalimat telah menunjukkan pengertian atau makna yang jelas, dilarang melakukan penafsiran untuk memberi makna lain, termasuk dilarang memperluas atau mempersempit bahasa yang sudah jelas tersebut;

- ii) dalam hal suatu kaidah tidak menentukan secara kategoris dan limitatif unsur-unsur atau jenis-jenis objek yang diatur, dilarang melakukan penambahan atau pengurangan unsur-unsur yang telah dicantumkan tersebut. Juga dilarang menambah atau mengurangi jenis obyek yang telah ditetapkan secara kategoris dan limitatif tersebut;
- iii) penafsiran maupun konstruksi hukum tidak boleh menciptakan kaidah baru di luar yang telah diatur dalam Undang-Undang.

- Syarat-syarat kaidah hukum yang baik adalah i) rumusan kaidah harus sederhana dan bersifat normatif; ii) unsur-unsur norma harus dirumuskan limitatif.
- Pencantuman unsur-unsur kaidah atau jenis kaidah di luar batang tubuh adalah kaidah baru. Hal semacam itu tidak dibenarkan dari tata cara atau ketentuan mengenai pembentukan peraturan perundang-undangan.
- Adalah sulit bahkan tidak mungkin menentukan secara enumeratif dalam suatu Undang-Undang, mengenai kendaraan apa saja yang termasuk kendaraan khusus.
- Persoalan utama perkara ini bukan memasukkan jenis-jenis kendaraan yang disebut dalam Penjelasan huruf c sebagai kendaraan khusus atau sebagai kendaraan pada umumnya. Hal yang menjadi persoalan adalah apakah berbagai kendaraan yang disebut dalam Pasal 47 huruf c harus memenuhi semua persyaratan kendaraan dan kewajiban hukum yang harus dipenuhi sebagai kendaraan.
- Salah satu kriteria kendaraan dalam UU 23/2009 adalah kelaikan jalan dalam lalu lintas umum, dan wajib diuji. Kewajiban tersebut berkaitan dengan tujuan publik yaitu menciptakan keselamatan umum (*public safety*).
- Apabila kendaraan-kendaraan khusus yang disebut dalam Penjelasan Pasal 47 huruf c tidak bertalian langsung dengan keselamatan umum (*public safety*), apakah relevan memasukkan jenis kendaraan tersebut ke dalam penjelasan UU dengan konsekuensi memenuhi semua syarat dan kewajiban seperti kendaraan, baik mobil maupun motor.

7. Yohanes Eka Prayuda

- *Heavy machinery characterize itself by a more or less restricted mobility and a huge capacity for heavy duties* (sumber: <http://www.publiquip.com/Heavy-Equipment-L/Heavy-Machinery.htm>)

- *"Heavy equipment" means self-propelled, self-powered, or pull-type equipment, including farm equipment or a diesel engine, that weighs at least 1,500 pounds and is intended to be used for agricultural, construction, industrial, maritime, mining, or forestry uses.* (sumber: <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TX/htm/TX.23.htm>)
- Alat Berat atau *Heavy Equipment* adalah alat bantu (mesin) yang di gunakan oleh manusia untuk mengerjakan pekerjaan yang berat atau sulit untuk dikerjakan dengan tenaga manusia (sumber: <https://cvarthakusumateknik.wordpress.com/category/definisi-alat-berat-dan-generator/>).
- Di Indonesia belum ada peraturan perundang-undangan yang mengatur definisi alat berat.
- 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.
- Alat berat pertama digagas oleh Vitruvius pada era Romawi Kuno.
- *Excavator* pertama diciptakan oleh William Smith Otis pada 1835 di Amerika Serikat untuk membangun jalur rel kereta api.
- Klasifikasi alat berat berdasarkan fungsi:
 - a. Sektor konstruksi: *concrete batching plant, tower crane, diaphragm wall grab, hydraulic pile hammer, mini hydraulic excavator, dan bulldozer.*
 - b. Sektor pertambangan: *bulldozer (crawlerdozer dan wheeldozer), hydraulic excavator (shovel dan backhoe), dump truck, wheel loader, hydraulic rock drill, bucket wheel excavator, dan conveyor system.*
 - c. Sektor pertambangan bawah tanah: *underground mining truck, underground mining loader, underground conveyor system, continuous miner, dan tunnel boring machine.*
 - d. Sektor Oil and Gas: *telescopic handler, bulldozer, pompa anggur (sucker rod pump), hydraulic excavator, crawler crane, dan diesel forklift.*
 - e. Sektor pertanian/perkebunan: *bulldozer, hydraulic excavator with log grappel attachment, vibratory compactor, motor grader, farm tractor, dan hand tractor.*

- f. Sektor kehutanan: *feller buncher, forwarder, harvester, wheel skidder, track skidder, dan log handler/log loader.*
- g. Sektor transportasi: *container gantry crane, reach stacker, aircraft towing tractor, airport fire truck, dan floating crane for transshipment.*
- h. Sektor kelautan: *amphibious excavator, dredging vessel with clamshell, dan dredging vessel with backhoe.*

Alat-alat berat tersebut tidak dioperasikan di jalan raya.

- Klasifikasi alat berat dari aspek cara bekerja:
 - a. Alat statis, yaitu alat yang diam di tempat, dan jika akan dipindahkan harus dibongkar serta dimuat ke alat angkut. Misalnya: *stone crusher, concrete batching plant, tower crane, dan asphalt batching plant.*
 - b. Alat *semi mobile*, yaitu alat yang dapat berpindah sendiri tanpa bantuan alat angkut, namun saat bekerja harus mengambil posisi statis (diam di tempat). Misalnya: *hydraulic excavator, mobile crane, hydraulic rock drill, dan aerial platform.*
 - c. Alat *mobile*, yaitu alat berat yang harus bergerak/berpindah tempat pada saat menjalankan fungsinya. Misalnya: *telescopic handler, off highway dump truck, vibratory compactor, bulldozer, diesel forklift, dan motor grader.*
- Klasifikasi alat berat dari cara berpindah:
 - a. Alat yang tidak bisa diangkut secara utuh, misalnya: *hydraulic excavator (bobot 400 ton).*
 - b. Alat yang dapat diangkut secara utuh, misalnya: *wheel loader (bobot 18,5 ton), excavator (bobot 45 ton).*
- Dari segi dimensi dan bobot, alat berat memiliki ukuran dan bobot yang jauh lebih besar dari kendaraan bermotor pada umumnya.
- "*Motor vehicle*" means a towable recreational vehicle or a fully self-propelled vehicle with at least two wheels which has as its primary purpose the transport of a person or persons, or property, whether or not intended for use on a public street, road, or highway.
(<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TX/htm/TX.23.htm>)
- Fungsi pokok dari kendaraan bermotor maupun tidak bermotor adalah mengangkut.
- SIM yang dikeluarkan oleh POLRI dapat dipergunakan juga di negara lain.

- Untuk keperluan proses ekspor-impor kendaraan bermotor telah diatur cara identifikasi barang-barang yang digolongkan sebagai “kendaraan bermotor” dalam *Harmonized System Code* berupa HS Code No. 87, yang dikeluarkan oleh lembaga *World Customs Organization* dan diimplementasikan ke dalam Buku Tarif Kepabeanan Indonesia (BTKI).
- Frasa “alat berat” pada Pasal 47 ayat (2) huruf c telah menempatkan seluruh jenis alat berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor, oleh karena itu seluruh alat berat seakan-akan harus memenuhi syarat-syarat kendaraan bermotor, padahal alat berat memiliki beragam jenis dan fungsi yang sama sekali berbeda dengan kendaraan bermotor.
- Dalam kaitannya dengan Pasal 48 ayat (1) dan ayat (3) yang mengatur syarat laik jalan, alat berat yang banyak dioperasikan di bawah tanah seperti di bidang pertambangan dan konstruksi seakan-akan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- Sebagian besar syarat dalam Pasal 48 ayat (3) tidak mungkin diterapkan pada alat berat, karena alat berat tidak memiliki kincup roda depan (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).
- Uji klakson, uji konstruksi kendaraan, uji *ground clearance*, dan uji bobot kendaraan, perlakuan pengujiannya tidak bisa 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.
- Sebagian besar alat berat tidak mungkin memenuhi persyaratan perlengkapan yang dimaksud Pasal 57 ayat (1) dan ayat (3) UU LLAJ. Misalnya alat berat statis (*tower crane, concrete batching plant, stone crusher, dan asphalt batching plant*) tidak mungkin memiliki ban cadangan, dongkrak, dan pembuka roda. 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, dan excavator* (bahkan *wheel dozer* dan *wheel excavator*).

- Pasal 50 ayat (2) mengatur uji tipe terdiri atas pengujian fisik untuk pemenuhan teknis dan laik jalan. Karena alat berat tidak memenuhi pengujian teknis dan laik jalan maka tentunya terhadap alat berat tidak bisa mendapatkan registrasi uji tipe.
- Persyaratan operator alat berat harus menggunakan SIM B II akan mempersulit para pemilik alat berat untuk mendapatkan operator dengan kualifikasi tersebut.
- Cara beroperasi alat berat sangat berbeda, sehingga syarat untuk mendapatkan SIM II tidak relevan bagi operator alat berat.
- Alat Berat setelah diterima dari pabrikan, untuk sebagian besar lokasi kerja, harus dilakukan modifikasi dan/atau penambahan perlengkapan kerja (*attachment*) sesuai kebutuhan dan syarat kerja di tiap lokasi yang berbeda untuk tujuan keselamatan dan produktivitas. Modifikasi alat berat yang demikian akan bertentangan dengan Pasal 277, Pasal 49, dan Pasal 50 UU LLAJ.
- Menurut UU LLAJ Bab 2 Pasal 3, lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan antara lain terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Dari tujuan tersebut maka alat berat yang merupakan alat produksi (dengan berbagai fungsi yang lebih luas dari sekedar mengangkut) dan dioperasikan pada jalan khusus atau terbatas, bukan jalan raya, tidak sesuai dengan tujuan UU LLAJ yang diperuntukkan bagi angkutan jalan.
- Alat Berat tidak dapat dimasukkan dalam ruang lingkup UU LLAJ Bab 3 Pasal 4 ini karena sebagian besar diantara fungsinya sama sekali tidak melakukan “gerak pindah”, serta sifat dasarnya yang tidak untuk dioperasikan di jalan sebagai “angkutan jalan”.
- 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 (vide Pasal 65 UU LLAJ)

- *Dump truck* dikategorikan sebagai kendaraan bermotor jika merujuk pada Pasal 19 yang mengatur mengenai pengelompokan jalan.
- *Dump truck* yang termasuk alat berat adalah *dump truck* yang tidak bisa beroperasi di jalan kelas I, kelas II, maupun jalan kelas III.
- Alat berat bukannya belum diatur, namun definisi alat berat belum diatur dalam peraturan perundang-undangan.
- Pengaturan mengenai alat berat terdapat dalam regulasi bea cukai, ekspor impor, serta oleh departemen teknis seperti pertambangan.
- Kepemilikan alat berat dibuktikan dengan *invoice* jual-beli. *Invoice* ini menjadi dokumen jaminan bagi bank dalam konteks *leasing*.
- Alat berat tidak dapat diperjualbelikan jika tidak disertai/dilengkapi dengan dokumen *invoice*.

[2.3] Menimbang bahwa terhadap permohonan para Pemohon, Presiden menyampaikan keterangan secara lisan dalam persidangan tanggal 23 Februari 2015, serta menyampaikan keterangan tertulis tanpa tanggal, bulan Februari 2015 yang diterima Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 17 Maret 2015, yang pada pokoknya sebagai berikut.

I. Pokok Permohonan Pemohon

1. Bahwa Para Pemohon merupakan badan hukum privat pemilik dan/atau pengelola alat berat yang merasa dirugikan dan/atau berpotensi dirugikan hak-hak konstitusionalnya dengan diberlakukannya penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang LLAJ karena pasal *a quo* telah menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, sehingga Para Pemohon merasa dirugikan haknya, 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 28D ayat (1), ayat (2) Undang-Undang Dasar Tahun 1945.

2. Bahwa penjelasan pasal *a quo* Undang-Undang LLAJ menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum, dan melanggar prinsip persamaan dan ketidakadilan karena telah menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, padahal alat berat merupakan alat produksi yang memiliki jenis yang beraneka ragam yang tidak mungkin dipersamakan fungsinya dengan kendaraan bermotor sebagai moda transportasi barang maupun orang.

II. Kedudukan Hukum (*legal standing*) Para Pemohon

Sehubungan dengan kedudukan *legal standing* para Pemohon, Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut.

1. Bahwa para Pemohon mengajukan *constitutional review* karena keberlakuan penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang LLAJ yang menurut Pemohon dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 dan Pasal 28D ayat (1), menurut Pemerintah hal ini tidak memiliki dasar karena pasal *a quo* merupakan penjelasan atas norma dalam batang tubuhnya yang fungsinya sebagai penjelasan resmi.
2. Bahwa terhadap keberatan yang diajukan Para Pemohon tersebut bukan merupakan kewenangan Mahkamah Konstitusi karena keberatan Pemohon bukan merupakan *constitutional review*, melainkan *constitutional complaint*. Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 menegaskan bahwa salah satu kewenangan Mahkamah Konstitusi adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar yang diperiksa, dan diputus oleh Mahkamah Konstitusi adalah pertentangan atau tidak suatu norma Undang-Undang dengan konstitusi, bukan mengenai penerapan/implementasi dari norma undang-undang yang dianggap para Pemohon melanggar hak konstitusionalnya.

Berdasarkan hal tersebut di atas, Pemerintah berpendapat para Pemohon dalam permohonan ini tidak memenuhi kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*). Oleh karena itu, menurut Pemerintah adalah tepat jika Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

Namun demikian, Pemerintah menyerahkan sepenuhnya kepada Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilainya, apakah permohonan

Pemohon terhadap Pasal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, sebagaimana yang ditentukan oleh 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 terdahulu (vide Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 011/PUU-V/2007).

III. Keterangan Pemerintah atas Materi Permohonan yang Dimohonkan untuk Diuji

Sebelum Pemerintah menyampaikan keterangan terkait norma materi muatan yang dimohonkan untuk diuji oleh para Pemohon, Pemerintah terlebih dahulu menyampaikan landasan filosofis Undang-Undang LLAJ sebagai berikut:

1. Bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai upaya dari memajukan kesejahteraan umum, sebagaimana telah diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sebagai dalih sistem transportasi nasional lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggara negara.
2. Dalam Undang-Undang ini pembina lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:
 - a. Urusan pemerintahan di bidang prasarana jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan;
 - b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
 - c. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
 - d. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan

- e. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan berkemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
3. Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang lalu lintas dan angkutan jalan terlihat lebih jelas, dan transparan, sehingga penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam undang-undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya, sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.
 4. Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam undang-undang ini, selain untuk menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapat perhatian yang ditekankan dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, dalam undang-undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini, serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.
 5. Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum, serta pembinaan sumber daya manusia. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan

yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana prasarana lalu lintas, upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas, serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

6. Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, undang-undang ini mengatur persyaratan teknis uji berkala kendaraan bermotor, sehingga setiap jenis kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan dan berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas serta menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan pengujian.

Sehubungan dengan dalil Para Pemohon dalam permohonannya, Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut.

1. Terhadap dalil para Pemohon yang pada intinya menganggap keberadaan penjelasan pasal *a quo* bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 karena penjelasan ketentuan *a quo* menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, padahal alat berat apabila dilihat dari fungsinya adalah alat produksi, Pemerintah berpendapat:
 - a. Bahwa untuk memenuhi standar keselamatan dan keamanan kendaraan bermotor, Pembentuk Undang-Undang telah merumuskan bahwa jenis kendaraan dibagi 2 (dua) yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Selanjutnya kendaraan bermotor dibagi ke dalam beberapa jenis yang antara lain terkait dengan permohonan Pemohon yaitu jenis kendaraan bermotor dengan kekhususan. Perlu diketahui definisi kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
 - b. Bahwa dalam rangka terwujudnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, undang-undang *a quo* mengatur tentang persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor sehingga setiap kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan dan berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas serta menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan pengujian.
 - c. Bahwa pengujian sebagaimana dimaksud huruf b di atas, meliputi uji tipe dan uji berkala, dimana uji tipe wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan

Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe. Sedangkan uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.

d. Bahwa dalam penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e dijelaskan yang dimaksud dengan “kendaraan khusus” adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan dan rancang bangun tertentu, antara lain:

- a) kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia,
- b) kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia,
- c) alat berat, antara lain *bulldozer*, traktor, mesin gilas (*stoomwartz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*, serta
- d) kendaraan khusus penyandang cacat.

e. Bahwa sebagian yang dikatakan oleh Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H., dalam tulisannya yang berjudul *Perihal Undang-Undang*, norma atau kaidah merupakan nilai-nilai baik dan buruk dalam bentuk kata aturan yang berisi kebolehan, anjuran, atau perintah, dan bahwa dengan demikian norma hukum yang tertuang dalam peraturan perundang-undangan adalah peraturan yang timbul dari hukum yang berlaku.

f. Bahwa suatu norma yang telah ditetapkan kadang-kadang diperlukan penjelasan lebih lanjut agar pembentuk undang-undang dapat menyampaikan apa yang dimaksud dari norma tersebut sebagai keterangan resmi dari norma yang ditetapkan tersebut. Seperti yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang bahwa penjelasan adalah tafsir resmi pembentuk perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karena itu, penjelasan hanya memuat uraian terhadap kata, frasa, kalimat, atau padanan kata, atau istilah asing dalam norma yang dapat disertai dengan contoh. Penjelasan sebagai sarana untuk memperjelas norma dalam batang tubuh tidak boleh mengakibatkan terjadinya ketidakjelasan dari norma yang dimaksud (vide angka 176 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011).

Oleh karena itu, dalam ketentuan Pasal 47 ayat (2) huruf e Undang-Undang *a quo* yang mengategorikan kendaraan bermotor, salah satunya adalah

kendaraan khusus, merupakan jenis kendaraan yang harus dipenuhi sebagai persyaratan teknis dalam memenuhi standar keselamatan dan keamanan kendaraan bermotor.

Sedangkan penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e Undang-Undang *a quo* menjelaskan bahwa frasa kendaraan bermotor yang ditetapkan dalam batang tubuhnya 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 Republik Indonesia, c. alat berat antara lain *bulldozer*, traktor, mesin gilas (*stoomwultz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*, serta d. kendaraan khusus penyandang cacat.

Bahwa pencantuman alat berat sebagai kendaraan khusus dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang LLAJ justru memberikan jaminan kepastian hukum dan keadilan bagi pemilik dan/atau pengelola alat berat dalam hal perlindungan hukum untuk keselamatan dan keamanan yang sama dengan kendaraan bermotor jenis lainnya (vide Pasal 10 huruf a dan huruf b Undang-Undang LLAJ).

2. Terhadap dalil para Pemohon yang menganggap penjelasan ketentuan *a quo* telah menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum dalam melanggar prinsip persamaan dan ketidakadilan karena telah menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, Pemerintah berpendapat:

a. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 10 huruf a dan huruf b Undang-Undang LLAJ yang menyatakan sebagai berikut:

“Penyelenggaraan di bidang industri, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf c meliputi:

a. penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan industri Kendaraan Bermotor;

b. pengembangan industri perlengkapan Kendaraan Bermotor yang menjamin Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Seperti telah diuraikan di atas, ketentuan ini justru memberikan kepastian hukum bagi kendaraan bermotor yang dikategorikan kendaraan khusus, antara lain alat berat, untuk mendapatkan perlindungan hukum dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan dalam pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan.

- b. Adapun dalam upayanya untuk menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib dan lancar antara lain melalui salah satunya dengan melakukan kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan berkemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.
- c. Selain itu, Pemerintah juga menyadari bahwa kendaraan khusus alat berat ini tidak selalu menggunakan jalan, seperti yang dilakukan oleh kendaraan bermotor lainnya. Oleh karena itu, pembentuk undang-undang memberikan norma pengecualian terhadap kendaraan yang berjenis kendaraan, khususnya alat berat, sebagaimana dimaksud dengan Ketentuan Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang LLAJ dinyatakan bahwa kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalanlah yang wajib melakukan pengujian. Hal ini sebagaimana dinyatakan Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang LLAJ menyatakan sebagai berikut:

“Kendaraan Bermotor, kendaraan gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian.”

Bahwa berdasarkan Ketentuan Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang LLAJ dengan jelas bahwa kendaraan bermotor yang dilakukan pengujian hanyalah kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan. Sedangkan alat berat dengan contoh seperti *bulldozer*, traktor, mesin gilas (*stoomwaltz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane* tidak dioperasikan di jalan, melainkan dioperasikan di lingkungan kerja (pabrik) di lingkungan proyek konstruksi, dan lain-lainnya.

Sesuai dengan fungsi dan peruntukannya, kendaraan khusus (alat berat) dioperasikan di lingkungan kerja (lingkungan pabrik, lingkungan proyek konstruksi, dll) tidak untuk dioperasikan di jalan, dan tata cara pengangkutan di jalan pun harus diangkut oleh kendaraan lain. Sehingga dengan mendasarkan Ketentuan Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang LLAJ jelas bahwa alat berat tidak dilakukan pengujian. Dengan demikian, tidak terdapat hak konstitusional para Pemohon yang dilanggar dengan berlakunya norma penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang LLAJ.

d. Selain daripada itu, untuk memberikan kepastian hukum dan keadilan hukum bagi pemilik alat berat dalam melakukan kegiatannya, dalam UU LLAJ diatur pula mengenai registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang bertujuan untuk tertib administrasi, pengendalian, dan pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia, mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan, perencanaan, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan, dan perencanaan pembangunan nasional. Oleh karena itu, dengan adanya ketentuan ini para Pemohon telah mendapatkan hak atas pengakuan, jaminan, dan perlindungan, sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, dimana alat berat diakui sebagai kendaraan bermotor khusus yang memiliki perlindungan hukum yaitu dengan tidak diwajibkan melakukan pengujian sebagaimana terdapat dalam Pasal 49 ayat (1) UU LLAJ.

Dengan demikian, para Pemohon selaku pemilik dan/atau pengelola alat berat yang mengoperasikan alat berat tersebut di lingkungan kerja (pabrik, di lingkungan proyek konstruksi, dll) guna menunjang pekerjaannya, tentunya telah pula dilindungi haknya untuk bekerja, serta mendapat imbalan, serta perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja [Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945].

Terhadap permintaan Hakim Patrialis Akbar pada sidang pertama yang meminta pemerintah untuk memberikan tambahan keterangan atas Pasal 54 ayat (2), ayat (3), dan Pasal 57 UU LLAJ, Pemerintah memberikan penjelasan sebagai berikut:

- a. Sebagaimana Keterangan Pemerintah Atas Materi Permohonan Yang Dimohonkan Untuk Diuji, Pasal 54 ayat (2) UU LLAJ mengatur mengenai pengujian terhadap persyaratan teknis mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Adapun Pasal 54 ayat (3) UU LLAJ mengatur mengenai pengujian terhadap persyaratan laik jalan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.
- b. Sebagaimana Keterangan Pemerintah Atas Materi Permohonan Yang Dimohonkan Untuk Diuji, Pasal 57 ayat (3) UU LLAJ merupakan penjabaran teknis dari ketentuan Perlengkapan Kendaraan Bermotor,

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) UU LLAJ, dimana setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.

- c. Dengan demikian, ketentuan yang diatur dalam Pasal 54 ayat (2), ayat (3), dan Pasal 57 UU LLAJ merupakan pengaturan yang mewajibkan bagi setiap mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan untuk wajib melakukan pengujian terhadap persyaratan laik jalan, dan ketentuan Perlengkapan Kendaraan Bermotor. Sedangkan alat berat bukanlah kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan.

IV. Petitum

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Mahkamah Konstitusi yang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian (*constitutional review*) ketentuan *a quo* Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 dapat memberikan putusan sebagai berikut.

1. Menyatakan bahwa para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*).
2. Menolak permohonan pengujian para Pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).
3. Menerima keterangan Presiden secara keseluruhan.
4. Menyatakan Ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

Selain itu, Presiden mengajukan seorang ahli bernama Dwi Wahyono Syamhudi yang menyampaikan keterangan secara lisan dan tertulis pada sidang tanggal 23 April 2015, dan mengajukan 2 (dua) ahli, yaitu Prof. Dr. I Gde Pantja Astawa, S.H., M.H., dan Dr. Andi Irman Putra Sidin, S.H., M.H., yang menyampaikan keterangan secara tertulis, pada pokoknya sebagai berikut.

1. Dwi Wahyono Syamhudi:

- Pada 5 Januari 2015 di Jalan Sungai Landak, Cilincing, Jakarta Utara, terjadi kecelakaan berupa kendaraan forklift menabrak warung ketoprak dan mengakibatkan seseorang tewas.
- Pada 27 Januari 2015 jembatan Way Lempuyang di Desa Bandar Negeri, Kabupaten Lampung Tengah, putus karena alat berat berupa *tractor head* (mobil penarik) dengan *low bad trailer* (kereta tempelan lantai rendah) mengangkut beban yang melebihi kapasitas.
- Alat berat biasanya terdiri dari lima sistem peralatan, yaitu:
 - a. *Implement* (peralatan) dapat berupa bor, *backhoe*, *blade*, *bucket*, dll.
 - b. Alat traksi yaitu berupa ban khusus atau trek untuk medan berat.
 - c. Struktur (*structure*) yaitu suatu sistem/struktur untuk menempatkan komponen-komponen, mentransmisikan beban, menyediakan tempat atau titik-titik untuk memasang implement dan memungkinkan untuk menjalankan alat berat pada segala kondisi permukaan tanah.
 - d. *Power train* yang meliputi mesin/motor penggerak, transmisi, kemudi, dan rem.
 - e. Alat kendali dan informasi yang memungkinkan operator untuk mengarahkan dan mengendalikan semua sistem yang ada pada alat berat.
- Alat berat (*heavy equipment*) dikelompokkan menjadi dua, yaitu i) alat berat berjalan (*mobile heavy equipment*), dan ii) alat berat tidak berjalan (*stationary heavy equipment*).
- Alat berat adalah kendaraan karena memiliki pengangkut (struktur atau titik pasang *implement*) dan mengangkut *implement* (peralatan) untuk bekerja.
- *Tractor* adalah kendaraan bermotor karena berupa kendaraan (ada struktur angkut) dan memiliki motor (penggerak kendaraan).
- Alat berat ada yang berupa alat berat transportasi (misalnya *dump truck*).
- Semua *dump truck* di Indonesia sudah memnuhi persyaratan teknis dan laik jalan, mempunyai sertifikat uji tipe dari Dirjen Perhubungan Darat, dioperasikan di jalan, operator memiliki SIM B II, dilengkapi rem, dilengkapi ban serep, dilengkapi dongkrak, dan perlengkapan lain.

- Alat *truck mixer* sejak awal dirancang untuk berjalan, mengangkat, sekaligus mengaduk bahan pembuat beton, berpindah dari satu tempat ke tempat lain.
- Dengan *demikian* alat berat juga ditujukan untuk transportasi.
- *Tractor head* (mobil penarik) adalah alat berat berbentuk kendaraan bermotor yang *dalam* kondisi kosong hanya mengangkat *fifth wheel* (roda kelima). Kendaraan ini dapat difungsikan untuk menarik kereta tempelan.
- *Forklift* pada *kenyataannya* banyak berjalan di jalan raya malam hari, memiliki lampu utama, tetapi tidak memiliki lampu *sein*.
- Alat *berat* berjalan (*mobile heavy equipment*) merupakan kendaraan bermotor, dengan alasan:
 - a. Kendaraan yang mengangkat *implement*.
 - b. Memenuhi norma “jalan” yang diatur Pasal 1 angka 4 UU 38/2004 dan Pasal 1 angka 12 UU 22/2009, serta Pasal 7 UU 22/2009.
 - c. Memenuhi norma “kendaraan bermotor” yang diatur Pasal 1 angka 8 UU 22/2009.
- UU 22/2009 dan peraturan Kementerian terkait bisa jadi menggunakan nomenklatur yang sama namun arti/maksudnya bisa berbeda jauh.
- Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU 22/2009 tidak memunculkan norma baru karena menjelaskan alat berat yang masuk dalam kelompok alat berat “berjalan”.
- Dalam pengaturan alat berat kendaraan bermotor perlu dibuat beberapa pengecualian untuk mengakomodasi kendaraan khusus.
- Pasal 47 ayat (2) mengatur kendaraan khusus yang merupakan kendaraan bermotor, oleh karena itu penjelasannya hanya dalam lingkup kendaraan bermotor.
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c hanya berlaku untuk alat berat yang memenuhi syarat sebagai dan merupakan kendaraan bermotor.
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c menjelaskan tentang kendaraan khusus sebagaimana diatur dalam badan pasal, dan tidak memuat norma baru, karena alat berat berjalan merupakan kendaraan bermotor.

- Kekhususan alat berat berjalan (*mobile heavy equipment*) menuntut perlakuan khusus dalam pengaturannya, terutama dalam menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan.
- Pengujian berkala kendaraan bermotor dilaksanakan sesuai ketentuan Pasal 53 ayat (1) yaitu hanya diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.
- Kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan harus diuji dan memenuhi persyaratan. Pihak yang menentukan apakah suatu kendaraan akan dioperasikan di jalan atau tidak adalah pembuat atau importir.
- Jika *forklift* tidak dirancang untuk dioperasikan di jalan maka menurut UU *forklift* tidak wajib diuji.
- Pengoperasian *trailer* salah jika dioperasikan di jalan tanpa ijin.
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c hanya menyebut/mengatur alat berat yang berupa kendaran bermotor yang akan dioperasikan dan/atau dioperasikan di jalan. Mengenai apakah alat berat tertentu (*bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane*) dimaksudkan untuk dioperasikan di jalan atau tidak, hal demikian adalah tergantung permintaan ijin dari importir atau pengguna.
- Alat berat adalah kendaraan yang dirancang secara khusus untuk mengangkut *implement* (peralatan), bisa dipasang beberapa jenis *implement* (baik bergantian atau bersamaan) atau khusus satu jenis *implement*.

2. Dr. Andi Irman Putra Sidin, S.H., M.H.

- Pemohon menganggap Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU 22/2009 telah menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum, melanggar prinsip persamaan dan keadilan karena menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor.
- Bagian ketentuan umum UU 22/2009 telah memberikan definisi, antara lain mengenai kendaraan, kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, jalan, dan kendaraan bermotor umum.
- Lampiran UU 12/2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan menyatakan bahwa ketentuan umum berisi: i) batasan pengertian atau definisi; ii) singkatan atau akronim yang dituangkan dalam

batasan pengertian atau definisi; dan/atau iii) 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.

- Terkait dengan ketentuan umum, haruslah: i) kata atau istilah yang dimuat hanyalah kata atau istilah yang digunakan berulang-ulang di dalam pasal atau beberapa pasal selanjutnya; ii) karena batasan pengertian atau definisi, singkatan, atau akronim berfungsi untuk menjelaskan makna suatu kata atau istilah, maka batasan pengertian atau definisi, singkatan atau akronim tidak perlu diberi penjelasan, dan karena itu harus dirumuskan dengan lengkap dan jelas sehingga tidak menimbulkan pengertian ganda; iii) jika suatu kata atau istilah hanya digunakan satu kali, namun kata atau istilah itu diperlukan pengertiannya untuk suatu bab, bagian atau paragraf tertentu, kata atau istilah itu diberi definisi.
- “kendaraan khusus” tidak diatur definisinya dalam ketentuan umum. Tidak dimasukkannya “kendaraan khusus” pada bagian ketentuan umum meskipun pada operasionalnya diperlukan pemaknaan, karena pada saat itu kemungkinan pembentuk Undang-Undang melihat kata atau istilah ini hanya digunakan satu kali saja dalam Undang-Undang ini. Sehingga dari segi teknis pembentukan Undang-Undang maksud “kendaraan khusus” ditempatkan pada bagian penjelasan.
- Hal demikian kurang baik dari sisi pembentukan peraturan perundang-undangan tapi tidak berarti inkonstitusional. Hal kategorisasi kendaraan khusus ini justru merupakan bentuk jaminan kepastian hukum yang adil.
- Bagian penjelasan merupakan tafsir resmi pembentuk undang-undang atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karena itu setiap penjelasan hanya memuat uraian terhadap kata, frasa, kalimat, atau padanan kata, atau istilah asing dalam norma yang dapat disertai dengan contoh.
- Bagian penjelasan digunakan untuk memperjelas norma dalam batang tubuh yang tidak boleh mengakibatkan terjadinya ketidakjelasan dari norma yang dimaksud.
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU 22/2009 tidak memuat norma baru.

- Putusan MK Nomor 79/PUU-IX/2011 menyatakan bagian penjelasan dianggap memuat norma baru jika menciptakan ketidaksinkronan dengan ketentuan dalam batang tubuh. Dapat juga dianggap memuat norma baru apabila mengacaukan implementasi Undang-Undang yang dapat menimbulkan permasalahan legalitas.
- Putusan MK Nomor 011/PUU-III/2005 menyatakan bagian penjelasan dianggap memuat norma baru jika justru mengaburkan norma yang ingin dijelaskannya.
- Putusan MK Nomor 003/PUU-IV/2006 menyatakan bagian penjelasan dianggap memuat norma baru jika rumusan penjelasan memuat perubahan terselubung perundang-undangan yang bersangkutan.
- Putusan MK Nomor 005/PUU-III/2005 menyatakan bagian penjelasan dianggap memuat norma baru jika rumusan penjelasan secara nyata memiliki makna yang berbeda, menegaskan ketentuan yang sudah jelas, mengandung inkonsistensi yang melahirkan interpretasi ganda dan menyebabkan keragu-raguan dalam pelaksanaannya.
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU 22/2009 tidak masuk kategori memuat norma baru, melainkan hanya mengurai, melakukan kategorisasi, dan memberikan contoh yang dimaksud dengan kendaraan khusus di mata pembentuk Undang-Undang.
- Kategorisasi “kendaraan khusus” dalam bagian penjelasan masih sesuai dengan asas serta prinsip pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan. Hal demikian karena apa yang disebut sebagai kendaraan khusus tersebut masih menggunakan mesin sebagai alat penggerak dan beroperasi di jalan, bukan yang dikecualikan seperti rel.

3. Prof. Dr. I Gde Pantja Astawa, S.H., M.H.

- Penjelasan UU adalah kebiasaan di negara-negara yang menganut *civil law system*.
- Tradisi penjelasan berasal dari Belanda dalam bentuk “*memorie van toelichting*”.
- Tradisi membuat penjelasan tidak lazim diterapkan di negara-negara yang menganut *common law system*.
- Penjelasan berfungsi sebagai pemberi keterangan mengenai kata-kata tertentu, frasa, atau beberapa aspek atau konsep yang terdapat dalam

suatu ketentuan ayat atau pasal yang dinilai belum terang atau belum jelas yang dikhawatirkan oleh perumusannya akan dapat menimbulkan salah penafsiran di kemudian hari.

- B.R. Atre dalam *Legislative Drafting: Principle and Techniques* menyebutkan bahwa penjelasan bertujuan untuk:
 - a. menjelaskan pengertian dan maksud dari suatu ketentuan;
 - b. apabila terdapat ketidakjelasan atau kekaburan, penjelasan dimaksudkan untuk memperjelas ketentuan sehingga konsisten dengan tujuan yang hendak dicapai oleh pengaturan yang bersangkutan;
 - c. menyediakan tambahan uraian pendukung terhadap tujuan utama dari undang-undang agar keberadaannya semakin bermakna dan semakin berguna;
 - d. apabila terdapat perbedaan yang relevan dengan maksud penjelasan untuk menekan kesalahan dan mengedepankan objek undang-undang, penjelasan dapat membantu pengadilan dalam menafsirkan.
- Di Indonesia, penjelasan adalah kelengkapan yang harus ada pada setiap UU, PP, dan Perda.
- Penjelasan diperkuat dengan adanya dalam Tambahan Lembaran Negara yang berfungsi memuat penjelasan UU dan PP. Untuk Perda, penjelasan dimuat dalam Lembaran Daerah.
- Penjelasan resmi bukan norma atau kaidah (hukum) karena itu tidak mempunyai kekuatan hukum sebagai norma/kaidah.
- Terdapat dua bentuk penafsiran resmi atau penafsiran otentik, yaitu: i) yang terdapat dalam batang tubuh; dan ii) di luar batang tubuh.
- “Penjelasan” yang berada dalam batang tubuh diatur dalam ketentuan mengenai “pengertian-pengertian”, yang lazimnya diletakkan di Pasal 1; sedangkan “penjelasan” di luar batang tubuh diletakkan sebagai Penjelasan, baik penjelasan umum maupun penjelasan pasal demi pasal.
- Penjelasan resmi dalam batang tubuh merupakan satu kesatuan kaidah (norma) dari keseluruhan Batang Tubuh, oleh karenanya mempunyai kekuatan mengikat sebagai kaidah.
- Penafsiran resmi dalam bentuk Penjelasan tidak merupakan kaidah, melainkan sekadar “klasifikasi” maksud pembentuk UU, yang karenanya tidak boleh mengandung rumusan normatif tertentu.

- UU 12/2011 menyebutkan bahwa UU, PP, Perda Provinsi, dan Perda Kabupaten/Kota diberi Penjelasan. Peraturan perundang-undangan di bawah UU (selain Perda Provinsi dan Perda Kabupaten/Kota) dapat diberi penjelasan jika diperlukan.
- Penjelasan berfungsi sebagai tafsir resmi pembentuk peraturan perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh, oleh karenanya penjelasan hanya memuat uraian terhadap kata, frasa, kalimat, atau padanan kata/istilah asing dalam norma yang dapat disertai dengan contoh.
- Penjelasan tidak boleh mengakibatkan terjadinya ketidakjelasan norma yang dimaksud.
- Penjelasan tidak dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk membuat peraturan lebih lanjut dan tidak boleh mencantumkan rumusan yang berisi norma.
- Penjelasan tidak boleh memuat norma yang isinya memuat perubahan terselubung terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan.
- Penjelasan Peraturan Perundang-Undanguan memuat Penjelasan Umum dan Penjelasan pasal demi pasal.
- Penjelasan Umum memuat uraian secara sistematis mengenai latar belakang pemikiran, maksud, dan tujuan penyusunan peraturan perundang-undangan yang telah tercantum secara singkat dalam butir konsiderans, serta asas, tujuan, atau materi pokok yang terkandung dalam batang tubuh peraturan perundang-undangan.
- Penjelasan pasal per pasal harus memperhatikan: i) tidak bertentangan dengan materi pokok yang diatur dalam batang tubuh; ii) tidak memperluas, mempersempit, atau menambah pengertian norma yang ada dalam batang tubuh; iii) tidak melakukan pengulangan atas materi pokok yang diatur dalam batang tubuh; iv) tidak mengulangi uraian kata, istilah, frasa, atau pengertian yang telah dimuat dalam ketentuan umum; dan/atau v) tidak memuat rumusan pendelegasian.
- Rumusan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ bukan kaidah atau norma baru karena merupakan bentuk atau wujud penafsiran resmi.
- Rumusan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ bukan memperluas ataupun menambah pengertian norma melainkan memperjelas norma yang

ada dalam batang tubuh, dalam hal ini norma yang ada dalam ketentuan Pasal 47 ayat (2) huruf e.

- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ berfugsi sebagai tafsir terhadap kata “kendaraan bermotor khusus” yang terdapat dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ. Tujuan penjelasan tersebut adalah: i) agar terdapat kejelasan batasan yang digolongkan dengan kendaraan bermotor khusus; dan ii) mencegah timbulnya tafsir yang berbeda-beda ataupun multitafsir, sehingga dapat terpenuhinya asas kepastian hukum sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

[2.4] Menimbang bahwa terhadap permohonan para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat menyampaikan keterangan secara lisan pada sidang tanggal 23 Februari 2015, dan menyampaikan keterangan tertulis tanpa tanggal, Maret 2015 yang diterima Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 16 April 2015, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

A. Ketentuan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Dimohonkan Pengujian Terhadap UUD 1945

Pemohon dalam permohonan *a quo* mengajukan pengujian atas Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ yang berbunyi sebagai berikut:

“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”

terhadap ketentuan Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD Tahun 1945 yang berbunyi sebagai berikut:

1. Pasal 27 ayat (1):

“Setiap warga negara bersamaan kedudukan di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.”

2. Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2):

- (1) "Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di depan hukum.
- (2) Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja."

B. Hak dan/atau Kewenangan Konstitusional yang Dianggap Pemohon telah Dirugikan oleh Berlakunya UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Para Pemohon dalam permohonan *a quo* mengemukakan bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan dan dilanggar atau setidaknya potensial menurut penalaran wajar dapat dipastikan terjadi kerugian oleh berlakunya Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa para Pemohon menganggap hak-hak konstitusionalnya dirugikan akibat keberadaan pasal *a quo* yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor, padahal alat berat apabila dilihat dari fungsinya adalah alat produksi. Hal itu berbeda dengan kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai moda transportasi baik barang maupun orang. Dengan kata lain, secara fungsional, alat berat tidak akan pernah berubah fungsi menjadi moda transportasi barang maupun orang;
2. Bahwa dengan memperlakukan secara sama antara alat berat dengan kendaraan bermotor maka mengakibatkan alat berat diharuskan mengikuti uji tipe dan uji berkala seperti halnya kendaraan bermotor. Persyaratan uji tipe dan uji berkala sebagaimana diatur dalam ketentuan di atas tidak mungkin dan tidak pernah dapat dipenuhi oleh alat berat karena karakteristik alat berat tidak pernah sama dengan kendaraan bermotor.
3. Bahwa Pemohon beranggapan dengan adanya pengelompokan alat berat sebagai kendaraan bermotor, para Pemohon berpotensi dikenakan sanksi pidana sebagaimana yang diatur dalam Pasal 277 UU LLAJ.
4. Bahwa Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum karena telah menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor padahal alat berat merupakan alat produksi yang memiliki jenis yang beraneka ragam yang tidak mungkin dipersamakan dengan kendaraan bermotor sebagai moda transportasi.

C. Keterangan DPR

Terhadap pendapat Pemohon sebagaimana diuraikan dalam Permohonan *a quo*, DPR menyampaikan keterangan sebagai berikut:

1. Terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon DPR menyerahkan sepenuhnya kepada Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak sebagaimana yang diatur oleh Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi dan berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Nomor 011/PUU-V/2007.
2. Pengujian Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap pandangan-pandangan Pemohon dalam Permohonan *a quo*, DPR memberi keterangan sebagai berikut :
 - a. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.
 - b. Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang-Undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - c. Bahwa untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan

secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan Kendaraan, termasuk pengawasan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang lebih intensif.

- d. Bahwa untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, Undang-Undang ini mengatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis Kendaraan Bermotor yang berpotensi menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala.
- e. Bahwa pengelompokan kendaraan dalam 2 (dua) kategori yaitu kendaraan bermotor dan tidak bermotor didasarkan pada motor penggerak dan akibat yang ditimbulkan dari pergerakan kendaraan tersebut. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel (vide Pasal 1 angka 8 UU LLAJ). Pengaturan lebih lanjut tentang kendaraan bermotor diperlukan karena kendaraan bermotor lebih berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan.
- f. Bahwa terhadap anggapan Para Pemohon yang beranggapan bahwa berlakunya ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor yang diharuskan mengikuti uji tipe dan uji berkala sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 49 UU LLAJ sehingga merugikan hak konstitusional Para Pemohon karena alat berat tidak memiliki karakteristik yang sama dengan kendaraan bermotor sehingga tidak akan memenuhi syarat uji kelayakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 sampai dengan Pasal 56 UU LLAJ (vide Permohonan angka 5, 6 huruf a, hal. 6-7).

- g. Bahwa terhadap anggapan Pemohon tersebut, DPR berpendapat bahwa pengaturan mengenai uji laik jalan adalah sudah tepat. Ketentuan Pasal 48 ayat (1) menyatakan bahwa “*Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.*” dimana Jalan dimaknai sebagai seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (vide Pasal 1 angka 12 UU LLAJ). Hal ini dapat diartikan bahwa yang dikenai kewajiban memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan adalah kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan.
- h. Bahwa alat berat yang dimiliki dan/atau dikelola oleh Para Pemohon antara lain *crane, mesin gilas (stoomwartz), excavator, vibrator, bulldozer* dan *batching plant* yang dikategorikan sebagai alat berat sebagaimana disebutkan dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ (vide Permohonan angka 6, hal. 7) merupakan kendaraan yang tidak dioperasikan di jalan, melainkan kendaraan yang digunakan sebagai alat produksi, sebagaimana dimaksud dalam Penjelasan Pasal 5 ayat (6) huruf c Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Oleh karenanya, kendaraan-kendaraan tersebut tidak termasuk dalam kendaraan yang dikenai kewajiban memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- i. Bahwa berdasarkan argumentasi yang telah dikemukakan di atas, DPR berpandangan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ sudah merupakan pengaturan yang tepat dan tidak menimbulkan ketidakpastian hukum sebagaimana dimaksudkan para Pemohon dalam permohonannya.

Demikian keterangan DPR untuk menjadi bahan pertimbangan bagi Mahkamah Konstitusi untuk memeriksa, memutus dan mengadili perkara *a quo* dan dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak

bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945;

2. Menyatakan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat.

[2.5] Menimbang bahwa terhadap permohonan para Pemohon, Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagai Pihak Terkait, menyampaikan keterangan secara lisan pada sidang tanggal 2 April 2015, dan menyampaikan keterangan tertulis tanpa tanggal bulan April 2015 yang diterima Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 1 April 2015, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

I. Kedudukan POLRI Sebagai Pihak Terkait

Berkenaan dengan Uji Materi Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c yang menggolongkan Alat Berat sebagai Kendaraan Bermotor, Polri berkepentingan terhadap keberlangsungan berlaku dan mengikatnya ketentuan Pasal 47 ayat (2) huruf e beserta Penjelasan khususnya bagian c tentang penggolongan alat berat seperti *bulldozer*, traktor, mesin gilas, *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane* serta berbagai macam alat berat lainnya sebagai kendaraan bermotor. Berlaku dan mengikatnya ketentuan tentang penggolongan alat berat sebagai kendaraan bermotor menjadi dasar kewenangan Polri, yaitu:

1. Polri berdasarkan ketentuan Pasal 64 UU LLAJ diberi dan mempunyai kewenangan untuk melaksanakan registrasi dan identifikasi semua kendaraan bermotor termasuk alat berat yang oleh Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e digolongkan sebagai kendaraan bermotor. Kewenangan registrasi dan identifikasi semua kendaraan bermotor tersebut sesuai dan juga diperkuat oleh ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yang menyebutkan bahwa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor*".
2. Polri berdasarkan ketentuan Pasal 77 *juncto* Pasal 80 huruf c UU LLAJ diberikan dan mempunyai kewenangan menerbitkan Surat Izin Mengemudi bagi pengemudi alat berat yang oleh Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e digolongkan sebagai kendaraan bermotor jika pengemudi Alat Berat

dinyatakan lulus dalam Uji Kompetensi Pengetahuan, Simulasi, dan Ketrampilan Mengemudi. Kewenangan penerbitan Surat Izin Mengemudi bagi pengemudi kendaraan bermotor tersebut sesuai dan juga diperkuat oleh ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yang menyebutkan bahwa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor*".

Atas dasar 2 (dua) kewenangan tersebut di atas, Polri mempunyai kepentingan langsung berkenaan dengan Uji Materi Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c tentang penggolongan Alat Berat sebagai kendaraan bermotor. Keberlangsungan berlaku dan mengikatnya Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c akan berdampak pada keberlangsungan tugas dan tanggung jawab Polri untuk memberikan jaminan kepastian dan perlindungan hukum terhadap keberadaan, kepemilikan, dan pengoperasian atau penggunaan alat berat sebagai kendaraan bermotor. Keberlangsungan berlaku dan mengikat Pasal tersebut juga akan berdampak pada tanggung jawab Polri untuk menjamin terpenuhinya syarat kompetensi mengemudi dan keselamatan pengemudi alat berat termasuk orang lain yang ada di dalam atau di luar alat berat.

Selain itu Polri juga perlu menjelaskan bahwa pelaksanaan wewenang Polri sebagaimana ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, adalah merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari tugas pokok Polri sesuai amanat Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, sebagaimana dijabarkan dalam Bab III tentang Tugas dan Wewenang, Pasal 13 Undang-Undang *a quo*, Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah: a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; b. menegakkan hukum; dan c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Adanya jaminan keabsahan dan legalitas asal usul serta kepastian hukum kepemilikan alat berat sebagai kendaraan bermotor, akan mendukung terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat, terjamin terselesaikannya sengketa hukum melalui tegaknya hukum serta sekaligus terlindunginya, terayominya dan terlayananya masyarakat, khususnya para pemilik alat berat di Negara Republik Indonesia sebagai Negara yang berdasarkan hukum.

II. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

Pemohon menyatakan bahwa penggolongan Alat Berat sebagai kendaraan bermotor sebagaimana dicantumkan dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c dan diajukan untuk diuji materi dirasa merugikan dan/atau berpotensi merugikan hak konstitusionalnya, yaitu hak atas pengakuan, jaminan perlindungan dan kepastian hukum yang adil, dan perlakuan yang sama di hadapan hukum.

Terhadap perasaan dan penilaian para Pemohon tersebut di atas, Pihak Terkait tidak sependapat karena pernyataan, perasaan, dan penilaian adanya kerugian hak konstitusional tersebut mengandung ketidaklogisan. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Pasal 47 ayat (2) huruf e beserta Penjelasan bagian c hanya menggolongkan alat berat sebagai kendaraan bermotor karena memenuhi kriteria sebagai kendaraan bermotor khusus yaitu menggunakan mesin sebagai tenaga penggerak, dibuat dengan rancangan khusus, dan digunakan untuk fungsi atau kepentingan khusus. Oleh karenanya, Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c tidak mungkin mendatangkan kerugian secara langsung kepada Pemohon sebagai pemilik dan/atau pengelola Alat Berat;
2. Bahwa Pasal 47 ayat (2) huruf e beserta Penjelasan bagian c menjadi dasar kewajiban dilaksanakan registrasi dan identifikasi Alat Berat serta kewajiban mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) Golongan B.II, justru kewajiban-kewajiban tersebut dimaksudkan untuk memenuhi, yaitu:
 - a. hak-hak konstitusional Pemilik Alat Berat yaitu pengakuan, jaminan perlindungan dan kepastian hukum, dan perlakuan yang sama di hadapan hukum. Melalui Registrasi dan Identifikasi Alat Berat akan diterbitkan dan diberikan: *Pertama*, Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) yang berfungsi sebagai legitimasi pengakuan dan alat bukti kepemilikan kendaraan bermotor, serta jaminan kepastian dan perlindungan hukum bagi kepemilikan Alat Berat; *Kedua*, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) yang berfungsi sebagai pemberi legitimasi pengoperasian Alat Berat sesuai dengan fungsi khusus yang dirancang sejak semula.
 - b. hak konstitusional Pengemudi Alat Berat yaitu jaminan legitimasi sebagai pihak yang mempunyai kompetensi untuk mengemudi Alat Berat dan perlindungan keselamatan baik bagi dirinya maupun orang lain terbebas

dari kemungkinan terjadinya kecelakaan dalam penggunaan/pengoperasian Alat Berat.

Perlu juga dijelaskan bahwa adanya kewajiban Registrasi dan Identifikasi Alat Berat serta kewajiban mempunyai golongan SIM B.II tidak akan menimbulkan beban pembiayaan dan bahkan kerugian ekonomis bagi sebuah perusahaan pemilik dan pengemudi Alat Berat, karena: *Pertama*, biaya Registrasi dan Identifikasi Alat Berat sebagai Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) hanya sebesar Rp.225.000,- (dua ratus dua puluh lima ribu rupiah) dengan rincian: Rp.100.000,- untuk penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), Rp.75.000,- untuk penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), dan Rp.50.000,- untuk pencetakan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB); *Kedua*, biaya Uji Kompetensi Mengemudi dan penerbitan SIM B.II baru bagi Pengemudi Alat Berat sebesar Rp.170.000,- (seratus tujuh puluh ribu rupiah).

Atas dasar penjelasan di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa penggolongan Alat Berat sebagai Kendaraan Bermotor sebagaimana ditentukan dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e beserta Penjelasannya bagian c serta konsekuensinya terhadap kewajiban Registrasi dan Identifikasi Alat Berat sebagaimana ditentukan dalam Pasal 64 dan kewajiban mempunyai Golongan SIM B.II sebagaimana ditentukan dalam Pasal 77 *juncto* Pasal 88 huruf c UU LLAJ, yang dimohon uji materi tidak mungkin menimbulkan kerugian secara potensial atau aktual bagi hak konstitusional kepada Pemohon. Sebaliknya ketentuan Pasal-Pasal tersebut justru memberikan pengakuan, jaminan perlindungan dan kepastian hukum atas kepemilikan dan pengoperasian Alat Berat serta perlakuan yang sama terhadap semua pemilik semua kendaraan bermotor termasuk alat berat.

Tentang kedudukan hukum (*legal standing*) Polri menyerahkan sepenuhnya kepada Hakim Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai, apakah para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak, atas berlakunya Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ, sebagaimana yang ditentukan dalam 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 terdahulu sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007.

III. Keterangan POLRI Selaku Pihak Terkait Terhadap Materi yang Dimohonkan Untuk Diuji

Terhadap Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c dan implikasinya terhadap kewajiban registrasi sebagaimana diatur dalam Pasal 64 dan terhadap kewajiban kepemilikan SIM B.II bagi pengemudinya sebagaimana diatur dalam Pasal 77 *juncto* Pasal 80 ayat (2) UU LLAJ, Polri sebagai Pihak Terkait dapat memberikan penjelasan sebagai berikut:

1. Bahwa Pemohon menyatakan Alat Berat bukan kendaraan bermotor karena adanya perbedaan fungsi yaitu Alat Berat berfungsi sebagai alat produksi, sedangkan kendaraan bermotor berfungsi sebagai moda transportasi barang atau orang. Terhadap pernyataan Pemohon tersebut, Polri sebagai Pihak Terkait menilai Pemohon belum mencoba memahami secara komprehensif mengenai kriteria dari istilah kendaraan bermotor sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1 angka 7 dan 8 UU LLAJ serta penggolongan lebih lanjut jenis kendaraan bermotor sebagaimana ditentukan dalam Pasal 47 ayat (2) beserta Penjelasan. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Kriteria yang disebut kendaraan bermotor

Ada 2 (dua) kata yang terkandung dalam istilah kendaraan bermotor yaitu kendaraan dan bermotor. Kata "kendaraan" jika mendasarkan dan dikembangkan dari Pasal 1 angka 7 UU LLAJ bermakna sebagai "suatu sarana angkut" yang dalam penggunaannya harus melalui cara "dinaiki, digerakkan, dan dikemudikan". Kata "bermotor" bermakna sebagai penggunaan peralatan mekanik berupa mesin.

Atas dasar makna dari masing-masing kata tersebut dapatlah disusun makna dari istilah "Kendaraan Bermotor" yaitu suatu sarana angkut yang penggunaannya melalui cara dinaiki, digerakkan dengan mesin, dan dikemudikan seseorang. Dengan demikian, kriteria Kendaraan Bermotor sebagai sarana angkut yaitu:

- 1) digunakan dengan cara dinaiki baik oleh satu orang sebagai pengemudi maupun oleh beberapa orang dengan yang satu sebagai pengemudi dan yang lainnya sebagai penumpang.
- 2) digunakan dengan cara digerakkan dengan peralatan mekanik berupa mesin baik untuk maju atau mundur maupun gerakan lambat atau cepat.

3) digunakan dengan cara dikemudikan oleh seseorang yang memenuhi syarat kompetensi mengemudi.

b. Penggolongan Jenis Kendaraan Bermotor

Berdasarkan ketentuan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ beserta Penjelasan, Kendaraan Bermotor berdasarkan “jenisnya” digolongkan atau dibedakan menjadi 5 (lima) jenis yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus yang terdiri dari kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia, kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia, alat berat (*bulldozer*, traktor, mesin gilas, *forklift*, *loader*, ekskavator, *crane*), dan kendaraan khusus penyandang cacat.

Jika Penjelasan Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ dicermati dan dipahami secara utuh, maka kelima jenis Kendaraan Bermotor berdasarkan “tujuan penggunaan dan rancang-bangunnya” dapat dihedakan menjad 2 (dua) golongan, yaitu:

- 1) Jenis kendaraan bermotor yang tujuan penggunaannya untuk pengangkutan orang dan/atau barang harus mempunyai rancang bangun yang sesuai dengan tujuan untuk pengangkutan orang dan/atau barang. Jenis kendaraan bermotor yang termasuk golongan ini adalah sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang.
- 2) Jenis kendaraan bermotor yang tujuan penggunaannya untuk kepentingan khusus harus mempunyai rancang bangun yang sesuai dengan kepentingan khusus yang menjadi tujuan penggunaannya. Kendaraan bermotor TNI atau Polri yang digunakan untuk mobilitas anggota TNI atau Polri baik melalui jalan maupun lokasi khusus atau yang digunakan untuk menghadapi dan mengatasi huru-hara harus mempunyai rancang bangun yang khusus sesuai dengan tujuan penggunaannya yang khusus. Alat berat yang tujuan penggunaannya untuk mengangkat/mengangkut dan memindahkan barang di lokasi khusus tertentu atau untuk rnenggali dan mengeruk serta memindahkan bahan tambang atau untuk memadatkan permukaan jalan, semuanya harus dirancang-bangun secara khusus sesuai dengan tujuan penggunaannya yang khusus.

Atas dasar penjelasan kriteria kendaraan bermotor dan penggolongan lebih lanjut jenis kendaraan bermotor tersebut di atas, Polri sebagai pihak terkait menyatakan:

- a. Ketidaktepatan pembedaan antara alat berat sebagai alat produksi dengan kendaraan bermotor sebagai moda/alat pengangkutan karena semua jenis kendaraan bermotor termasuk alat berat dapat difungsikan sebagai alat produksi atau pendukung kegiatan produksi. Jenis mobil penumpang atau mobil bus atau mobil barang seperti halnya alat berat dapat berfungsi sebagai alat produksi yaitu produksi jasa pengangkutan orang atau barang yang memberikan pendapatan kepada perusahaan yang memiliki dan/atau mengoperasikan; dan
 - b. Alat berat memenuhi kriteria untuk dinyatakan sebagai kendaraan bermotor secara normatif dan realita penggunaannya, yaitu:
 - 1) Penggunaan alat berat harus dilakukan dengan cara sebagaimana penggunaan jenis kendaraan bermotor yang lain, yaitu: *Pertama*, harus dinaiki oleh satu orang sebagai pengemudi atau ditambah satu orang sebagai pendamping; *Kedua*, digerakkan secara lambat untuk maju atau mundur dengan menggunakan peralatan mekanik berupa mesin; dan *Ketiga*, dikemudikan oleh seseorang yang harus dinyatakan lulus uji kompetensi mengemudi alat berat.
 - 2) Tujuan penggunaan alat berat sebagaimana kendaraan bermotor khusus lainnya adalah untuk memenuhi kepentingan khusus sehingga rancang bangunnya harus khusus juga, yang berbeda dengan rancang bangun jenis kendaraan bermotor yang digunakan untuk tujuan pengangkutan barang dan/atau orang.
2. Bahwa Pemohon menyatakan alat berat tidak mungkin dan tidak akan pernah dapat dilakukan Uji Tipe dan Uji Berkala dengan berbagai alasan seperti tidak memiliki ban karet namun terbuat dari besi roda dan tidak memenuhi syarat kedalaman alur ban. Polri sebagai Pihak Terkait menilai pernyataan tersebut sebagai wujud dan fakta ketidakpahaman Pemohon tentang hakekat dan tujuan Uji Tipe dan Uji Berkala. Berkenaan dengan hakekat dan tujuan Uji Tipe dan Uji Berkala dapat dijelaskan sebagai berikut:
- a. Dengan mengacu pada ketentuan Pasal 50 dan Pasal 53 UU LLAJ, Uji Tipe dan Uji Berkala pada hakekatnya dimaksudkan untuk menilai atau

menilai kembali pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan serta rancang bangun satu tipe produk kendaraan bermotor. Persyaratan teknis mencakup pengujian atau penilaian terhadap susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, dan rancangan teknis sesuai dengan tujuan penggunaannya. Persyaratan laik jalan mencakup pengujian atau penilaian terhadap kinerja produk kendaraan bermotor. Hasil dari Uji Tipe digunakan sebagai dasar untuk dilakukan registrasi tipe kendaraan bermotor dan penerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT);

- b. Dengan mengacu pada hakekatnya sebagaimana diuraikan di atas, pelaksanaan Uji Tipe dan Uji Berkala bertujuan agar kendaraan bermotor menjamin keselamatan ketika digunakan atau dioperasikan baik bagi pengemudi atau penumpang maupun orang lain yang ada di luar kendaraan bermotor.

Dengan mencermati hakekat dan tujuan Uji Tipe dan Uji Berkala tersebut di atas, setiap jenis kendaraan bermotor termasuk Alat Berat sebagai kendaraan bermotor khusus yang akan dioperasikan atau digunakan di wilayah Indonesia wajib dilakukan Uji Tipe dan Uji Berkala agar mampu memberikan jaminan keselamatan kepada pengemudi atau penumpang dan orang lain di luar alat berat. Pengujian tipe dan berkala merupakan bentuk tanggung jawab negara agar setiap alat berat yang dioperasikan/digunakan di Indonesia memenuhi syarat teknis dan laik jalan. Negara tidak boleh membiarkan terjadinya ancaman terhadap keselamatan warga negaranya yang mengemudikan atau menumpang Alat Berat karena membiarkan Alat Berat tidak dilakukan Uji Tipe dan Uji Berkala. Mengenai kompleksitas pelaksanaan dan Tata cara pengujiannya tidak dapat dijadikan alasan untuk tidak melaksanakannya dan dapat diatur secara khusus.

3. Bahwa Pemohon menyatakan penggolongan alat sebagai kendaraan bermotor berakibat adanya beban kewajiban registrasi dan identifikasi dalam rangka memperoleh Sertifikat Registrasi Tipe. Terhadap pernyataan Pemohon, Polri sebagai Pihak Terkait menilai adanya ketidakpahaman secara komprehensif tentang ketentuan dan tujuan Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor termasuk Alat Berat. Untuk itu, Polri sebagai Pihak Terkait memberikan penjelasan sebagai berikut:

- a. Pada prinsipnya berdasarkan Pasal 64 UU LLAJ, semua kendaraan bermotor termasuk Alat Berat wajib diregistrasi kepemilikan dan pengoperasiannya. Pasal 64 ayat (1) UU LLAJ menentukan, “Setiap Kendaraan Bermotor wajib diregistrasikan”. Pasal ini tidak membatasi bahwa kendaraan bermotor yang terkena kewajiban registrasi harus digunakan di jalan umum, namun semua kendaraan bermotor baik yang dioperasikan di jalan umum maupun di jalan atau lokasi khusus wajib didaftarkan.

Ketentuan Pasal 64 ayat (1) UU LLAJ berbeda dengan ketentuan Pasal 14 ayat (1) UU LLAJ yang lama yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992. Pasal 14 ayat (1) UU Nomor 14 Tahun 1992 menentukan, “Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib didaftarkan”. Dalam Pasal 14 ayat (1) tersebut terdapat frase “yang dioperasikan di Jalan”. Kata “Jalan” menunjuk pada jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Frase tersebut berfungsi sebagai syarat atau batasan bahwa menurut UU LLAJ yang lama (UU No.14 Tahun 1992) yang terkena kewajiban pendaftaran hanyalah kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan umum. Bagi kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan atau lokasi khusus seperti alat berat berupa *bulldozer*, traktor, mesin gilas, *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane* yang dioperasikan di areal dan jalan khusus perusahaan pertambangan, perkebunan, kehutanan, kepelabuhan, dan bandar udara menurut UU LLAJ yang lama (UU No. 14 Tahun 1992) tidak terkena kewajiban untuk didaftarkan.

- b. Kewajiban registrasi terhadap semua jenis kendaraan bermotor, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 64 ayat (3) UU LLAJ, merupakan wujud tanggung jawab negara dengan tujuan:

1) Tertib administrasi

Registrasi dimaksudkan untuk mencatat, memverifikasi, dan menyimpan data identitas Ranmor dan identitas pemiliknya. Berdasarkan data dimaksud diterbitkan: *Pertama*, Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) sebagai alat bukti kepemilikan Ranmor. Penerbitan dan pemberian BPKB kepada pemilik kendaraan bermotor termasuk Alat Berat bermakna: adanya pengakuan Negara terhadap kepemilikannya, adanya jaminan kepastian hukum tentang hubungan

kepemilikan antara Pemilik dengan kendaraan bermotor, adanya jaminan perlindungan hukum terhadap kepemilikan kendaraan bermotor yang sudah teregistrasi, serta adanya perlakuan yang sama karena semua jenis kendaraan bermotor termasuk Alat Berat harus diregistrasi; *Kedua*, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) sebagai surat identitas kendaraan bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) sebagai tanda identitas fisik kendaraan bermotor. Adanya STNK dan TNKB memberikan legitimasi pengoperasian kendaraan bermotor di jalan umum ataupun di jalan atau lokasi khusus.

- 2) Pengendalian dan pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia.

Dengan adanya registrasi semua kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia, pemerintah dapat melakukan: (a) pengendalian jumlah kendaraan bermotor termasuk Alat Berat yang dioperasikan di Indonesia; (b) pengawasan penggunaan kendaraan bermotor termasuk Alat Berat yang dioperasikan di jalan/lokasi khusus dalam rangka menjaga keamanan keberadaannya dan keselamatan pengoperasiannya; (c) pengawasan terhadap kemungkinan terjadinya penyimpangan pengoperasiannya.

- 3) Kemudahan penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan.

Data identitas kendaraan bermotor termasuk Alat Berat dan pemiliknya beserta perubahan-perubahannya berkedudukan sebagai "data forensik kepolisian". Dalam kedudukan yang demikian, data identitas kendaraan bermotor dan pemiliknya berfungsi sebagai rujukan atau sumber bagi Polri untuk melakukan penyidikan jika terjadi pelanggaran dan/atau kejahatan yang berkaitan dengan kendaraan bermotor baik sebagai obyek pelanggaran atau kejahatan maupun sebagai media melakukan pelanggaran dan/atau kejahatan. Dengan tertibnya administrasi kendaraan bermotor tersebut, Polri akan memperoleh kemudahan untuk melacak keberadaan kendaraan bermotor dan/atau pemiliknya sebagai bagian dari proses penyidikan.

- 4) Perencanaan, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Data jumlah kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia terutama di masing-masing wilayah dapat difungsikan untuk mengembangkan perencanaan dan operasional serta rekayasa manajemen Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan mencermati tujuan kewajiban registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor termasuk Alat Berat sebagaimana tersebut di atas, ketentuan Pasal 47 ayat (2) huruf e beserta Penjelasannya bagian c *juncto* Pasal 64 UU LLAJ sebagai dasar hukum kewajiban registrasi Alat Berat tidak mungkin mengandung pertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Bahkan dari tujuan kesatu sampai ketiga di atas justru ketentuan 47 ayat (2) huruf e beserta Penjelasannya bagian c *juncto* Pasal 64 UU LLAJ mengandung semangat yang konsisten dengan semangat Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, yaitu: pemberian pengakuan terhadap kepemilikan Alat Berat, pemberian jaminan kepastian hukum terhadap kepemilikan Alat Berat oleh subjek pemilikinya, pemberian perlindungan hukum terhadap kepemilikan Alat Berat, dan pemberian perlakuan yang sama terhadap semua kendaraan bermotor termasuk Alat Berat.

4. Bahwa Pemohon menyatakan persyaratan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) B.II bagi pengemudi Alat Berat tidak dapat dipenuhi atau bahkan tidak diperlukan karena kemampuan atau keahlian pemilik SIM B.II tidak relevan dengan keahlian yang diperlukan untuk mengemudikan atau mengoperasikan Alat Berat. Pernyataan Pemohon ketidapahamannya secara utuh hakekat dan tujuan dari kepemilikan SIM, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - a. Kepemilikan SIM oleh seseorang pada hakekatnya menunjukkan bahwa pemegangnya sudah dinyatakan lulus ujian kompetensi sehingga diberi kewenangan untuk mengemudikan atau mengoperasikan kendaraan bermotor. Ada 3 (tiga) kelompok kompetensi yang harus dimiliki yaitu:
 - 1) Kompetensi pengetahuan tentang tata cara berlalu lintas dan angkutan sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan atau dioperasikan. Bagi pengemudi jenis kendaraan bermotor untuk tujuan pengangkutan barang dan/atau orang di jalan umum, kompetensi yang harus dimiliki berkaitan dengan pengetahuan tata cara berlalu lintas dan angkutan di jalan umum. Bagi pengemudi atau pengoperasi jenis kendaraan bermotor khusus seperti Alat Berat, kompetensi yang harus dimiliki

berkaitan dengan pengetahuan tata cara berlalu lintas dan angkutan baik jalan umum maupun di jalan khusus seperti perkebunan, pelabuhan, dan bandara serta lokasi khusus seperti di lokasi pertambangan.

2) Kompetensi keterampilan mengemudi atau mengoperasikan kendaraan bermotor melalui simulator. Artinya, dalam peralatan simulator harus dirancang untuk menguji keterampilan mengemudi atau mengoperasikan semua jenis kendaraan bermotor termasuk Alat Berat baik di jalan umum, di jalan khusus, dan di lokasi khusus.

3) Kompetensi praktik mengemudi atau mengoperasikan kendaraan bermotor sebagai aplikasi penerapan pengetahuan tata cara berlalu lintas dan angkutan di arena tertentu yang ditunjuk dan di jalan atau di lokasi yang sesungguhnya. Ada 2 (dua) tingkatan pengujian kompetensi praktik yaitu: Praktik I yang dilaksanakan di arena tertentu yang ditunjuk dengan rancang bangun untuk menguji kemampuan tertentu dengan menggunakan kendaraan bermotor sesuai golongan SIM yang ingin dimiliki, dan Praktik II yang dilaksanakan di jalan atau di lokasi khusus tertentu. Bagi SIM pengemudi jenis kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, Praktik II dilaksanakan di jalan dengan menggunakan jenis kendaraan bermotor sesuai dengan Golongan SIM yang ingin dimiliki. Bagi SIM pengemudi jenis kendaraan bermotor khusus seperti Alat Berat, Praktik II dilaksanakan di jalan khusus seperti pelabuhan atau bandara atau wilayah perkebunan atau di lokasi khusus seperti areal pertambangan dengan menggunakan Alat Berat yang akan dioperasikan.

b) Kepemilikan SIM bertujuan untuk memberikan legitimasi pengakuan dan kepastian hukum bahwa pemegangnya sudah memiliki semua kompetensi yang diwajibkan. Dengan dimilikinya semua kompetensi dimaksud, seorang pengemudi atau operator diharapkan mampu memberikan perlindungan keselamatan bagi dirinya serta orang lain yang ada di atas dan di luar kendaraan bermotor termasuk Alat Berat.

Dengan mendasarkan pada hakikat dan tujuan kepemilikan SIM tersebut di atas, maka syarat memiliki golongan SIM B.II bagi pengemudi Alat Berat merupakan suatu kewajiban. Oleh karenanya, ketentuan Pasal 77 *juncto* Pasal

80 UU LLAJ tidak mungkin bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Justru sebaliknya, antara keduanya mengandung semangat yang sama yaitu memberikan pengakuan dan kepastian hukum bahwa seorang pemilik SIM termasuk SIM B.II mempunyai kompetensi untuk mengemudikan atau mengoperasikan Alat Berat. Antara keduanya juga mengandung semangat untuk memberikan perlindungan keselamatan baik bagi pengemudi atau operator Alat Berat maupun orang lain di atas atau di luar Alat Berat. Bahkan dengan kewajiban operator Alat Berat memiliki SIM B.II merupakan bagian semangat untuk memberikan perlakuan yang sama bagi semua pengemudi atau operator kendaraan bermotor termasuk Alat Berat.

IV. Kesimpulan

Berdasarkan pertimbangan, penjelasan, dan argumentasi tersebut di atas, Pihak Terkait memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk memeriksa, memutus, dan mengadili permohonan pengujian UUD 1945, serta dapat memberi putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*);
2. Menolak permohonan pengujian para Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
3. menerima keterangan Pihak Terkait secara keseluruhan;
4. menyatakan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) serta Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat.

Selain itu, Pihak Terkait mengajukan seorang ahli bernama **Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si** yang menyampaikan keterangan secara lisan dan tertulis pada sidang tanggal 18 Mei 2015, yang pada pokoknya sebagai berikut.

- Pertimbangan sosiologis yang mendasari digolongkannya alat berat sebagai kendaraan bermotor khusus serta wajib registrasi dan wajib SIM B.II bagi pengemudinya, yaitu:
 - a. Terjadi tindak pidana pencurian alat berat yang sulit diproses oleh Polisi karena bukti kepemilikan tidak jelas.

- b. Terjadinya kecelakaan dalam pengoperasian alat berat yang mengakibatkan korban mati dan luka.
 - c. Terdapat penerbitan SIM oleh pihak swasta, Ikatan Motor Indonesia (IMI) menerbitkan SIM untuk anggota IMI; SIM berupa surat ijin operator (SIO) yang diterbitkan oleh penyelenggara Diklat Pengoperasian Alat Berat; dan SIM yang disebut SIM Perusahaan (SIM-PER) yang diterbitkan oleh Kepala Teknis Pertambangan atau lembaga lain yang ditunjuk berdasar peraturan Menteri.
- Negara harus peduli pada kondisi tersebut karena:
 - a. Indonesia adalah negara kesejahteraan sehingga negara harus mengambil peran aktif menjamin keamanan dan keselamatan warga dan/atau benda miliknya.
 - b. Indonesia adalah negara berdaulat yang tidak liberal, sehingga harus peduli terhadap keberadaan, kepemilikan, dan pengoperasian produk otomotif termasuk alat berat yang punya nilai ekonomis tinggi, hasil teknologi tinggi, dan potensi bahaya yang tinggi.
 - c. Hakekat SIM adalah pemberian perkenan kepada warga untuk melakukan perbuatan yang sebenarnya dilarang dilakukan kecuali ada izin dari negara, misalnya pengoperasian kendaraan bermotor.
 - Ada doktrin hukum yang menyatakan bahwa kendaraan bermotor alat berat merupakan benda bergerak yang wajib didaftarkan.
 - Tiga pertimbangan tersebut menjadi alasan digolongkannya alat berat sebagai kendaraan bermotor, selain alat berat memang memenuhi kriteria kendaraan bermotor.
 - Terdapat 4 kriteria kendaraan bermotor menurut Pasal 47 ayat (2) dan Penjelasan *juncto* Pasal 1 angka 7 dan angka 8 UU LLAJ, yaitu:
 - a. Kendaraan bermotor berkedudukan sebagai sarana angkut, yaitu harus dinaiki oleh pengemudi ketika digunakan.
 - b. Cara penggunaannya digerakkan dengan peralatan mekanik berupa mesin dan dikemudikan oleh pengemudi yang memiliki kompetensi mengemudikan.
 - c. Tujuan penggunaannya adalah untuk pengangkutan barang/orang, maupun untuk kepentingan khusus seperti pemadatan atau perataan permukaan

tanah, pengerukan tanah atau lumpur, penggalian dan pengambilan bahan tambang, atau penyemprotan.

d. Rancang bangun sesuai tujuan penggunaan, misalnya tujuan pengangkutan orang, pengangkutan barang, atau kepentingan khusus.

- Alat berat memenuhi keempat kriteria dimaksud, yaitu i) harus dinaiki ketika hendak digunakan; ii) digerakkan dengan mesin dan dikemudikan oleh orang yang kompeten; iii) untuk kepentingan khusus; dan iv) rancang bangunnya sesuai dengan kepentingan khususnya, sehingga alat berat merupakan jenis kendaraan bermotor yang khusus.
- Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c bukan merupakan norma baru karena dirumuskan untuk memperjelas frasa “kendaraan khusus” dalam rumusan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c. Kata “antara lain” dalam Penjelasan merupakan sikap antisipatif Pembentuk UU untuk mengakomodasi macam alat berat sebagai kendaraan khusus yang belum disebut dan memenuhi kriteria kendaraan bermotor sehingga tetap mengandung kepastian hukum dan tidak dapat dinilai bertentangan dengan salah satu asas hukum dalam Pasal 28D UUD 1945.
- Kewajiban regident atau registrasi alat berat sejalan dengan asas-asas Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
- Pasal 64 dan Pasal 65 UU LLAJ menyatakan, “Setiap kendaraan bermotor wajib diregistrasikan”. Dalam pasal tersebut tidak dimuat frasa “yang dioperasikan di jalan”. Substansi norma tersebut diberlakukan kepada semua kendaraan bermotor, baik yang digunakan di jalan umum, jalan khusus, atau lokasi khusus.
- Tujuan registrasi tersebut adalah i) ada kepastian status kepemilikan kendaraan bermotor; ii) legitimasi pengoperasian kendaraan bermotor atau alat berat; iii) ada perlindungan terhadap kepemilikan dan pengoperasian.
- Kewajiban regident kendaraan bermotor mempunyai kesejalan dengan Pasal 28D UUD 1945, yaitu:
 - a. Asas kepastian hukum atas kepemilikan kendaraan bermotor;
 - b. Asas pengakuan atas kepemilikan/pengoperasian kendaraan bermotor;
 - c. Asas jaminan dan perlindungan atas kepemilikan/pengoperasian kendaraan bermotor; dan

- d. Asas perlakuan yang sama bagi semua kendaraan bermotor untuk diregistrasi.
- Kewajiban memiliki SIM, termasuk bagi pengemudi alat berat, mempunyai kesejajaran dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, yaitu:
 - a. Asas kepastian hukum bahwa pemegang SIM memenuhi persyaratan;
 - b. Asas pengakuan atas kematangan berpikir, ketahanan fisik, dan kestabilan emosi;
 - c. Asas jaminan dan perlindungan atas keselamatan diri dan orang lain;
 - d. Asas perlakuan yang sama bagi semua pengemudi kendaraan bermotor agar memiliki SIM yang diterbitkan oleh negara.
 - Untuk mendapatkan SIM harus memenuhi syarat; i) lulus diklat mengemudi; ii) usia dan kematangan berpikir telah memenuhi; iii) sehat jasmani; iv) sehat rohani; dan v) memiliki kompetensi.
 - Setelah memenuhi syarat tersebut, maka pemegang SIM mempunyai i) kompetensi mengemudi; ii) punya kematangan berpikir, iii) ketahanan fisik, dan iv) kestabilan emosi, sehingga dapat menjamin keselamatan diri dan orang lain; serta tercatatnya identitas pengemudi sebagai data forensik kepolisian.
 - *Invoice* alat berat diakui sebagai alat bukti tetapi hanya sebagai surat bukti awal kepemilikan, karena barang yang ada *invoice*-nya bisa diserahkan atau berpindah kepemilikan kepada pihak lain. Alat bukti kepemilikan yang sesungguhnya adalah BPKB.
 - Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, tetapi karena menyangkut keselamatan maka Polri melakukan registrasi.

[2.6] Menimbang bahwa para Pemohon dan Pihak Terkait menyampaikan kesimpulan tertulis masing-masing bertanggal 8 Juni 2015 dan Juni 2015, yang diterima Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 8 Juni 2015, yang pada pokoknya masing-masing tetap pada pendirian masing-masing;

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

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa maksud dan tujuan permohonan *a quo* adalah memohon pengujian konstitusionalitas 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, selanjutnya disebut UU LLAJ), yang Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e demikian 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 Republik Indonesia;*
- c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta*
- d. Kendaraan khusus penyandang cacat.”*

terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), yang menyatakan:

Pasal 1 ayat (3) : *“Negara Indonesia adalah negara hukum.”*

Pasal 28D ayat (1): *“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”.*

Pasal 28D ayat (2): *“Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”.*

[3.2] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan pokok permohonan, Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Mahkamah) terlebih dahulu akan mempertimbangkan:

- a. Kewenangan Mahkamah mengadili permohonan *a quo*;
- b. Kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon untuk mengajukan permohonan *a quo*;

Terhadap kedua hal tersebut, Mahkamah berpendapat sebagai berikut:

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) dan Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4316) 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), serta Pasal 29 ayat (1) huruf a UU Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076, selanjutnya disebut UU Nomor 48/2009), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar;

[3.4] Menimbang bahwa permohonan para Pemohon adalah untuk menguji konstitusionalitas norma Undang-Undang *in casu* Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ terhadap UUD 1945, yang menjadi salah satu kewenangan Mahkamah, sehingga oleh karenanya Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasan, 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 dan membuktikan terlebih dahulu:

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

[3.6] Menimbang pula bahwa Mahkamah sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007, serta putusan selanjutnya berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi lima syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- c. kerugian konstitusional tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) 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;

[3.7] Menimbang bahwa berdasarkan uraian sebagaimana tersebut pada paragraf [3.5] dan [3.6] di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon sebagai berikut:

[3.8] Menimbang bahwa pada pokoknya para Pemohon mendalilkan sebagai badan hukum privat yang memiliki dan/atau mengelola alat-alat berat berupa, antara lain, *crane*, mesin gilas (*stoomwartz*), *excavator*, *vibrator*, *dump truck*, *wheel loader*, *bulldozer*, *tractor*, *forklift*, dan *batching plant*, yang merasa dirugikan oleh keberadaan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ yang menyamakan alat-alat berat dimaksud dengan kendaraan bermotor. Akibat penyamaan tersebut, alat berat harus mengikuti uji tipe dan uji berkala seperti kendaraan bermotor yang tidak dapat dipenuhi oleh alat berat. Akibatnya, alat berat para Pemohon tidak dapat dipergunakan dalam aktivitas usaha;

[3.9] Menimbang bahwa kedudukan para Pemohon dalam kapasitasnya sebagai badan hukum telah dibuktikan dengan identitas diri berupa fotokopi kartu tanda penduduk (KTP), fotokopi akta-akta notaris terkait perusahaan para Pemohon, dan fotokopi SK Menteri Hukum dan HAM, [vide bukti P-1.1 sampai dengan bukti P-3.4];

Bahwa penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ yang dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya oleh para Pemohon, menurut Mahkamah, memiliki hubungan sebab akibat (*causal verband*) berupa potensi timbulnya kerugian konstitusional bagi para Pemohon, yaitu tidak mungkin dipenuhinya ketentuan uji tipe dan uji berkala pada alat-alat berat yang dimiliki dan/atau dikelola para Pemohon. Potensi kerugian konstitusional tersebut memiliki kemungkinan untuk tidak lagi terjadi seandainya Mahkamah mengabulkan permohonan para Pemohon, yaitu agar ketentuan Pasal 47 ayat (2) bagian e huruf c UU LLAJ dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 dan karenanya tidak memiliki kekuatan hukum mengikat;

Berdasarkan pertimbangan tersebut, Mahkamah menilai para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;

[3.10] Menimbang bahwa oleh karena Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*, dan para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo* maka selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan pokok permohonan;

Pokok Permohonan

Pendapat Mahkamah

[3.11] Menimbang bahwa pada pokoknya para Pemohon menyatakan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ, yang menyatakan “*c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta*” bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28D ayat (2) UUD 1945 karena menempatkan/menggolongkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor. Menurut para Pemohon, Penjelasan demikian mengakibatkan alat berat yang dimiliki para Pemohon harus memenuhi kewajiban sebagaimana kendaraan bermotor lain, yang kewajiban demikian tidak akan dapat dipenuhi oleh alat berat karena terdapat perbedaan karakteristik antara alat berat dengan kendaraan bermotor;

[3.12] Menimbang bahwa Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ menyatakan, “*Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: a. sepeda motor; b. mobil penumpang; c. mobil bus; d. mobil barang; dan e. kendaraan khusus.*” Adapun yang dipermasalahkan oleh para Pemohon adalah Penjelasan huruf e bagian c, yang menjelaskan bahwa kendaraan khusus meliputi alat berat antara lain *bulldozer*, traktor, mesin gilas (*stoomwartz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*;

Terhadap dalil tersebut, menurut Mahkamah, masalah utama pengujian norma ini adalah adanya Penjelasan yang menguraikan lebih lanjut mengenai jenis/ragam dari “kendaraan khusus” yang frasa “kendaraan khusus” tersebut dimuat dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ. Untuk menjawab permasalahan demikian, menurut Mahkamah, harus dijawab terlebih dahulu pertanyaan apakah **Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ** demikian merupakan sebuah norma hukum atau bahkan merupakan suatu norma hukum baru?

[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 berpengerak 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;

Lebih lanjut, kerancuan serta ketidakpastian demikian disebabkan oleh rumusan frasa "*kendaraan khusus*" dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ yang tidak didukung oleh pengertian memadai dalam batang tubuh UU LLAJ. Dari sisi teknis pembentukan peraturan perundang-undangan, permasalahan demikian dapat diselesaikan dengan memindahkan rumusan **Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c** ke dalam atau menjadi rumusan batang tubuh UU LLAJ;

Namun penyelesaian permasalahan konstusionalitas yang demikian adalah penyelesaian artifisial atau di permukaan saja, karena penyelesaian demikian akan memunculkan persoalan konstusionalitas yang lain. Menurut Mahkamah, pokok permasalahan yang dihadapi oleh para Pemohon bukan hanya sekadar masalah teknis pembentukan peraturan perundang-undangan, melainkan meliputi juga masalah konstusionalitas yang muncul karena dimasukkannya alat berat sebagai bagian dari "*kendaraan khusus*" yang masuk dalam kategori kendaraan bermotor, sebagaimana diatur UU LLAJ terutama Bab VII mengenai Kendaraan, khususnya dalam Pasal 47 baik ayat (1) maupun ayat (2). Untuk itu Mahkamah harus menilai pula mengenai konstusionalitas dimasukkannya alat berat dalam kategori kendaraan bermotor;

[3.15] Menimbang bahwa pilihan ideologis Indonesia sebagai negara hukum, membawa konsekuensi tidak ada siapapun baik penduduk dan/atau warga negara yang tidak terikat oleh hukum. Begitu pula semua properti dan/atau kepemilikan atasnya tidak boleh untuk tidak tunduk pada hukum. Pembentuk Undang-Undang telah berpijak pada landasan konstusionalitas yang benar ketika mengatur properti dan/atau kepemilikan atasnya dalam suatu Undang-Undang;

Alat berat, sekurang-kurangnya berupa *bulldozer*, traktor, mesin gilas, *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*, serta alat berat sejenis, menurut Mahkamah dapat diatur dalam peraturan perundang-undangan lain yang relevan dengan sifat, jenis, dan fungsi dari alat berat dimaksud. Pengaturan demikian diperlukan untuk memberikan jaminan hukum, antara lain, bagi kepemilikan dan keamanan alat

berat, pertanggungjawaban atas risiko yang mungkin ditimbulkannya, dan menyusun *database* inventarisasi alat berat untuk dimaksimalkan peran atau manfaatnya dalam pembangunan serta kewajiban-kewajiban hukum yang menyertainya;

Pengaturan demikian harus dilakukan dengan cermat, yaitu tidak secara tergesa-gesa mengkategorikan alat berat sebagai kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud UU LLAJ [vide Pasal 1 angka 8 dan Pasal 47 ayat (2)]. Kategorisasi demikian mengakibatkan alat berat wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana sekurangnya diatur dalam Pasal 48 sampai dengan Pasal 52 UU LLAJ, yang jika tidak memenuhi persyaratan maka sebagai konsekuensinya alat berat tidak boleh dioperasikan;

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 penggeraknya). 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 penggeraknya didesain demi mobilitas tinggi, yaitu berpindah dengan cepat dan jarak tempuh jauh;

Saksi Sjahrial Ong dan Aston 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;

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.

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 mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;

[4.3] Permohonan para Pemohon 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,

Menyatakan:

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon;
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;
4. Memerintahkan pemuatan Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Demikian diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Arief Hidayat, selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, Wahiduddin Adams, Suhartoyo, I Dewa Gede Palguna, Patrialis Akbar, Maria Farida Indrati, Aswanto, dan Manahan MP Sitompul, masing-masing sebagai Anggota, pada **hari Selasa, tanggal dua puluh dua, bulan Maret, tahun dua ribu lima enam belas**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada **hari Kamis, tanggal tiga puluh satu, bulan Maret, tahun dua ribu enam belas**, selesai diucapkan pada **pukul 14.25 WIB**,

oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Arief Hidayat, selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, Wahiduddin Adams, Suhartoyo, I Dewa Gede Palguna, Patrialis Akbar, Maria Farida Indrati, Aswanto, dan Manahan MP Sitompul, masing-masing sebagai Anggota, dengan didampingi oleh Mardian Wibowo sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon/Kuasanya, Presiden atau yang mewakilinya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakilinya, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia atau yang mewakilinya.

KETUA,

ttd.

Arief Hidayat

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

ttd.

Anwar Usman

Wahiduddin Adams

ttd.

ttd.

Suhartoyo

I Dewa Gede Palguna

ttd.

ttd.

Patrialis Akbar

Maria Farida Indrati

ttd.

ttd.

Aswanto

Manahan MP Sitompul

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Mardian Wibowo