

# ALI NURDIN & PARTNERS

## ADVOKAT DAN KONSULTAN HUKUM

Jl. Panglima Polim IV No. 47 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan  
Telp. 021-7395993 Fax. 021-7395993 Email: [anplawfirm2015@gmail.com](mailto:anplawfirm2015@gmail.com)

Jakarta, 9 Mei 2017

Kepada

**YANG MULIA**

**KETUA MAHKAMAH KONSTITUSI RI**

Jalan Medan Merdeka Barat 6

Jakarta

PERBAIKAN PERMohonAN	
No.	K /PIU /2017
Hari	Rabu
Tanggal	10 Mei 2017
Jam	15.52 WIB

**Perihal : Permohonan Pengujian Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.**

Dengan hormat,

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Ali Nurdin, SH., ST.;
2. Arie Achmad, SH;
3. Budi Rahman, SH;
4. Indra Septiana, SH;
5. Bagas Irawanputra, SH;
6. Viky Sabana, SH;
7. Indira Hapsari, SH;
8. Putera A. Fauzi, SH;
9. Maulana Mediansyah, SH

para Advokat dan Asisten Advokat dari kantor hukum **Ali Nurdin and Partners**, beralamat di Jalan Panglima Polim IV No. 47 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, telp. 021-7395993, No. HP 081310298243, email [anplawfirm2015@gmail.com](mailto:anplawfirm2015@gmail.com) dalam hal ini selaku kuasa dari dan oleh karenanya bertindak untuk dan atas nama:

- I. **PT Tunas Jaya Pratama**, berkedudukan di Jalan Pangeran Jayakarta 101 Blok D/4-5, Jakarta Pusat, satu Perseroan Terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, yang didirikan dengan maksud dan tujuan perseroan berusaha dalam bidang Kontraktor Umum, Perdagangan dan Rental Alat Berat, berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Nomor 292 tanggal 25 Agustus 1982 oleh Notaris Ridwan Susilo di Jakarta sebagaimana telah mengalami beberapa kali perubahan yang terakhir dengan Akta Notaris Antonius Wahono Prawirodirjo, SH Nomor 22 Tanggal 16 Mei 2013 sesuai dengan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, yang telah diterima dan dicatat di dalam *database* Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan surat Direktur Jenderal Administrasi Hukum Umum Nomor AHU-AHA.01.10-20335 tertanggal 27 Mei 2013, yang dalam hal ini diwakili oleh **Aking Soedjatmiko** selaku **Direktur Utama**, selanjutnya disebut **Pemohon I**.
  
- II. **PT MAPPASINDO**, berkedudukan di Jalan Irian KM. 2, Kampung Kepi, Distrik Obaa, Kabupaten Mappi, Provinsi Papua suatu Perseroan Terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, yang didirikan dengan maksud dan tujuan perseroan yang berusaha dalam bidang pembangunan, pengangkutan darat, perdagangan, jasa, dan pertanian, berdasarkan Akta Notaris Elizabeth Gondro Wirdyanigsih, SH Nomor 28 tertanggal 15 Maret 2012 sesuai dengan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dan yang telah diterima dan dicatat di dalam

*database* Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan surat Direktur Jenderal Administrasi Hukum Umum Nomor AHU-31150.AH.01.01. Tahun 2012 tentang Pengesahan Badan Hukum Perseroan tertanggal 8 Juni 2012, yang dalam hal ini diwakili oleh **Yupeng** selaku **Direktur**, selanjutnya disebut **Pemohon II**.

III. **PT Gunungbayan Pratamacoal**, berkedudukan di Samarinda, suatu Perseroan Terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan peraturan perundang-undangan negara Republik Indonesia, yang didirikan dengan maksud dan tujuan perseroan berusaha dalam bidang perdagangan umum, impor-ekspor, antar pulau, lokal, grosir, distributor, pemasok, dan keagenan serta pertambangan dan perindustrian, berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Nomor 33 tanggal 26 Maret 1990 oleh Notaris Sulaimansjah, SH di Banjarmasin, sebagaimana telah mengalami beberapa kali perubahan yang terakhir dengan Akta Notaris Nomor 03, tanggal 12 Oktober 2016 yang dibuat oleh Notaris Yani Indrawaty Wibawa, S.H., sesuai dengan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, yang telah diterima dan dicatat di dalam *database* Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan surat Direktur Jenderal Administrasi Hukum Umum Nomor AHU-AH.01.03-0089134 perihal Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan PT Gunungbayan Pratamacoal, tertanggal 13 Oktober 2016, yang dalam hal ini diwakili oleh **Engki Wibowo** selaku **Direktur** selanjutnya disebut **Pemohon III**.

Berdasarkan surat kuasa khusus masing-masing Pemohon I tertanggal 16 Februari 2017, Pemohon II tertanggal 19 Februari 2017 dan Pemohon III tertanggal 19 Februari 2017, dengan memilih domisili hukum di tempat kuasanya, untuk selanjutnya Pemohon I sampai dengan Pemohon III disebut **Para Pemohon**.



Para Pemohon dengan ini mengajukan permohonan pengujian atas **Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009** tentang **Pajak Daerah dan Retribusi Daerah** (untuk selanjutnya disebut **UU PDRD**) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (untuk selanjutnya disebut **UUD 1945**).

Bahwa yang menjadi objek permohonan (*objectum litis*) pengujian Undang-Undang ini adalah **Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah** (selanjutnya disebut **UU PDRD**), khususnya mengenai:

- a. Pasal 1 angka 13: “Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan motor yang bersangkutan, **termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen** serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.”
- b. Pasal 5 ayat (2): “Khusus untuk Kendaraan Bermotor yang digunakan di luar jalan umum, **termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar** serta kendaraan di air, dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor.”
- c. Pasal 6 ayat (4): “Tarif Pajak Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan paling rendah sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dan paling tinggi sebesar 0,2% (nol koma dua persen).”
- d. Pasal 12 ayat (2): “Khusus untuk Kendaraan Bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak menggunakan jalan umum tarif pajak ditetapkan paling tinggi masing-masing sebagai berikut:

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

dimana semua pasal-pasal tersebut di atas berkaitan dengan kewajiban pembayaran **Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)** terhadap para pihak yang memiliki dan/atau menguasai alat-alat berat atau alat-alat besar, padahal alat berat bukan kendaraan bermotor sehingga penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat adalah bertentangan dengan Konstitusi Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945) khususnya yang terkait dengan prinsip negara hukum, asas kepastian hukum, keadilan, dan perlakuan yang sama dihadapan hukum, sehingga oleh karenanya Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili dan mengabulkan permohonan ini.

Bahwa dasar pengajuan Permohonan ini karena **Para Pemohon** sangat berkeberatan dengan berlakunya ketentuan *a quo* yang bertentangan dengan:

1. Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, yang menegaskan bahwa **Negara Indonesia adalah Negara Hukum.**
2. Pasal 27 ayat (1) UUD 1945, yang mengatur bahwa **segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.**
3. Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945 yang mengatur bahwa **setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.**

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

1. Bahwa **Para Pemohon** memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk melakukan pengujian norma Undang-Undang terhadap Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 12 ayat (2) **Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009** tentang **Pajak Daerah dan Retribusi Daerah** (untuk selanjutnya disebut **UU PDRD**) yang bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
2. Bahwa **Pasal 24C ayat (1) UUD 1945** mengatur bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar. Selanjutnya Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi dan terakhir diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2013 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi menjadi Undang-Undang (selanjutnya disebut **UU MK**) menegaskan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final, antara lain menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945.
3. Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (selanjutnya disebut **UU KK**) pada pokoknya mengatur bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik



Indonesia Tahun 1945. Selain itu ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (selanjutnya disebut **UU PPP**) mengatur bahwa dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.

#### **Keterkaitan dengan Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015**

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

Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ menyatakan bahwa:

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

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

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

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

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

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

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

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

Dalam pertimbangan hukumnya Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa:

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

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

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



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

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

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

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

terhadap UU PDRD.

### **Keterkaitan dengan Perkara Nomor 1/PUU-X/2012**

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

3. 17. *Pengertian kendaraan bermotor yang ada dalam UU 28/2009 pada prinsipnya tidak berbeda dengan pengertian kendaraan bermotor dalam UU Lalu Lintas, hal ini terlihat dalam ketentuan Pasal 47 ayat (2) UU Lalu Lintas yang menyebutkan bahwa: "kendaraan bermotor sebagaimana ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: ... e. Kendaraan Khusus", dan dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e disebutkan, "yang dimaksud dengan "kendaraan khusus" adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain: ... c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane". Berdasarkan ketentuan tersebut, maka jelas terbukti bahwa dalam UU Lalu Lintas pun alat berat dimasukkan kedalam kategori kendaraan bermotor.*

8. Permohonan pemohon dalam perkara nomor 1/PUU-X/2012 menggunakan batu uji berdasarkan ketentuan Pasal 22 A, 23 A, dan 28 D ayat (1) UUD 1945, sebagaimana termuat pada halaman 25 angka 52 yaitu:

52. *Bahwa berkenaan dengan pengaturan pajak terhadap alat-alat berat sebagaimana diatur dalam UU 28/2009, dilihat dari aspek*

*prosedur dan materiil (substansi) secara konstitusional harus mematuhi ketentuan masing-masing sebagai berikut:*

- a. Pasal 23A UUD 1945 mengatur bahwa pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan negara diatur dengan Undang-Undang.*
- b. Pasal 22A UUD 1945 menentukan bahwa ketentuan lebih lanjut tentang tatacara pembentukan Undang-Undang diatur dengan Undang-Undang. Dalam hal ini harus mengacu kepada Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011.*
- c. Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yaitu hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum*

9. Dalam permohonan Pemohon sekarang ini, batu uji yang digunakan berbeda yaitu Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945.

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

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

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

10. Terkait dengan batu uji yang sama yaitu Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945 dapat Kami jelaskan bahwa yang menjadi alasan Permohonan dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 adalah adanya ketidakpastian hukum terhadap penarikan PKB dan BBNKB bagi alat berat yang berbeda perlakuannya baik terhadap jenis-jenis Alat Berat, sektor penggunaan Alat



Berat maupun Pemerintah Daerah yang menarik atau tidak menarik PKB dan BBNKB bagi alat berat. Selain itu adanya ketidakadilan karena dengan adanya PKB dan BBNKB terhadap Alat Berat telah menimbulkan Pajak Berganda (*Double Taxation*). Sedangkan dalam Permohonan perkara ini (perkara Nomor 15/PUU-XV/2017), batu uji Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945 adalah adanya ketidakpastian hukum dan pelanggaran atas perlakuan yang sama di hadapan hukum terkait dengan dualisme pengertian Kendaraan Bermotor yang menempatkan Alat Berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor sebagaimana diatur dalam UU PDRD sedangkan dalam UU LLAJ, Alat Berat sudah bukan lagi bagian dari Kendaraan Bermotor sebagaimana putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015. Mengenai perlu tidaknya penarikan pajak terhadap Alat Berat (bukan Pajak Kendaraan Bermotor) atau jenis pungutan lainnya terhadap Alat Berat seperti retribusi terhadap Alat Berat, bukan menjadi dasar Permohonan dalam Perkara ini, karena para Pemohon memiliki sikap yang sama dengan pertimbangan hukum Mahkamah Konstitusi dalam Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 bahwa pengaturan yang terkait Alat Berat sebaiknya diatur secara tersendiri termasuk perlu tidaknya penarikan pajak atau pungutan lainnya terhadap Alat Berat. Mengenai hal ini, Gabungan Asosiasi Pemilik dan Pengguna Alat Berat seperti Himpunan Industri Alat Berat Indonesia (HINABI), Asosiasi Jasa Pertambangan Indonesia (ASPINDO), Asosiasi Pengusaha Hutan Indonesia (APHI), Perhimpunan Agen Tunggal Alat Berat Indonesia (PAABI), Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI), Indonesia Mining Association (IMA), Asosiasi Pengusaha dan Pemilik Alat Konstruksi Indonesia (APPAKSI), dan pelaku usaha lainnya telah beberap kali melakukan pertemuan dengan Pemerintah yang diwakili oleh Kementerian Perekonomian, dengan dihadiri perwakilan dari Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan untuk memulai pembahasan penyusunan pengaturan/regulasi terhadap Alat Berat, pada tanggal 1 November 2016 dan 7 Desember 2016.

11. Berdasarkan uraian tersebut di atas, dasar argumentasi yang digunakan

dalam Permohonan ini merujuk pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 yang pada pokoknya Mahkamah telah menjatuhkan putusan bahwa alat berat bukan kendaraan bermotor dengan menyatakan bahwa penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

12. Ketentuan Pasal 60 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi mengatur bahwa:

- 1) Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.
- 2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.**

13. Ketentuan lebih lanjut diatur dalam Pasal 42 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 6 Tahun 2005 tentang Pedoman Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang yang menyatakan bahwa:

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

14. Oleh karena itu, permohonan Pemohon dalam perkara ini memiliki dasar pengujian yang berbeda dengan perkara 1/PUU-X/2012, karena syarat-syarat konstitusionalitas permohonan berbeda dengan pengajuan sebelumnya, dimana dalam perkara Nomor 1/PUU-X/2012 batu uji yang digunakan adalah ketentuan Pasal 22 A, 23 A, dan 28 D ayat (1) UUD 1945,

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

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



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

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

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

19. Bahwa Pasal 51 ayat (1) **UU MK**, menyatakan bahwa Pemohon pengujian Undang-Undang adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang dalam huruf c menyebutkan termasuk badan hukum publik atau privat. Selanjutnya dalam Penjelasan atas Pasal 51 ayat (1) UU MK, disebutkan bahwa yang

dimaksud dengan hak konstitusional adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

20. Bahwa Yurisprudensi Tetap (*vaste jurisprudentie*) Mahkamah Konstitusi sebagaimana tertuang dalam Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 *juncto* Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 dan putusan-putusan MK lainnya sesudah itu telah memberikan pengertian dan batasan kumulatif tentang apa yang dimaksud dengan “kerugian konstitusional” dengan berlakunya suatu norma Undang-Undang, yaitu: (1) Adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945; (2) bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji; (3) bahwa kerugian konstitusional pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi; (4) adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji; (5) adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.
21. Bahwa **Para Pemohon**, sebagai badan hukum privat, memiliki hak konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 yaitu hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945.
22. Bahwa **Para Pemohon** memiliki dan/atau mengelola alat-alat berat diantaranya seperti *bulldozer*, *mesin gilas (stoomwartz)*, *excavator*, *vibrator*, *dump truck*, *wheel loader*, *tractor*, dan lain-lain yang digunakan Para Pemohon untuk bekerja melakukan aktivitas usahanya baik dalam bidang konstruksi, pertanian, pertambangan, maupun kehutanan.

23. Bahwa **Para Pemohon** menganggap hak-hak konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 tersebut di atas, nyata-nyata telah dirugikan dengan berlakunya norma dalam **UU PDRD**, yaitu norma yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadikan alat berat sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), sebagaimana termuat dalam Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD.
24. Dengan berlakunya norma **UU PDRD** tersebut di atas, maka hak-hak konstitusional para Pemohon telah dirugikan karena Para Pemohon selaku pihak yang memiliki dan/atau menguasai alat berat harus membayar Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), sebagaimana kendaraan bermotor pada umumnya, padahal alat berat bukan kendaraan bermotor.
25. Dengan menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor dan menjadi objek PKB dan BBNKB, beberapa daerah provinsi telah mengeluarkan Peraturan Daerah yang terkait dengan pengaturan penarikan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, sebagaimana terjadi di provinsi DKI Jakarta, Kalimantan Timur, Papua, dan lain-lain. Dengan diberlakukannya beberapa Peraturan Daerah yang terkait dengan Penarikan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) tersebut, beberapa Pemerintah Daerah Provinsi telah melakukan penarikan PKB dan BBNKB terhadap alat berat. Sebagai contoh pada tanggal 3 November 2016 terdapat surat dari Dinas Pendapatan Daerah UPPD/ SAMSAT Mappi Provinsi Papua, Nomor 973/95/XI-SM/2016 (**BUKTI P.02.14**) yang ditujukan kepada Pemohon II, perihal Pajak Kendaraan Bermotor Alat Berat, yang pada pokoknya menagih pembayaran PKB dan BBNKB Alat Berat milik Pemohon II, dengan merujuk kepada UU PDRD, Perda Provinsi Papua Nomor 4 tahun 2011 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah serta surat Menteri



Dalam Negeri Nomor 975/2956/KEUDA tanggal 9 Agustus 2016 tentang penegasan penjelasan pelaksanaan pemungutan PKB dan BBNKB alat Berat/Besar. Surat tersebut dikeluarkan setelah adanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 yang telah membatalkan pengelompokan Alat Berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor. Rujukan surat dari Kementrian Dalam Negeri Nomor 975/2956/KEUDA tertanggal 9 Agustus 2016 tersebut **(BUKTI P.04.01)** pada pokoknya menyatakan bahwa Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 hanya berlaku terhadap UU LLAJ dan tidak berlaku bagi UU PDRD. Padahal Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 bersifat *erga omnes*, berlaku umum tidak saja terhadap para pihak dalam perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015 dan terhadap ketentuan dalam UU LLAJ, namun berlaku umum bagi siapapun seluruh warga negara dan berlaku juga terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

26. Adanya norma pengelompokan Alat Berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor dalam pengertian Kendaraan Bermotor pada UU PDRD, dan adanya Norma penarikan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) terhadap alat-alat berat dalam UU PDRD telah melanggar hak konstitusional para Pemohon yaitu hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, karena telah mempersamakan alat berat dengan kendaraan bermotor sehingga terhadap alat berat dikenakan PKB dan BBNKB, padahal setelah adanya Putusan Mahkamah Konstitusi pada Nomor 3/PUU-XIII/2015 tertanggal 31 Maret 2016 Alat Berat sudah bukan menjadi bagian dari kendaraan bermotor
27. Dengan adanya pengaturan PKB dan BBNKB terhadap alat berat, maka Para Pemohon yang memiliki dan/atau menguasai alat berat telah dirugikan dan/atau berpotensi dirugikan dengan adanya ketentuan tersebut

baik karena timbulnya ketidakpastian hukum, kerugian finansial, dan persoalan administrasi yang harus ditanggung oleh Para Pemohon sehingga kerugian yang dialami oleh Pemohon adalah kerugian yang spesifik, aktual, dan telah terjadi.

28. Kerugian lainnya adalah adanya sanksi bagi Para Pemohon apabila tidak membayar PKB dan BBNKB terhadap alat berat seperti sanksi administrasi berupa denda sebagaimana diatur pada Pasal 97 UU PDRD, maupun sanksi pidana berupa pidana kurungan ataupun pidana penjara sebagaimana diatur pada Pasal 38 dan Pasal 39 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum Dan Tata Cara Perpajakan sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Nomor 16 Tahun 2009 (UU KUP) *jo* Pasal 41 A ayat (3) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1997 tentang Penagihan Pajak Dengan Surat Paksa sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2000 (**UU Penagihan Pajak**).

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

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

**Alat Berat Bukan Kendaraan Bermotor**

30. Berdasarkan putusan Mahkamah Konstitusi nomor 3/PUU-XIII/2015 alat berat telah ditetapkan bukan bagian dari kendaraan bermotor dengan membatalkan norma hukum yang ada dalam Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU LLAJ sehingga demi adanya kepastian hukum, keadilan, persamaan di muka hukum termasuk menghindari adanya dualisme hukum karena penafsiran yang berbeda, maka tidak boleh ada ketentuan lain yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor.
31. Adanya ketentuan dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang menempatkan alat berat sebagai kendaraan bermotor telah menimbulkan ketidakpastian hukum karena seakan-akan ada dua norma hukum yang saling bertolak belakang yang berlaku terhadap alat berat yaitu alat berat sebagai kendaraan bermotor dan alat berat bukan kendaraan bermotor, padahal alat berat dimaksud meliputi jenis yang sama misalnya *excavator*, *bulldozer*, dan lain-lain. Bagaimana mungkin misalnya terhadap *excavator* atau *bulldozer* sebagai alat berat yang sudah diputuskan oleh Mahkamah Konstitusi bukan kendaraan bermotor berdasarkan UU LLAJ akan tetapi, pada bagian lain berdasarkan UU PDRD masih menjadi bagian dari kendaraan bermotor.
32. Adanya dualisme pengaturan terhadap alat berat tersebut telah menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para PEMOHON dan pemilik alat berat lainnya, karena dapat menimbulkan ketidakjelasan alat berat seperti apa yang termasuk kendaraan bermotor dan yang bukan kendaraan bermotor atau bisa juga terhadap alat berat yang sama bisa diperlakukan berbeda dimana yang satu diperlakukan sebagai bukan kendaraan bermotor dan yang satu lagi alat berat diperlakukan sebagai kendaraan bermotor.
33. Begitu juga halnya bagi pemerintah dimana bagi institusi seperti



Kementerian Perhubungan atau Kementerian teknis lainnya dan juga institusi kepolisian yang terlibat sebagai pihak Termohon dalam perkara nomor 3/PUU-XIII/2015 telah menerima dan menempatkan alat berat sebagai bukan kendaraan bermotor, akan tetapi bagi instansi lainnya seperti Kementerian Keuangan atau Kementerian Dalam Negeri (**BUKTI P.04.01**) masih menempatkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor. Kondisi ini telah menimbulkan keadaan dimana dalam suatu negara yang menganut prinsip negara hukum ternyata tidak memiliki satu norma hukum yang sama yang berlaku terhadap alat berat, sehingga melanggar asas perlakuan yang sama di hadapan hukum.

34. Berkaitan dengan pengelompokan alat berat sebagai kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD maka Para Pemohon berkepentingan untuk menjelaskan dasar-dasar perbedaan alat berat dengan kendaraan bermotor, baik dilihat dari asal mula kehadirannya, pengertian, jenis maupun fungsinya.

#### A. Pengertian Alat Berat

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

konteks industri, alat berat yang diterjemahkan dari *heavy equipment* didefinisikan sebagai “alat dengan penggerak maupun statis yang digunakan untuk konstruksi proyek-proyek besar maupun operasi seperti kehutanan, jalan dan jalan raya, pemeliharaan tambang terbuka dan lain-lain.

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

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

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

## **B. Sejarah Alat Berat**

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

karena penemuan ini mengubah metode pelaksanaan konstruksi di lapangan, yang semula oleh tenaga manusia, selanjutnya pekerjaan konstruksi mulai dilaksanakan dengan menggunakan alat atau mesin yang dikenal sebagai alat berat.

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



pengklasifikasian secara operasional akan didapat beberapa perbedaan dari cara dan pengoperasian alat berat dalam melaksanakan pekerjaan seperti di bidang konstruksi maupun pertambangan.

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

**a. Alat Pengolahan Lahan**

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

**b. Alat Penggali**

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

**c. Alat Pemindahan**

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

**d. Alat Pematatan**

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

**e. Alat Pemroses Material**

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

**f. Alat Penempatan Akhir Material**

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

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

**a. Alat berat dengan penggerak**

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

kekurangan sehingga pemilihan alat berat disesuaikan dengan penggerak yang digunakan.

**b. Alat berat yang statis**

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

**C. Perbedaan Alat Berat dan Kendaraan Bermotor**

45. Sejak semula, fungsi alat berat merupakan alat produksi yang diperuntukkan bagi kegiatan konstruksi proyek, sedangkan fungsi kendaraan bermotor sejak semula merupakan moda transportasi pengangkut orang atau barang. Alat berat tidak bakal pernah berfungsi sebagai moda transportasi yang mengangkut penumpang dan barang, sementara kendaraan bermotor tidak bakal pernah berfungsi sebagai alat (sarana) produksi yang diperuntukkan bagi kegiatan proyek-proyek pertambangan, pertanian, dan kehutanan.
46. Terdapat lima karakteristik yang membedakan alat berat dengan kendaraan pada umumnya, yaitu dalam hal **pergerakan, ukuran, ruang kendali, alat pemantau, dan transportasi di jalan raya**. Selain lima karakteristik tersebut, terdapat karakteristik lain yang membedakan alat berat dengan kendaraan bermotor, yaitu **persyaratan dan perlengkapan, pengendara, dan modifikasi**.

**Pergerakan Kendaraan Bermotor Berbeda Dengan Alat Berat**



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

#### **Ukuran Kendaraan Bermotor Berbeda Dengan Ukuran Alat Berat**

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

#### **Ruang Kendali Kendaraan Bermotor Berbeda Dengan Alat Berat**

49. Mengenai ruang kendali, kendaraan bermotor pada umumnya memiliki ruang kendali yang hampir sama untuk setiap jenis kendaraan, sementara ruang kendali alat berat bukan hanya untuk pengendalian gerak alat tetapi juga pengendalian alat sesuai dengan fungsinya.

#### **Jarak Tempuh Vs Waktu Kerja**

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

### **Alat Berat Diangkut Kendaraan Bermotor**

51. Pemandahan 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. Pemandahan alat berat dari satu tempat ke tempat lain melalui jalan raya, harus diangkut menggunakan truk (kendaraan khusus) karena:
- a. dimensi alat berat mungkin melebihi ketentuan perlintasan;
  - b. tekanan gandar melebihi ketentuan yang berlaku;
  - c. roda alat berat akan merusak perkerasan jalan dan jembatan;
  - d. alat berat tidak dirancang untuk bergerak di jalanan, dan kecepatan gerak alat berat sangat rendah sehingga akan mengganggu laju kendaraan lain di jalanan.

### **Persyaratan Kendaraan Bermotor Tidak Bisa Dipenuhi Alat Berat**

52. Perbedaan mengenai persyaratan dan perlengkapan dapat dilihat dari roda ban. Pada kendaraan bermotor yang digunakan sebagai sarana transportasi, pergerakan kendaraan terjadi dengan adanya roda ban karet. Hal ini berbeda pada beberapa jenis alat berat yang tidak semuanya memiliki roda ban karet.

53. Persyaratan teknis dan laik jalan bagi kendaraan bermotor, *incasu* alat berat, yang diatur dalam Pasal 54 ayat (2) dan ayat (3) UU LLAJ tidak mungkin dan tidak pernah dapat dipenuhi oleh alat berat karena karakteristik alat berat tidak pernah sama dengan kendaraan bermotor. Alat berat, seperti halnya *crane*, mesin gilas (*stoomwartz*), *excavator*, *vibrator*, *bulldozer*, dan *batching plant* tidak memiliki ban karet sehingga tidak mungkin memenuhi syarat kedalaman alur ban. Apalagi terdapat alat berat yang sama sekali tidak bergerak (*statis*), seperti *crane* dan *batching plant*, yang tidak mungkin memenuhi persyaratan laik jalan seperti kemampuan rem utama, rem parkir, kincup roda depan, dan kedalaman alur ban, karena *crane* dan *batching plant* tidak memiliki rem, tidak memiliki roda depan, serta tidak menggunakan ban.

#### **Perlengkapan Kendaraan Bermotor Tidak Dapat dipenuhi Alat Berat**

54. Keharusan bagi alat berat untuk memiliki perlengkapan kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 57 ayat (3) UU LLAJ, yakni sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, helm dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah, serta peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas, tidak mungkin dapat dipenuhi oleh alat berat karena *crane*, *bulldozer*, *excavator*, mesin gilas (*stoomwartz*), dan *batching plant* tidak memiliki ban yang tentu tidak relevan dengan dongkrak serta pembuka roda.
55. Persyaratan dan perlengkapan untuk alat berat berbeda dari kendaraan bermotor, antara lain:
- a tidak adanya pengukur kecepatan pada alat berat;
  - b alat berat tidak memiliki ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda;



- c. kebisingan yang ditimbulkan oleh alat berat jauh lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan bermotor; dan
  - d. alat berat tidak dapat berputar dengan mudah sehingga radius putarnya jauh lebih besar dibandingkan dengan kendaraan bermotor.
56. Perbedaan lainnya, alat berat tidak memiliki kincup roda depan sebagaimana halnya kendaraan bermotor (seperti *tower crane*, *stone crusher*, *batching plant*, *bulldozer*, *excavator*, *shovel*, *compactor*, *vibratory roller*, dan pompa angguk), tidak memiliki radius putar karena banyak alat berat yang tidak bisa berputar (misal *tower crane*, *batching plant*, *tunnel boring machine*, dan pompa angguk).

#### **Kode Kendaraan Bermotor Beda Dengan Alat Berat**

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

#### **Pengujian Kendaraan Bermotor Tidak Dapat Diterapkan Untuk Alat Berat**

58. Uji klakson, uji konstruksi kendaraan, uji *ground clearance*, dan uji bobot kendaraan, perlakuan pengujiannya tidak dapat disamakan antara alat berat

dengan kendaraan bermotor. Fasilitas dan metode pengujian untuk kendaraan bermotor tidak mungkin diterapkan pada alat berat, karena alatnya tidak tersedia dan/atau karena ambang batasnya jauh melebihi kapasitas alat uji yang umumnya ada.

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

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

60. Karakteristik lain yang membedakan alat berat dengan kendaraan bermotor terletak pada pengendara. Perbedaan yang signifikan terdapat pada surat izin yang dimiliki pengemudi kendaraan bermotor dan yang dimiliki pengoperasi alat berat. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah memiliki SIM disebut sebagai pengemudi, sedangkan pengendara alat berat disebut sebagai operator. Operator merupakan orang yang menjalankan alat berat di proyek. Keterampilan operator alat berat tidak sama dengan keterampilan pengemudi kendaraan. Ketentuan mengenai kepemilikan SIM untuk pengemudi kendaraan bermotor, tidak relevan dengan kemampuan untuk mengoperasikan alat berat. Hal demikian karena untuk mengoperasikan alat berat dibutuhkan keahlian tertentu yang tidak ada relevansinya dengan persyaratan kepemilikan SIM B2.
61. SIM sebagai bukti kompetensi mengemudi pada umumnya, tidak dapat menjadi bukti yang menunjukkan kemampuan atau kompetensi mengoperasikan alat berat. Alat berat, seperti *crane*, *bulldozer*, *tractor*, dan

*excavator* hanya dapat dioperasikan oleh operator yang telah mengikuti pelatihan khusus alat berat tanpa harus memiliki SIM B2. Operator alat berat memiliki surat izin tersendiri untuk dapat mengoperasikan alat berat yang disebut Surat Izin Operator (SIO). SIO diterbitkan oleh Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, dengan syarat calon operator harus mengikuti pelatihan agar memiliki kompetensi dalam mengoperasikan alat berat tertentu.

### **Modifikasi Alat Berat**

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

### **Alat Berat Bukan Moda Transportasi**

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

### **Kesimpulan: Alat Berat Bukan Kendaraan Bermotor.**

64. Maka dari itu, dengan memperhatikan perbedaan karakteristik pada pergerakan, ukuran, ruang kendali, alat pemantau transportasi di jalan raya,



persyaratan dan perlengkapan, pengendara, dan modifikasi antara alat berat dan kendaraan bermotor, dapat disimpulkan bahwa alat berat dan kendaraan bermotor adalah berbeda dan tidak dapat disamakan.

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

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

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

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

*Saksi Sjahrial Ong dan Astom M. Siagian, serta Ahli Susy Fatena Rostiyanti, Suwardjoko Warpani, dan Yohannes Eka Prayuna, dalam persidangan menerangkan bahwa untuk berpindah tempat, alat berat biasanya menggunakan bantuan alat pengangkut atau mobil pengangkut alat berat (trailer). Mobil atau sarana pengangkut ini harus dipergunakan untuk memindahkan alat berat karena struktur fisik jalan raya tidak akan kuat menahan beban alat berat, serta tidak mampu mengakomodasi model roda alat berat, terutama karena beberapa jenis alat berat bahkan tidak memiliki*

roda maupun alat gerak lain yang memungkinkannya berpindah tempat.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Pasal 1 angka 13 UU PDRD Bertentangan Dengan UUD 1945**

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



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

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

Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ menyatakan bahwa:

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

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

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

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

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

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

Pasal 1 angka 13 UU PDRD:

***“Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakan***

*oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan motor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air."*

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

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

Pasal 1 angka 13 UU PDRD.

74. Apabila muncul alasan yang menyatakan bahwa pengaturan Pasal 1 angka 13 UU PDRD yang mengatur alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor merupakan ketentuan yang bersifat khusus, sehingga berlaku asas *Lex Specialis Derogaat Generalis*, yang seakan-akan dapat mengesampingkan Putusan MK No. 3/PUU-XIII//2015 adalah merupakan alasan yang tidak berdasar secara hukum, karena perihal pengelompokkan dan jenis kendaraan bermotor justru secara khusus diatur dalam UU LLAJ, sehingga dalam hal pengertian kendaraan bermotor, jenis-jenis kendaraan bermotor maka UU LLAJ merupakan ketentuan yang bersifat khusus (*lex specialis*). UU LLAJ secara khusus mengatur perihal kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 7 dan angka 8 tentang Pengertian Kendaraan dan Kendaraan Bermotor, serta Bab VII yang mengatur secara terperinci tentang Kendaraan, baik dari aspek Jenis dan Fungsi Kendaraan Bermotor, Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor (Pasal 48), Pengujian Kendaraan Bermotor (Pasal 49 – Pasal 56), Perlengkapan Kendaraan Bermotor (Pasal 57 – Pasal 59), Bengkel Umum Kendaraan Bermotor (Pasal 60), Kendaraan Tidak Bermotor (Pasal 61 – Pasal 63), Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Pasal 64 – Pasal 75), Sanksi Administratif (Pasal 76), maupun ketentuan bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang diatur pada Bab VIII mulai Pasal 77 sampai dengan Pasal 92, yang meliputi Surat Ijin Mengemudi, Persyaratan Pengemudi, Pendidikan dan Pelatihan Bagi Pengemudi, Bentuk dan Penggolongan Surat Izin Mengemudi, Fungsi Surat Izin Mengemudi, dan Sanksi Administratif bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor.
75. Dengan demikian, oleh karena Mahkamah Konstitusi telah membatalkan ketentuan Penjelasan Pasal 47 ayat 2 huruf e bagian c UU LLAJ sesuai dengan Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 sehingga Alat Berat bukan lagi menjadi bagian dari Kendaraan Bermotor, maka tidak boleh ada ketentuan



peraturan perundang-undangan lainnya, termasuk dalam UU PDRD, yang masih menempatkan alat berat sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor, sehingga seakan-akan ketentuan dalam UU PDRD mengesampingkan ketentuan baru dalam UU LLAJ pasca Putusan Mahkamah Konstitusi.

76. Putusan Mahkamah Konstitusi adalah putusan yang bersifat final dan mengikat yang bersifat erga omnes, dan berlaku sejak dibacakan, sehingga ketentuan dalam peraturan perundang-undangan lainnya harus menyesuaikan atau sejalan dan tidak boleh bertentangan dengan putusan Mahkamah Konstitusi. Apabila ketentuan pengertian kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 masih berlaku, maka dapat disimpulkan bahwa ketentuan tersebut telah bertentangan dengan norma baru yang sudah dibuat oleh Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015 bahwa alat berat bukan lagi termasuk dalam bagian kendaraan bermotor. Selain itu, apabila pengertian kendaraan bermotor masih meliputi alat berat sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD, maka akan terdapat 2 (dua) norma dalam satu sistem hukum di Indonesia yang mengatur alat berat, dimana yang satu alat berat menjadi bagian dari kendaraan bermotor dan satunya lagi alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor, sehingga sudah dapat dipastikan akan menimbulkan ketidakpastian hukum, ketidakadilan, dan pelanggaran atas persamaan dimuka hukum, serta pengabaian terhadap supremasi hukum.
77. Berdasarkan argumentasi hukum tersebut di atas, maka keberadaan Pasal 1 angka 13 UU PDRD telah bertentangan dengan putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015 dan bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Ketentuan Pasal 1 angka 3 UUD 1945 menegaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara hukum, dimana pengaturan norma pada satu peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lainnya, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum. Pasal 5 huruf c dan f Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang

Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (UU PPP) menegaskan asas pembentukan perundang-undangan yaitu asas kejelasan rumusan dan asas kesesuaian jenis, hirarki, dan materi muatan. Selanjutnya Materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan asas keadilan, kesamaan kedudukan dalam hukum, ketertiban dan kepastian hukum, keseimbangan, keserasian, dan keselarasan (Pasal 6 UU PPP). Masih adanya ketentuan yang mengatur alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor seperti pada Pasal 1 angka 13 UU PDRD pasca putusan MK nomor 3/PUU-XIII/2015 telah melanggar asas kesesuaian antara jenis hirarki dan materi muatan, asas kejelasan rumusan, karena telah menimbulkan berbagai interpretasi dalam pelaksanaannya yang saling bertolak belakang, termasuk juga melanggar asas keadilan, asas kesamaan kedudukan dalam hukum, dan asas ketertiban dan kepastian hukum. Masih adanya ketentuan yang menerapkan alat berat sebagai bagian dari kendaraan bermotor telah melanggar asas ketertiban dan kepastian hukum, karena menimbulkan ketidaktertiban dan ketidakpastian hukum bagi para pemilik alat berat, apakah alat berat bagian dari kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 13 UU PDRD atau alat berat bukan bagian dari kendaraan bermotor sebagaimana putusan MK nomor 3/PUU-XIII//2015.

#### **Penarikan PKB dan BBNKB Terhadap Alat Berat adalah Inkonstitusional**

78. Ketentuan mengenai penarikan Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Alat Berat dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor terhadap Alat Berat, dibangun berdasarkan argumentasi yuridis bahwa alat berat adalah merupakan bagian dari Kendaraan Bermotor sebagaimana ditegaskan dari Pengertian Kendaraan Bermotor yang diatur dalam Pasal 1 Angka 13 UU PDRD dan Pengertian Kendaraan Bermotor dalam Pasal 1 angka 8 *jo* Pasal 47 ayat 2 huruf e *jo* Penjelasan Pasal 47 ayat 2 huruf e bagian c UU LLAJ. Sehingga dengan adanya Pajak Kendaraan Bermotor yang diberlakukan terhadap seluruh jenis Kendaraan Bermotor, maka alat berat

sebagai bagian dari Kendaraan Bermotor harus dikenakan juga Pajak Kendaraan Bermotor.

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

Pasal 5 ayat (2):

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



Pasal 6 ayat (4):

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

Pasal 12 ayat (2):

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

81. Bahwa Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 mengatur *“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.”* Terdapat 2 norma yang terdapat pada frasa *perlakuan yang sama di hadapan hukum*, yaitu setiap orang berhak atas keadilan dan perlakuan hukum yang sama. Bahwa untuk menjamin setiap orang mendapatkan keadilan, setiap orang harus mendapatkan perlakuan yang sama di hadapan hukum. Persamaan di depan hukum itu diberi makna persamaan forum dan persamaan penerapan atau pemberlakuan hukum terhadap hal yang sama. Dalam kasus ini perlakuan yang sama itu dipandang sebagai suatu ketidakadilan bahkan dilihat sebagai suatu pelanggaran hukum. Menyamakan alat berat dengan alat yang lain justru menimbulkan ketidakadilan. Memasukkan alat berat dalam pengertian atau definisi kendaraan bermotor dengan kendaraan bermotor jenis lain justru menimbulkan ketidakadilan karena dengan persamaan itu mengakibatkan Para Pemohon memikul beban PKB dan BBNKB yang semestinya tidak menjadi beban Para Pemohon.
82. Bahwa terdapat adagium yang mengatakan, *“Menyamakan sesuatu yang berbeda atau tidak sama, sama tidak adilnya dengan membedakan yang sama.”* Dengan kata lain, dalam keadaan tertentu membedakan atau *unequal treatment* itu, justru merupakan syarat dan cara mewujudkan keadilan, sebaliknya dalam keadaan tertentu membuat segala sesuatu serba sama sedangkan didapati berbagai perbedaan juga akan

menimbulkan dan melukai rasa keadilan.

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

Secara substantif, alat berat berbeda dengan kendaraan bermotor, perbedaan tersebut terutama terlihat pada latar belakang keberadaannya, jenis fungsi dan tujuannya. Selain itu, akibat yang timbul dari penerapan asas persamaan terhadap alat berat dan kendaraan bermotor, tidak hanya memberikan beban langsung kepada Para Pemohon berupa kewajiban membayar PKB dan BBNKB terhadap alat berat, tetapi juga mengakibatkan penjungkirbalikan pengertian ilmiah dan alamiah alat berat. Akibat selanjutnya dari persamaan alat berat dan kendaraan bermotor adalah timbulnya beban tambahan ketidakpastian hukum yang akan berakibat pada produktivitas, efektivitas, dan biaya yang pada akhirnya akan dipikul oleh konsumen.

87. Oleh karena itu, persamaan yang dilakukan pemerintah terhadap alat berat dan kendaraan bermotor dalam hal penarikan PKB dan BBNKB bertentangan dengan prinsip persamaan di hadapan hukum. Hal ini dikarenakan 3 (tiga) alasan. Pertama, pemerintah mempersamakan dan memperlakukan hal yang nyata-nyata berbeda secara sama. Pemasukkan alat berat dalam kategori kendaraan bermotor ke dalam pengertian dan jenis kendaraan bermotor dalam UU PDRD bertentangan dengan prinsip "Menyamakan sesuatu yang berbeda atau tidak sama, sama tidak adilnya dengan membedakan yang sama." Persamaan ketentuan hukum terhadap alat berat dan kendaraan bermotor dalam UU PDRD menimbulkan ketidakadilan.
88. Kedua, penerapan undang-undang pajak yang sama antara alat berat dan kendaraan bermotor telah merugikan Para Pemohon selaku pemilik alat berat. Terciptanya keadilan dapat dicapai dengan melakukan perbedaan dengan syarat perbedaan tersebut harus memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi yang terkena perbedaan. Dalam hal ini Para Pemohon dengan berlakunya UU PDRD yang mempersamakan alat berat dan kendaraan bermotor merasa dirugikan karena diberikan beban tambahan yang seharusnya tidak menjadi kewajiban Para Pemohon. Hal



ini merupakan ketidakadilan bagi Para Pemohon karena seharusnya terhadap alat berat dan kendaraan bermotor diterapkan perbedaan.

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

### **Kesimpulan**

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

### **III. PENUTUP**

91. Bahwa Para Pemohon merasa perlu untuk menyampaikan kepada Majelis Hakim yang Mulia, bahwa pengajuan Permohonan Uji Materi UU PDRD ini semata-mata ditujukan untuk tegaknya kepastian hukum dan keadilan, dan adanya jaminan perlindungan hukum serta perlakuan yang sama dihadapan hukum atas ketidakadilan dan ketidakpastian hukum yang selama ini dialami oleh Para Pemohon, yang bergerak dalam sektor swasta membantu pemerintah dan masyarakat untuk membangun infrastruktur

daerah, menggerakkan kehidupan sektor ekonomi di masyarakat.

92. Para Pemohon tidak berkeberatan dengan adanya pungutan Pajak terhadap Alat Berat selama norma dan aturannya jelas, proses penyusunan regulasi alat berat melibatkan para stakeholder khususnya para pemilik dan pengguna alat berat. Dalam permohonan ini, Pemohon mempersoalkan pengaturan PKB dan BBNKB terhadap Alat Berat dengan dasar pemikiran yang salah karena menempatkan alat berat bagian dari Kendaraan Bermotor, padahal Alat Berat bukan Kendaraan Bermotor. Perlu tidaknya alat berat dikenakan pajak menurut hemat Para Pemohon sebaiknya dibicarakan secara khusus antara Pemerintah dengan seluruh stakeholder para pemilik dan pengguna alat berat.
93. Para Pemohon sepakat dengan pertimbangan hukum Mahkamah Konstitusi dalam Perkara Nomor 3/PUU-XIII/2015, yang pada pokoknya memerintahkan agar terhadap alat berat diatur secara tersendiri. Dalam rangka menindaklanjuti perintah Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2017 tanggal 31 Maret 2016 tersebut, Pihak Pemerintah yang diwakili oleh Kementerian Perekonomian, Kementerian Dalam Negeri, dan Kementerian Keuangan telah mengadakan beberap kali pertemuan pada tanggal 1 November 2016 dan 7 Desember 2016 dengan Gabungan Asosiasi Para Pemilik dan Pengguna Alat Berat seperti Himpunan Industri Alat Berat Indonesia (HINABI), Asosiasi Jasa Pertambangan Indonesia (ASPINDO), Asosiasi Pengusaha Hutan Indonesia (APHI), Perhimpunan Agen Tunggal Alat Berat Indonesia (PAABI), Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI), Indonesia Mining Association (IMA), Asosiasi Pengusaha dan Pemilik Alat Konstruksi Indonesia (APPAKSI), dan pelaku usaha untuk membahas perlunya pengaturan khusus terhadap Alat Berat, termasuk perlu tidaknya Pajak atau jenis pungutan lainnya terhadap Alat Berat.
94. Berdasarkan seluruh argumentasi hukum tersebut di atas, Para Pemohon berkesimpulan bahwa Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4)

dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD telah melanggar hak-hak konstitusional yang dimiliki oleh Para Pemohon.

95. Keberlakuan Pasal 1 angka 13, Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (4) dan Pasal 12 ayat (2) UU PDRD bertentangan dengan prinsip Negara hukum, bertentangan dengan asas kepastian hukum, keadilan, dan perlakuan yang sama di depan hukum yang terdapat dalam Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

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

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

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

#### IV. PETITUM

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

1. Menyatakan mengabulkan permohonan para Pemohon seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), sepanjang kalimat "...termasuk alat-alat berat dan alat alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda



dan motor dan tidak melekat secara permanen...” bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai hukum mengikat;

3. Menyatakan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), sepanjang kalimat “ ... termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar ...” bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.
4. Menyatakan Pasal 6 ayat (4) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
5. Menyatakan Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130), bertentangan dengan UUD 1945, dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
6. Memerintahkan pemuatan Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

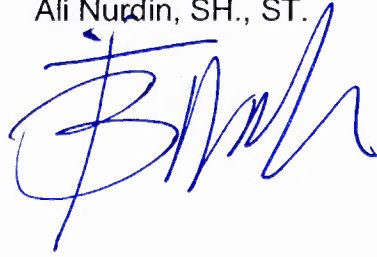
Atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya.

Hormat Kami,

Kuasa **Para Pemohon**



Ali Nurdin, SH., ST.



Budi Rahman, SH;



Bagas Irawanputra, SH;



Indira Hapsari, SH;



Maulana Mediansyah, SH



Arie Achmad, SH;



Indra Septiana, SH;



Viky Sabana, SH;



Putera A. Fauzi, SH;