

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG MASALAH

Transportasi pada saat ini, berkembang sangat pesat, terutama pada transportasi darat terutama yaitu kendaraan bermotor. Berbagai macam jenis dan merek kendaraan bermotor banyak kita temui pada saat ini. Dari kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan umum khususnya kendaraan bermotor berupa mobil dan motor, dapat ditemui mobil dan motor dengan tahun pembuatan yang cukup lama dan merupakan produk-produk awal dari lahirnya sejarah kendaraan bermotor pada saat ini. Untuk kendaraan-kendaraan bermotor seperti ini, disebut dengan kendaraan bermotor mobil dan motor antik.

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu contoh daerah dengan jumlah kendaraan bermotor mobil dan motor antik yang besar. Dari organisasi-organisasi pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik yaitu YAJ (Yogyakarta American Jeep), PPMKI (Persatuan Penggemar Mobil Kuno Indonesia), HDCI (Harley Davidson Club Indonesia), MACI (Motor Antik Club Indonesia) didapatkan jumlah kendaraan bermotor mobil dan motor antik dari anggota mereka mencapai 1.764 kendaraan bermotor. Padahal masih banyak pemilik kendaraan bermotor yang tidak terdaftar mengikuti organisasi-organisasi tersebut.

Ditemukannya kendaraan bermotor pertama kali pada tahun 1723 oleh Nicholas Joseph di Perancis, maka semenjak itu peranan kereta kuda sebagai alat transportasi lambat laun tergantikan.¹ Kendaraan bermotor selain ekonomis juga

¹ Erwin Tragatsch, *The New Illustrated Encyclopedia of Motorcycles*, Greenwich Edition, 1996, hlm. 2.

efisien untuk digunakan dalam beberapa keperluan. Demikian juga dengan Indonesia yang pada saat itu sedang dijajah oleh Belanda terpengaruhi juga oleh perkembangan kendaraan bermotor ini. Secara umum Belanda memasukkan kendaraan bermotor ke wilayah Indonesia guna keperluan militer yang utama. Selain keperluan militer, kendaraan bermotor di Indonesia juga di gunakan dalam keperluan perkebunan yang dikelola oleh Belanda serta keperluan perorangan. Sampai sebelum perang kemerdekaan kendaraan mobil dan motor hanya dimiliki oleh orang-orang tertentu. Orang yang memiliki kendaraan bermotor pada umumnya adalah keluarga raja atau pemerintah Belanda.² Kendaraan bermotor pada masa itu umumnya adalah buatan/rakitan dari benua Eropa karena memang awal diproduksinya kendaraan bermotor mobil dan motor kebanyakan berasal dari negara-negara di eropa. Dari negara Jerman terdapat, Rabinek, BMW, Adler, Sachs. Dari Italia seperti, Fiat, Hermann, Motoguzi, Ducati sedangkan yang terbanyak adalah yang di produksi negara Inggris seperti, Hilmann, BSA, AJS, Triumph, Norton , Ariel, Matchless dan lain sebagainya. Pada awal 1950 Indonesia pernah juga memproduksi kendaraan bermotor, yang diproduksi oleh perusahaan N.V. Enka dengan nama Tiga Tax.³ Secara umum mobil dan motor antik yang ada di Indonesia masuk guna keperluan militer, yang pada saat itu adalah Belanda atau untuk keperluan perkebunan dan selebihnya adalah untuk keperluan pribadi. Kebanyakan kendaraan bermotor mobil dan motor antik masuk ke wilayah Indonesia sebelum tahun 1945, terutama di pulau Jawa, atau khususnya di daerah

² Drs. H. Basuki, at all, *Transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta dari Masa ke Masa*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan Bag. Proyek P3M DIY-1997-1998, 1998, hlm. 12

³ Majalah Motor Klasik, edisi 03 tahun II/maret 2002, *Metamorfosis Angkutan Ibukota*, PT. Dian Rakyat, hlm. 30.

Priangan, Surakarta, Yogyakarta dan Kediri. Kendaraan bermotor mobil dan motor antik banyak ditemui didaerah tersebut karena daerah-daerah tersebut banyak terdapat perkebunan sedangkan kendaraan bermotor mobil dan motor antik merupakan kendaraan yang praktis untuk mengontrol perkebunan. Oleh karena itu, para pemilik tanah zaman banyak mengimpor motor-motor dari negaranya.⁴

Sebagian besar dari produsen-produsen kendaraan bermotor ini telah gulung tikar hanya sebagian kecil saja yang masih beroperasi. Sedangkan di Indonesia saat ini banyak pemakai kendaraan-kendaraan bermotor ini masih merawat kendaraan-kendaraan bermotor tersebut hingga masih dapat beroperasi dengan baik contohnya adalah Daerah Istimewa Yogyakarta. Kreatifitas dan minat para pemilik kendaraan-kendaraan mobil dan motor antik ini sudah selayaknya mendapat perhatian. Terlebih lagi ini merupakan peninggalan bersejarah seperti yang diungkapkan oleh Dr. Endang Sri Hardiati, sebagai kepala Museum Nasional Jakarta yang menyatakan bahwa kendaraan bermotor mobil dan motor mempunyai nilai sejarah, karena teknologinya tidak dimiliki lagi oleh negara pembuatnya.⁵

Beroperasinya kembali kendaraan bermotor mobil dan motor antik tersebut menimbulkan beberapa masalah bagi pemiliknya, karena dari sebagian Kendaraan-kendaraan bermotor mobil dan motor antik, banyak yang tidak memiliki surat-surat kelengkapan kendaraan bermotor, sedangkan surat kendaraan bermotor merupakan suatu keharusan bagi setiap kendaraan bermotor baik yang beroperasi di jalan, seperti yang tercantum dalam Undang-undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu

⁴ Tabloid Otomotif No. 47/I Maret 1992, *Ada Pro dan Kontra Penjualan Motor Tuan ke Negeri Asalnya*, PT. Gramedia, hlm. 22.

⁵ Tabloid Motor Plus No. 153/IV tahun 2002, *Ekspor Motor Antik Kategori Pelanggaran*, PT. Gramedia, hlm. 1.

Lintas dan Angkutan Jalan Raya Pasal 14 ayat (1) yang berbunyi, Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan. Hal demikian juga disebutkan dalam Pasal 14 ayat (2) yang berbunyi, Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor. Dari Pendaftaran tersebut maka akan diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB). Berdasarkan kedua pasal tersebut, maka dapat dinyatakan bahwa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) merupakan surat perlengkapan yang harus ada pada kendaraan bermotor baik kendaraan bermotor itu berada di jalan atau sedang tidak dioperasikan.⁶

Dari keluhan pemilik Kendaraan Bermotor Mobil dan Motor Antik, menyatakan bahwa kepentingan mereka untuk melakukan pendaftaran kendaraan bermotor tidak dapat dilaksanakan karena kurangnya salah satu persyaratan dalam pendaftaran kendaraan bermotor yaitu faktur. Kurangnya salah satu syarat dalam pendaftaran kendaraan bermotor, mengakibatkan pihak Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda) dan Kepolisian Daerah (Polda) menolak permohonan pendaftaran tersebut.

Penolakan pendaftaran kendaraan bermotor mobil dan motor antik karena kurangnya salah satu persyaratan pendaftaran kendaraan bermotor mengakibatkan para pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik tidak mendapatkan perlindungan hukum. Peraturan perundang-undangan yang ada hanya melindungi bagi pemilik kendaraan bermotor yang dapat melengkapi persyaratan pendaftaran kendaraan tersebut. Padahal besar sekali harapan dari para pemilik kendaraan

⁶ M. Karjadi, *Perundang-undangan Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan Raya (dengan komentar)*, Poleteia, Bogor, 1956, hlm. 79

bermotor mobil dan motor antik untuk mendapatkan surat-surat kelengkapan pemilik kendaraan bermotor sehingga akan lebih menjamin hak-hak mereka sebagai pemilik.

Keadaan seperti tersebut diatas menimbulkan potensi pelanggaran dari para pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik. Pelanggaran atas tidak dimilikinya kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan sebagai akibat tidak terjangkau oleh peraturan perundang-undangan yang ada. Keadaan tidak terjangkaunya bagi pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik berarti telah terjadi kekosongan peraturan perundang-undangan, untuk itu perlu penemuan hukum untuk menyelesaikan persoalan tersebut.

Seiring perkembangan jaman, Kendaraan-kendaraan bermotor mobil dan motor antik menjadi barang yang sangat berharga, bahkan merupakan incaran bagi kolektor dalam maupun luar negeri. Upaya-upaya yang telah dilakukan oleh pihak pemerintah dan pihak pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik untuk berusaha mendapatkan kembali surat-surat kelengkapan pemilik kendaraan bermotor tidak sedikit. Tercatat oleh penulis bahwa beberapa daerah seperti Daerah Istimewa Yogyakarta, Temanggung, Bogor, Jakarta dan Bandung pernah berupaya untuk memberikan jalan keluar atas pengurusan surat-surat perlengkapan kendaraan bermotor mobil dan antik tersebut. Tetapi kebanyakan dari upaya-upaya tersebut sebagian besar menemui jalan buntu. Salah satu penyebab upaya-upaya gagal adalah tidak ada peraturan yang baku dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia yang mengaturnya. Hal ini diungkapkan oleh Lettu (Pol) Marzuki, Kapolsek Padalarang selaku ketua pendataan motor antik di daerah Bandung.⁷

⁷ Tabloid Otomotif No. 49/V 15 April 1996, *Tanda Tanya Soal Pemutihan*, PT. Gramedia, hlm. 18.

Kecuali itu, ada perbedaan persepsi dari pemerintah dalam hal ini Ditlantas (Dinas Lalu Lintas) dengan Dispenda (Dinas Pendapatan Daerah) mengenai definisi Kendaraan Bermotor Mobil dan Motor antik, terungkap dalam surat Dispenda Pemerintah Propinsi DIY No. 973/1547 perihal Pendaftaran Kendaraan Bermotor Kuno/Antik (terlampir). Keadaan seperti ini mengakibatkan pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik tidak mendapatkan perlindungan atas hak-nya. Berarti pula banyak obyek wajib pajak yang belum tersentuh, dimana jumlahnya tidak sedikit.

Sebagai akibat penolakan pendaftaran kendaraan bermotor, maka Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) tidak dimiliki. Dengan tidak adanya surat kelengkapan pemilik kendaraan bermotor seperti Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) maka pemilik kendaraan mobil dan motor antik yang seharusnya dapat dijadikan sebagai obyek wajib pajak, tidak dapat dikenai pajak kendaraan bermotor seperti umumnya pemilik kendaraan bermotor lainnya. Berarti hal ini merupakan potensi sumber pendanaan alternatif bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang tidak digali secara maksimal. Padahal, Pendapatan Asli Daerah yang tergarap secara maksimal akan mengeluarkan potensi-potensi dan ciri khas masyarakat daerah tersebut serta menyokong berjalannya otonomi daerah.

Sistem desentralisasi pada saat ini semakin di tingkatkan luas lapangannya, melalui otonomi daerah diharapkan akan memacu proses pembangunan di suatu daerah tertentu. Otonomi daerah berarti kewenangan daerah otonom untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Dengan pengaturan yang dilakukan oleh daerah otonomi, diharapkan

akan dapat menghadapi dan menyelesaikan permasalahan yang ada di daerah tersebut.

Salah satu kendala yang dimiliki daerah untuk melaksanakan otonomi daerah adalah masalah pembiayaan atau pendanaan. Pembiayaan atau pendanaan, bagi beberapa daerah di Indonesia bukan merupakan suatu masalah besar karena hasil yang didapatkan dari sumber-sumber alam atau sumber pendanaan lainnya sangat mencukupi, bahkan berlebihan, seperti misalnya propinsi Riau, dimana dengan kekayaan sumber alamnya atau pertambangan khususnya minyak, mampu memberikan sumbangan yang besar bahkan mencukupi bagi seluruh APBD (Anggaran Pengeluaran Belanja Daerah). Tetapi bagi beberapa daerah lain seperti Daerah Istimewa Yogyakarta dan Nusa Tenggara Timur pendapatan untuk pendanaan APBD sangat kurang.

Ditetapkannya otonomi daerah, berarti sumbangan pemerintah pusat bagi pendanaan APBD merupakan sebagian dari kebutuhan keuangan yang diperlukan. Sedangkan sisa kebutuhan pendanaan APBD harus dapat dibiayai daerah otonomi melalui penggalan Pendapatan Asli Daerah (PAD) masing-masing. Bagi daerah-daerah yang memiliki kekurangan Pendapatan Asli Daerah seperti Daerah Istimewa Yogyakarta harus mampu menggali sebanyak-banyaknya sumber-sumber yang potensial untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah.

Keadaan keuangan daerah akan menentukan corak bentuk, serta kemungkinan yang dilakukan bagi pemerintah daerah. Pemerintah tidak dapat melaksanakan fungsinya yang efektif dan efisien untuk memberikan pelayanan dan pembangunan dan keuangan inilah yang menjadi salah satu dasar kriteria untuk

mengetahui secara nyata kemampuan daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri.⁸

Pentingnya kemampuan daerah dalam penyelenggaraan otonomi daerah sangat disadari oleh pemerintah pusat. Demikian pula alternatif cara untuk mendapatkan keuangan yang memadai memerlukan kreatifitas dari aparat pemerintah daerah setempat untuk menggali potensi yang ada di daerah kerja mereka. Hal tersebut dapat dilihat dalam huruf (d) penjelasan umum Undang-undang no. 22 Tahun 1999 tentang pemerintah daerah, sebagai berikut :

“Penyelenggaraan otonomi daerah dilaksanakan dengan memberikan kewenangan yang luas, nyata, dan bertanggung jawab kepada Daerah secara proporsional yang diwujudkan dengan pengaturan, pembagian, dan pemanfaatan sumber daya nasional yang berkeadilan serta perimbangan keuangan Pusat dan Daerah. Disamping itu, penyelenggaraan Otonomi Daerah juga dilaksanakan dengan prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan, dan keadilan, serta memperhatikan potensi dan keanekaragaman Daerah”.

Sehingga alternatif sumber pendapatan keuangan daerah memerlukan inisiatif dan kreatifitas dari para aparat pemerintah daerah. Pemerintah daerah mempunyai tugas, wewenang dan bertanggung jawab untuk mengatur, urusan pemerintah di daerahnya sendiri. hal tersebut dilaksanakan oleh pemerintah daerah atas dasar asas desentralisasi. Dengan demikian, inisiatif diserahkan kepada daerah yang menyangkut kebijaksanaan, pelaksanaan, pembiayaan dan perangkat pelaksanaannya.

Dengan adanya berkembangnya daerah otonomi diharapkan mampu memanfaatkan potensi daerah yang ada. sedangkan potensi di bidang otomotif belum mendapatkan perhatian secara serius. Dalam hal ini, potensi yang belum digali adalah pendapatan dari kendaraan-kendaraan bermotor mobil dan motor

⁸ S. Pamudji, *Pembinaan Perkotaan di Indonesia*, Jakarta, Bina Aksara, 1983, hlm. 90

antik, yang dalam kenyataannya jumlah dari kendaraan mobil dan motor antik cukup banyak. Sehingga potensi sumber pendanaan APBD (Anggaran Pengeluaran Belanja Daerah) dari sektor pajak daerah berupa Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB) tidak tergali secara maksimal.

Upaya pemerintah daerah untuk menggali potensi daerah dengan meningkatkan pendapatan melalui Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB) akan mengalami kesulitan, karena salah satu persyaratan pendaftaran kendaraan bermotor yang tidak dimiliki pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik, berupa faktur telah mengganjal upaya untuk melakukan pendaftaran. Kesulitan ini perlu dicarikan pemecahannya sejalan dengan upaya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Dalam penelitian ini, penulis akan mengambil contoh daerah yang memiliki jumlah kendaraan bermotor mobil dan motor antik cukup banyak dengan pemerintah daerah yang sedang melakukan intensifikasi Pendapatan Asli Daerah melalui pajak daerah. Untuk itu akan diambil sebagai contoh yaitu propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

I.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana upaya memberikan perlindungan hukum kepemilikan kendaraan bermotor mobil dan motor antik ?
2. Bagaimana implikasinya terhadap upaya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah melalui Pajak Kendaraan Bermotor ?.

I.3. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan di atas maka hasil penelitian ini adalah untuk :

1. Mencari dan melakukan penemuan hukum sebagai upaya memberikan perlindungan hukum terhadap kepemilikan kendaraan bermotor mobil dan motor antik.
2. Mengetahui bagaimana implikasinya perlindungan hukum kepemilikan kendaraan bermotor mobil dan motor antik terhadap upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah.

I.4. Manfaat penelitian

1. Sebagai sumbangan pemikiran terhadap perkembangan ilmu hukum pada umumnya dan hukum lalu lintas dan angkutan jalan raya pada khususnya.
2. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi para aparat pemerintah dan pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik mengenai upaya-upaya yang dapat ditempuh dalam melakukan pendaftaran kendaraan bermotor mobil dan motor antik sesuai dengan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

I.5. Keaslian Penelitian

Penelitian tentang pendaftaran kendaraan bermotor mobil dan motor antik dalam meningkatkan pendapatan asli daerah. Sejauh yang diketahui oleh penulis belum pernah diteliti oleh pihak lain. Namun demikian apabila sebelumnya telah ada yang meneliti maka penelitian ini merupakan pelengkap dari penelitian sebelumnya.

Penelitian ini merupakan hasil penelitian sendiri, awal dari pemikiran bermula dari banyaknya keluhan kesulitan dari pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik bila akan mengoperasikannya di jalan umum serta belum ada peraturan perundang-undangan baku yang mengaturnya. Bagi Pecinta kendaraan bermotor mobil dan motor antik, tentunya mereka memiliki kesulitan sendiri dalam menghadapi porses pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB) atau pengurusan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB). Tidak heran bila banyak kendaraan bermotor mobil dan motor antik yang tidak memiliki plat nomor yang terdaftar, atau banyak yang tidak membayar Pajak Kendaraan Bermotornya. Padahal banyak Pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik yang menginginkan untuk memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, karena mereka tahu bahwa itu merupakan identitas kendaraan bermotor.⁹ Penulis mengharapkan dari hasil penelitian ini, pemerintah daerah dapat merealisasikannya dan menjadikannya sebagai pilot project.

I.6. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I. PENDAHULUAN

Menguraikan tentang Latar belakang masalah, Rumusan masalah, Tujuan penelitian, Manfaat penelitian dan Keaslian penelitian.

⁹ Majalah Motor Klasik, Edisi 03 Tahun II/Maret 2003, “*Keruwetan*” *memperbarui plat nomor*. PT.Dian Rakyat,hlm.73.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan tentang Perlindungan hukum, Perlengkapan surat kendaraan bermotor, Pengertian kendaraan bermotor mobil dan motor antik dan Tinjauan umum pendapatan asli daerah dari pajak.

BAB III. CARA PENELITIAN

Menguraikan tentang Jenis Penelitian, Jenis Pendekatan, Bahan Hukum Penelitian dan Metode Analisis Data.

BAB IV. ANALISA DAN PEMBAHASAN

Membahas dan menganalisa Perlindungan Hukum terhadap pemilik kendaraan bermotor mobil dan motor antik atas kepemilikannya, berkaitan dengan kewajiban pendaftaran kendaraan bermotor, serta mengetahui implikasinya terhadap upaya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah.

BAB V. PENUTUP

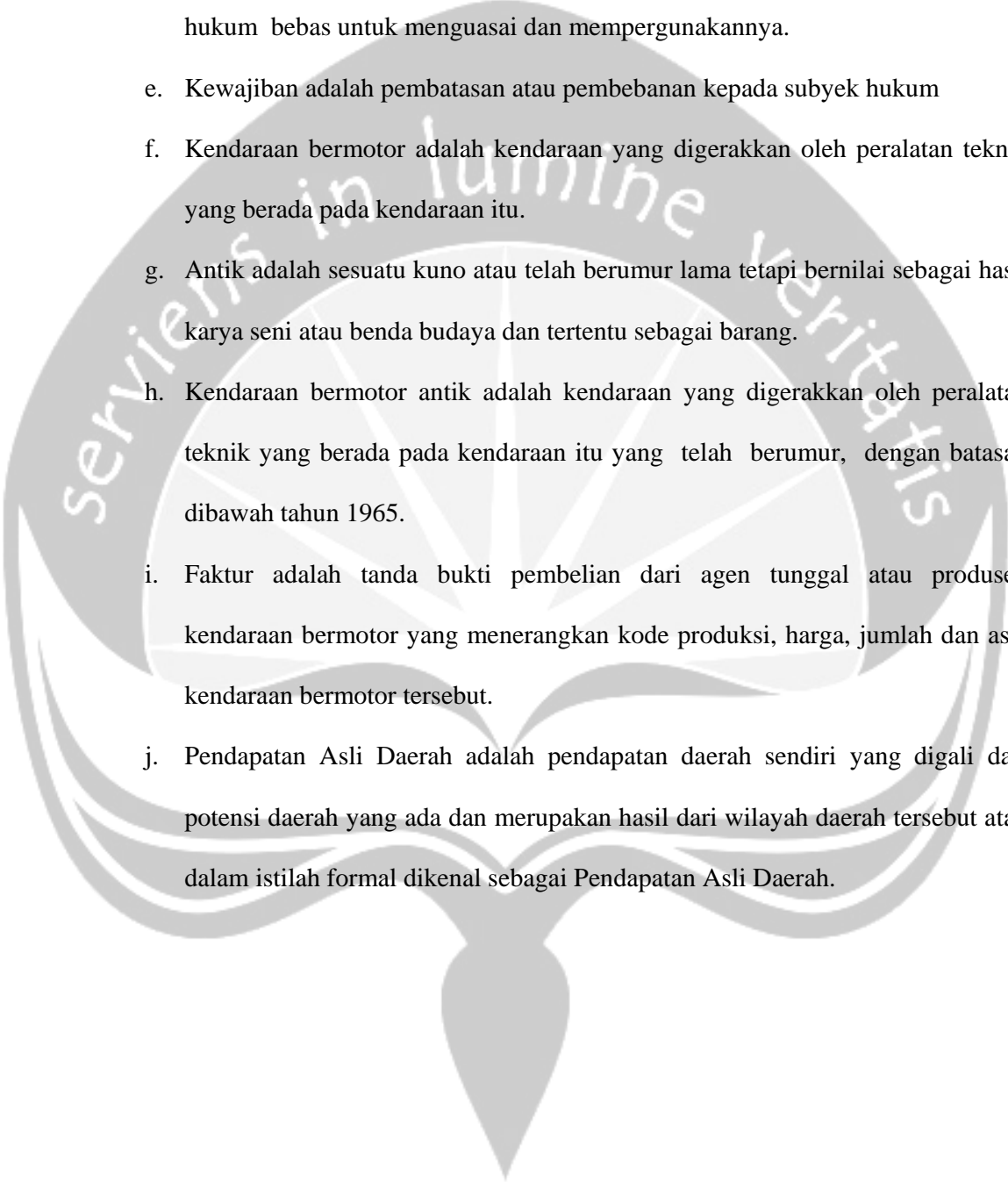
Berisi tentang kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

I.7. Batasan Konseptual

- a. Perlindungan hukum adalah suatu perbuatan hal melindungi subyek-subyek hukum dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dapat dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sangsi.
- b. Pemilik adalah subyek hukum yang dibebani dengan hak milik atas suatu barang bergerak atau tidak bergerak.
- c. Hak adalah suatu kepentingan yang dilindungi oleh hukum dan memberikan kenikmatan kepada individu untuk melaksanakannya.

- 
- d. Hak Milik adalah hak yang paling mutlak dimana pemegang sebagai subyek hukum memiliki hubungan dengan obyek hukum dan hubungan tersebut dihormati oleh subyek hukum lain. Hak dari pemegang hak sebagai subyek hukum bebas untuk menguasai dan mempergunakannya.
 - e. Kewajiban adalah pembatasan atau pembebanan kepada subyek hukum
 - f. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.
 - g. Antik adalah sesuatu kuno atau telah berumur lama tetapi bernilai sebagai hasil karya seni atau benda budaya dan tertentu sebagai barang.
 - h. Kendaraan bermotor antik adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu yang telah berumur, dengan batasan dibawah tahun 1965.
 - i. Faktur adalah tanda bukti pembelian dari agen tunggal atau produsen kendaraan bermotor yang menerangkan kode produksi, harga, jumlah dan asal kendaraan bermotor tersebut.
 - j. Pendapatan Asli Daerah adalah pendapatan daerah sendiri yang digali dari potensi daerah yang ada dan merupakan hasil dari wilayah daerah tersebut atau dalam istilah formal dikenal sebagai Pendapatan Asli Daerah.