



Analisis Yuridis terhadap Penetapan Pajak Terutang Atas Pajak Bumi dan Bangunan (PBB-P2) pada Objek Jalan Tol yang dikelola oleh Badan Usaha Sebelum Memenuhi Syarat Objektif Atas Bangunan Jalan Tol (Studi Kasus Pt Hutama Marga Waskita)

Hadiwijaya Latif^{1*}, Anas Lutfi¹, Sadino¹

¹Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Al-Azhar Indonesia, Indonesia

*Korespondensi: hadiwijayalatif@gmail.com

Info Artikel

Diterima 20
Juli 2024

Disetujui 26
September 2024

Dipublikasikan 30
November 2024

Keywords:
Jalan Tol, Kuala
Tanjung-Tebing
Tinggi-Indra Pura,
Parapat, NJOP

© 2024 The
Author(s): This is
an open-access
article distributed
under the terms of
the Creative
Commons
Attribution
ShareAlike (CC BY-
SA 4.0)



Abstrak

Pajak merupakan elemen penting dalam perekonomian negara, dikenakan pada berbagai objek seperti infrastruktur dan jual beli. Contohnya, PBB-P2 pada jalan tol dihitung berdasarkan NJOP yang ditetapkan pemerintah daerah. Tujuan penelitian ini yaitu untuk memaknai syarat subjektif dan syarat objektif dalam pengenaan pajak PBB-P2 di ruas jalan tol Kuala Tanjung Tebing Tinggi Indra Pura Parapat dan untuk mengetahui konsep secara ideal dalam pengenaan pajak berupa PBB-P2 dalam bentuk objek pajak jalan tol sehingga tidak akan terjadi permasalahan pajak sebagaimana dalam perkara a quo. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif dengan pendekatan case approach, statue approach, dan conceptual approach. Hasil yang pertama bahwa makna syarat subjektif dan syarat objektif dalam pengenaan pajak PBB-P2 terhadap ruas jalan tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Indra Pura-Parapat adalah didasarkan pada aspek keadilan bagi pengelola dan pemerintah, dimana objek pajak yang memiliki nilai manfaat perlu memberikan manfaat kepada pengelola dan pemerintah, bukan salahsatunya saja. Hasil yang kedua, bahwa konsep secara ideal dalam pengenaan pajak berupa PBB-P2 terhadap ruas jalan tol Tebing Tinggi-Indra Pura harus didasarkan pada Pasal 1 ayat 3 UU/12 1985, sehingga apa yang dilakukan oleh tiga kabupaten dengan mengeluarkan NJOP yang tidak didasarkan pada belum terpenuhinya syarat objektifnya perlu diperbaiki.

Abstract

Taxes are an important element in the country's economy, imposed on various objects such as infrastructure and buying and selling. For example, PBB-P2 on toll roads is calculated based on the NJOP determined by the regional government. The aim of this research is to understand the subjective conditions and objective conditions in the imposition of PBB-P2 tax on the Kuala Tanjung Tebing Tinggi Indra Pura Parapat toll road section and to find out the ideal concept in the imposition of tax in the form of PBB-P2 in the form of a toll road tax object so that it will not There was a tax problem as in the a quo case. This research uses normative juridical research methods with a case approach, statue approach and conceptual approach. The first result is that the meaning of subjective conditions and objective conditions in the imposition of PBB-P2 tax on the Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Indra Pura-Parapat toll road section is based on the aspect of

justice for managers and the government, where tax objects that have beneficial value need to provide benefits. to management and government, not just one of them. The second result is that the ideal concept for imposing tax in the form of PBB-P2 on the Tebing Tinggi-Indra Pura toll road section must be based on Article 1 paragraph 3 UU/12 1985, so what the three districts are doing by issuing NJOP is not based on If the objective requirements have not been met, they need to be corrected.

1. Pendahuluan

Pengenaan pajak dalam kepentingan nasional berguna sebagai bagian dari penambahan pemasukan negara secara berkala, hal ini dapat disadari bahwa pajak dianggap sebagai salahsatu bentuk pungutan yang ditarik oleh pemerintah terhadap suatu objek atau subyek tertentu. Dalam perkembangannya, pajak secara bertahap terbagi dalam beberapa klaster, diantaranya pajak penghasilan, pajak bumi dan bangunan, serta beberapa jenis pajak lainnya. Salahsatu klaster pajak yang cukup menarik untuk ditelaah adalah pajak bumi dan bangunan, berdasarkan UU/28 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, pengaturan mengenai objek pajak bumi dan bangunan secara normatif terstruktur dalam Pasal 77 (Ardiansyah & Amanah, 2022). Secara struktural disebutkan bahwa objek pajak bumi dan bangunan meliputi jalan lingkungan yang terdapat di wilayah hotel atau pabrik, jalan tol, kolam renang, pagar mewah, tempat olahraga, dermaga, taman, infrastruktur minyak, dan muara (Wahanisa et al, 2021).

Merujuk pada regulasi PP/26 1985 tentang Jalan, secara terminologis jalan tol diartikan sebagai sebuah sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota. Dalam pengertian yang lain jalan tol merupakan sebuah singkatan dari *Tax On Location* (Setianas, 2020). Dalam pembuatan infrastruktur Jalan Tol, Badan Usaha yang mengelolanya selalu dipertanggungjawabkan untuk membayar pajak bumi dan bangunan perdesaan dan perkotaan atau yang selanjutnya disebut sebagai PBB-P2, Pengenaan pajak ini ditujukan kepada badan usaha yang mengelolanya karena jalan tol dinilai dapat mendatangkan keuntungan ekonomi atas penggunaannya. Hal ini dianggap legal karena badan usaha berbadan hukum dianggap sebagai salahsatu subjek hukum berupa *rechtspersoon* disisi subjek hukum orang atau *naturlichpersoon* sehingga dapat dimintai pertanggungjawaban berupa pengenaan pajak bumi dan bangunan (Chilunjika, 2023). Namun dalam pengenaan pajak ini terdapat suatu problematika hukum ketika salahsatu unsur belum terpenuhi namun sudah dikenakan biaya pajak bertanggung untuk objek pajak berupa jalan tol. Dapat dijelaskan bahwasanya objek dari pajak bumi dan bangunan perdesaan dan perkotaan ini terdapat dalam Pasal 38 ayat 1 UU/1 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

Pasal ini menegaskan bahwasanya pengenaan pajak baru dapat dilakukan apabila objek pajak berupa jalan tol telah dimanfaatkan oleh badan usaha yang mengelolanya. Namun fakta di lapangan ternyata banyak pengenaan pajak PBB-P2 sebelum jalan tol ini dimanfaatkan atau memberikan keuntungan bagi badan usaha sehingga menimbulkan masalah perpajakan. Salahsatunya adalah sebagaimana yang dialami oleh PT. Utama Marga Waskita sebagai anak perusahaan dari PT

Hutama Karya. PT. Utama Marga Waskita secara fungsional bergerak di bidang pengelolaan jalan tol dengan objek infrastruktur jalan tol di kawasan Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Indra Pura-Parapat yang selanjutnya objek jalan tol ini disebut sebagai Jalan Tol KL-TT-IP-P. Dalam pembuatan ruas jalan di kawasan tersebut, PT. Utama Marga Waskita belum melakukan sosialisasi pengenaan tarif dan masih akan diwacanakan dalam Tahun 2024. Namun pada faktanya, PT. Utama Marga Waskita sudah diberikan tagihan pajak bertanggung padahal belum terdapat penetapan pajak PBB-P2 untuk tahun 2023 yang pada hakikatnya ruas jalan tol di kawasan Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Indra Pura-Parapat belum dioperasikan atau dimanfaatkan oleh PT. Utama Marga Waskita.

Regulasi yang berlaku, pengenaan pajak untuk jalan tol berdasarkan dari nilai jual objek pajak atau disebut sebagai NJOP. NJOP ini kemudian dikenakan berdasarkan luas ruas jalan tol tertentu, yang dalam hal ini adalah untuk ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P. Dalam pemberitahuan pajak yang diberikan kepada PT. Utama Marga Waskita, terdapat nominal pajak terhutang sebesar Rp. 4.921.533.016 yang diterbitkan Kabupaten Serdang Bedagai melalui Surat Penyampaian Hasil Penilaian PBB-P2 No 18.34/973/561/2023, Kabupaten Simalungun juga memberitahukan PBB-P2 kepada PT. Utama Marga Waskita melalui Surat Penyampaian Hasil Penilaian PBB-P2 No 973/2135/28.7/2023 dengan nominal pajak sebesar Rp. 2.560.277.828, dan Kabupaten Batu Bara juga melalui Surat Penyampaian Hasil Penilaian PBB-P2 No 973/2449/BAPENDA/XI/2023 dengan nominal Pajak sebesar Rp. 2.072.999.970. Sehingga total PBB-P2 yang dikenakan pada PT. Utama Marga Waskita adalah sebesar Rp. 9.554.810.814 atas objek pajak ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P yang melintasi tiga kabupaten tersebut. Pengenaan pajak pada ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P menjadi problematik karena belum terpenuhinya unsur objektif dalam pengenaan pajak, sehingga secara tekstual menyebabkan adanya pelanggaran perpajakan pada NJOP bertanggung yang diberikan oleh tiga kabupaten terhadap ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P.

2. Metode Penelitian

Metode *research* yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian doctrinal atau dalam istilah lain dianggap sebagai penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif atau doctrinal ini adalah metode penelitian untuk menemukan solusi dari permasalahan hukum dengan menggunakan peraturan, putusan hakim atau doktrin yang berlaku di yurisdiksi tertentu (Tan, 2021). Dalam penelitian ini digunakan pendekatan perundang-undangan atau *statute approach*, pendekatan perbandingan atau *comparative approach*, dan pendekatan kasus atau *case approach*. Untuk menelaah permasalahan ini, digunakan metode analisis deskriptif kualitatif yang diartikan sebagai metode analisis yang dilakukan berdasarkan pengelompokan bahan hukum yang didapatkan untuk menunjang keberhasilan penelitian.

Pengumpulan data merupakan bahan hukum yang digunakan adalah menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Adapun bahan hukum primer terdiri dari sebagai berikut: 1) UU/2 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan; 2) UU/12 1994 tentang Pajak Bumi dan Bangunan; 3) UU/1 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah; 4) PP/17 2021 tentang Perubahan Keempat Atas PP/15 2005 tentang Jalan Tol; 5) PP/35 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah; 6) Peraturan Direktur Jenderal Pajak

No. Per-10/PJ/2015 tentang Tata Cara Pemungutan Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Jasa Jalan Tol. Bahan hukum sekunder berdasarkan studi kepustakaan berupa buku, jurnal, artikel, makalah, surat yang memiliki koherensi dengan topik penelitian ini, disisi itu sebagai pelengkap digunakan data sekunder berupa tipografi wilayah yang diteliti.

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan mengkaji bahan hukum primer, seperti UU No. 2 Tahun 2022 tentang Jalan dan PP No. 17 Tahun 2021 tentang Jalan Tol, untuk memahami landasan hukum terkait penentuan NJOP jalan tol. Data tersebut dianalisis menggunakan pendekatan perundang-undangan (statute approach) untuk mengidentifikasi bagaimana norma hukum diatur dan diterapkan dalam konteks perpajakan jalan tol. Selain itu, pendekatan kasus (case approach) digunakan untuk menelaah kasus PT. Utama Marga Waskita, khususnya terkait penentuan NJOP yang berbeda di tiga kabupaten, meskipun ruas jalan tol tersebut belum beroperasi. Pendekatan ini memungkinkan peneliti memahami keselarasan antara aturan dan praktik di lapangan. Selanjutnya, data dianalisis secara deskriptif kualitatif untuk memberikan gambaran detail tentang permasalahan hukum yang dihadapi. Peraturan yang ada dibandingkan dengan penerapan di lapangan menggunakan pendekatan perbandingan (comparative approach) untuk menemukan perbedaan atau potensi konflik dalam interpretasi dan implementasi hukum oleh pemerintah daerah. Analisis ini menunjukkan bahwa penentuan NJOP pada ruas jalan tol yang belum memenuhi syarat objektif dapat menimbulkan permasalahan hukum, seperti ketidaksesuaian dengan prinsip keadilan atau asas kepastian hukum, sehingga membutuhkan solusi hukum yang efektif dan berlandaskan doktrin perpajakan serta hukum administratif.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Kepatuhan Hukum terhadap Peraturan Pajak

Pajak digunakan untuk mendanai berbagai program dan layanan publik, seperti pendidikan, kesehatan, infrastruktur, dan keamanan. Pajak dapat dikenakan pada pendapatan, kekayaan, konsumsi, serta transaksi bisnis. Jenis-jenis pajak meliputi pajak penghasilan, pajak pertambahan nilai (PPN), pajak properti, dan sebagainya. Sistem perpajakan yang efisien dan adil menjadi kunci dalam memastikan keberlanjutan fiskal pemerintah dan redistribusi kekayaan yang seimbang di masyarakat. Pajak juga dapat digunakan sebagai instrumen kebijakan untuk mengatur aktivitas ekonomi, mendorong investasi, atau mengurangi ketidaksetaraan. Secara fungsional, Fungsi pajak sangat penting dalam konteks ekonomi suatu negara. Pertama, pajak berperan sebagai sumber pendapatan utama bagi pemerintah, yang nantinya digunakan untuk membiayai berbagai program dan layanan publik, seperti pendidikan, kesehatan, infrastruktur, dan keamanan. Melalui pemungutan pajak, pemerintah dapat menjalankan fungsi-fungsi intinya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menciptakan kondisi ekonomi yang stabil. Kedua, pajak dapat berfungsi sebagai instrumen pengatur ekonomi. Pemerintah dapat menggunakan kebijakan perpajakan untuk mengendalikan inflasi, mendorong investasi, dan merespons perubahan dalam keadaan ekonomi. Pajak juga dapat digunakan sebagai alat untuk mencapai tujuan sosial, seperti mengurangi ketidaksetaraan atau mendorong perlindungan lingkungan. Selain itu, pajak memiliki peran dalam redistribusi kekayaan. Beberapa jenis pajak, seperti pajak penghasilan progresif, dirancang untuk mengejar tujuan ini dengan meminta kontribusi yang lebih besar dari mereka yang memiliki pendapatan lebih tinggi. Hal ini bertujuan untuk

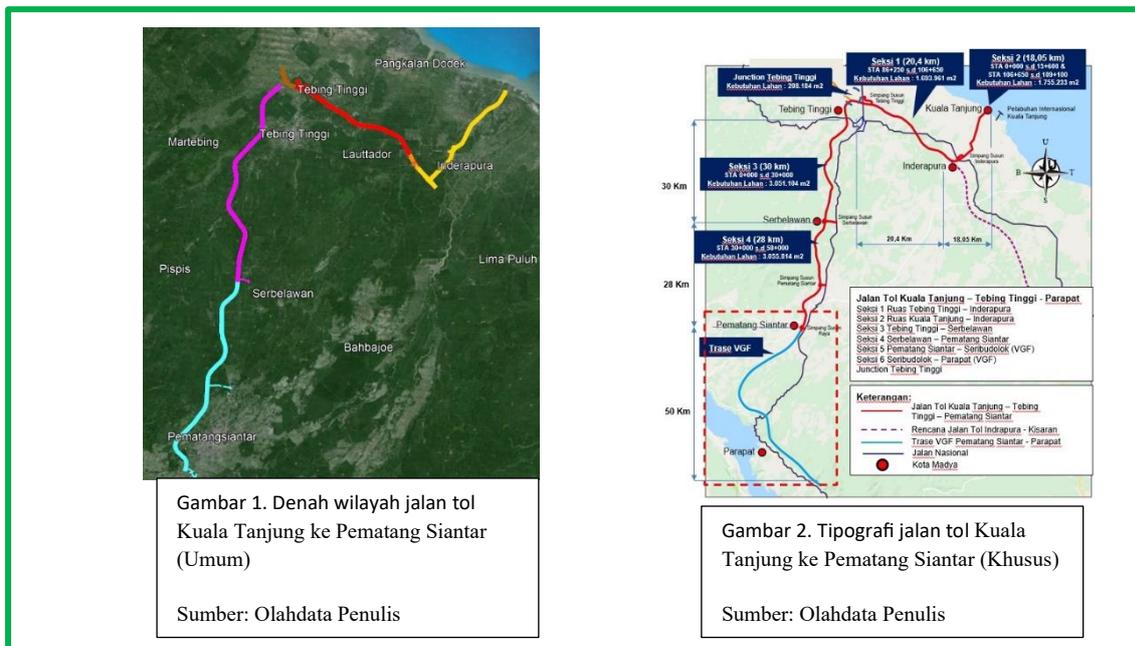
menciptakan distribusi kekayaan yang lebih adil dalam masyarakat. Dalam rangka menjaga keadilan dan keberlanjutan ekonomi, perancangan sistem perpajakan yang cermat dan adil menjadi kunci. Pajak yang diterapkan dengan baik akan mendukung pertumbuhan ekonomi, menyediakan sumber daya untuk pelayanan publik, dan memberikan kontribusi positif terhadap kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Secara normatif, ketentuan mengenai pajak diupayakan dalam menciptakan stabilitas perekonomian nasional yang baik, namun secara aplikatifnya seringkali membuat problematika sebagaimana topik dalam jurnal ini.

3.2 Regulasi terkait penetapan PBB-P2 pada objek jalan tol

Pajak PBB-P2 yang diberikan kepada objek jalan tol, secara normatifnya memerlukan adanya dua unsur, yakni unsur yang pertama adalah unsur subjektif, dimana unsur ini melekat pada orang perorangan atau badan usaha berbadan hukum yang dilekatkan secara buatan untuk memiliki hak/kewajiban dan dapat bertanggungjawab secara hukum, pada prinsipnya objek jalan tol seringkali dikelola oleh badan usaha berbadan hukum yang mana untuk memenuhi sebagai subjek hukum buatan (*rechtspersoon*) yang dapat dikenakan pajak, maka perlu diuji validitas badan usaha yang bersangkutan dengan melampirkan berbagai berkas yang penting diantaranya adalah: 1) Adanya akta pendirian yang dibuat oleh Notaris, Akta ini sebagai suatu identitas awal bagi Badan Usaha untuk mendapatkan legalitas dan keabsahan pendirian Badan Usaha sehingga dapat diakui sebagai entitas hukum yang memiliki kekayaan terpisah dengan pemilikinya, serta memiliki anggaran dasar dan anggaran rumah tangga; 2) Bukti pengesahan Badan Usaha Berbadan Hukum yang diberikan oleh Kementerian Hukum dan HAM, Setelah mendapatkan akta pendirian yang dibuat oleh notaris maka akta tersebut menjadi syarat administratif sebelum disahkannya sebagai badan usaha berbadan hukum yang perlu dilakukan verifikasi sehingga badan usaha akan dapat diakui oleh negara.

Terpenuhinya syarat subjektif tersebut, maka tahap berikutnya dalam penentuan NJOP terhadap objek pajak yang dikelola oleh subjek hukum adalah dengan melihat syarat objektifnya terlebih dahulu, dalam perkara *a quo*, objek pajak yang dikenakan adalah jalan tol yang wajib dikenakan pajak PBB-P2, pada objek tersebut, pemerintah perlu melihat apakah jalan tol sudah dioperasikan atau belum, jika sudah maka jalan tol dapat dikenakan pajak sebagaimana UU/12 1985 Pasal 1 ayat 3, yang menentukan bahwa tarif pajak dikenakan pada transaksi yang wajar. Namun apabila syarat objektifnya belum terpenuhi, yang diartikan bahwa objek pajak masih dalam pengerjaan, atau penyelesaian proyek, atau belum dioperasikan, maka pada prinsipnya tarif pajak tidak dapat dikenakan pada transaksi yang wajar karena belum memberikan nilai ekonomi kepada pengelolanya. Apabila terdapat paksaan pengenaan pajak yang didasarkan pada transaksi yang wajar maka lembaga pajak atau pihak yang memungut pajak dapat dikenakan sanksi administratif karena ketidakpatuhannya terhadap UU/12 1985 Pasal 1 ayat 3 yang mensyaratkan bahwa apabila objek pajak belum memberikan manfaat kepada pengelolanya maka tarif pajak dikenakan berdasarkan objek pajak yang serupa. Sebagaimana telah dijelaskan pada bagian latar belakang, dimana Jalan Tol KL-TT-IP-P dikenakan pajak akumulatif sebesar Rp. 9.554.810.814 tanpa didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan yang konkrit yakni dengan melihat dari pertimbangan secara sepihak dari ketiga kabupaten setempat, tanpa melihat apakah unsur objektifnya sudah terpenuhi atau belum yang diartikan bahwa ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P belum dioperasikan. Secara tipografi dapat dijelaskan bahwa kondisi geografis

dari ruas jalan tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Indra Pura-Parapat adalah sebagai berikut:



Berdasarkan gambar 1 dan gambar 2 tersebut, dapat dijelaskan gambaran umum sebagai berikut: 1) Bahwa ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P berada di tiga kabupaten, yakni Kabupaten Serdang Bedagai yang terdiri dari dua kecamatan yakni Kec. Tebing Tinggi dan Kecamatan Tebing Syahbandar, Kabupaten Batu Bara yang terdiri dari satu kecamatan yakni Kecamatan Laut Tador, dan Kabupaten Simalungun yang terdiri dari kecamatan Bandar Marsilam; 2) Bahwa ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P masih menjadi kesatuan Jalan Tol Trans Sumatera dengan estimasi panjang tol keseluruhan sepanjang 96,45 km, dan 20,4 km untuk ruas jalan tol Kuala Tanjung - Tebing Tinggi-Parapat; 3) Bahwa ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P dibagi dalam beberapa seksi dan ditetapkan sebagai seksi 1 dengan STA 86+250 sd 106+650 dengan pengadaan kebutuhan lahan seluas 1.693.961m². Bahwa ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P akan menjadi penghubung dan terintegrasi dengan jalan tol baru yakni rencana jalan tol Inderapura-Kisaran.

Data-data umum tersebut kemudian menjadi data fisik yang dimiliki oleh PT. Utama Marga Waskita sebagai pengelola infrastruktur jalan tol di ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P. Namun terdapat kendala bahwa di tiga kabupaten yang dilintasi oleh rute ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P yakni Kab. Serdang Bedagai, Kab. Batu Bara dan Kab. Simalungun telah menentukan NJOP yang berlaku untuk ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P di wilayah tersebut sebelum syarat objektifnya terpenuhi karena ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P masih belum digunakan, maka upaya yang perlu dilakukan oleh PT. Utama Marga Waskita untuk mengatasi pajak tertanggung ini adalah dengan menggunakan pendekatan perbandingan antara NJOP di ruas jalan yang telah mendapatkan penetapan PBB-P2 yakni ruas jalan tol Deli Serdang-Medan Binjai dengan tipografi yang hampir sama dengan ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P.

3.3 Ketidakesesuaian dalam Penetapan Pajak

Ruas jalan tol Deli Serdang-Medan Binjai pada penetapan pajak PBB-P2 pada tahun 2022 ditetapkan NJOP sebesar Rp. 2.200.000 per m² sebagaimana termuat dalam SPP Terhutang PBB pada tahun 2022. Hal ini kemudian dijadikan sebagai

bahan pertimbangan PT. Utama Marga Waskita terhadap Pemerintah Kabupaten setempat untuk bisa mengurangi dari nilai yang ditentukan sebelumnya yakni NJOP sebesar Rp. 4.155.000 per m² untuk ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P di Kab. Simalungun, NJOP sebesar Rp. 4.200.000 per m² untuk ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P di Kab. Batubara, dan NJOP sebesar Rp. 3.100.000 per m² untuk ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P di Kab. Serdang Bedagai. Hal-hal yang kemudian mendasari ketentuan ini adalah bahwa PT. Utama Marga Waskita belum mengoperasikan ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P yang masih akan dilakukan sosialisasi pengenaan tarif pajak pada tahun 2024 sehingga secara objektif, ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P apabila dikenakan Pajak PBB-P2 harus didasarkan pada metode penentuan NJOP yang lainnya.

Hal ini didukung dengan kebijakan dalam UU/12 1985 Pasal 1 ayat 3 bahwa ketentuan mengenai nilai jual objek pajak atau NJOP ditentukan pada transaksi jual beli yang wajar, namun apabila belum terdapat transaksi atau objek pajak belum dioperasikan maka ketentuan nilai jual objek pajak ditentukan berdasarkan perbandingan harga dengan objek pajak lain yang sejenis, atau nilai perolehan baru, atau nilai jual objek pajak pengganti. Dalam ketentuan Pasal ini, Pemerintah daerah secara sepihak menggunakan nilai perolehan baru dengan melewati cara yang pertama yakni melalui perbandingan harga dengan objek lain yang sejenis. Padahal frasa hukum yang terdapat dalam Pasal 1 ayat 3 UU/12 1985 telah jelas mengatur mengenai cara penetapan NJOP terhadap objek pajak jalan tol yang sudah dioperasikan atau belum dioperasikan. Secara fungsional, maka nilai NJOP yang dikenakan pada ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P yang dikelola oleh PT. Utama Marga Waskita adalah perlu didasarkan pada pendekatan perbandingan dengan menilai tipografi Jalan Tol KL-TT-IP-P dengan jalan tol yang memiliki tipografi yang hampir sama sesuai dengan frasa hukum yang termuat dalam Pasal 1 ayat 3 UU/12 1985. Hal ini menjadi aturan umum yang perlu diperhatikan oleh tiga kabupaten setempat dalam memberikan NJOP terhadap ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P yang melewati wilayah administratif tiga kabupaten tersebut dengan melihat terpenuhinya syarat subjektif dan syarat objektif dari objek pajak.

Apabila ditelusuri lebih jauh dengan melakukan pendekatan *a contra rio*, ketika syarat yang pertama yakni syarat subjektif tidak terpenuhi maka surat pemberitahuan pajak tertanggung menjadi kabur dan fiktif karena subjek yang dimaksud belum memenuhi syarat subjektifnya atau badan usaha yang dimaksud adalah illegal, begitu pula apabila syarat yang kedua yakni syarat objektifnya belum terpenuhi maka SPPT yang dikeluarkan oleh pihak terkait menjadi kabur karena tidak beralasan hukum atau tidak sesuai dengan nomenklatur regulasi yang berlaku.

Makna terbesar yang terkandung dalam terpenuhinya dua unsur tersebut adalah didasarkan pada prinsip keadilan, dimana pajak yang merupakan suatu pungutan yang dilegalkan oleh pemerintah terhadap suatu objek pajak yang memberikan manfaat dan memiliki nilai ekonomis bagi pengelola dan pemerintah sama-sama perlu didasarkan pada keadilan bagi masing-masing pihak, apabila objek pajak belum memenuhi unsur objektifnya, maka apabila dikenakan tarif pajak yang wajar maka tidak memberikan keadilan bagi pengelola objek pajak, namun apabila sudah terpenuhi bukan hanya pengelola, akan tetapi pemerintah juga mendapatkan manfaat atas pajak yang dikenakan. Sehingga dalam hal ini objek pajak berupa ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P dapat dikenakan pajak PBB-P2 terhadap ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P senilai sama dengan penetapan pajak PBB-P2 pada ruas jalan tol Deli Serdang – Medan Binjai dengan nilai NJOP sebesar Rp. 2.200.000 per

m² atas dasar belum terpenuhinya syarat objektifnya. Jika melihat permasalahan yang terjadi, pada dasarnya diperlukan padangan yang objektif dari masing-masing sisi sehingga dapat dibuat suatu pemahaman yang ideal dan tidak merugikan salah satu pihak dalam Pengenaan Pajak PBB-P2 dimaksud. Dalam mengimplementasikan konsep ideal pengenaan Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan (PBB-P2) terhadap objek pajak jalan tol, terdapat beberapa aspek krusial yang perlu diperhatikan guna menghindari permasalahan pajak yang mungkin timbul. Pertama-tama, perlu adanya klarifikasi mengenai status hukum dan kepemilikan lahan yang digunakan untuk pembangunan jalan tol. Pengidentifikasian objek pajak harus dilakukan secara cermat dan akurat agar tidak menimbulkan ketidakpastian dan sengketa di kemudian hari.

Konsep ideal juga mencakup penetapan nilai objek pajak yang adil dan transparan. Pemerintah harus mengadopsi metode penilaian yang objektif dan mengakomodasi karakteristik khusus dari jalan tol, seperti lokasi, kondisi geografis, dan infrastruktur pendukungnya. Penggunaan teknologi dan sistem informasi geografis dapat menjadi solusi untuk memastikan keakuratan penilaian dan mengurangi risiko manipulasi nilai objek pajak. Dalam hal penerapan tarif PBB-P2, perlu disusun formula yang jelas dan dapat dipahami oleh semua pihak terkait. Tarif yang adil dan proporsional dapat meminimalkan resistensi dari pemilik atau pengelola jalan tol, sambil tetap mempertimbangkan dampak ekonomi bagi pengguna jalan tol. Keterlibatan pemangku kepentingan seperti pihak swasta, masyarakat, dan pemerintah daerah dalam merumuskan tarif dapat menciptakan keseimbangan yang diinginkan. Selanjutnya, konsep ideal juga mencakup ketentuan-ketentuan perlindungan terhadap pemilik atau pengelola jalan tol. Mekanisme keringanan pajak, insentif, atau pemberian kepastian hukum perlu diterapkan untuk mendorong investasi dan pemeliharaan jalan tol yang optimal. Selain itu, adanya jaminan bahwa pendapatan dari PBB-P2 akan digunakan untuk meningkatkan infrastruktur dan pelayanan terkait jalan tol dapat meningkatkan kepatuhan dan dukungan dari pemilik jalan tol.

Aspek pengawasan dan penegakan hukum juga menjadi bagian penting dari konsep ideal ini. Pemerintah Daerah perlu memastikan adanya mekanisme pengawasan yang efektif guna mencegah praktik-praktik penghindaran pajak yang tidak sah. Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran peraturan perpajakan dan penyalahgunaan objek pajak perlu diterapkan untuk memastikan kepatuhan semua pihak terhadap aturan yang telah ditetapkan. Dalam perihal jalan tol, penting untuk mengadopsi pendekatan kolaboratif antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat. Keterlibatan semua pihak dalam proses perumusan kebijakan perpajakan jalan tol dapat menciptakan sistem yang lebih efisien dan dapat diterima oleh semua pemangku kepentingan. Transparansi dalam komunikasi dan keterbukaan terhadap masukan dari berbagai pihak dapat membantu meminimalkan permasalahan dan meningkatkan kepercayaan.

Hal ini penting untuk dilakukan agar penetapan pajak PBB-P2 tepat sasaran. Dalam perkara *a quo* ini, tentu PT. Hutama Marga Waskita merasa dirugikan dengan pemberitahuan pajak PBB-P2 terhadap ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P, semestinya ketiga Pemerintah Daerah setempat mematuhi mengenai kebijakan Pasal 1 ayat 3 UU/12 1985 untuk mendahulukan pendekatan perbandingan sehingga tercipta aspek keadilan bukan untuk kepentingan finansial pemerintah daerah semata. Hal ini didasarkan pada keberlakuan asas legalitas yang terdapat pada Pasal 1 ayat 3

UU/12 1985 dengan mendahulukan penggunaan pendekatan perbandingan ketika suatu objek jalan tol belum dapat dioperasikan, bukan didasarkan pada nilai transaksi yang wajar. Disisi itu juga sudah tersedianya bukti konkrit berupa SPPT dari jalan tol yang serupa yakni ruas jalan tol Deli Serdang – Medan Binjai yang dapat digunakan sebagai dasar hukum penentuan SPPT kepada PT. Utama Marga Waskita atas ruas Jalan Tol KL-TT-IP-P yang masih belum dioperasikan. Dengan memperhatikan aspek-aspek tersebut, penerapan PBB-P2 pada objek pajak jalan tol dapat menjadi sukses dan memberikan kontribusi positif terhadap pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi secara berkelanjutan. Konsep ini menciptakan keseimbangan antara kepentingan pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat, serta memberikan landasan yang kokoh untuk penyelesaian permasalahan pajak dalam konteks jalan tol.

4. Kesimpulan

Pengenaan pajak PBB-P2 yang dikenakan kepada PT Utama Marga Waskita atas ruas jalan tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Indra Pura-Parapat yang dikelola harus dapat dimaknai dari sisi pemenuhan syarat subjektif dan syarat objektif yaitu untuk menjamin terciptanya keadilan terhadap pajak yang dikenakan. Apabila hanya didasarkan pada salahsatu unsur diantara dua unsur tersebut, maka pengenaan pajak tidak objektif terhadap objek pajak yang apabila tidak segera diperbaiki tentu akan mengakibatkan kerugian bagi Pemerintah sendiri, karena terdapat kesalahan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah dalam mengenakan pajak kepada pengelola infrastruktur objek pajak. Pada dasarnya pajak bukan hal yang dilarang, akan tetapi pajak perlu didasarkan pada keadilan dengan melihat berbagai syarat yang ada, dalam hal pengenaan pajak PBB-P2 untuk jalan tol maka perlu terpenuhinya syarat subjektif dan syarat objektifnya secara bersamaan. Upaya yang dapat dilakukan dalam menghindari permasalahan pajak sebagaimana dalam kasus ini, maka diperlukan integrasi antara pemerintah daerah, badan usaha, dan pihak lainnya yang berkepentingan untuk menciptakan setiap keputusan yang bijaksana termasuk dalam hal penentuan nilai jual objek pajak yang berkeadilan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebagai rekomendasi terhadap permasalahan yang terjadi ini, maka perlu adanya peningkatan aspek kehati-hatian dan aspek kecermatan dari pemerintah setempat yakni Pemerintah Kabupaten Serdang Bedagai, Kabupaten Simalungun dan Kabupaten Batu Bara dalam menentukan NJOP dari objek jalan tol sesuai dengan amanah UU 12/1985 Pasal 1 ayat 3 yakni secara idealnya perlu memenuhi syarat subjektif dan syarat objektifnya, hal ini untuk menekankan pada prinsip pengenaan pajak yang berkeadilan baik untuk pemerintah setempat dan pengelola infrastruktur jalan tol.

Daftar Pustaka

- Andika, N., Abubakar, L., & Handayani, T. (2021). Implementation of principle for responsible investment in distribution of bank credits on infrastructure projects. *Legality: Jurnal Ilmiah Hukum*, 29(1), 130-143.
- Ardiansyah, B. G., & Amanah, C. (2022). Analisis Perlakuan Perpajakan Atas Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara (PKN)*, 3(2), 249-258.

- Basri, H. H. (2022). Analisis Sistem dan Prosedur Pemungutan Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan di Kota Manado. *Jurnal LPPM Bidang EkoSosBudKum (Ekonomi, Sosial, Budaya, dan Hukum)*, 6(1), 247-258.
- Chilunjika, A. (2023). Public Private Partnerships (PPPs), road tolling and highway infrastructure investment in Zimbabwe. *International Journal of Research in Business and Social Science (2147-4478)*, 12(3), 575-584.
- Dantes, K., & Hadi, I. G. A. (2021, January). Legal Basis Analysis of Imposition of Land and Building Tax with Tax Object Selling Value. In *Proceedings of the 2nd International Conference on Law, Social Sciences and Education, ICLSSE 2020, 10 November, Singaraja, Bali, Indonesia*.
- Dimas Bayu, P. (2020). *Pengaruh ekstensifikasi, intensifikasi dan sanksi pajak terhadap penerimaan pajak bumi dan bangunan* (Doctoral dissertation, Universitas pancasakti tegal).
- Djolie, R. R. B. (2019). *Analisis Kepatuhan Wajib Pajak Bumi Dan Bangunan Perdesaan Dan Perkotaan (Pbb-P2) Di Kota Surabaya* (Doctoral dissertation, Universitas Bhayangkara Surabaya).
- Fatima, N. A., & Syahril, M. A. F. (2022). Simplification of Land and Building Tax Revenue (PBB) before and after the Transfer in Increasing Regional Original Income (PAD). *Amsir Management Journal*, 2(2), 142-154.
- Gulo, W. V. (2022). *Analisis Kepatuhan Pembayaran Pajak Bumi Dan Bangunan di Kantor BPKPAD Kabupaten Nias Barat* (Doctoral dissertation, Fakultas Sosial Sain).
- Herfina, M. (2021). Analysis of Taxpayer's Compliance Level in Paying Rural Urban Land and Building Taxes (PBB-P2) in the Regional Revenue Agency of Padang City. *Dinasti International Journal of Economics, Finance & Accounting*, 2(4), 387-399.
- Kumar, R., Kathuria, S., Malholtra, R. K., Kumar, A., Gehlot, A., & Joshi, K. (2023, March). Role of Cloud Computing in Goods and Services Tax (GST) and Future Application. In *2023 International Conference on Sustainable Computing and Data Communication Systems (ICSCDS)* (pp. 1443-1447). IEEE.
- PP/17 2021 tentang Perubahan Keempat Atas PP/15 2005 tentang Jalan Tol.
- PP/35 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Peraturan Direktur Jenderal Pajak No. Per-10/PJ/2015 tentang Tata Cara Pemungutan Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Jasa Jalan Tol.
- Setianas, E. (2020). Juridical Settlement of Land Procurement on Imposed Lands outside the Determination of Location (Case Study of Malang-Pandaan Toll Road Development). *JL Pol'y & Globalization*, 104, 70.
- Tan, D. (2021). Metode penelitian hukum: Mengupas dan mengulas metodologi dalam menyelenggarakan penelitian hukum. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 8(8), 2463-2478.
- UU/2 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- UU/12 1994 tentang Pajak Bumi dan Bangunan.

UU/1 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

Wahanisa, R., Hidayat, A., Riyanto, R. B., & Anggono, B. D. (2021). Problems of disputes/conflicts over land acquisition towards development for public interest in Indonesia. *International Journal of Criminology and Sociology*, 10, 320-325.

Yani, S. G. (2019). *Analisis Sistem Pemungutan Dan Pencatatan Pajak Bumi Dan Bangunan Pada Pemerintah Kota Bandar Lampung Dalam Perspektif Ekonomi Islam* (Doctoral dissertation, UIN Raden Intan Lampung).

Yulisrowati, I., & Tukiman, T. (2024). The Effectiveness of Electronic Services for Land and Building Tax-Rural and Urban in Tuban Regency. *ARISTO*, 12(2), 515-536.