

Fakultas Hukum Universitas Riau, Jalan Pattimura Nomor 9 Gobah, Kel. Cinta Raja, Kec. Sail, Pekanbaru, Riau,
Kode Pos 28127. Telp: (+62761)-22539, Fax : (+62761)-21695
E-mail: jihfhur@gmail.com / jih.fh@unri.ac.id
Website: <https://jih.ejournal.unri.ac.id/index.php/JIH/index>

Analisis Pemberian Pinjaman Langsung sebagai Upaya untuk Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Darat di Indonesia

Xavier Nugraha^a, Ave Maria Frisa Katherina^b, Patricia Inge Felany^c, Faizal Kurniawan^d

^a Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Indonesia, Email: xavier.nugraha-2015@fh.unair.ac.id

^b Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Indonesia, Email: email@gmail.com

^c Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Indonesia, Email: ingefell123@gmail.com

^d Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Indonesia, Email: faizal@fh.unair.ac.id

Article Info

Article History:

Received : 01-06-2020

Revised : 13-08-2020

Accepted : 16-09-2020

Published : 28-02-2021

Keywords:

Debtor

Guarantee

Direct Lending Creditor

Transportation

Informasi Artikel

Histori Artikel:

Diterima : 01-06-2020

Direvisi : 13-08-2020

Disetujui : 16-09-2020

Diterbitkan : 28-02-2021

Kata Kunci:

Debitor

Jaminan

Kreditor Pinjaman Langsung

Transportasi

Abstract

In the futuristic era, transportation is one of the essential necessities for society. The dynamism of urban and rural life makes all groups of people need adequate and usable accommodation in general. However, land transportation infrastructure in Indonesia is not maximally available so it requires a lot of development. The construction of transportation infrastructure requires enormous costs, so the solution that can be used is to use a financing scheme. One of the simpler financing schemes is direct lending. The purpose of this research are to explain two main topics. First, is to analyze the legal relation of the parties in providing direct lending to finance transportation infrastructure. Second, is to determine the legal remedies that the government can take when the borrowers default on lending to finance transportation infrastructure. The type of research used is doctrinal legal research so as to produce a clear and detailed legal analysis regarding direct lending to finance land transportation infrastructure. When a borrower, who has been bound in an agreement with a lender, breach of contract, the borrower can be subject to two options of legal remedies.

Abstrak

Di era futuristik seperti sekarang ini, sarana transportasi termasuk salah satu keperluan yang esensial bagi masyarakat. Dinamisnya kehidupan perkotaan pun pedesaan membuat semua golongan masyarakat membutuhkan akomodasi yang memadai dan dapat digunakan secara umum. Namun, infrastruktur transportasi darat di Indonesia belum secara maksimal tersedia sehingga membutuhkan banyak perkembangan. Pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan biaya yang sangat besar sehingga solusi yang dapat digunakan adalah dengan menggunakan skema pembiayaan. Salah satu skema pembiayaan yang sederhana adalah pinjaman langsung. Tujuan dari penelitian ini adalah menjelaskan dua topik utama. Pertama, adalah untuk menganalisis hubungan hukum para pihak dalam pemberian pinjam langsung untuk pembiayaan infrastruktur transportasi. Kedua, adalah untuk mendeterminasi upaya hukum yang dapat diambil pemerintah ketika peminjam gagal membayar pinjaman untuk pembiayaan infrastruktur transportasi. Tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum doktrinal sehingga menghasilkan analisis hukum yang jelas dan terperinci mengenai pemberian pinjaman langsung untuk pembiayaan infrastruktur transportasi darat. Ketika

peminjam yang telah terikat dalam perjanjian dengan pemberi pinjaman, ingkar janji, dapat dikenai 2 pilihan upaya hukum.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sebuah kebutuhan di zaman modern, khususnya transportasi darat. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia per tahun nya adalah 6.49.¹ Angka ini menunjukkan bahwa kebutuhan akan transportasi darat semakin lama semakin tinggi. Tentunya hal ini merupakan konsekuensi logis dari fungsi dari transportasi itu sendiri yakni memindahkan atau mengangkut muatan (baik berupa barang atau manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, yaitu dari suatu titik asal ke titik tujuan yang perpindahan tersebut umumnya memberikan manfaat yang lebih besar.² Dengan kata lain, banyak orang yang membutuhkan transportasi untuk mobilitas dirinya sendiri maupun kepentingan kegiatan usahanya.

Adanya kepentingan untuk menggunakan transportasi kendaraan bermotor sehari-hari membuat orang lupa bahwa banyaknya penggunaan kendaraan bermotor sendiri memiliki efek samping. Efek samping yang mengganggu kehidupan manusia adalah polusi udara. Pada tahun 2017, kondisi Jakarta Barat sebagai kota Metropolitan memiliki rata-rata karbon monoksida 6.223 (BM 10000) dalam data kualitas udara ambien perkotaan.³ Karbon monoksida merupakan salah satu gas buangan dari kendaraan bermotor yang berbahaya bagi kesehatan manusia.⁴ Sehingga, semakin banyaknya penggunaan kendaraan bermotor sebagai moda transportasi darat bukanlah hal bijak, mengingat hal ini tentu dapat mengakibatkan gangguan kesehatan apabila dilakukan apabila polusi udara terjadi berlebihan.

Tidak hanya polusi udara, banyaknya penggunaan kendaraan bermotor yang berlebihan meningkatkan potensi kemacetan. Salah satu kota metropolitan, yakni Jakarta, didasarkan berada di peringkat ke-7 dari 403 kota dunia yang paling macet berdasarkan

¹ Subdirektorat Statistik Transportasi, *Statistik Transportasi Darat 2018* (Jakarta: BPS RI, 2018), 21.

² Nur Azizah Affandy, Zulkifli Lubis, dan Farid Bustomi, "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Lyn Merah Jurusan Sukodadi - Paciran Kabupaten Lamongan Berdasarkan Kepuasan Pelayanan", *Jurnal Teknika* 5, no. 2 (2013): 524.

³ Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, *Statistik Lingkungan Hidup dan Kehutanan 2017* (Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2018), 205.

⁴ Dicky Maryanto, Surahma Asti, dan Dyah Suryani, "Penurunan Kadar Emisi Gas Buang Karbon Monoksida (CO) dengan Penambahan Arang Aktif pada Kendaraan Bermotor di Yogyakarta", *Kes Mas* 3, no. 3 (2009): 198-199.

TomTom Traffic Index.⁵ Salah satu faktor penyebab terjadinya kemacetan adalah adanya banyak kendaraan sebagai sarana transportasi itu sendiri.⁶ Hal ini merupakan konsekuensi logis dari banyaknya penggunaan transportasi pribadi.

Kendaraan bermotor memang memiliki efek samping, namun di lain sisi tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi merupakan sebuah kebutuhan untuk memudahkan perpindahan tempat manusia atau barang. Sehingga, solusi yang dapat dikembangkan adalah pemberdayaan pembangunan infrastruktur dalam transportasi umum. Dengan adanya transportasi umum yang layak dan memenuhi, tentu orang-orang tidak perlu menggunakan kendaraan pribadi selagi dapat memaksimalkan penggunaan transportasi umum.

Nyatanya pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan biaya yang cukup besar. Perkiraan anggaran biaya kebutuhan infrastruktur transportasi dalam RPJMN 2015-2018 adalah Rp1.283.000.000.000,-.⁷ Namun, kemampuan pemerintah dalam hal pembiayaan infrastruktur tersebut hanyalah sebesar Rp360.160.000.000.000,- yang berarti belum mampu untuk menutupi anggaran kebutuhan pembangunan infrastruktur transportasi.⁸ Pembiayaan menjadi suatu permasalahan dalam pembangunan infrastruktur transportasi untuk kemajuan kesejahteraan, sedangkan memajukan kesejahteraan umum masyarakat merupakan cita-cita bangsa Indonesia yang tertuang dalam alinea keempat pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dengan kenyataan bahwa dana pemerintah sendiri tidak memadai untuk menutup anggaran biaya pembangunan infrastruktur transportasi, maka solusi yang tepat adalah menggunakan skema pembiayaan.

Salah satu skema pembiayaan untuk infrastruktur adalah pemberian pinjaman langsung untuk infrastruktur atau *direct lending*. *Direct lending* merupakan salah satu skema yang dipertimbangkan dalam pembangunan proyek MRT.⁹ *Direct lending* menawarkan skema pembiayaan di luar APBN Indonesia dan diterapkan pada BUMN tertentu yang memiliki *excess of leverage* dan *debt to equity ratio* masih di bawah 100% beserta kinerja operasional

⁵ “Tingkat Kemacetan di Jakarta Berkurang,” Tim Redaksi Katadata, 6 September, 2019, <https://katadata.co.id/infografik/2019/06/22/tingkat-kemacetan-di-jakarta-berkurang>.

⁶ Wini Mustikarani dan Suherdiyanto, “Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak”, *Jurnal Edukasi* 14, no. 1 (2016): 145.

⁷ Aditya Himawan dan Dian Kusumo Hapsari, “Pembiayaan Infrastruktur Transportasi 2015-2018 Rp1.283 Triliun,” 9 September, 2019, <https://www.suara.com/bisnis/2017/12/08/050000/pembiayaan-infrastruktur-transportasi-2015-2018-rp1283-triliun>.

⁸ *Ibid.*

⁹ Herdi Alif Al Hikam, “Akhirnya MRT Fase III dapat ‘Pendonor,’” 15 September, 2019, <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4684690/akhirnya-mrt-fase-iii-dapat-pendonor>.

positif berkelanjutan dengan rentang *return on asset* (ROA) 1%-20%.¹⁰ BUMN di Indonesia sendiri yang bergerak di bidang transportasi dan pergudangan ada 23 BUMN.¹¹ Hal ini menunjukkan bahwa kesempatan untuk memanfaatkan *direct lending* sebagai skema pembiayaan dalam ranah infrastruktur transportasi masih tinggi. *Direct lending* merupakan fasilitas berbentuk pinjaman yang disediakan oleh Lembaga Keuangan Internasional yang diberikan secara langsung kepada BUMN Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara berdasarkan perjanjian pinjaman dengan syarat dan ketentuan setara dengan pinjaman Pemerintah Pusat.¹²

Pertanyaan utama dalam penelitian ini adalah bagaimana hubungan hukum para pihak dalam pemberian pinjaman langsung untuk pembiayaan infrastruktur transportasi serta apakah upaya hukum bagi pemerintah apabila peminjam gagal membayar pinjaman untuk pembiayaan infrastruktur transportasi.

Penelitian ini adalah penelitian dengan menggunakan argumentasi hukum dengan memfokuskan ciri utama mengkaji pemberlakuan hukum dengan disertai argumentasi/pertimbangan hukum yang dibuat penegak hukum, serta interpretasi di balik pemberlakuan hukum tersebut.¹³ Tipe penelitian yang digunakan adalah *doctrinal research*. Langkah-langkah yang harus ditempuh dalam tipe penelitian hukum doktrinal menekankan pada langkah-langkah spekulatif-kontemplatif dan analisis normatif-kualitatif.¹⁴ Penulisan ini merupakan penelitian hukum. Pendekatan masalah dilakukan menggunakan *statute approach* dan *conceptual approach*. *Statute approach* yaitu pendekatan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. *Conceptual approach* yaitu pendekatan konseptual yang dilakukan dengan mempelajari pandangan dan doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum terhadap isu yang dihadapi.¹⁵

¹⁰ "Profil Pembiayaan Pembangunan," Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan, 9 September, 2019, www.bpkp.go.id/puslitbangwas/konten/2587/15.110-Profil-Pembiayaan-Pembangunan.

¹¹ "Perusahaan BUMN dan Transportasi Pergudangan," Saham OK, 9 September, 2019, <https://www.sahamok.com/perusahaan-bumn/transportasi-pergudangan/>.

¹² Forum Studi Keuangan Negara, *Esai Keuangan Negara Sumbangsih Pemikiran untuk Negeri* (Yogyakarta: Diandra Kreatif, 2017), 22.

¹³ Xavier Nugraha, Risdiana Izzaty dan Annida Aqiila Putri, "Rekonstruksi Batas Usia Minimal Perkawinan Sebagai Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Perempuan (Analisa Putusan Mk No. 22/Puu-Xv/2017)", *Lex Scientia* 3, no. 1 (2019): 41.

¹⁴ Bambang Sunggono, *Metodelogi Penelitian Hukum* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2005), 102.

¹⁵ H. M. Fauzan dan Baharudding Siagian, *Kamus Hukum & Yurisprudensi* (Depok: Kencana, 2017), 154.

HUBUNGAN HUKUM PARA PIHAK DALAM PEMBERIAN PINJAMAN LANGSUNG UNTUK PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

Perikatan adalah suatu hubungan hukum antara kreditor dan debitor di lingkup harta kekayaan.¹⁶ Hubungan hukum adalah hubungan antara subjek hukum yang satu dengan yang lain yang diatur oleh hukum dan berisi hak dan kewajiban masing-masing pihak yang diatur oleh hukum.¹⁷ Pihak dalam hubungan hukum ada yang berperan sebagai debitor serta ada yang berperan sebagai kreditor. Kreditor merupakan pihak yang berhak atas prestasi dan debitor adalah pihak yang wajib menyerahkan prestasi.¹⁸ Berdasarkan Pasal 1234 *Burgerlijk Wetboek* (BW), prestasi adalah memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, dan tidak berbuat sesuatu.

Pemberian pinjaman langsung melibatkan berbagai pihak. Pihak yang terlibat dalam pemberian pinjaman langsung adalah Pemerintah Pusat, Lembaga Keuangan Internasional, Badan Usaha Milik Negara, Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara, dan Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur. Pihak-pihak tersebut telah didefinisikan dalam Pasal 1 Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara, yakni:

1. Pemerintah Pusat

Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan Pemerintah Negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

2. Lembaga Keuangan Negara

Lembaga keuangan multilateral dan lembaga keuangan negara yang memiliki hubungan diplomatik dalam rangka kerja sama bilateral yang menyediakan Pinjaman Langsung.

3. Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Badan usaha sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan tentang Badan Usaha Milik Negara.

4. Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara

¹⁶ HM. Hanafi Darwis, "Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pemborongan", *MMH* 1, no. 1 (2012): 65.

¹⁷ Ronald Saija, *Dimensi Hukum Pengadaan Barang/Jasa*, (Yogyakarta: Deepublish, 2019), 75.

¹⁸ Sukarmi, *Cyber Law Kontrak Elektronik dalam Bayang-Bayang Pelaku Usaha* (Bandung: Pustaka Sutra, 2010), 27.

BUMN yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2007 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 75 Tahun 2008 tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Pembiayaan Infrastruktur.

5. Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur

BUMN yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2009 tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Infrastruktur.

Pasal 2 ayat (1) Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Peminjaman Langsung dari Lembaga Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara menyatakan bahwa Pemerintah Pusat memberikan Jaminan kepada Lembaga Keuangan Internasional yang memberikan Pinjaman Langsung kepada BUMN untuk penyediaan infrastruktur. Berdasarkan pasal tersebut, dapat diketahui bahwa Pemerintah Pusat memiliki hubungan hukum dengan Lembaga Keuangan Internasional yang nantinya melakukan pembiayaan dan BUMN yang menjadi peminjam/debitor. Hubungan hukum yang diikat melalui sebuah perjanjian tersebut lahir ketika Pemerintah Pusat memiliki hak dan kewajiban terhadap subjek hukum lainnya, yakni Lembaga Keuangan Internasional dan juga berlaku sebaliknya sebagai konsekuensi dari perjanjian timbal balik. Berdasarkan Pasal 14 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 189/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pemberian dan Pelaksanaan Jaminan Pemerintah atas Pembiayaan Infrastruktur melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara, hubungan hukum tersebut diikat dalam bentuk surat jaminan dan perjanjian jaminan pemerintah.

Berdasarkan teori ekonomi *mainstream*, campur tangan Pemerintah hanya dapat dilakukan ketika terjadi *market failure*/kegagalan pasar.¹⁹ Jaminan pemerintah diperlukan layaknya sebagai garansi ketika BUMN tidak mampu membayar pinjaman kepada Lembaga Keuangan Internasional.²⁰ Adanya klausul jaminan Pemerintah dalam syarat pendanaan *direct*

¹⁹ Riza Azmi, *Direct Lending Kepada BUMN Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur* (Jakarta: Kementerian Keuangan, 2015), 3.

²⁰ Bagus Oktafian Abrianto, Farid Ibrahim dan Xavier Nugraha, "Reformulating the Concept of State Principles Based on Ideological and Technocratic Strategic as A Sustainable Development Direction," *Law Reform* 16, no. 1 (2020): 121.

lending menegaskan eksistensi peran/intervensi Pemerintah terhadap pengelolaan BUMN. Beberapa pilihan garansi yang dapat diberikan oleh pemerintah adalah:²¹

1. Penjaminan kinerja (*performance guarantees*)

Penjaminan kinerja diberikan untuk memberikan jaminan kepada proyek bahwa baik jasa maupun barang yang dihasilkan dari suatu proyek infrastruktur akan dijamin penjualannya oleh pemerintah dengan harga jual yang sesuai dengan harga yang telah ditetapkan sebelum proyek didanai oleh lembaga pembiayaan.

2. Penjaminan bahwa dana yang dipinjamkan akan dapat dikembalikan (*off-take agreement*)

Penjaminan yang melibatkan peminjam, lembaga pembiayaan dan para kreditor yang menyetujui syarat-syarat tertentu sebelum pencairan dana dilakukan oleh lembaga pembiayaan dan para kreditor agar peminjam dapat memenuhi seluruh kewajiban.

3. Penjaminan dalam hal perhitungan harga jual barang dan jasa proyek pembangunan infrastruktur berdasarkan suatu rumusan tertentu yang telah disepakati bersama (*formula-based pricing*)

Penjaminan ini memungkinkan adanya perubahan kesepakatan harga penjualan barang dan/atau jasa hasil proyek pembangunan infrastruktur.

Dalam peminjaman langsung atau *direct lending*, skema penjaminannya merupakan bagian dari fasilitas *credit guarantee* yang diberikan pemerintah yang diantaranya melalui BUPI (Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur).²² Menurut Deelen dan Molenaar, definisi dari *credit guarantee* adalah “*financial product that a small entrepreneur can buy as a partial substitute for collateral. It is a promise by a guarantor to pay all or part of the loan if the borrower defaults*”.²³ Pengaturan Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur dalam hal penjaminan dapat dilihat dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK.011/2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha.

Pemerintah berposisi sebagai kreditor/pemberi pinjaman ketika terjadi pelaksanaan pembayaran jaminan kepada Lembaga Keuangan Internasional atas pinjaman langsung/*direct*

²¹ Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik, *Pengembangan Lembaga Keuangan dan Investasi Infrastruktur* (Jakarta: Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik Bappenas, 2014), 19-20.

²² IIGF, “Encouraging Investment, Accelerating Infrastructure Development,” *Laporan Tahunan* (2015): 21.

²³ L. Deelen dan Molenaar K, *Guarantee Funds for Small Enterprises A Manual for Guarantee Fund Managers* (International Labour Organization, 2004), 11.

lending yang terjadi. Dalam hal ini, yang berposisi sebagai debitor/peminjam adalah BUMN dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur tersebut. Hal ini sesuai dengan Pasal 12 ayat (1) Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara yang menyatakan bahwa “Setiap pelaksanaan pembayaran Jaminan kepada Lembaga Keuangan Internasional atas Pinjaman Langsung yang dilakukan oleh BUMN dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara merupakan piutang Pemerintah Pusat kepada BUMN dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur tersebut”.

Hubungan hukum juga lahir antara Lembaga Keuangan Internasional dengan Badan Usaha Milik Negara Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara. Berdasarkan Pasal 1 angka 4 Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara dapat diketahui bahwa Lembaga Keuangan Internasional berposisi sebagai kreditor dan BUMN Infrastruktur atau Perusahaan Infrastruktur Milik Negara sebagai debitor dalam perjanjian pinjaman.

UPAYA HUKUM BAGI PEMERINTAH INDONESIA APABILA PEMINJAM TIDAK MEMBAYAR PINJAMAN UNTUK PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

Penjaminan dalam BW diatur dalam Pasal 1820 BW yang menyatakan bahwa penjaminan atau penanggungan adalah persetujuan di mana pihak ketiga, demi kepentingan kreditor, mengikatkan diri untuk memenuhi perikatan debitor, bila debitor tidak memenuhi perikatannya. Berdasarkan *lex specialis derogat legi generalis*, maka untuk penjaminan dalam peminjaman langsung untuk pembiayaan infrastruktur, Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara jo. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 189/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pemberian dan

Pelaksanaan Jaminan Pemerintah atas Pembiayaan Infrastruktur melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara.²⁴

Skema pemberian pinjaman langsung untuk pembiayaan infrastruktur memang skema pembiayaan di luar APBN. Namun, apabila terjadi gagal bayar oleh BUMN kepada pemberi pinjaman akan beralih menjadi tanggungan Pemerintah, maka skema ini tetap dipertimbangkan dalam APBN di dalam kewajiban kontingensi sebagai upaya mitigasi risiko.²⁵ Yang perlu diperhatikan Kementerian Keuangan sebagai pengelola fiskal dalam upaya mitigasi risiko fiskal atas *direct lending* adalah membatasi *moral hazard*/risiko moral akibat *information asymmetry* antara BUMN, Pemerintah dan *lender* dikarenakan adanya *declare* pinjaman proyek tertentu akan dijamin Pemerintah mengurangi insentif bagi Lembaga Keuangan Internasional untuk teliti menilai persiapan proyek yang akan dibangun.²⁶ Oleh karena itu, Pemerintah tidak dapat bergantung kepada para *lender* dalam memastikan apakah persiapan proyek telah dilaksanakan dengan baik dan apakah keuangan BUMN nantinya memiliki kemampuan bayar kembali yang cukup.

Pemerintah memberikan jaminan kepada Lembaga Keuangan Internasional untuk memberikan kepastian pembayaran kembali utang BUMN Infrastruktur sebagai debitor dalam perjanjian pinjaman.²⁷ Sehingga, penjaminan dalam *direct lending* tidak memiliki sifat yang serupa dengan jaminan kebendaan, melainkan jaminan perorangan. Jaminan perorangan adalah jaminan berupa pernyataan kesanggupan yang diberikan oleh pihak ketiga guna menjamin pemenuhan prestasi debitor kepada kreditor apabila debitor wanprestasi.²⁸ Demikian, penjaminan pemerintah terhadap perjanjian pinjaman langsung tidak melahirkan hak kebendaan bagi Lembaga Keuangan Internasional apabila BUMN Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara wanprestasi. Hal ini dapat disimpulkan dari BAB V Penyelesaian Klaim Penjaminan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 189/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pemberian dan Pelaksanaan Jaminan Pemerintah atas Pembiayaan Infrastruktur melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional

²⁴ Wahyu Purnomo et.al., "Analysis of Lawsuit against the Factual Action Which Conducted by Military after Law Number 30 the Year 2014 Concerning Government Administration," *UNRAM Law Review* 4, no. 1 (2020): 23.

²⁵ Forum Studi Keuangan Negara, *Op.Cit.*, 11.

²⁶ Riza Azmi, *Op.Cit.*, 4.

²⁷ Forum Studi Keuangan Negara, *Op.Cit.*, 138.

²⁸ Niken Prasetyawati dan Tony Hanoraga, "Jaminan Kebendaan dan Jaminan Perorangan sebagai Upaya Perlindungan Hukum bagi Pemilik Piutang," *Jurnal Sosial Humainora* 8, no. 1 (2015): 128.

kepada Badan Usaha Milik Negara yang tidak memperlihatkan klausul adanya ciri-ciri jaminan kebendaan atau eksekusi hak kebendaan di dalamnya.

Hukum memberikan perlindungan hukum kepada pemerintah sebagai penjamin apabila BUMN Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara wanprestasi. Perlindungan hukum tersebut tercantum dalam Pasal 12 Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional Kepada Badan Usaha Milik Negara bahwa pembayaran Pemerintah kepada Lembaga Keuangan Internasional akibat wanprestasi BUMN Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara yang dijamin pemerintah akan menjadi piutang pemerintah kepada BUMN Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur yang bersangkutan.

Apabila dikaji secara sistematis peraturan perundang-undangan terkait lainnya, maka akan didapati bentuk penyelesaian piutang tersebut. Pasal 22 ayat (1) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 189/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pemberian dan Pelaksanaan Jaminan Pemerintah atas Pembiayaan Infrastruktur melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional kepada Badan Usaha Milik Negara secara garis besar menyatakan bahwa piutang pemerintah tersebut adalah dalam bentuk regres. Konsep regres berdasarkan Pasal 1 angka 18 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK.011/2010 jo. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 8/PMK.08/2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha adalah:

“hak penjamin untuk menagih Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama atas apa yang telah dibayarkannya kepada penerima jaminan dalam rangka memenuhi kewajiban finansial penanggung jawab proyek kerja sama dengan memperhitungkan nilai waktu dari uang yang dibayarkan tersebut (*time value of money*).” Regres ini nantinya akan dituangkan ke dalam perjanjian regres yang setidaknya memuat sesuai yang didasarkan dalam Pasal 22 ayat (2) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 189/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pemberian dan Pelaksanaan Jaminan Pemerintah atas Pembiayaan Infrastruktur melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional kepada Badan Usaha Milik Negara. Dengan adanya ketentuan-ketentuan tersebut hubungan hukum para pihak diikat oleh perjanjian regres.

Upaya hukum yang dapat diajukan apabila BUMN Infrastruktur dan BUMN Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara wanprestasi adalah

gugatan di pengadilan atau dapat memilih penyelesaian sengketa di luar pengadilan. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan di antaranya dapat melalui negosiasi, mediasi, konsiliasi, ataupun arbitrase. Dalam mediasi, para pihak akan ditengahi dengan pihak ketiga sebagai mediator yang bukan sebagai pemutus perselisihan.²⁹ Persamaan mediasi dengan konsiliasi adalah adanya keterlibatan pihak ketiga. Konsiliasi melibatkan seorang pihak ketiga atau lebih yang ikut serta untuk menyelesaikan sengketa secara profesional.³⁰ Arbitrase melibatkan satu atau lebih arbiter sebagai pihak yang memutus dan menyelesaikan masalah.³¹

KESIMPULAN

Pemerintah Pusat berperan sebagai penanggung dalam perjanjian peminjaman langsung antara Lembaga Keuangan Internasional yang nantinya memberikan pinjaman langsung dan BUMN infrastruktur bidang transportasi dan/atau perusahaan pembiayaan infrastruktur bidang transportasi milik negara dalam bentuk surat jaminan dan perjanjian jaminan pemerintah. Pemerintah akan memegang piutang terhadap peminjam ketika terjadi pelaksanaan pembayaran jaminan kepada Lembaga Keuangan Internasional atas Pinjaman Langsung. Lembaga Keuangan Internasional memiliki hubungan hukum dengan Badan Usaha Milik Negara Infrastruktur dan/atau Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur Milik Negara berdasarkan perjanjian peminjaman langsung.

Apabila peminjam (BUMN infrastruktur bidang transportasi dan/atau perusahaan pembiayaan infrastruktur bidang transportasi milik negara) tidak mampu membayar dan klaim pembayaran oleh pemerintah selaku penjamin terjadi, maka akan dibuatkan perjanjian regres. Apabila BUMN infrastruktur bidang transportasi dan/atau perusahaan pembiayaan infrastruktur bidang transportasi milik negara mengingkari perjanjian tersebut maka termasuk dalam ranah wanprestasi dan dapat diselesaikan melalui jalur litigasi atau non litigasi.

DAFTAR PUSTAKA

Abrianto, Bagus Oktafian, Farid Ibrahim, Xavier Nugraha. "Reformulating the Concept of State Principles Based on Ideological and Technocratic Strategic as A Sustainable Development Direction". *Law Reform* 16, no. 1 (2020).

²⁹ Abdul Halim Talli, "Mediasi dalam Perma Nomor 1 Tahun 200," *Jurnal Al-Qadau* 2, no. 1 (2015): 76.

³⁰ Akbar Pradima, "Alternatif Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial di Luar Pengadilan," *Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 17 (2013): 3.

³¹ *Ibid.*

- Affandy, Nur Azizah *et al.* “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Lyn Merah Jurusan Sukodadi - Paciran Kabupaten Lamongan Berdasarkan Kepuasan Pelayanan”. *Jurnal Teknika* 5, no. 2 (2013).
- Azmi, Riza. *Direct Lending Kepada BUMN Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur*. Kementerian Keuangan.
- BPKP, “Profil Pembiayaan Pembangunan.” Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan. 9 September, 2019. www.bpkp.go.id/puslitbangwas/konten/2587/15.110-Profil-Pembiayaan-Pembangunan.
- Darwis, HM. Hanafi. “Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pemborongan”. *MMH* 1, no. 1 (2012).
- Deelen, L. *et al.* *Guarantee Funds for Small Enterprises A Manual for Guarantee Fund Managers*, International Labour Organization, 2014.
- Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik, *Pengembangan Lembaga Keuangan dan Investasi Infrastruktur*, Jakarta: Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik Bappenas, 2004.
- Fauzan, H. M. Fauzan *et al.* *Kamus Hukum & Yurisprudensi*, Depok: Kencana, 2017.
- Forum Studi Keuangan Negara. *Esai Keuangan Negara Sumbangsih Pemikiran untuk Negeri*, Yogyakarta: Diandra Kreatif, 2017.
- Hikam, Herdi Alif Al. “Akhirnya MRT Fase III dapat ‘Pendonor’.” 15 September, 2019. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4684690/akhirnya-mrt-fase-iii-dapat-pondonor>.
- Himawan, Aditya, Dian Kusumo Hapsari. “Pembiayaan Infrastruktur Transportasi 2015-2018 Rp1.283 Triliun.” 9 September, 2019. <https://www.suara.com/bisnis/2017/12/08/050000/pembiayaan-infrastruktur-transportasi-2015-2018-rp1283-triliun>.
- IIGF, “Encouraging Investment, Accelerating Infrastructure Development”, *Laporan Tahunan* (2015).
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. *Statistik Lingkungan Hidup dan Kehutanan 2017*, Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2018.
- Maryanto, Dicky *et al.* “Penurunan Kadar Emisi Gas Buang Karbon Monoksida (CO) dengan Penambahan Arang Aktif pada Kendaraan Bermotor di Yogyakarta”. *Kes Mas* 3, no. 3 (2009).

- Mustikarani, Wini *et al.* “Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak”. *Jurnal Edukasi* 14, no. 1(2016).
- Nugraha, Xavier, Risdiana Izzaty, Annida Aqila Putri. “Rekonstruksi Batas Usia Minimal Perkawinan Sebagai Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Perempuan (Analisa Putusan Mk No. 22/Puu-Xv/2017)”. *Lex Scientia* 3, no. 1 (2019).
- Pradima, Akbar. “Alternatif Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial di Luar Pengadilan”. *Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 17 (2013).
- Prasetyawati, Niken *et al.* “Jaminan Kebendaan dan Jaminan Perorangan sebagai Upaya Perlindungan Hukum bagi Pemilik Piutang”. *Jurnal Sosial Humainora* 8, no. 1 (2015).
- Purnomo, Wahyu *et.al.* “Analysis of Lawsuit against the Factual Action Which Conducted by Military after Law Number 30 the Year 2014 Concerning Government Administration”. *UNRAM Law Review* 4, no. 1 (2020).
- Saham OK, “Perusahaan BUMN dan Transportasi Pergudangan.” Saham OK. 9 September, 2019. <https://www.sahamok.com/perusahaan-bumn/transportasi-pergudangan/>.
- Saija, Ronald. *Dimensi Hukum Pengadaan Barang/Jasa*. Yogyakarta: Deepublish, 2019.
- Subdirektorat Statistik Transportasi. *Statistik Transportasi Darat 2018*, Jakarta: BPS RI, 2018.
- Sukarmi. *Cyber Law Kontrak Elektronik dalam Bayang-Bayang Pelaku Usaha*, Bandung: Pustaka Sutra, 2010.
- Sunggono, Bambang. *Metodelogi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2005.
- Talli, Abdul Halim. “Mediasi dalam Perma Nomor 1 Tahun 200”. *Jurnal Al- Qadau* 2, no. 1 (2015).
- Tim Redaksi Katadata, “Tingkat Kemacetan di Jakarta Berkurang.” Tim Redaksi Katadata. 6 September, 2019. <https://katadata.co.id/infografik/2019/06/22/tingkat-kemacetan-di-jakarta-berkurang>.

