

Abstrak

Jalan tol merupakan *public good* yang dalam pembangunannya membutuhkan biaya investasi yang besar dimana karena keterbatasan Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) akhirnya melibatkan pihak swasta dalam bentuk Kerjasama Pemerintah & Swasta (KPS) diantaranya Built Operate and Transfer (BOT) yaitu pihak Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) membangun jalan tol, mengoperasikan jalan tol selama masa konsesi dan menyerahkan kembali kepada pemerintah.

Biaya pembangunan konstruksi jalan tol yang begitu besar sehingga pihak perbankan untuk mengurangi dan membagi risiko kredit macet mengajak pihak bank lainnya dalam bentuk kredit sindikasi dan /atau club deal dengan sistem *paripassu, cross default dan cross collateral*. Investasi jalan tol merupakan bisnis investasi yang mempunyai kekhususan yaitu tidak adanya suatu jaminan dan agunan dari debitor kepada kreditor sebagaimana dalam hukum jaminan yang berlaku di Indonesia. Kreditor dalam memberikan kredit hanya mempunyai jaminan atas *Fiducia* pendapatan jalan tol dan jaminan dari pemegang saham BUJT dalam bentuk perjanjian opsi yang merupakan perjanjian *accessoir* dari perjanjian restrukturisasi kredit antara kreditor dengan BUJT sebagai perjanjian pokok.

Dengan adanya kekhususan bentuk jaminan berupa perjanjian opsi, tentunya perlu dilakukan kajian dan analisa atas konstruksi hukum dari perjanjian opsi dan hubungan hukum para pihak apabila BUJT gagal bayar serta wanprestasi. Bagaimanakah hubungan hukum perjanjian opsi yang merupakan perjanjian *accessoir* dengan menarik pihak ketiga dalam perjanjian kredit. Apakah perjanjian opsi mempunyai kekuatan eksekutorial terhadap pemegang saham. Konsekuensi yuridis atas klausula perjanjian opsi apakah termasuk dalam salah satu bentuk perjanjian penanggungan sehingga dapat dilakukan *parate executie* terhadap harta kekayaan dari pemegang saham mengingat dalam undang-undang Perseroan Terbatas dinyatakan tanggung jawab pemegang saham hanya sebatas saham yang disetorkan.

Perbankan sebagai salah satu pihak yang turut serta secara tidak langsung atas pembangunan jalan tol wajib mendapatkan perlindungan hukum atas kredit yang telah diberikan kepada BUJT. Dengan tidak adanya jaminan dan agunan yang diletakkan hak tanggungan tentunya suatu dilema bagi perbankan dalam mendukung dan mensukseskan kepentingan pemerintah untuk pemerataan pembangunan melalui pembangunan jalan tol. Perbankan sebagai lembaga intermediasi tentunya mempunyai *moral hazard* untuk menjaga kepercayaan masyarakat atas dana yang ditempatkan. Untuk itulah diperlukan perlindungan hukum atas kemungkinan adanya kredit macet jalan tol menjadi tanggung jawab bersama yaitu pemerintah, BUJT dan pemegang saham BUJT dalam bentuk perbaikan atas skema bisnis investasi jalan tol kedepannya.

Kata Kunci : Fiducia Pendapatan Tol, Perjanjian Opsi, Kredit Sindikasi.

Abstract

Toll roads are public service goods that need a huge investment to build, whereas due to the limited government budget (APBN), it needs private sector involvement in the form of Government and Private Sector Cooperation (KPS). The common form of building and operating toll road cooperation is Built Operate Transfer (BOT), where Toll Road Enterprises (BUJT) build the toll road, operate in within its concession period, then transfer it back to the government.

To hedge the risk of the huge investment for funding a toll road construction, banks will commonly do a join bank loan syndication and/or club deal with paripassu, cross default, and cross collateral terms. Toll road investment is unique in a sense that there are no collateral from the debtor to the creditor as stipulated in Indonesian law on collateral. Creditor will only have Fiducia on toll revenue and guarantee from the shareholders of BUJT in the form of shares option agreement. Shares option agreement is an accessoir agreement of the main credit agreement between creditor and BUJT.

With the uniqueness of collateral in the form of share options, there is a need to analyse the law construction of the share option agreement and the law relationship of the parties in case of defaulting debtor. How is the law relationship of the share option agreement, which is an accessoir agreement, by introducing a third party into the credit agreement. How to enforce the option agreement so that it can be executed against the shareholders. Whatever the juridical consequences on option agreement clauses can be included into liability agreement so that parate executie can be applied against the shareholders wealth, knowing that Private Limited company law stated that shareholders responsibility is limited to the paid up capital.

Banks, as a non direct party on building the toll road, has to be protected by law on the loan given to BUJT. By not having collateral on spesific asset, it creates a dilema for banks to support government interest to have an equal development distribution by supporting funding for toll roads in one side, while taking weak law enforcement credit risk on the other side. Banks as an intermediary institution, is morally responsible to the community for trusting their fund to the banks. Law protection against the possibility of non performing toll road loan is a join responsibility of the government, BUJT and the BUJT shareholders in the form of improvement on toll road business investment scheme in the near future.

Key Word : Fiducia on toll revenue, share option agreement, loan syndication, club deal