

## **Konstruksi Pengaturan Hak Konsesi Dan E-Toll Dalam Perspektif Jaminan Fidusia Terhadap Pembangunan Jalan Tol**

**Sri Mulyani, Retno Mawarini Sukmariningsih, Aniek Tyaswati Wiji Lestari**

Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Semarang, Semarang

sri-mulyani@untagsmg.ac.id

### Abstrak

Tujuan penelitian ini untuk menemukan dan menganalisis konstruksi pengaturan hak konsesi dan *e-toll* terhadap pembangunan jalan tol dengan jaminan Fidusia. Pembangunan jalan tol semestinya menjadi tanggung jawab pemerintah, namun karena kebutuhan dana yang cukup besar, pemerintah menyerahkan pengelolaan jalan tol kepada swasta antara lain kepada perusahaan jalan tol yaitu PT Trans Marga Jawa Tengah sebuah anak perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Jasa Marga, yang khusus bergerak di bidang pengusahaan jalan tol khususnya pembangunan Jalan tol Semarang-Solo. Seberapa jauh hak konsesi pengusahaan jalan tol dan *e-toll* dapat dimaknai sebagai objek jaminan kredit jaminan Fidusia. Metode penelitian yang digunakan yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hak konsesi pengusahaan jalan tol berdasarkan perjanjian pengusahaan jalan tol dapat dijadikan objek jaminan kredit perbankan yang dibuat secara notarial berupa pengalihan hak pengelolaan jalan tol yang diserahkan secara *cessie*. Pentingnya konstruksi pengaturan hak konsesi dan *e-toll* sebagai objek jaminan Fidusia terhadap pembangunan jalan tol, menambah objek kebendaan baru sebagai benda yang yang tidak berwujud dapat dijadikan jaminan Fidusia.

**Kata kunci:** Hak Konsesi; Objek Jaminan Fidusia; Pembangunan Jalan Tol

## **Construction of Concession Rights Arrangements And E-Tolls in the Perspective of Fiduciary Guarantee on the Construction of Toll Roads**

### Abstract

The purpose of this study is to find and analyze the construction of concession rights and tolls on toll road management with a fiduciary guarantee. The construction of toll roads should be the responsibility of the government, but because of the considerable need for funds, the government handed over the management of toll roads to toll road companies, namely PT Trans Marga Jawa Tengah, a subsidiary of State-Owned Enterprises (BUMN) Jasa Marga, which is specialized in toll road business, especially the construction of the Semarang-Solo toll road. How far the concession rights of toll roads and e-tolls can be interpreted as objects of fiduciary guarantee credit guarantees. This research method used normative juridical. The results showed that the right of concession of toll road business based on the toll road business agreement can be used as an object of bank credit guarantee made notary in the form of transfer of toll road management rights submitted at *cessie*. The importance of the construction of concession rights arrangements and toll roads as objects of fiduciary guarantee for the construction of toll roads, adding new objects as intangible objects can be used as fiduciary guarantees.

**Keywords:** Concession Rights; Fiduciary Guarantee Object; Toll Road Construction

## 1. PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi merupakan bagian dari pembangunan nasional untuk menciptakan masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan pada Pancasila sebagai landasan idiil bangsa Indonesia dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 sebagai landasan konstitusional. Pembangunan nasional pada hakikatnya merupakan rangkaian upaya pembangunan berkesinambungan menuju negara yang sejahtera (*welfare state*). Konsep negara kesejahteraan (*welfare state*) memberikan gambaran bagaimana keadilan dan kesejahteraan diwujudkan dalam masyarakat pelaku ekonomi. Peran negara dalam konsep negara kesejahteraan, mengharapkan negara berkontribusi mendukung pertumbuhan ekonomi di Indonesia dalam memfasilitasi tersedianya sarana dan prasarana yang merupakan infrastruktur dalam pembangunan ekonomi, di mana salah satunya adalah pembangunan jalan tol.

Pembangunan jalan tol akan diformulasikan menjadi sebuah kebijakan, apabila rakyat tidak dilibatkan dalam proses pembahasannya, pendekatan yang dipakai pemerintah adalah pendekatan teknokratik, sehingga tanpa melibatkan proses politik kebijakan yang deliberatif, diasumsikan rakyat tidak akan menolak, karena jalan secara nasional adalah untuk kepentingan publik untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, serta mempercepat pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.<sup>1</sup>

Salah satu program mempercepat pertumbuhan ekonomi adalah dengan melakukan pembangunan jalan tol. Pembangunan jalan tol di Indonesia terbagi beberapa wilayah, antara lain Semarang-Solo, Semarang-Surabaya; Semarang-Jakarta dan seterusnya. Penelitian ini dibatasi pada pembangunan jalan tol Semarang-Solo. Berdasarkan perjanjian pengusahaan jalan tol ruang Semarang-Solo Nomor 269/PPJT/XII/Mn/2006 pada tanggal 15 Desember 2006, juga mendasarkan pada Undang-Undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2006 tentang jalan Tol, PT Jasa Marga (BUMN) memberi kewenangan kepada anak perusahaan PT Jasa Marga yaitu PT Trans Marga Jawa Tengah untuk memperoleh hak pengelolaan jalan tol Semarang Solo dari pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) oleh Departemen Pekerjaan Umum selama masa konsesi masa 45 tahun.

PT Jasa Marga memberikan wewenang pembiayaan pembangunan jalan tol Semarang-Solo pada PT Trans Marga Jawa Tengah, namun PT Trans Marga Jawa Tengah memerlukan modal dalam pembiayaan pembangunan jalan tol. PT Trans Marga Jawa Tengah memperoleh pinjaman kredit melalui pinjaman sindikasi dari beberapa kreditur (bank) dengan hak kebendaan sebagai objek jaminan.

---

<sup>1</sup> Djuwityastuti Achmad Yusuf Sutarjo, "Akibat Hukum Debitur Wanprestasi Pada Perjanjian Pembiayaan Konsumen Dengan Objek Jaminan Fidusia Yang Disita Pihak Ketiga," *Jurnal Privat Law* 6, no. 1 (2018): 92–102, <https://doi.org/https://doi.org/10.20961/privat.v6i1>.

Perjanjian pinjaman sindikasi diberikan dalam rangka pemberian kredit pembangunan jalan tol, dikarenakan adanya ketentuan pembatasan pemberian kredit yang disebut Batas Maksimum Pemberian Kredit (BMKP) yang membatasi bank dalam menyalurkan kreditnya, juga sebagai salah satu bentuk implementasi prinsip kehati-hatian bank sebagaimana di atur dalam Pasal 2 jo. Pasal 8 UU Perbankan. Berdasarkan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 32/POJK.03/2018 tentang BMKP dan Penyediaan Dana Besar bagi Bank Umum, menyatakan bahwa penyediaan dana kepada selain pihak terkait dengan bank ditetapkan paling tinggi 25% dari modal inti bank (Pasal 16).

Secara konseptual jaminan terdiri atas hak kebendaan dan hak perorangan. Jaminan kebendaan maupun perorangan lahir karena adanya perjanjian. Hukum jaminan, secara umum jaminan diatur dalam Pasal 1131 KUHPdata. Konsep jaminan adalah menjamin dipenuhinya kewajiban yang dapat dinilai dengan uang yang timbul dari perikatan.

Beberapa penelitian yang meneliti lingkup benda bergerak yang tidak berwujud sebagai *intangible asset* yang dapat dijadikan sebagai objek jaminan Fidusia diangkat oleh Ulin (2018) yang dalam penelitiannya tentang aset tidak berwujud (*intangible asset*), sebagai benda bergerak yang tidak berwujud berupa hak cipta sudah ada ketentuan yang mengaturnya yaitu Pasal 16 (ayat 3) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta mempertegas bahwa pencipta dapat menjamin karya ciptanya melalui jaminan Fidusia. Penelitian ini menyimpulkan bahwa hak cipta dapat digunakan sebagai jaminan Fidusia. Penelitian ini merekomendasikan agar pemerintah dapat mengeluarkan peraturan pelaksanaan yang mengatur tentang hak cipta yang dapat dijadikan sebagai jaminan Fidusia<sup>2</sup>

Sedangkan penelitian Handoko (2019) menjelaskan bahwa Fidusia akan optimal apabila pasar memanfaatkan sepenuhnya sistem pendaftaran jaminan Fidusia sebagai alat bantu pengambilan keputusan bisnis. Perlu kebijakan yang terintegrasi antara otoritas pada sektor hukum dengan otoritas pada sektor keuangan/pembiayaan untuk mendorong implementasi dan pemanfaatan Fidusia. Fungsi jaminan secara yuridis memberi kepastian realisasi suatu prestasi dalam suatu perjanjian.<sup>3</sup> Terakhir penelitian oleh Firmansyah (2020) menjelaskan bahwa dalam sektor bisnis usaha penyediaan layanan jalan tol, aset paling besar yang ada dalam laporan keuangan perusahaan berupa hak konsesi/ perjanjian kontrak jasa pengoperasian jalan tol dan diakui sebagai *intangible asset* yang jarang dimiliki oleh perusahaan pada umumnya.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Lutfi Ulinuha, "Penggunaan Hak Cipta Sebagai Objek Jaminan Fidusia," *Journal of Private and Commercial Law* 1, no. 1 (2018): 85–110, <https://doi.org/10.15294/jpcl.v1i1.12357>.

<sup>3</sup> Widhi Handoko, "Jaminan Fidusia Dan Potensi Meningkatkan Laju Ekonomi," *Recital Review* 1, no. 1 (2019): 50–70, <https://doi.org/https://doi.org/10.22437/rr.v1i1.6067>.

<sup>4</sup> Amrie Firmansyah and Sony Indra Baskoro, "Akuntansi Hak Konsesi Sebagai Aset Tak Berwujud Pada Perusahaan Penyedia Jasa Jalan Tol Di Indonesia," *Studi Akuntansi Dan Keuangan Indonesia* 3, no. 2 (2020): 233–64, <https://doi.org/10.21632/saki.3.2.233-264>.

Ketentuan Pasal 15 Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia (Undang-Undang Fidusia) bahwa asas hukum jaminan mudah dieksekusi dengan adanya pencantuman irah-irah “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa” (*title eksekutorial*) pada Sertifikat Jaminan Fidusia. Penyerahan objek jaminan Fidusia yang diserahkan haknya saja dan hanya dimiliki kreditur secara kepercayaan, sedangkan kebendaannya masih dikuasai debitur.<sup>5</sup>

Perbedaan penelitian ini dengan sebelumnya adalah bahwa penelitian oleh Ulin lebih fokus mengkaji tentang hak cipta sebagai jaminan Fidusia, sedangkan penelitian oleh Handoko mengkaji tentang sistem pendaftaran Fidusia yang dapat mempengaruhi keputusan bisnis. Untuk penelitian dari Firmansyah lebih fokus mengkaji tentang laporan keuangan, hak konsesi dan pengakuan tentang *intangibile asset*. Penelitian ini, menfokuskan pada hak konsesi dan *e-toll*, seberapa jauh hak konsesi perusahaan jalan tol dan *e-toll* dapat dimaknai sebagai objek jaminan kredit jaminan Fidusia. Perkembangan objek jaminan Fidusia saat ini sangat signifikan dengan kebutuhan masyarakat, dalam hal ini khususnya pembangunan jalan tol. Penelitian ini bertujuan untuk mengkonstruksi pengaturan hak konsesi dan *e-toll* sebagai objek jaminan Fidusia terhadap pembangunan jalan tol, menambah objek kebendaan sebagai benda yang tidak berwujud dapat dijadikan objek jaminan Fidusia.

## 2. METODE

Tujuan penelitian ini untuk menemukan dan menganalisis konstruksi pengaturan hak konsesi dan *e-toll* terhadap pembangunan jalan tol sebagai objek jaminan Fidusia. Sumber data berasal dari data sekunder dan bahan primer terkait pembangunan jalan tol wilayah Semarang-Solo di mana pengelolaan *e-toll* diserahkan kepada investor/swasta. Bahan hukum primer yang digunakan penelitian ini antara lain KUH Perdata, UU Jaminan Fidusia, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang (UU) No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Peraturan OJK dan peraturan pelaksana antara lain Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014, Keputusan Menteri PUPR, Peraturan Bank Indonesia Nomor 16/8/PBI/2014. Bahan hukum sekunder yang digunakan antara lain buku-buku hukum, jurnal hukum dan artikel internet.

## 3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### 3.1 Pemaknaan Hak Konsesi dan E-Toll sebagai Benda yang Tidak Berwujud ( Hak) dalam Pasal 499 KUHPerdata

Kebutuhan akan pembangunan yang sangat pesat dalam dunia industri untuk meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat dalam bentuk usaha kecil maupun menengah, sehingga akan diperlukan perhatian dan bantuan dari pemerintah melalui kebijakan yang dalam meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat salah satunya dengan kebijakan

---

<sup>5</sup> Muhammad Fatkhul Arif, “Makna Kepentingan Umum Dalam Pengadaan Tanah Untuk Jalan Tol Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum,” *Kumpulan Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum*, 2016, 1–25.

terkait pembiayaan dan pendanaan.<sup>6</sup> Salah satu upaya pemenuhan pembiayaan pembangunan dapat dilakukan melalui pemberian hak konsesi. Konsesi menurut Undang-Undang (UU) No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan adalah bentuk komitmen pemerintah dengan pihak lain baik badan milik pemerintah ataupun pihak swasta dalam mengelola fasilitas umum yang digunakan oleh publik berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Beberapa contoh layanan publik yang dimaksud seperti pembuatan dan/atau perbaikan jalan, pembangunan jembatan, fasilitas kesehatan, fasilitas pertahanan, fasilitas perhubungan atau transportasi, menara telekomunikasi, serta pembangunan pembangkit listrik yang bertujuan untuk penyediaan pasokan energi.<sup>7</sup>

Konsep benda secara umum diatur dalam Pasal 499 KUHPerdara, terbagi dalam dua macam benda yaitu benda yang masuk dalam katagori benda bergerak dan tidak bergerak, serta hak atau dikenal dengan benda bergerak yang tidak berwujud. Dalam konteks hukum benda, hak meliputi piutang atau *cessie*, saham, deposito, maupun kekayaan intelektual. Hak konsesi maupun *e-toll* (elektronik pembayaran tol) dalam perkembangan hukum jaminan merupakan benda yang tidak berwujud (hak). Hak konsesi adalah perjanjian mengikat antara pemberi konsesi (entitas akuntansi/ pelaporan pemerintah) dan mitra. Perjanjian tersebut, mitra menggunakan aset konsesi jasa untuk menyediakan jasa publik atas nama pemberi konsesi selama jangka waktu tertentu.

Hak konsesi dan *e-toll* dapat juga dimaknai, termasuk aset tidak berwujud (*intangible asset*), sebagai benda bergerak yang tidak berwujud. Menurut akutansi keuangan, aset adalah segala sesuatu yang dimiliki sebuah perusahaan yang dapat memberikan penghasilan berupa pemasukan uang/pendapatan kepada pemiliknya. Aset perusahaan dapat digolongkan dalam berbagai bentuk antara lain berupa *tangible asset* dan *intangible asset*. Menurut Gordon V. Smith and Russel L. Parr bahwa *tangible asset are usually shown on the balance sheet as "Plant, Property, and Equipment. Typically included in this asset catagory are the following classifications : land, buildings, improvements to Leased Property, machinery and equipment.*<sup>8</sup> Aset yang berbentuk *tangible* (berwujud) merupakan aset kebendaan yang berbentuk kebendaan seperti tanah, bangunan, mesin-mesin dan lain-lain.

Dalam konteks *intangible asset* dalam perspektif filosofi ekonomi, termasuk hak konsesi dan *e-toll* memberikan kekayaan (*property*) sebagai sumber keuntungan yang produktif bagi suatu perusahaan. Secara konseptual, *intangible asset* dapat dimaknai sebagai "*property that is a "right "such as a patent, copy right, trademark, etc or one which is lacking physical existence, such a*

---

<sup>6</sup> Soegianto Soegianto M. Arif Maulana, Diah Sulistyani RS, Zaenal Arifin, "Klausula Baku Dalam Perjanjian Kredit Bank Perkreditan Rakyat," *Jurnal USM Law Review* 4, no. 1 (2021): 208–25, <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/julr.v4i1.3369>.

<sup>7</sup> Amrie Firmansyah Ramadhan Try Adriansyah, Raja Pangestu, "Penerapan ISAK 16 Pada Perjanjian Konsesi Jasa Studi Kasus: PT Indonesia Power," *Journal of Law, Administration, and Social Science* 2, no. 1 (2022): 69–80.

<sup>8</sup> Gordon V. Smith and Russel L. Parr, *Valuation of Intellectual Property and Intangible Assets*, Second Edi (New York: John Wiley & Sons, Inc, 1994).

*goodwill*".<sup>9</sup> Sementara itu IFRS (International Financial Reporting Standards) memberikan konsep *intangible asset sebagai a nonmonetary asset that manifests itself by its economic, properties. It does not have physical substance but grants rights and priveleges to its owner that usually generate income.*<sup>10</sup>

Sebagaimana pendapat Gordon V. Smith and Russel L. Parr *definisi intangible assets as all the elements of a business enterprise that exist in addition to monetary and tangible assets. They are the elements, after working capital and fixed assets, that make the business work and often are the primary contributors to earning power of an enterprise.*<sup>11</sup>

Melihat konsepnya yang demikian, *intangible asset* merupakan aset tidak berwujud (*nonmonetary asset*) yang termanifestasi dalam sifat ekonomi, tidak memiliki substansi fisik, tetapi menghasilkan pendapatan yang masuk dalam kualifikasi sebagai aktiva. *Intangible asset* merupakan alat yang dapat memberikan kontribusi dalam kapitalisasi perusahaan.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005, badan usaha atau pihak yang mendapat persetujuan atas proyek yang diusulkan akan mendapatkan hak konsesi berupa izin untuk membangun dan mengoperasikan jalan tol yang sudah di bangun. Pemberian konsesi ini dimaksudkan, agar badan usaha dapat mengembalikan dana investasi yang sudah dikeluarkan untuk menyediakan infrastruktur dan keuntungan yang diharapkan dari kerjasama penyediaan infrastruktur tersebut. Pemberian konsesi tersebut menurut Pasal 33 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 memiliki durasi paling lama 50 tahun atau sesuai dengan kontrak yang disepakati. Ketika masa konsesi berakhir, infrastruktur yang menjadi objek dari suatu kontrak akan dikembalikan kepada pemerintah untuk kemudian dikelola melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Menurut konsep hukum benda, *e-toll* merupakan benda yang tidak berwujud mempunyai nilai ekonomi yang dapat dikategorikan sebagai *e-money*. Menurut Peraturan Bank Indonesia Nomor 16/8/PBI/2014 tentang Uang Elektronik (*e money*) Pasal 1 ayat 3, Uang Elektronik adalah alat pembayaran yang memenuhi unsur-unsur sebagai berikut: diterbitkan atas dasar nilai uang yang disetor terlebih dahulu kepada penerbit, nilai uang yang disimpan secara elektronik dalam suatu media *server* atau *chip*, digunakan sebagai alat pembayaran yang sah atau pembayaran masuk jalan tol. Berbagai macam jenis-jenis kartu *e-money* yang dapat digunakan untuk pembayaran *e-toll* antara lain yaitu *e-toll card* penerbit Bank Mandiri; *e-toll* BCA Flazz; *e-toll* BRI BRIZZI; *e-toll* BTN BLINK. Perkembangan pembayaran jalan tol, mengikuti perkembangan teknologi informasi di mana pembayaran jalan tol dilakukan secara elektronik.

Memahami makna kemanfaatan hukum dan fungsi hukum pada dasarnya merupakan pengkajian tentang makna signifikan suatu peraturan hukum. Konsep hukum modern memiliki fungsi untuk memberikan kepastian hukum dan

---

<sup>9</sup> Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, Sixth Edit (St. Paul: MNN: West Publishing Co, 1990).

<sup>10</sup> Eva K. Jermakowicz Barry J. Epstein, *Interpretation and Application of International Financial Reporting Standards* (New Jersey: John Wiley & Sons, Inc, Hoboken, 2010).

<sup>11</sup> L.Parr, *Valuation of Intellectual Property and Intangible Assets*.

perlindungan hukum akan berlakunya suatu peraturan hukum. Demikian juga dengan memaknai alat pembayaran *e-toll* sebagai objek benda yang tidak berwujud mempunyai nilai ekonomi tinggi, sehingga penting perlindungan hukumnya untuk mewujudkan kepastian hukum.

Pembangunan jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, disamping meningkatkan juga mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang dibanding apabila melewati jalan non tol. Badan usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol. Dari hasil penelitian pembangunan jalan tol Solo-Semarang Indonesia merupakan bagian ruas tol Trans Jawa, menjelaskan bahwa tarif tol Semarang-Solo diatur dalam Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 60/KPTS/M/2019 tentang Penetapan Golongan Jenis Kendaraan Bermotor dan Besaran Tarif Tol Semarang Solo. Tarif tol berlaku sejak tahun 2019 sampai tahun 2021 masih mengacu pada tarif lama. Untuk jenis kendaraan golongan I meliputi mobil dan sedan, *jip*, *pick up* dan bus.<sup>12</sup>

Pendapatan dari pembayaran *e-toll* Semarang-Solo dari berbagai jenis kendaraan dapat dihitung dari per bulan, per hari, per jam, per detik jumlah pembayaran *e-toll* yang masuk, apalagi hari libur semakin banyak kendaraan yang masuk tol di mana pembayarannya melalui *e-toll*. PT Trans Marga Jawa Tengah sebagai pihak yang diberi kewenangan oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yaitu PT Jasa Marga. Pemerintah, dalam hal ini Kementerian PUPR melakukan pengawasan pemenuhan SPM jalan tol khususnya terkait kelancaran transaksi di gerbang tol, dan Bank Indonesia melakukan pengawasan terkait kelancaran dan keamanan sistem pembayaran.

Dibawah ini daftar BUJT dalam Database Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai berikut :<sup>13</sup>

Tabel 1 Database Badan Pengatur Jalan Tol (BUJT)

No	Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol
1	PT Jasa Marga	Jakarta -Tangerang Jakarta Cikampek Paliman-Plumbo Kanci Jakarta-Bogor Ciawi, Cawang-Tomang-Grogol-Pluit Prof.Dr.Setyatmo

<sup>12</sup> Kompas, "Rincian Lengkap Tarif Tol Semarang - Solo 2021," *kompas.com* (Jakarta, 2021), <https://money.kompas.com/2021>.

<sup>13</sup> Talitha Belvarini Izzah Khalif Raihan Abidin Candraningrum, "Aspek Hukum Pendirian Badan Usaha Jalan Tol Oleh Penanaman Modal Asing Di Indonesia," *Kawruh Abiyasa* 1, No. 1 (2021): 67-69., *Jurnal Kawruh Abiyasa* 1, no. 1 (2021): 65-81.

---

		Pondok Aren-Ulujami
		Semarang Seksi ABC
		Padalarang-Cileunyi,
		Cikampek-Purwakarta- Padalarang,
		Surabaya-Gempol
		Belawan-Medan-Tanjung Morawa,
		JORR(W2-E1-E2-E3),
		JORR S
2	PT Utama Karya	Terbanggi Besar-Pematang Panggang,
		Pematang Panggang-Kayu Agung,
		Pekanbaru-Kandis-Dimai,
		Akses Tanjung Priok,
		Medan-Binjai,
		Palembang-Indralaya,
		Bakauheni-Termanggi Besar,
		Pekanbaru-Padang,
		Indrapura-Kisaran,
		Sigli-Banda Aceh
3	PT. Citra Marga Nusaphala Persada	Cawang-Tj Priok-Ancol Timur- Jembatan Tiga/Pluit
4	Cawang-Tj Priok-Ancol Timur-Jembatan Tiga/Pluit	JORRW1
5	PT. Marga Lingkar Jakarta	JORR W2 Utara
6	PT. Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta	JORR Selatan
7	PT. Jakarta Toll Road Development	6 Ruas Tol Dalam Kota
8	PT. Cimanggis-Cibitung Toll Ways	Cimanggis-Cibitung

9	PT. Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	Cibitung-Cilincing
10	PT. Trans Lingkar Kita Jaya	Cinere-Jagorawi
11	PT. Citra Waspphutowa	Depok-Antasari
12	PT. Marga Sarana Jabar	Bogor Ring Road
13	PT. Kresna Kusuma Dyandra Marga	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu
14	PT. Cinere - Serpong Jaya	Serpong-Cinere
15	PT. Trans Bumi Serbaraja	Serpong-Balaraja
16	PT. Bintaro Serpong Damai	Serpong-Pondok Aren
17	PT. Marga Trans Nusantara	Kunciran-Serpong
18	PT. Wijaya Karya Serang Panimbang	Serang-Panimbang
19	PT. Marga Mandalasakti	Tangerang-Merak
20	PT. Jasa Marga Kunciran Cengkareng	Cengkareng-Batu Ceper- Kunciran
21	PT. Trans Jabar Tol	Ciawi-Sukabumi
22	PT. Citra Marga Lintas Jabar	Soreang-Pasir Koja
23	PT. Lintas Marga Sedaya	Cikampek-Palimanan
24	PT. Citra Karya Jabar Tol	Cileunyi-Sumedang-Dawuan
25	PT. Semesta Marga Raya	Kanci-Pejagan
26	PT. Pejagan Pemalang Tol Road	Pejagan-Pemalang
27	PT. Pemalang Batang Tol Road"	Pemalang-Batang
28	PT. Jasa Marga Semarang - Batang	Semarang-Batang
29	PT. Trans Marga Jateng	Semarang-Solo
30	PT. Jasa Marga Solo Ngawi	Solo-Ngawi

Sumber: <http://bpjt.pu.go.id/konten/bujt>, diakses pada 9 Mei 2020

Tabel 1 tersebut menjelaskan data 33 (tiga puluh tiga) dari total 52 (lima puluh dua) BUJT yang terdaftar di *database* BPJT per tahun 2020. Apabila diperhatikan, rata-rata BUJT tersebut adalah milik PMDN. Masih minimnya BUJT asing menjadi suatu tantangan sekaligus risiko yang perlu diperhatikan oleh calon PMA yang tertarik untuk mendirikan BUJT di Indonesia. Hal tersebut menimbulkan berbagai pertanyaan tentang prosedur pendirian BUJT asing secara hukum dan jaminan hukum yang berlaku apabila BUJT tersebut jadi didirikan.<sup>14</sup>

Uang tol yang dibayarkan oleh pengguna jalan tol, sepenuhnya masuk ke dalam rekening milik Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) seperti PT Jasa Marga, PT CMNP, PT Waskita Toll Road, Astra dan lain-lain. Uang tol tersebut merupakan

<sup>14</sup> Candraningrum.

pendapatan BUJT yang digunakan untuk keperluan biaya operasional dan pemeliharaan jalan tol dalam rangka penyediaan pelayanan jalan tol sebagaimana standar pelayanan minimal (SPM) jalan tol dan untuk pengembalian investasi jalan tol. Jalan tol dibangun dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), di mana BUJT membangun jalan tol terlebih dahulu dengan menggunakan dana pinjaman dan modal sendiri, untuk selanjutnya dikembalikan dari pendapatan tol, sehingga tidak benar bahwa perbaikan terhadap kerusakan jalan tol menggunakan dana APBN/APBD. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) terus berupaya mendorong BUJT untuk memenuhi SPM bahkan meningkatkan kualitas pelayanan sesuai kebutuhan dan harapan masyarakat.<sup>15</sup>

### **3.2 Konstruksi Pengaturan Hak Konsesi dan E-tol Dalam Perspektif Jaminan Fidusia Terhadap Pembangunan Jalan Tol**

Dalam rangka pembangunan ekonomi khususnya pembangunan jalan tol, membutuhkan dana yang tidak sedikit. Berbagai macam cara dan upaya ditempuh untuk mensukseskan pembangunan jalan tol yang sangat dibutuhkan masyarakat, khususnya wilayah Semarang-Solo, melalui fasilitas kredit perbankan. PT Trans Marga Jawa Tengah diberi kewenangan oleh PT Jasa Marga sebagai Badan Pengelola Jalan Tol (BPJKT) untuk mengelola pembangunan jalan tol Semarang-Solo. PT Trans Marga Jawa Tengah terbentuk, kemudian hak pengusahaan jalan tol Semarang Solo yang semula dipegang oleh PT Jasa Marga kemudian dialihkan kepada PT Trans Marga Jawa Tengah. Pengelolaan jalan tol meliputi perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sedangkan pembebasan tanah dilaksanakan oleh pemerintah dalam hal ini oleh Kementerian PUPR yang kemudian membentuk Tim Pengadaan Tanah.<sup>16</sup>

Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah Badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, pengusahaan dan pengawasan BUJT. Keberadaan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang jalan Tol. Pihak PT Trans Marga Jawa Tengah adalah sebagai perusahaan pengusahaan jalan tol berdasarkan perjanjian penguasaan jalan tol (PPJT) dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku, yang meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknik, pelaksanaan teknik, pelaksanaan konstruksi, pelaksanaan pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol diberi kewenangan hak dan pengelolaan jalan tol Semarang-Solo, agar mempunyai nilai ekonomi.<sup>17</sup>

Perkembangan hukum jaminan diikuti juga adanya objek jaminan kredit perbankan, tidak hanya menyangkut kebendaan yang sudah ada, namun juga termasuk kebendaan yang akan ada di kemudian hari. Konstruksi hukum jaminan kredit pembangunan jalan tol mendasarkan pada pembebanan jaminan Fidusia

---

<sup>15</sup> Hery Trisaputra Zuna, "Uang Dari Pengguna Tol Masuk Ke Rekening BPUJT," *Suara Merdeka*, 2022.

<sup>16</sup> Ikka Puspitasari and Budi Santoso, "Perjanjian Kerjasama Pemerintah Dan Swasta Dengan Pola (BOT) Build Operate Transfer Dalam Pembangunan Jalan Tol (Studi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo)," *Law Reform* 14, no. 1 (2018): 57, <https://doi.org/10.14710/lr.v14i1.20237>.

<sup>17</sup> Puspitasari and Santoso.

yang diatur dalam Undang-Undang Fidusia. Fidusia adalah pengalihan hak kepemilikan suatu benda atas dasar kepercayaan dengan ketentuan bahwa benda yang kepemilikannya dialihkan tersebut tetap dalam penguasaan pemilik benda (Pasal 1 Undang-Undang Fidusia), sedang jaminan Fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik berwujud maupun tidak berwujud dan benda tidak bergerak khususnya bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan (Pasal 2).

Sesuai Peraturan No.16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Non Tunai di Jalan Tol, pemerintah mulai memberlakukan pembayaran jalan tol dengan menggunakan *e-toll* card sejak 1 Oktober 2017. Sistem pemungutan tol telah diatur dalam SK Direksi No. 48/KPTS/2006 tentang Pedoman Sistem Penagihan Tol. Hak konsesi adalah pemberian hak, izin atau tanah oleh pemerintah, perusahaan, individu, atau entitas legal lain. Model konsesi pada umumnya diterapkan pada kemitraan pemerintah swasta atau kontrak bagi hasil dengan akta Notaris.

Penentuan batas waktu pengusahaan (konsesi) jalan tol diberikan oleh pemerintah kepada badan usaha sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dilakukan melalui pelelangan secara transparan dan terbuka. Masa konsesi pengelolaan jalan tol oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) menjadi maksimal 50 tahun sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 27 tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara bahwa penyedia infrastruktur diberikan konsesi paling lama 50 tahun, sedang saat ini hak konsesi diberikan kepada BUJT rata-rata 35-40 tahun.

Konstruksi hukum jaminan kredit pembangunan jalan tol dengan cara Fidusia yang diatur dalam Undang-Undang Fidusia berasaskan *openbaar heid*, artinya bahwa pemberian kredit dengan jaminan Fidusia harus dilakukan pendaftaran di Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui elektronik. Pendaftaran objek jaminan Fidusia secara *online* diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pendaftaran Jaminan Fidusia dan Biaya Pembuatan Akta Jaminan Fidusia. Setelah dilakukan pendaftaran jaminan Fidusia, maka terbitlah sertifikat jaminan Fidusia yang ditanda tangani secara elektronik oleh Pejabat Kantor Pendaftaran Fidusia. Menurut Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Fidusia disebutkan bahwa : “Jaminan Fidusia dapat diberikan terhadap satu atau lebih satuan atau jenis benda, termasuk piutang, baik yang telah ada pada saat jaminan diberikan maupun yang diperoleh kemudian.”

Pasal 9 (ayat 1) Undang-Undang Fidusia, jelas menunjukkan bahwa *e-toll* sebagai alat pembayaran dapat dikatakan merupakan piutang yang mempunyai nilai ekonomi. Terkait dengan pembangunan jalan tol untuk pemeliharaan jalan membutuhkan modal, maka pembebanan jaminan Fidusia menjadi alternatif di mana hak konsesi dan *e-toll* sebagai objek jaminan kredit. Dalam pembuatan suatu kontrak terkadang, karena adanya masalah tertentu dalam pelaksanaan suatu pekerjaan atau prestasi seperti yang disebutkan dalam kontrak, maka pihak-pihak yang membuat kontrak tersebut bersepakat untuk mengalihkan kontrak yang telah

dibuat sebelumnya kepada pihak- pihak lain, salah satu contohnya adalah *cessie*.<sup>18</sup> Hasil penelitian menunjukkan bahwa hak konsesi perusahaan jalan tol berdasarkan perjanjian perusahaan jalan tol dapat dijadikan objek jaminan kredit perbankan yang dibuat secara notarial berupa pengalihan hak pengelolaan jalan tol yang diserahkan secara *cessie*.<sup>19</sup> Seluruh tagihan dan pendapatan dari perusahaan jalan tol termasuk pendapatan jalan tol selama masa konsesi dengan nilai penjaminan sebesar 100 % dari nilai proyek sesuai ketentuan perundang-undangan berlaku.

*Cessie* adalah suatu cara pengalihan piutang atas nama yang diatur dalam Pasal 613 KUHPerduta. Pengalihan ini atas dasar suatu perjanjian, sedang *cessie* sebagai jaminan merupakan salah satu bentuk pengembangan dari *cessie* sebagai salah satu bentuk jaminan utang. Ketentuan Pasal 613 (ayat 1) tersebut bahwa penyerahan piutang atas nama dan kebendaan tidak berwujud dilakukan dengan membuat akta autentik atau akta dibawah tangan. Selanjutnya dalam ketentuan Pasal 613 (ayat2) KUHPerduta disebutkan bahwa supaya penyerahan piutang dari kreditur lama kepada kreditur baru, akan mempunyai akibat hukum kepada debitur, maka penyerahan tersebut harus diberitahukan kepada debitur, dan debitur menyetujuinya. Ada beberapa pihak yang terlibat dalam perjanjian *cessie* yaitu *cessus* (debitur), *cedent* (kreditur lama) dan *cessionaris* (kreditur baru). Pada dasarnya pengalihan hutang disertai jaminan debitur oleh bank melalui *cessie* dapat dilakukan kreditur dengan calon kreditur melalui mekanisme *cessie* sebagai suatu cara pemindahan piutang atas nama, dimana piutang itu dijual oleh kreditur lama kepada orang yang nantinya menjadi kreditur baru, hubungan hutang piutang tidak hapus sedetikpun, tetapi dalam keseluruhannya dipindahkan kepada kreditur baru.<sup>20</sup>

Konstruksi pengaturan hak konsesi dan *e-toll* dalam pembangunan jalan tol dapat dimasukkan sebagai objek jaminan Fidusia yang diatur dalam Undang-Undang Fidusia. Hak konsesi dan *e-toll* dapat dikategorikan sebagai wujud dari benda bergerak yang tidak bertubuh, karena mempunyai nilai ekonomi yang tinggi, dapat dialihkan melalui perjanjian. Hak konsesi dan *e-toll* juga dapat dikategorikan sebagai benda yang akan ada dikemudian hari, artinya pada saat akad kredit dibuat, belum ada pemasukan dari adanya pendapatan *e-toll*, sebagaimana diatur dalam Pasal 1131 KUHPerduta bahwa segala kebendaan debitur baik benda bergerak, tidak bergerak, benda sudah ada maupun yang akan ada dikemudian hari menjadi tanggungan bagi pelunasan utangnya.

### 3.3 Pelaksanaan Eksekusi Jaminan Fidusia

Sebagaimana diatur dalam Pasal 29 Undang-Undang Fidusia, apabila debitur ingkar janji, maka benda yang dibebani dengan objek jaminan Fidusia dapat dilakukan eksekusi. Eksekusi dapat dilakukan dengan cara yaitu:

---

<sup>18</sup> Anggun Lestari and Suryamizon & Syuryani, "Pengalihan Cessie Kepada Pihak Ketiga Dalam Pemberian Kredit Bank," *Pagaruyuang Law Journal* 4, no. 1 (2020): 96–107, <https://jurnal.umsb.ac.id/index.php/pagaruyuang>.

<sup>19</sup> Wawancara dengan Susilowati, Konsultan Hukum Pembangunan Jalan Tol, 2022.

<sup>20</sup> Suradi Angelina Christa Pamelani, Hendro Saptono, "Perlindungan Hukum Bagi Debitur ( Cedent ) Dalam Cessie Yang Di Akibatkan Kredit Macet (Studi Kasus Putusan Nomor 108./Pdt.G/2016/PN.SBY)," *Diponegoro Law Journal* 8, no. 2 (2019): 836–47.

1. Pelaksanaan title eksekutorial sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) penerima Fidusia;
2. Penjualan benda yang menjadi objek jaminan Fidusia atas kekuasaan penerima Fidusia sendiri melalui pelelangan umum serta mengambil pelunasan piutangnya dari hasil penjualan;
3. Penjualan dibawah tangan yang dilakukan berdasarkan kesepakatan pemebri dan penerima Fidusia jika dengan cara demikian dapat diperoleh harga tertinggi yang menguntungkan para pihak.

Secara teori jaminan Fidusia, bahwa eksekusi benda jaminan Fidusia dapat dilakukan oleh perusahaan *leasing* sepanjang ada kesepakatan klausula wanprestasi dan debitur dengan sukarela menyerahkan benda jaminan Fidusia, maka parate eksekusi dapat dilakukan. Putusan MK tersebut tidak membatalkan kekuasaan eksekutorial perusahaan pembiayaan, jika tidak ada kesepakatan wanprestasi, misalnya debitur tidak membayar angsuran pada waktu tertentu dan tidak mau secara sukarela menyerahkan objek jaminan Fidusia, maka dapat dilakukan dengan paksa melalui pengadilan.<sup>21</sup>

Permasalahan yang muncul dalam pelaksanaan eksekusi jaminan Fidusia yaitunya adanya konflik atau sengketa mengingat terdapat dilema penafsiran yang bermuara pada ketidakpastian hukum yang terjadi.<sup>22</sup> Permasalahan selanjutnya yaitu objek jaminan yang masih dikuasai debitur, namun demikian iktikad baik debitur menjadi jaminan agar eksekusi jaminan Fidusia berjalan lancar. Konstruksi ideal untuk mengatasi kendala pelaksanaan eksekusi jaminan Fidusia dilakukan dengan cara yaitu dibangun melalui argumentasi hukum sebelum menuju pembentukan hukum (*rechtsvorming*) dalam bentuk untuk menutup ketidakhadiran adanya suatu aturan (*rechtsvacuum*) untuk dicari titik temu guna menjawab permasalahan hukum yang dihadapi (*legal problem solving*). Argumentasi hukum adalah pendapat-pendapat yang dibangun dengan mendasarkan koherensi antara ketentuan-ketentuan.<sup>23</sup>

Permasalahan yang muncul seperti bagaimana kalau terjadi pemberian kredit pembangunan tol macet, bagaimana konstruksi hukumnya untuk mengeksekusi objek jaminan Fidusia, sementara pemasukan *e-toll* pada masa pandemi mengalami penurunan (antara tahun 2020 sampai tahun 2021). Sejak terjadinya Covid-19, industri jalan tol PT Jasa Marga mencatat pada semester pertama tahun 2020, pendapatannya menurun (15,75%) dibanding periode tahun sebelumnya. Hal ini dikarenakan menurunnya volume lalu lintas akibat perubahan perilaku masyarakat yang dihimbau untuk tidak bepergian seiring penerapan kebijakan *work from home* sejak bulan Maret 2020 dan Pembatasan Sosial

---

<sup>21</sup> Dora Kusumastuti, "Implementation Of Fiducia Security Execution In Indonesia: In Prespective Of Principle Justice," *Palarch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology* 18, no. 3 (2021): 236–47.

<sup>22</sup> Soegianto, Diah Sulistiyani R S, and Muhammad Junaidi, "Eksekusi Jaminan Fidusia Dalam Kajian Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia," *Jurnal Ius Constituentum* 4, no. 2 (2019): 191, <https://doi.org/10.26623/jic.v4i2.1658>.

<sup>23</sup> Markus Suryoutomo, Ahmad Hendroyono, and Dan Siti Maryam, "Implementasi Model Parate Executie Atas Jaminan Fidusia: (Uji Model Eksekusi Jaminan Fidusia)," *Masalah Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014): 497–504, <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/mmh.43.4.2014.497-504>.

Berskala Besar (PSBB) pada Juni 2020.<sup>24</sup> Pembangunan jalan tol merupakan proyek berskala besar yang memiliki dampak bagi rakyat, oleh karenanya pemerintah menjalin kerjasama dengan pihak swasta yang dilandasi dengan mengadakan kontrak yang dinamakan *Build Operate Transfer* (BOT).<sup>25</sup> BOT adalah model kontrak yang mengalihkan proyek milik pemerintah ke sektor privat dengan ketentuan jangka waktu yang disepakati. Model BOT adalah pendekatan perjanjian keuangan, dan melakukan sesuai dengan bentuk unik metode pembiayaan yang disebut *project finance*, dengan dua peserta utama, yaitu pemerintah tuan rumah dan sponsor swasta. Pemerintah tuan rumah adalah regulator publik yang bertanggung jawab untuk mengeluarkan izin, otorisasi dan lisensi atau konsesi proyek. Ini mungkin berdampak pada tarif, tol, biaya, dan aspek vital lainnya dari proyek.<sup>26</sup>

Indonesia belum ada peraturan khusus tentang perjanjian *Build Operate Transfer* yang dalam hal ini diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo begitupun yang mengatur tentang kerja sama pihak swasta dengan Pemerintah khusus dalam pembangunan konstruksi. Hanya ada dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2015 dan beberapa ketentuan hukum lainnya yang menyinggung sedikit tentang perjanjian Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol ini. Sesuai dengan asas konsensualisme dan asas kebebasan berkontrak sebagai acuan lahirnya perjanjian pada tercapainya kesepakatan atau persetujuan antara kedua belah pihak mengenai hal-hal pokok yang menjadi objek perjanjian, dan sepakat adalah segala sesuatu hal yang harus berdasarkan persesuaian kehendak dari kedua pihak tersebut.<sup>27</sup>

Dalam perikatan yang dibentuk oleh pemerintah seperti dalam kontrak BOT akan timbul hak dan kewajiban, sehingga apabila salah satu pihak wanprestasi, maka kontrak pemerintah disebut di dalam perjanjian pengusahaan jalan tol wanprestasi atau cidera janji atau para pihak tidak melaksanakan prestasinya dinyatakan wanprestasi yaitu apabila ternyata pihak kedua dalam waktu 90 (sembilan puluh) hari atau jangka waktu tambahan lainnya sebagaimana ditentukan pemerintah, maka pemerintah berhak setiap saat mengakhiri perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada perusahaan jalan tol.<sup>28</sup>

#### 4. PENUTUP

Konstruksi hak konsesi dan *e-toll* terhadap pembangunan jalan tol dalam praktik perbankan dapat dijadikan objek jaminan Fidusia. Beberapa ketentuan yang mengatur hak konsesi dan *e-toll* dapat dimaknai sebagai suatu benda

---

<sup>24</sup> Kompas, "Imbas Pandemi Pendapatan Jasa Marga Semester I 2020 Turun," *kompas.com*, 2020, <https://otomotif.kompas.com/read/2020/08/29/072200215/imbaspandemi-pendapatan-jasa-marga-semester-i-2020-turun>.

<sup>25</sup> Hari Sutra Disemadi, "Kontrak Build Operate Transfer Sebagai Sarana Mewujudkan Kesejahteraan Rakyat," *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)* 5, no. 2 (2019): 126, <https://doi.org/10.23887/jkh.v5i2.18419>.

<sup>26</sup> Trinah Asi Islami Muhammad Dzikirullah H. Noho, Budi Santoso, Paramita Prananingtyas, "Analisis Perbandingan Pengaturan Hukum Build Operate Transfer (BOT) Di Indonesia Dengan Negara ASEAN," *Jurnal USM Law Review* 4, no. 2 (2021): 728-42, <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/julr.v4i2.4282>.

<sup>27</sup> Puspitasari and Santoso, "Perjanjian Kerjasama Pemerintah Dan Swasta Dengan Pola (BOT) Build Operate Transfer Dalam Pembangunan Jalan Tol (Studi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo)."

<sup>28</sup> Puspitasari and Santoso.

bergerak yang tidak bertubuh. Hak konsesi mempunyai batas waktu yang diberikan bagi pihak yang telah diberikan ijin untuk pembangunan maupun pengelolaan jalan tol, sehingga apabila kontrak konsesi sudah berakhir akan kembali kepada pemerintah, pemerintah memberi kewenangan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) untuk mengelola jalan tol. Hak konsesi dan *e-toll* terhadap pembangunan jalan tol dalam perspektif jaminan Fidusia, perlu dibangun ketentuan yang mengatur jika terjadi kredit macet, walaupun sudah diatur di kontrak. Pengembangan hak konsesi dan *e-toll* sebagai objek jaminan Fidusia harus memenuhi unsur nilai, manfaat dan efisiensi. Secara teoritis kajian ini merupakan pengembangan dari objek jaminan kredit dalam lembaga jaminan Fidusia sebagaimana diatur dalam UU Nomor 42 tahun 1999 tentang Fidusia dengan menerapkan konsep kepastian dan perlindungan hukum. Konsep *cessie* dalam perjanjian kredit dengan objek jaminan Fidusia pada pembangunan jalan tol melibatkan tiga pihak yaitu, pemerintah, swasta, dan perbankan, sehingga apabila terjadi kredit macet diselesaikan sesuai kesepakatan, baik melalui mediasi maupun bisa melalui arbitrase.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Yusuf Sutarjo, Djuwityastuti. “Akibat Hukum Debitur Wanprestasi Pada Perjanjian Pembiayaan Konsumen Dengan Obyek Jaminan Fidusia Yang Disita Pihak Ketiga.” *Jurnal Privat Law* 6, no. 1 (2018): 92–102. <https://doi.org/https://doi.org/10.20961/privat.v6i1>.
- Angelina Christa Pamelani, Hendro Saptono, Suradi. “Perlindungan Hukum Bagi Debitur ( Cedent ) Dalam Cessie Yang Di Akibatkan Kredit Macet (Studi Kasus Putusan Nomor 108./Pdt.G/2016/PN.SBY).” *Diponegoro Law Journal* 8, no. 2 (2019): 836–47.
- Barry J. Epstein, Eva K. Jermakowicz. *Interpretation and Application of International Financial Reporting Standards*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc, Hoboken, 2010.
- Black, Henry Campbell. *Black’s Law Dictionary*. Sixth Edit. St. Paul: MNN: West Publishing Co, 1990.
- Candraningrum, Talitha Belvarini Izzah Khalif Raihan Abidin. “Aspek Hukum Pendirian Badan Usaha Jalan Tol Oleh Penanaman Modal Asing Di Indonesia,” *Kawruh Abiyasa* 1, No. 1 (2021): 67–69.” *Jurnal Kawruh Abiyasa* 1, no. 1 (2021): 65–81.
- Disemadi, Hari Sutra. “Kontrak Build Operate Transfer Sebagai Sarana Mewujudkan Kesejahteraan Rakyat.” *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)* 5, no. 2 (2019): 126. <https://doi.org/10.23887/jkh.v5i2.18419>.
- Firmansyah, Amrie, and Sony Indra Baskoro. “Akuntansi Hak Konsesi Sebagai Aset Tak Berwujud Pada Perusahaan Penyedia Jasa Jalan Tol Di Indonesia.” *Studi Akuntansi Dan Keuangan Indonesia* 3, no. 2 (2020): 233–64. <https://doi.org/10.21632/saki.3.2.233-264>.
- Handoko, Widhi. “Jaminan Fidusia Dan Potensi Meningkatkan Laju Ekonomi.” *Recital Review* 1, no. 1 (2019): 50–70. <https://doi.org/https://doi.org/10.22437/rr.v1i1.6067>.
- Kompas. “Imbas Pandemi Pendapatan Jasa Marga Semester I 2020 Turun.” [kompas.com](https://www.kompas.com), 2020.

- <https://otomotif.kompas.com/read/2020/08/29/072200215/imbaspandemi-pendapatan-jasa-marga-semester-i-2020-turun>.
- . “Rincian Lengkap Tarif Tol Semarang - Solo 2021.” *kompas.com*. Jakarta, 2021. <https://money.kompas.com/2021>.
- Kusumastuti, Dora. “Implementation Of Fiducia Security Execution In Indonesia: In Prespective Of Principle Justice.” *Palarch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology* 18, no. 3 (2021): 236–47.
- L.Parr, Gordon V. Smith and Russel. *Valuation of Intellectual Property and Intangible Assets*. Second Edi. New York: John Wiley & Sons, Inc, 1994.
- Lestari, Anggun, and Suryamazon & Syuryani. “Peralihan Cessie Kepada Pihak Ketiga Dalam Pemberian Kredit Bank.” *Pagaruyuang Law Journal* 4, no. 1 (2020): 96–107. <https://jurnal.umsb.ac.id/index.php/pagaruyuang>.
- M. Arif Maulana, Diah Sulistyani RS, Zaenal Arifin, Soegianto Soegianto. “Klausula Baku Dalam Perjanjian Kredit Bank Perkreditan Rakyat.” *Jurnal USM Law Review* 4, no. 1 (2021): 208–25. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/julr.v4i1.3369>.
- Muhammad Dzikirullah H. Noho, Budi Santoso, Paramita Prananingtyas, Trinah Asi Islami. “Analisis Perbandingan Pengaturan Hukum Build Operate Transfer (BOT) Di Indonesia Dengan Negara ASEAN.” *Jurnal USM Law Review* 4, no. 2 (2021): 728–42. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/julr.v4i2.4282>.
- Muhammad Fatkhul Arif. “Makna Kepentingan Umum Dalam Pengadaan Tanah Untuk Jalan Tol Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.” *Kumpulan Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum*, 2016, 1–25.
- Puspitasari, Ikka, and Budi Santoso. “Perjanjian Kerjasama Pemerintah Dan Swasta Dengan Pola (BOT) Build Operate Transfer Dalam Pembangunan Jalan Tol (Studi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo).” *Law Reform* 14, no. 1 (2018): 57. <https://doi.org/10.14710/lr.v14i1.20237>.
- Ramadhan Try Adriansyah, Raja Pangestu, Amrie Firmansyah. “Penerapan ISAK 16 Pada Perjanjian Konsesi Jasa Studi Kasus: PT Indonesia Power.” *Journal of Law, Administration, and Social Science* 2, no. 1 (2022): 69–80.
- Soegianto, Diah Sulistiyani R S, and Muhammad Junaidi. “Eksekusi Jaminan Fidusia Dalam Kajian Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia.” *Jurnal Ius Constituendum* 4, no. 2 (2019): 191. <https://doi.org/10.26623/jic.v4i2.1658>.
- Suryoutomo, Markus, Ahmad Hendroyono, and Dan Siti Maryam. “Implementasi Model Parate Executie Atas Jaminan Fidusia: (Uji Model Eksekusi Jaminan Fidusia).” *Masalah Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014): 497–504. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/mmh.43.4.2014.497-504>.
- Ulinnuha, Lutfi. “Penggunaan Hak Cipta Sebagai Objek Jaminan Fidusia.” *Journal of Private and Commercial Law* 1, no. 1 (2018): 85–110. <https://doi.org/10.15294/jpcl.v1i1.12357>.
- Zuna, Hery Trisaputra. “Uang Dari Pengguna Tol Masuk Ke Rekening BPUJT.” *Suara Merdeka*, 2022.