



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**TINJAUAN YURIDIS PEMBENTUKAN PT. PENJAMINAN  
INFRASTRUKTUR INDONESIA (PERSERO) SEBAGAI PENYEDIA  
JAMINAN PROYEK KERJASAMA PEMERINTAH SWASTA DI BIDANG  
INFRASTRUKTUR**

**SKRIPSI**

**PARAMITA ISTINGDIAH KUSUMAWARDANI**

**0806342945**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM SARJANA REGULER  
DEPOK  
JANUARI 2012**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**TINJAUAN YURIDIS PEMBENTUKAN PT. PENJAMINAN  
INFRASTRUKTUR INDONESIA (PERSERO) SEBAGAI PENYEDIA  
JAMINAN PROYEK KERJASAMA PEMERINTAH SWASTA DI BIDANG  
INFRASTRUKTUR**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum**

**PARAMITA ISTININGDIAH KUSUMAWARDANI**

**0806342945**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI  
DEPOK  
JANUARI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Paramita Istiningdiah Kusumawardani**

**NPM : 0806342945**

**Tanda Tangan : **

**Tanggal : 20 Januari 2012**

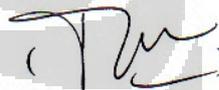
## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Paramita Istiningdiah Kusumawardani  
NPM : 0806342945  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebagai Penyedia Jaminan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di Bidang Infrastruktur

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum (SH) pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia

### DEWAN PENGUJI

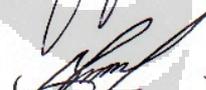
Pembimbing 1 : Wenny Setiawati, S.H., ML.I.

()

Pembimbing 2 : Dr. Yetty Komalasari Dewi, S.H., ML.I.

()

Penguji : M. Sofyan Pulungan, S.H., M.A.

()

Penguji : Rosewitha Irawaty, S.H., ML. I.

()

Penguji : Afdol, S.H., M.H.

()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 20 Januari 2012

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT karena dengan rahmat dan hidayah-Nya penulis mampu menyelesaikan skripsi dengan judul “Tinjauan Yuridis Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebagai Penyedia Jaminan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di Bidang Infrastruktur” sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Terselesainya skripsi ini, tidak lepas dari bantuan, dukungan, semangat, dan doa dari berbagai pihak. Oleh karena itu, saya hendak mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua penulis, Ir. Soegihono dan Mediastuti yang telah mendidik dan membesarkan penulis, serta tiada hentinya mendoakan dan mendukung setiap langkah penulis agar selalu mencapai kesuksesan dunia dan akhirat. Kemudian kepada kakak penulis Tika Sugiharti Anugrahningtyas dan adik penulis Astrie Nurcahyati Ayuningrum yang penulis yakin selalu mendoakan agar saya menjadi orang yang sukses. Terima kasih, kalian adalah satu-satunya keluarga penulis yang dalam keadaan apapun akan selalu penulis hormati dan sayangi;
2. Ibu Wenny Setiawati dan Ibu Yetty Komalasari selaku Pembimbing, yang telah memberikan bimbingan yang luar biasa kepada penulis ditengah kesibukan beliau sebagai pengajar di Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Terimakasih banyak Bu, semoga Ibu selalu diberikan kesehatan dan kesuksesan di bawah lindungan Tuhan Yang Maha Esa;
3. Bapak Sofyan Pulungan selaku Pembimbing Akademis selama penulis menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah membantu penulis semasa perkuliahan dan kegiatan kemahasiswaan kampus, hingga penulis dapat menyelesaikannya dengan baik;
4. Bapak Widijanto Dionisius dan Bapak Djoko Sarwono, yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk penulis wawancara dan memberikan bahan-bahan dalam rangka penulisan skripsi ini. Semoga di

- hari kelak penulis bisa menjadi praktisi hukum di bidang pembangunan infrastruktur seperti Bapak-Bapak;
5. Seluruh staff di Biro Hukum dan BPJT Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia yang turut serta membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Semoga dapat menjalankan tugas dengan baik, sukses dan sehat selalu;
  6. Seluruh staf Pengajar Fakultas Hukum Universitas Indonesia atas ilmu-ilmu yang telah diberikan dan kepada seluruh pegawai Fakultas Hukum yang telah membantu penulis selama menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia;
  7. Bagus Satrio Lestanto. Terimakasih atas bantuan dalam format penulisan skripsi ini, dukungan yang tidak ada habisnya di saat penulis berada di titik semangat terendah untuk melanjutkan skripsi ini, pengertian di kala emosi yang meluap dan semangat yang kamu berikan sampai terselesaikannya skripsi ini. Semoga kamu dapat mencapai cita-citamu sebagai Konsultan Hak Kekayaan Intelektual. Благодарю вас, дорогие.
  8. Sahabat-sahabat terdekat penulis di Fakultas Hukum Universitas Indonesia; Dea Claudia, Rantie Septianti, Sita Putri Anandhani, Annisa Fadilla Kartadimadja, Anya Yohana, Widia Dwita Utami, Seto Darminto, Dhanu Elga Nasti Dhiraja, Achmad Fadhil Arsandy. Masa-masa indah kita di dunia kampus tidak akan penulis lupakan, kalian adalah keluarga penulis di kampus. Semoga suatu saat nanti kita bisa berkumpul lagi, jalan-jalan lagi, makan bareng, nonton bareng dalam wujud yang sudah berbeda, tentunya dalam wujud kita yang sudah sukses! *Keep Spirit Guys!*;
  9. Teman-teman Badan Pengurus Harian Koperasi Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Indonesia (BPH KOPMA FHUI); Meidiana Adhika, Seto Darminto, Ria Astuti Adipuri, Maria Jayanti Ginting, Ichsan Montang, Elizabeth Taruli Lestari Lubis, Ananto Abdurrahman, Radius Affiando, Maryam Az-Zahra, Aregina Pernong dan Ilham Kanedy. Masa-masa kepengurusan kita di KOPMA tidak akan penulis lupakan dan terima kasih atas pengertian kalian dalam masa-masa penulisan skripsi jadi jarang piket di KOPMA. Semoga sukses untuk kalian semua!

10. Teman-teman satu bimbingan Mba Wenny, yakni Dea Claudia dan Deane Nurmawanti dan teman-teman satu bimbingan Ibu Yetty, yakni Fadhillah Rizqy, Adi Haryo Yudanto, Tegar dan Jesi Karina. Semoga kalian sukses dan dapat mencapai cita-cita yang diinginkan.
11. Femalia Indrainy Kusumawidagdo dan Getri Permata Sari. Terima kasih atas tumpangan dari rumah ke kampus serta bantuan yang kalian berikan. Perhatian kalian akan selalu penulis ingat. Serta terima kasih kepada Mba Intan Fauzia atas bantuan dan dukungan yang diberikan untuk penulisan skripsi ini.
12. Teman-teman penulis, Roma Rita Oktaviyanti, Gina Natasha, Anissa Tri Nuruliza, Putri Winda Perdana, Adinda Dwisetyorini, Bayu Aji Sasongko dan teman-teman penulis lainnya yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu, terima kasih atas perhatian dan dukungan yang telah kalian berikan. Semoga kalian sukses.
13. Seluruh rekan-rekan penulis yang selalu mendukung penulis selama ini hingga penulisan skripsi ini dapat penulis selesaikan;
14. Serta pihak-pihak lain yang telah membantu penulis dan tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari skripsi yang penulis buat ini masih jauh dari sempurna, untuk itu penulis selalu menerima segala kritik dan saran yang membangun bagi skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dalam pengembangan ilmu hukum di Indonesia.

Depok, 20 Januari 2012



Penulis

## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Paramita Istiningdiah Kusumawardani  
NPM : 0806342945  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Fakultas : Hukum  
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**Tinjauan Yuridis Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebagai Penyedia Jaminan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di Bidang Infrastruktur**

Dengan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada tanggal : 20 Januari 2012

Yang menyatakan



(Paramita Istiningdiah Kusumawardani)

**ABSTRAK**

Nama : Paramita Istiningdiah Kusumawardani  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul : Tinjauan Yuridis Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebagai Penyedia Jaminan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di Bidang Infrastruktur

Skripsi ini membahas mengenai urgensi pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebagai pemberi jaminan proyek kerjasama pemerintah swasta di bidang infrastruktur. Pembangunan infrastruktur sebenarnya merupakan kewajiban pemerintah, tetapi dalam perkembangannya infrastruktur dapat dibangun oleh swasta berdasarkan kerjasama pemerintah swasta dimana untuk menarik minat swasta untuk membangun, dibutuhkan jaminan dari pemerintah atas risiko-risiko yang tidak bisa ditanggung sendiri oleh swasta. Rumusan masalah yang akan dibahas adalah bagaimana peran pemerintah dalam Kerjasama Pemerintah Swasta dalam bidang infrastruktur, mengapa PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) diperlukan sebagai penyedia jaminan proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di bidang Infrastruktur, dan bagaimana mekanisme PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dalam menjamin proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia. Skripsi ini disusun dengan metode penulisan hukum normatif untuk menghasilkan data yang bersifat deskriptif analitis. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa untuk menginvestasikan dananya untuk membangun infrastruktur, swasta memerlukan jaminan dari pemerintah atas risiko-risiko yang tidak bisa ditanggung sendiri oleh swasta yang pada akhirnya dibentuk PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).

Kata Kunci:  
Kerjasama Pemerintah Swasta, Jaminan, Jaminan Infrastruktur.

## ABSTRACT

Name : Paramita Istiningdiah Kusumawardani  
Study Program : Law  
Title : Juridical Review on Establishment of Indonesia Infrastructure Guarantee Fund as a Public Private Partnership Project's Guarantee Provider in Infrastructure Sector.

This mini-thesis discusses about the urgency of the establishment of Indonesia Infrastructure Guarantee Fund as a Public Private Partnership Project's guarantee provider in infrastructure sector. The development of infrastructure is actually a government obligation, but in the development, infrastructure can be built by the private sector based on Public Private Partnership in which to attract private sector to build, takes guarantee from the government on risks can not be borne by the private sector. Main issues to be discussed how the government's role in Public Private Partnership in infrastructure sector, why Indonesia Infrastructure Guarantee Fund is required as a public private partnership project's guarantee provider in infrastructure sector and how the mechanism of Indonesia Infrastructure Guarantee Fund in guaranteeing the establishment of infrastructure projects in Indonesia. This mini-thesis is prepared by the method of normative legal writing to produce analytical data that is descriptive. The study concluded that in order to invest funds to build infrastructure, private companies need guarantee from the government on risks that cannot be borne by the private sector that ultimately established Indonesia Infrastructure Guarantee Fund.

Keywords:  
Public Private Partnership, Guarantee, Infrastructure Guarantee

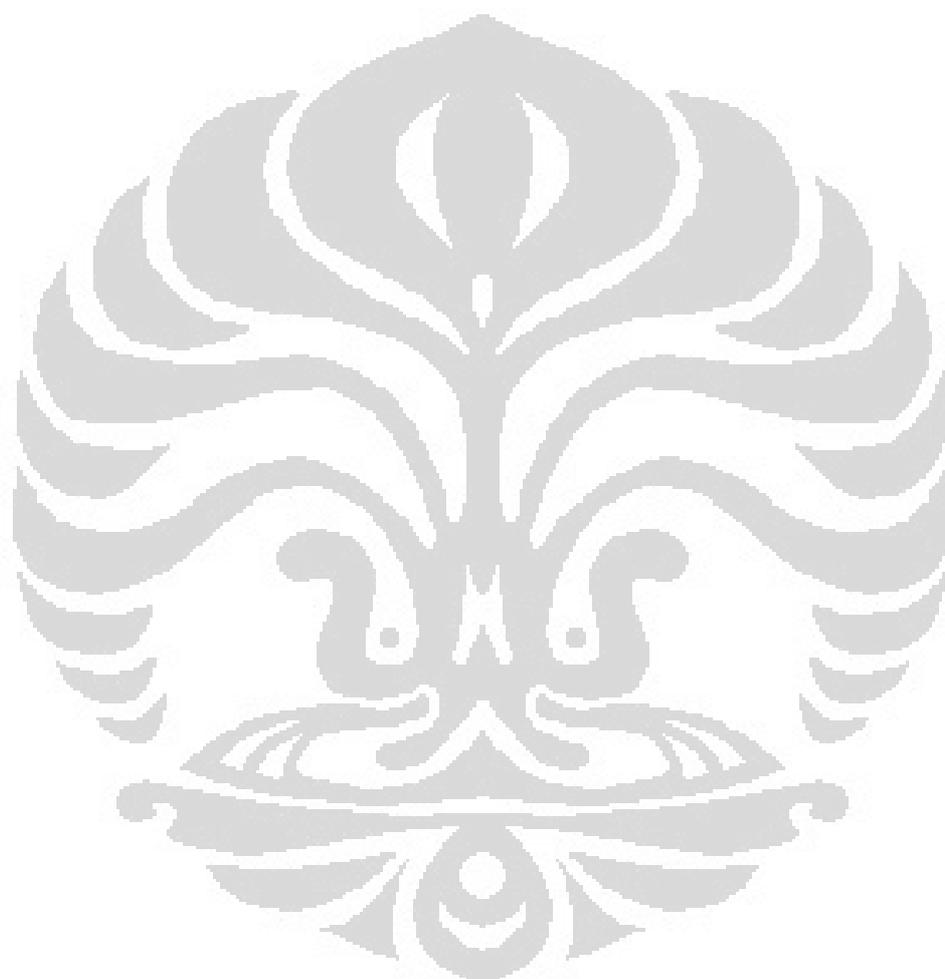
## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	vii
ABSTRAK .....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
<b>BAB I : PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	7
1.3 Tujuan Penulisan.....	7
1.4 Definisi Operasional.....	8
1.5 Metode Penelitian.....	10
1.6 Sistematika Penulisan.....	12
<b>BAB II : KERJASAMA PEMERINTAH DAN SWASTA (KPS) DAN PERAN PEMERINTAH DALAM PROYEK INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>15</b>
2.1 Pengaturan KPS Infrastruktur .....	15
2.2 Ruang Lingkup Infrastruktur.....	16
2.3 Bentuk-Bentuk KPS Infrastruktur.....	18
2.4 Kelebihan dan Kekurangan Pelaksanaan KPS Infrastruktur.....	22
2.5 Tata Cara Pengadaan KPS Infrastruktur.....	24
2.5.1 Tahap Pra Perjanjian Kerjasama atau Tahap Pra Izin Pengusahaan.....	24
2.5.2 Tahap Perjanjian Kerjasama.....	32
2.5.3 Tahap Izin Pengusahaan.....	34
2.6 Pengadaan KPS Dalam Penyediaan Infrastruktur Jalan Tol.....	34
2.7 Peran Pemerintah Dalam Proyek Infrastruktur Jalan Tol.....	38
2.7.1 Peran Pemerintah dalam Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum.....	40
2.7.2 Peran Pemerintah Dalam Penetapan Tarif Tol.....	41
2.7.3 Peranan Pemerintah dalam Memberikan Jaminan Proyek KPS Jalan Tol.....	43
<b>BAB III : PT. PENJAMINAN INFRASTRUKTUR INDONESIA (PERSERO) SEBAGAI PENYEDIA JAMINAN PROYEK KERJASAMA PEMERINTAH SWASTA DALAM BIDANG INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>45</b>
3.1 Dasar Hukum dan Kedudukan Hukum PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).....	45
3.1.1 Dasar Hukum Pendirian PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).....	45

3.1.2 Kedudukan Hukum PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).....	46
3.2 Tujuan, Peran dan Manfaat PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).....	47
3.2.1 Tujuan.....	47
3.2.1 Peran.....	48
3.2.3 Manfaat.....	49
3.3 Cakupan Proyek dan Risiko yang Mendapatkan Jaminan Dari PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).....	50
3.3.1 Cakupan dan Kriteria Kelayakan Proyek.....	50
3.3.2 Prinsip Alokasi Risiko.....	52
3.4 Mekanisme Pemberian Jaminan Dan Pemantauan.....	56
3.4.1 Mekanisme Pemberian Jaminan.....	56
3.4.1.1 Mekanisme Pemberian Jaminan oleh PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).....	56
3.4.1.2 Penjaminan Bersama ( <i>Co-Guarantee</i> ).....	62
3.4.2 Proses Pemantauan ( <i>Monitoring</i> ).....	64
3.5 Proses Klaim dan Regres.....	64
<b>BAB 4 : ANALISIS PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL RUAS DEPOK – ANTASARI DAN URGENSI PEMBENTUKAN PT. PENJAMINAN INFRASTRUKTUR INDONESIA (PERSERO).....</b>	<b>67</b>
4.1 Para Pihak.....	67
4.2 Hak dan Kewajiban Pihak Swasta.....	67
4.3 Hak dan Kewajiban Pemerintah.....	73
4.4 Perbedaan Pemberian Jaminan Dari Pihak Pemerintah Sebelum Dan Sesudah Berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)...	78
4.4.1 Perbedaan Dalam Hal Pemberian Jaminan.....	78
4.4.2 Perbedaan Dalam Hal Risiko-Risiko Yang Ditanggung Pemerintah.....	81
4.4.3 Perbedaan Dalam Hal Cidera Janji Pemerintah.....	83
4.5 Urgensi Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) Sebagai Penyedia Jaminan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta.....	86
<b>BAB 5 : PENUTUP.....</b>	<b>90</b>
5.1 Kesimpulan.....	90
5.2 Saran.....	91
DAFTAR REFERENSI.....	92
LAMPIRAN.....	97

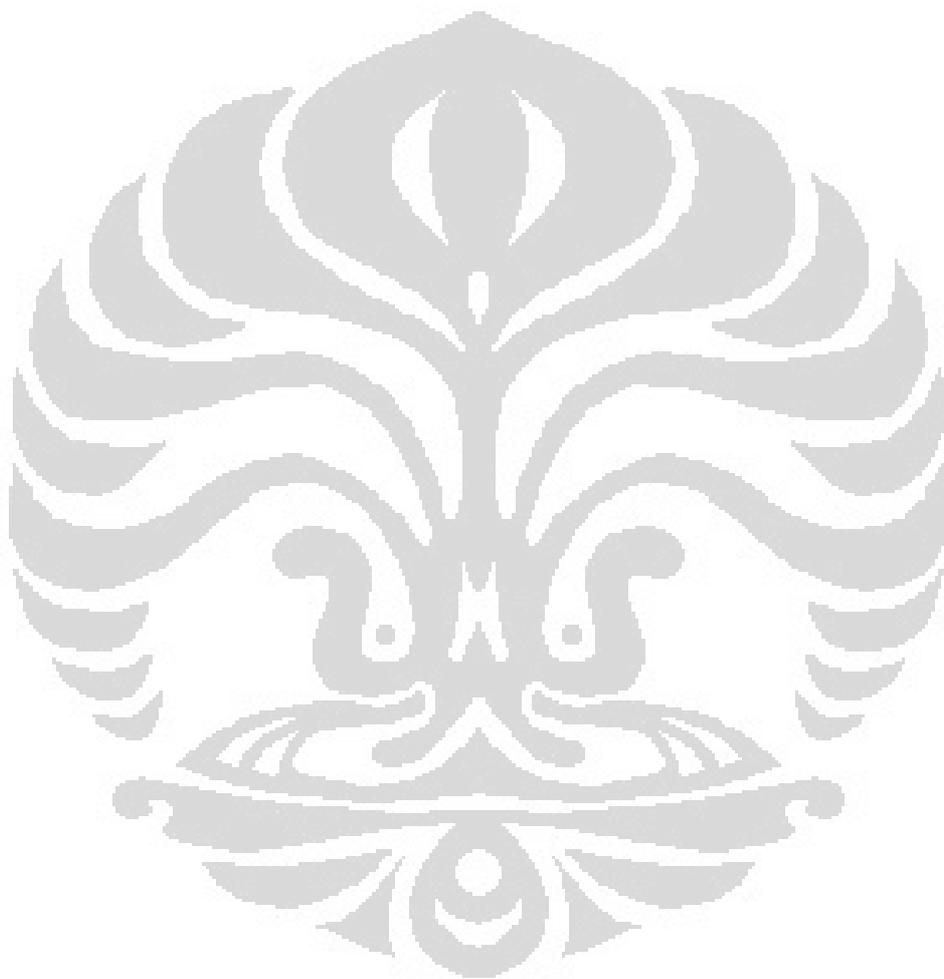
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Skema Pengelolaan Satu Pintu.....	49
Gambar 3.2	Kategori Risiko dan Cakupan Proyek.....	51
Gambar 3.3	Skema Keseluruhan Pemberian Jaminan.....	63
Gambar 3.4	Klaim Penjaminan.....	66



## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor :  
191/PPJT/V/Mn/2006



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Salah satu kunci terciptanya pertumbuhan ekonomi nasional adalah ketersediaan infrastruktur yang memadai.<sup>1</sup> Infrastruktur menyediakan dasar fungsional dari masyarakat karena infrastruktur menentukan bagaimana masyarakat berkembang dan tumbuh, bagaimana mendapatkan barang dan jasa, dan mempengaruhi reputasi internasional.<sup>2</sup> Ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan akan mendorong investasi dan produksi karena sangat diperlukan untuk pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, serta untuk meningkatkan daya saing Indonesia dalam pergaulan global.<sup>3</sup> Terkait dengan upaya menyejahterakan rakyat, menurut W. Friedman, Negara normalnya harus bertindak dalam tiga dimensi umum, yakni Negara bertindak sebagai regulator (*de stuurende*) yang mengendalikan atau mengemudikan perekonomian dimana didalamnya negara bertindak sebagai wasit (*Jury*), Negara bertindak sebagai penyedia (*de presterende*) lebih-lebih dalam suatu negara yang berfalsafah sebagai negara kesejahteraan (*welfare state*), dan Negara bertindak sebagai pengusaha (*entrepreneur*).<sup>4</sup> Asumsi makro untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia tahun 2011 adalah sebesar 6,4% dan laju inflasi sebesar 5,3% dimana untuk mengejar pertumbuhan ekonomi itu pembangunan infrastruktur menjadi prioritas penting bagi pemerintah.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Leslie Sluger dan Stephanie Saterfield, *How Do You Like Your Infrastructure: Public or Private*, (SMPS Foundation), hlm. 2.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan Republik Indonesia, [www.fiskal.depkeu.go.id](http://www.fiskal.depkeu.go.id), diunduh 10 Agustus 2011.

<sup>4</sup> Gunarto Suhardi, *Revitalisasi BUMN*, (Yogyakarta: Badan Penerbit Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2007), hlm. 1.

<sup>5</sup> Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan Republik Indonesia, [www.fiskal.depkeu.go.id](http://www.fiskal.depkeu.go.id), diunduh 10 Agustus 2011.

Indonesia sebagai salah satu negara berkembang, pembangunan infrastruktur merupakan suatu proyek bersifat vital di Indonesia yang berfungsi sebagai pondasi bagi proyek-proyek pembangunan lainnya serta kehidupan masyarakat pada umumnya.<sup>6</sup> Infrastruktur secara umum meliputi jalan raya termasuk jalan tol, rel kereta api, pelabuhan laut, bandar udara, alat pengangkutan, telekomunikasi, listrik, instalasi gas, distribusi air bersih, dan sebagainya.<sup>7</sup> Ciri-ciri umum suatu infrastruktur adalah menyangkut hajat hidup orang banyak dan oleh karenanya seringkali merupakan monopoli pemerintah.<sup>8</sup>

Pembangunan infrastruktur merupakan *Public Service Obligation*, yakni seharusnya menjadi kewajiban Pemerintah.<sup>9</sup> Oleh karena itu, pihak Pemerintah merupakan pihak pelaksana serta penanggung jawab dari pembangunan infrastruktur di suatu negara.<sup>10</sup> Namun harus disadari bahwa pembangunan infrastruktur tidaklah mudah karena banyak masalah yang harus dihadapi oleh pemerintah sebagai pihak yang bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan pada masyarakat berupa infrastruktur, salah satunya adalah masalah dana.<sup>11</sup> Untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur, dibutuhkan dana yang sangat besar.<sup>12</sup> Bahkan negara tidak bisa menutupi besarnya biaya yang harus dikeluarkan. Sehingga negara harus melakukan pinjaman-pinjaman yang menyebabkan hutang negara bertambah.<sup>13</sup> Sejak awal tahun 1980-an telah ada

---

<sup>6</sup> Faisal Basri, *Perekonomian Indonesia, Tantangan dan Harapan bagi Kebangkitan Indonesia*, (Jakarta: Erlangga, 2002), hlm. 300–310.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Penguasaan negara atas cabang-cabang produksi yang menguasai hajat hidup orang banyak diatur dalam Pasal 33 Ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

<sup>9</sup> Kurdi M. Y., “Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta Dalam Bidang Infrastruktur”, 2004, [www.diskimrum.jabarprov.go.id](http://www.diskimrum.jabarprov.go.id), diunduh 10 Agustus 2011.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Kompasiana, “PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia: Ujung Tombak Pembangunan Infrastruktur Indonesia”, <http://regional.kompasiana.com/2011/01/11/pt-penjaminan-infrastruktur-indonesia-%E2%80%9Cujung-tombak-pembangunan-infrastruktur-indonesia%E2%80%9D/>, diunduh 19 Oktober 2011.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> Egy Richardo Saragih, “*Public Private Partnership* dalam Proyek Infrastruktur,” (Tesis Magister Universitas Sumatera Utara, 2010), hlm. i.

realisasi yang makin bertumbuh dari batasan pendanaan publik untuk pembangunan infrastruktur, dalam negara industri dan negara yang sedang membangun.<sup>14</sup> Disamping masalah keuangan dan efisiensi yang mengarah pada tingginya kebutuhan konsumen, pendanaan publik terkait dengan politik yang mengarah ke pelaksanaan pendanaan yang buruk dan harga yang tidak ekonomis, sehingga menyebabkan tekanan pada anggaran pemerintah.<sup>15</sup>

Peningkatan akses akan infrastruktur memerlukan investasi yang besar. Untuk tahun 2010 – 2014 kebutuhan pembiayaan pembangunan Infrastruktur di Indonesia adalah Rp 1.429 Triliun.<sup>16</sup> Kapasitas pembiayaan yang mampu ditanggung oleh Pemerintah adalah sebesar Rp 451 Triliun (31%).<sup>17</sup> Sedangkan, kesenjangan kebutuhan pembiayaan adalah sebesar Rp 978 Triliun dimana hal ini harus ditutupi dari sumber pembiayaan lain.<sup>18</sup> Partisipasi swasta dalam penyediaan infrastruktur menjadi penting guna menutupi kesenjangan kebutuhan investasi. Dalam hal penyediaan infrastruktur pemerintah telah memfasilitasi keterlibatan swasta melalui model Kerjasama Pemerintah Swasta (“KPS”).<sup>19</sup>

Kerjasama Pemerintah Swasta merupakan pengaturan antara pemerintah dan sektor swasta untuk menyediakan berbagai jenis pelayanan publik, seperti pembangunan infrastruktur, penyediaan fasilitas-fasilitas komunitas, dan berbagai jenis pelayanan lainnya.<sup>20</sup> Kerjasama Pemerintah Swasta bercirikan adanya pembagian investasi, risiko, pertanggungjawaban, dan penghargaan antara pemerintah dengan sektor swasta yang menjadi mitranya.<sup>21</sup> Alasan yang

---

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> *Ibid.*, hlm. ii.

<sup>16</sup> Bastary Pandji Indra, “*Infrastructure PPP in Indonesia*,” (Presentasi disampaikan pada Badan Perencanaan Pembangunan Nasional).

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Maman Suhendra, “Kerjasama Membangun Infrastruktur” *Investor Daily*, (13 Februari 2008).

<sup>20</sup> Caroline Paskarina, “Kemitraan Pemerintah dan Swasta Dalam Pelayanan Publik,” *Warta-Bapeda* (Desember 2007), hlm. 1.

<sup>21</sup> *Ibid.*, hlm. 2.

melatarbelakangi lahirnya model Kerjasama Pemerintah Swasta ini umumnya berkaitan dengan pembiayaan, perancangan, konstruksi, operasionalisasi, dan pemeliharaan pelayanan infrastruktur.<sup>22</sup> Dengan adanya kerjasama, maka kelebihan yang dimiliki oleh pemerintah maupun sektor swasta dapat dipadukan.<sup>23</sup> Peran dan pertanggungjawaban dari kerjasama bisa beragam, bisa jadi peran pemerintah lebih banyak atau sebaliknya, peran swasta yang lebih banyak dalam suatu bentuk kerjasama.<sup>24</sup> Namun, peran pemerintah yang kuat dan efektif tetap diperlukan dalam pembuatan kebijakan. Pemerintah tetap menjadi pihak yang bertanggung jawab dan akuntabel untuk menjamin kualitas pelayanan publik.<sup>25</sup>

Implementasi KPS masih menemui berbagai kendala.<sup>26</sup> Proyek-proyek KPS yang masuk dalam daftar penawaran masih mempunyai banyak persoalan, antara lain, tak memenuhi standar internasional, dukungan pemerintah minim, proses lelang lama, memerlukan berbagai izin tambahan dari pemerintah daerah, serta ada kendala pengadaan tanah.<sup>27</sup>

Suatu iklim investasi untuk mendatangkan investor terutama bagi negara-negara berkembang setidaknya-tidaknya membutuhkan tiga (3) syarat yaitu; *pertama*, ada *economic opportunity* artinya investasi mampu memberikan keuntungan secara ekonomis kepada investor. Bentuk kesempatan ekonomi bagi investor seperti dekat dengan sumber daya alam, tersedia bahan baku, tersedianya lokasi untuk mendirikan pabrik, tersedianya tenaga kerja yang murah dan tersedianya pasar yang prospektif.<sup>28</sup> *Kedua*, *political stability* artinya investasi akan sangat dipengaruhi stabilitas politik. Terjadinya konflik elit politik atau konflik

---

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Caroline Paskarina, "Dimensi Kemitraan Pemerintah Swasta", *Warta-Bapeda* (Desember 2007), hlm. 2.

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> <http://www.wapresri.go.id/index/preview/berita/522/2010-07>, diunduh 11 Agustus 2011.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Erman Rajagukguk, *Bahan Kuliah Hukum Investasi Dan Pembangunan*, (Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia), hlm. 37.

masyarakat berpengaruh terhadap iklim investasi. Penanam modal asing akan datang dan mengembangkan usahanya jika negara yang bersangkutan terbangun proses stabilitas politik dan proses demokrasi yang konstitusional.<sup>29</sup> *Ketiga, legal certainty* atau kepastian hukum. Untuk mewujudkan sistem hukum yang mampu mendukung iklim investasi diperlukan aturan yang jelas mulai dari izin untuk usaha sampai dengan biaya-biaya yang harus dikeluarkan untuk mengoperasikan perusahaan.<sup>30</sup>

Investasi swasta pada bidang infrastruktur adalah suatu investasi yang berisiko terhadap krisis ekonomi atau politik yang tidak terduga.<sup>31</sup> Krisis ini menyebabkan terjadinya gejolak harga dan akhirnya mempengaruhi kelangsungan pembangunan infrastruktur.<sup>32</sup> Ada dua (2) kemungkinan dari proyek infrastruktur yang kesulitan pembiayaan, yang pertama proyek diselesaikan dengan modal seadanya yang artinya kualitasnya tidak optimal, yang kedua proyek infrastruktur tidak diselesaikan dan dibiarkan terlantar.<sup>33</sup> Jika infrastruktur yang dibangun kualitasnya buruk maka yang dirugikan adalah pemerintah dan masyarakat, sedangkan infrastruktur yang tidak selesai atau terlantar akan merugikan bagi pihak swasta yang sudah menginvestasikan uangnya, dan pihak pemerintah yang juga tidak berhasil menyediakan infrastruktur bagi penduduknya.<sup>34</sup> Lalu bagaimana solusi agar proyek infrastruktur dalam skema KPS tidak terbentur masalah seperti kegagalan atau keterlambatan pembebasan tanah, perizinan, perubahan undang-undang dan wanprestasi, yang menjadi penghambat dibangunnya infrastruktur?

---

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*, hlm. 43.

<sup>31</sup> Kompasiana, PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia “Ujung Tombak Pembangunan Infrastruktur Indonesia”, <http://regional.kompasiana.com/2011/01/11/pt-penjaminan-infrastruktur-indonesia-%E2%80%9Cujung-tombak-pembangunan-infrastruktur-indonesia%E2%80%9D/>, diunduh 19 Oktober 2011.

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> Daddy Hariadi, “*Managing Public Infrastructure: The CMNP’S Experience Paper*,” (Presentasi disampaikan pada Infrastructure Summit, Jakarta, January 17-18, 2005).

Kerjasama Pemerintah Swasta seringkali lebih membebankan pihak swasta dalam menanggung risiko atas proyek kerjasama yang dilakukan. Pihak swasta menghadapi beberapa risiko, diantaranya risiko politik, risiko konstruksi, risiko penyelesaian, risiko fase operasi, dan lain-lain.<sup>35</sup> Dalam situasi yang seperti ini pihak swasta sangat membutuhkan suatu jaminan atas risiko investasi yang ditanamkan di Indonesia. Hal ini diperlukan agar memberi kepastian kepada pihak swasta bahwa investasi yang dilakukan dapat tercapai dengan baik.<sup>36</sup>

Untuk memberikan jaminan atas proyek infrastruktur, pada bulan Mei 2010 lalu, Pemerintah melalui Menteri Keuangan meresmikan operasionalisasi *Indonesia Infrastructure Guarantee Fund (IIGF)*, atau PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) (“**PII**”), sebuah institusi penting yang dirancang untuk mendukung pengembangan proyek-proyek KPS infrastruktur di Indonesia.<sup>37</sup> PII memperoleh pengesahan Badan Hukum dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia (“**Menteri Hukum dan HAM**”) pada 27 Januari 2010.<sup>38</sup> PII telah siap beroperasi penuh untuk menyediakan penjaminan terhadap proyek-proyek infrastruktur dengan skema KPS sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 yang telah diamandemen dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010.<sup>39</sup>

PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) diharapkan menunjang masuknya pendanaan dari swasta untuk sektor infrastruktur di Indonesia melalui peningkatan kelayakan kredit (*creditworthiness*) dan kualitas proyek-proyek KPS infrastruktur.<sup>40</sup> PII dapat memberikan jaminan kepada sektor swasta atas berbagai risiko yang mungkin timbul sebagai akibat dari tindakan Pemerintah, khususnya yang dialokasikan kepada *Contracting Agency*, antara lain: keterlambatan atau

---

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> <http://www.antaraneews.com/berita/1273659432/menkeu-resmikan-pt-penjaminan-infrastruktur-indonesia-persero>, diunduh 10 Agustus 2011.

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2010/05/11/18584393/Menkeu.Resmikan.PT.Penjaminan.Infrastruktur.Indonesia>, diunduh 10 Agustus 2011.

kegagalan dalam pengadaan tanah, perijinan, lisensi, *financial close*, perubahan peraturan perundangan, wanprestasi baik yang terkait dengan pendapatan, volume atau penjualan, tarif dan lainnya, kegagalan untuk mengintegrasikan proyek dengan jaringan/infrastruktur *eksisting*, serta risiko terminasi.<sup>41</sup>

Berdasarkan penjelasan di atas, tampak bahwa lahirnya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) didasarkan bahwa pembangunan infrastruktur mengalami kendala dalam jaminan Pemerintah. Oleh karena itu, penulis ingin mengkaji lagi lebih jauh dan membahasnya dalam skripsi yang berjudul **“Tinjauan Yuridis Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia Sebagai Penyedia Jaminan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di Bidang Infrastruktur”**.

### **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan dalam latar belakang tersebut di atas, maka terdapat beberapa permasalahan yang akan dibahas, yakni sebagai berikut:

1. Bagaimana peran pemerintah dalam Kerjasama Pemerintah Swasta dalam bidang infrastruktur?
2. Mengapa PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) diperlukan sebagai penyedia jaminan proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di bidang infrastruktur?
3. Bagaimana mekanisme PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dalam menjamin proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia?

### **1.3. Tujuan Penulisan**

Penelitian dalam rangka penyusunan penulisan hukum ini mempunyai tujuan yang hendak dicapai, sehingga penulisan ini akan lebih terarah serta dapat mengenai sarannya. Adapun tujuan dari penulisan ini adalah:

---

<sup>41</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Company Profile*, (Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), 2011), hlm. 2.

#### A. Tujuan Umum

Untuk menambah wawasan, pengetahuan dan pemahaman tentang kegiatan penjaminan pembangunan infrastruktur. Penulisan ini diharapkan dapat memberikan gambaran tentang bagaimana penjaminan proyek kerjasama pemerintah swasta terutama pasca dibentuknya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia.

#### B. Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Mengetahui peran pemerintah dalam Kerjasama Pemerintah Swasta di bidang infrastruktur;
- b. Mengetahui perlunya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebagai penyedia jaminan proyek Kerjasama Pemerintah Swasta di bidang infrastruktur;
- c. Mengetahui mekanisme PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dalam menjamin proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia.

#### 1.4. Definisi Operasional

Definisi Operasional merupakan penggambaran hubungan antara konsep-konsep khusus yang akan diteliti.<sup>42</sup> Dalam ilmu sosial, konsep diambil dari teori. Dengan demikian kerangka konsep merupakan pengarah atau pedoman yang lebih konkret dari kerangka teori dan mencakup definisi operasional atau kerja.<sup>43</sup> Berikut adalah pengertian-pengertian atau batasan-batasan dari istilah-istilah yang terdapat dalam penelitian ini:

1. **Badan Usaha Penjaminan Infrastuktur** adalah badan usaha yang didirikan oleh Pemerintah dan diberikan tugas khusus untuk melaksanakan Penjaminan Infrastuktur serta telah diberikan modal berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2009 Tentang Penyertaan Modal Negara

---

<sup>42</sup> Sri Mamudji et. al., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hlm. 67.

<sup>43</sup> *Ibid.*

Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Infrastruktur.<sup>44</sup>

2. **Infrastruktur** adalah modal yang diinvestasikan dalam suatu perekonomian, yang digunakan untuk aktivitas ekonomi tetapi berupa fasilitas, seperti jaringan transportasi, atau yang memberikan kontribusi kepada kesejahteraan sosial masyarakat, misalnya pelayanan kesehatan dan pendidikan.<sup>45</sup>
3. **Jaminan Pemerintah** adalah kompensasi finansial dan/atau kompensasi dalam bentuk lain yang diberikan oleh Menteri Keuangan kepada Badan Usaha melalui skema pembagian risiko untuk Proyek Kerjasama.<sup>46</sup>
4. **Kerjasama Pemerintah Swasta** adalah pengaturan antara pemerintah dan sektor swasta untuk menyediakan berbagai jenis pelayanan publik, seperti pembangunan infrastruktur, penyediaan fasilitas-fasilitas komunitas, dan berbagai jenis pelayanan lainnya.<sup>47</sup>
5. **Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK)** adalah Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah, atau BUMN/BUMD dalam hal berdasarkan peraturan perundang-undangan, penyediaan infrastruktur diselenggarakan atau dilaksanakan oleh BUMN/BUMD yang dikenal juga sebagai *Contracting Agency* (CA) atau *Public Authority* (PA) atau *Implementing Agency* (IA).<sup>48</sup>

<sup>44</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur*, Perpres No. 78 Tahun 2010, Pasal 1 angka 7.

<sup>45</sup> C. F. Horner and L.M. Liebster, *The Hamlyn Pocket Dictionary of Business Terms*, (London: The Hamlyn Publishing Group Limited, 1980), hlm. 155.

<sup>46</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Perpres No. 13 Tahun 2010, Pasal 1 angka 9.

<sup>47</sup> Caroline Paskarina, "Kerjasama Pemerintah Swasta dalam Pelayanan Publik", hlm. 2.

<sup>48</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Acuan Alokasi Risiko*, (Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), 2011), hlm. vii.

6. **Penjaminan Infrastruktur** adalah pemberian jaminan atau Kewajiban Finansial Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama yang dilaksanakan berdasarkan Perjanjian Penjaminan.<sup>49</sup>
7. **Perjanjian Kerjasama** adalah kesepakatan tertulis untuk penyediaan infrastruktur antara Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan Badan Usaha yang ditetapkan melalui pelelangan umum.<sup>50</sup>
8. **Perjanjian Penjaminan** adalah kesepakatan tertulis yang berisi hak dan kewajiban antara Penjamin dan Penerima Jaminan dalam rangka Penjaminan Infrastruktur.<sup>51</sup>
9. **Proyek Kerjasama** adalah Penyediaan Infrastruktur yang dilakukan melalui Perjanjian Kerjasama atau pemberian Izin Pengusahaan antara Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan Badan Usaha.<sup>52</sup>
10. **Risiko Infrastruktur** adalah peristiwa-peristiwa yang mungkin terjadi pada Proyek Kerja Sama selama berlakunya Perjanjian Kerjasama yang dapat mempengaruhi secara negatif investasi Badan Usaha, yang meliputi ekuitas dan pinjaman dari pihak ketiga.<sup>53</sup>

### 1.5 Metode Penelitian

Penelitian ini termasuk kedalam penelitian hukum normatif karena yang penelitian ini dilakukan berdasarkan penelitian kepustakaan. Adapun data yang digunakan adalah data sekunder, yang mencakup bahan hukum primer dan

---

<sup>49</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur*, Pasal 1 angka 1.

<sup>50</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Perpres No. 67 Tahun 2005, Pasal 1 angka 6.

<sup>51</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur*, Pasal 1 angka 12.

<sup>52</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 1 angka 5.

<sup>53</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur*, Pasal 1 angka 3.

sekunder.<sup>54</sup> Berdasarkan sifat penelitian, penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian deskriptif dengan mengadakan penelitian untuk memperinci informasi tentang penjaminan infrastruktur.

Melalui penelitian kepustakaan yang dilakukan, Peneliti akan memperoleh data sekunder dan data lain yang dapat dijadikan bahan landasan untuk menganalisis pokok permasalahan yang sedang diteliti. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari:<sup>55</sup>

1. Bahan Hukum Primer, yang terdiri dari:

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2009 Tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Penjaminan Infratraktur;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol;
4. Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2010 Tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur;
5. Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2011 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur;
6. Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur;
7. Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini yaitu buku karangan E. R. Yescombe tentang *Public Private Partnership Principle of Policy and*

---

<sup>54</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1984), hlm. 52.

<sup>55</sup> *Ibid.*, hlm. 32.

*Finance*<sup>56</sup> yang berisi tentang prinsip Kerjasama Pemerintah Swasta dan buku panduan dari PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) tentang Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur<sup>57</sup> yang berisi tentang bagaimana penjaminan infrastruktur diberikan oleh pemerintah, dan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari sebagai bahan analisis pentingnya jaminan pemerintah sehingga diperlukan untuk membentuk PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) serta sumber tertulis lainnya yang masih berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

Alat pengumpulan data yang digunakan adalah studi dokumen yang merupakan alat untuk memperoleh data sekunder dan wawancara kepada narasumber dari PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) untuk mengetahui latar belakang berdirinya PII. Selanjutnya penulis akan melakukan analisis data-data tersebut secara kualitatif, dimana penulis melakukan tata cara penelitian untuk menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu apa yang dinyatakan sebagai tujuan penelitian yang bersangkutan secara tertulis, lisan, dan sesuai dengan kenyataan.

#### **1.6. Sistematika Penulisan**

Penulisan hukum ini dibagi atas lima (5) bab yang menjelaskan dan menggambarkan permasalahan secara terpisah tetapi merupakan suatu kesatuan. Adapun sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

#### **Bab 1           Pendahuluan**

Bagian pendahuluan yang akan menjelaskan secara garis besar, latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan, definisi

---

<sup>56</sup> E. R. Yescombe, *Public Private Partnership Principle of Policy and Finance*, cet. 1, (Oxford: Butterworth-Heinemann, 2007).

<sup>57</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur*, (Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), 2011).

operasional, metode penelitian yang digunakan, serta uraian mengenai sistematika penulisan skripsi ini.

**Bab 2 Tinjauan Umum Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) dan Peran Pemerintah dalam Proyek Infrastruktur**

Bab ini akan membahas tentang pengaturan KPS di Indonesia, ruang lingkup infrastruktur, bentuk-bentuk KPS infrastruktur, kelebihan kekurangan pelaksanaan KPS infrastruktur, tata cara pengadaan KPS infrastruktur, pengadaan KPS dalam penyediaan infrastruktur jalan tol dan peran pemerintah dalam proyek infrastruktur jalan tol.

**Bab 3 Kedudukan dan Fungsi PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dalam Pembangunan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta**

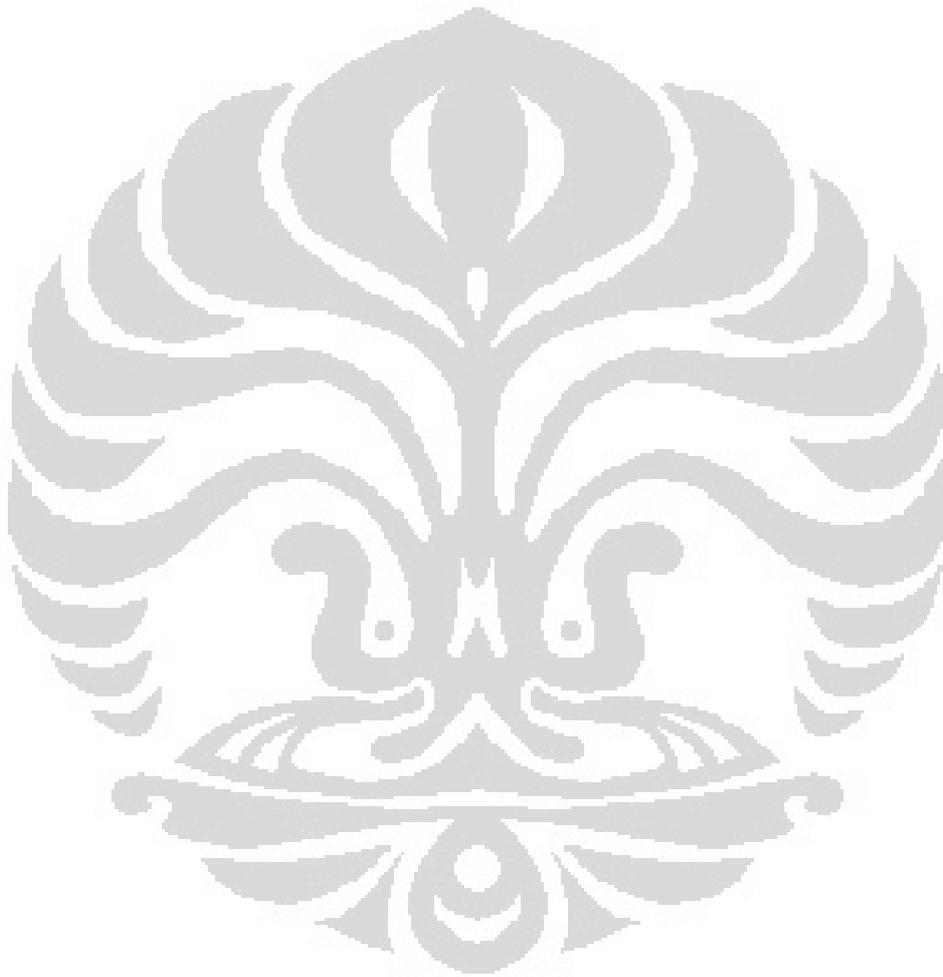
Bab ini akan membahas tentang dasar hukum dan kedudukan hukum PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), tujuan, peran dan manfaat PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), cakupan proyek dan kriteria risiko yang dapat dijamin, persyaratan penjaminan oleh PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).

**Bab 4 Analisis Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Dan Urgensi Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

Dalam bab ini akan dibahas analisis para pihak, hak dan kewajiban swasta, hak dan kewajiban pemerintah, perbedaan pemberian jaminan sebelum dan sesudah berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dan urgensi pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).

**Bab 5 Penutup**

Merupakan bab penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran yang menjelaskan secara singkat dengan memaparkan kesimpulan-kesimpulan berdasarkan pembahasan dari bab-bab sebelumnya beserta saran-saran yang dapat diberikan oleh penulis.



## BAB 2

### KERJASAMA PEMERINTAH SWASTA (KPS) DAN PERAN PEMERINTAH DALAM PROYEK INFRASTRUKTUR

#### 2.1 Pengaturan KPS Infrastruktur

Pada mulanya pengaturan tentang KPS di bidang infrastruktur terdapat dalam Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha Swasta Dalam Pembangunan dan/atau Pengelolaan Infrastruktur (“**Keppres No. 7 Tahun 1998**”). Kemudian pengaturan KPS saat ini terdapat dalam Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2011 Tentang Perubahan Kedua Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (“**Perpres No. 56 Tahun 2011**”).<sup>58</sup> Pentingnya pengaturan dari segi hukum atas penyelenggaraan KPS dapat diketahui dari bagian konsiderans Perpres No. 13 Tahun 2010 yang menyatakan:<sup>59</sup>

“Bahwa dalam rangka mempercepat pelaksanaan penyediaan infrastruktur yang akan dikerjasamakan dengan Badan Usaha, perlu mengubah Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.”

Dari pertimbangan tersebut dapat diketahui bahwa perangkat hukum diperlukan dalam rangka mempercepat pelaksanaan penyediaan infrastruktur dimana pemerintah perlu menciptakan iklim investasi yang baik untuk mendorong keikutsertaan pihak swasta.

---

<sup>58</sup> Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur pertama diatur dalam Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 yang telah diubah dengan Peraturan Presiden No. 13 Tahun 2010 dan telah diubah kembali dengan Peraturan Presiden No. 56 Tahun 2011. Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 sekaligus mencabut keberlakuan Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1998.

<sup>59</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Perubahan Peraturan Presiden Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Bagian Menimbang.

Menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku, tujuan dari pelaksanaan KPS adalah:<sup>60</sup>

- a. mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur melalui penerahan dana swasta;
- b. meningkatkan kuantitas, kualitas dan efisiensi pelayanan melalui persaingan sehat;
- c. meningkatkan kualitas pengelolaan dan pemeliharaan dalam penyediaan infrastruktur;
- d. mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal-hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna.

Selain pengaturan dalam Perpres No. 56 Tahun 2011, terdapat banyak peraturan perundang-undangan lainnya yang mendukung berkaitan dengan pengaturan KPS. Salah satunya adalah peraturan presiden mengenai pembebasan tanah untuk kepentingan umum yang mendukung pula pelaksanaan KPS, yakni Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (**“Perpres No. 36 Tahun 2005”**) yang kemudian diperbaharui dengan Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Perpres No 36 Tahun 2005 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (**“Perpres No. 65 Tahun 2006”**). Kemudian peraturan-peraturan yang umumnya dibuat oleh Kementerian dimana ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur. Sebagai contoh, untuk KPS di bidang penyediaan infrastruktur jalan tol, maka peraturan perundang-undangan yang mengatur dengan lebih khusus adalah Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 27/PRT/M/2006 tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol (**“Permen PU No. 27/PRT/M/2006”**).

## 2.2 Ruang Lingkup Infrastruktur

Pengembangan proyek infrastruktur di negara-negara berkembang sangat dibutuhkan seiring dengan upaya peningkatan taraf hidup masyarakat, tetapi Pemerintah negara-negara berkembang tidak selalu ingin melakukan pembiayaan atas proyek-proyek infrastruktur tersebut oleh karena terbatasnya anggaran.

---

<sup>60</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 3.

Pemerintah tidak ingin menambah hutang internasionalnya atau sebaliknya lembaga-lembaga keuangan internasional, seperti *International Monetary Fund* (“IMF”) atau *World Bank* menolak pinjaman tambahan pemerintah. Hal ini menyebabkan Pemerintah kemudian menarik sektor swasta untuk berinvestasi dalam proyek-proyek infrastruktur tersebut.<sup>61</sup>

Infrastruktur publik secara luas merupakan fasilitas-fasilitas yang diperlukan bagi fungsi ekonomi dan masyarakat.<sup>62</sup> Infrastruktur dapat dibedakan menjadi *hard infrastructure* yang melibatkan pembangunan fisik seperti pembangunan gedung atau fasilitas-fasilitas fisik lainnya dan *soft infrastructure* yang melibatkan penyediaan jasa-jasa seperti pembersihan jalan atau pendidikan dan latihan.<sup>63</sup> Baik *hard infrastructure* maupun *soft infrastructure* dapat berupa *economic infrastructure* dan/atau *social infrastructure*. Yang dimaksud dengan *economic infrastructure* adalah infrastruktur yang dianggap penting bagi aktivitas ekonomi sehari-hari, misalnya fasilitas transportasi dan jaringan utilitas untuk air, pembuangan air, listrik dan lain-lain.<sup>64</sup> Adapun *social infrastructure* adalah infrastruktur yang dianggap penting bagi struktur masyarakat, misalnya sekolah, rumah sakit, perpustakaan, penjara dan lain-lain.<sup>65</sup>

Di dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia, penyediaan infrastruktur adalah:<sup>66</sup>

“kegiatan yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan/atau kegiatan pengelolaan infrastruktur dan/atau pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kemanfaatan infrastruktur.”

<sup>61</sup> Jeffry Delmon, *BOO/BOT Projects: A Commercial An Contractual Guide*, (London: Sweet and Maxwell, 2000), hlm. 1.

<sup>62</sup> E. R. Yescombe, *Public Private Partnership Principle of Policy and Finance*, cet. 1, (Oxford: Butterworth-Heinemann, 2007), hlm. 1.

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> *Ibid.*

<sup>66</sup> Indonesia, *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 1 butir 3.

Adapun jenis infrastruktur yang dapat menjadi proyek KPS adalah sebagai berikut:<sup>67</sup>

- a. infrastruktur transportasi, meliputi pelayanan jasa kebandarudaraan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, sarana dan prasarana perkeretaapian;
- b. infrastruktur jalan, meliputi jalan tol dan jembatan tol;
- c. infrastruktur pengairan, meliputi saluran pembawa air baku;
- d. infrastruktur air minum yang meliputi bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, instalasi pengolahan air minum;
- e. infrastruktur air limbah yang meliputi instalasi pengolah air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama, dan sarana persampahan yang meliputi pengangkut dan tempat pembuangan;
- f. infrastruktur telekomunikasi dan informatika, meliputi jaringan telekomunikasi dan infrastruktur *e-government*;
- g. infrastruktur ketenagalistrikan, meliputi pembangkit, termasuk pengembangan tenaga listrik yang berasal dari panas bumi, transmisi, atau distribusi tenaga listrik; dan
- h. infrastruktur minyak dan gas bumi, meliputi transmisi dan/atau distribusi minyak dan gas bumi.

Dengan demikian, infrastruktur menurut peraturan di Indonesia adalah *hard* dan *soft infrastructure* yang mempunyai nilai ekonomis karena meliputi fasilitas-fasilitas fisik dan jasa-jasa yang esensial untuk aktivitas ekonomi sehari-hari.

### 2.3 Bentuk-Bentuk KPS Infrastruktur

World Bank dan *Public Private Infrastructure Advisory Facility* (“PPIAF”) di dalam *project database*-nya membagi *Private Participation in Infrastructure* (“PPI”) menjadi empat (4) bentuk, yaitu:<sup>68</sup>

1. *Management and Lease Contracts* (Kontrak-Kontrak Pengelolaan dan Sewa)  
 Pada bentuk kerjasama *Management and Lease Contracts*, swasta mengambil alih manajemen badan usaha milik pemerintah selama waktu tertentu, namun kepemilikan proyek infrastruktur dan keputusan untuk berinvestasi tetap pada pemerintah. Bentuk kerjasama ini terbagi atas:<sup>69</sup>
  - a. *Management contract* (kontrak kelola) adalah bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana pemerintah membayar swasta

<sup>67</sup> *Ibid.*, Pasal 4 ayat (1).

<sup>68</sup> Edward Farquharson, *et al.*, *How to Engage with the Private Sector in Public Private Partnerships in Emerging Markets*, (Washington DC: the World Bank, 2011), hlm. 149.

<sup>69</sup> *Ibid.*

untuk mengelola fasilitas, sedangkan risiko operasional tetap pada pemerintah.

- b. *Lease contract* (kontrak sewa) adalah bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana pemerintah menyewakan aset kepada swasta dengan pembayaran sejumlah tertentu dan swasta bertanggung jawab atas risiko operasional.

## 2. *Concessions* (Konsesi)

Pada bentuk kerjasama *Concessions*, swasta mengambil alih pengelolaan badan usaha milik pemerintah selama jangka waktu yang diberikan, dimana dalam jangka waktu tersebut, swasta diberikan hak untuk mengelola fasilitas infrastruktur dan karenanya akan menanggung risiko investasi. Jenis-jenis konsesi sebagai berikut:<sup>70</sup>

- a. *Rehabilitate, Operate, and Transfer* (ROT), yaitu bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana swasta merehabilitasi fasilitas yang ada sekarang, lalu mengoperasikannya dan menjaga fasilitas dengan risikonya sendiri selama periode kontrak untuk kemudian pada akhir kontrak menyerahkan fasilitas ke pemerintah.
- b. *Rehabilitate, Lease or Rent, and Transfer* (RLT), yaitu bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana swasta merehabilitasi fasilitas yang ada sekarang dengan risikonya sendiri, menyewa fasilitas dari pemerintah, lalu mengoperasikan dan menjaga fasilitas dengan risikonya sendiri selama periode kontrak untuk kemudian pada akhir kontrak menyerahkan fasilitas ke pemerintah.
- c. *Build, Rehabilitate, Operate, and Transfer* (BROT), yaitu bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana swasta membangun tambahan fasilitas dari fasilitas yang ada sekarang atau menyelesaikan fasilitas yang dibangun secara bertahap, merehabilitasi aset yang ada sekarang, lalu mengoperasikan dan memelihara fasilitas dengan risikonya sendiri selama periode kontrak, untuk kemudian pada akhir kontrak menyerahkan fasilitas ke pemerintah.

## 3. *Greenfield Projects* (Proyek-Proyek *Greenfield*)

Pada bentuk kerjasama *Greenfield Projects* ini, swasta atau *joint venture* swasta-pemerintah membangun dan mengoperasikan fasilitas baru. Bila ada kontrak, fasilitas mungkin beralih atau tidak beralih ke pemerintah pada akhir masa kontrak. Jenis-jenis *Greenfield Projects* sebagai berikut:<sup>71</sup>

- a. *Build, Lease and Transfer* (BLT), yaitu bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana swasta membangun fasilitas baru atas risikonya sendiri, mengalihkan kepemilikan proyek infrastruktur kepada pemerintah, menyewa fasilitas dari pemerintah dan mengoperasikan fasilitas dengan risiko sendiri sampai berakhirnya masa sewa. Pada bentuk kerjasama ini, biasanya pemerintah memberikan jaminan

---

<sup>70</sup> *Ibid.*, hlm. 149-150.

<sup>71</sup> *Ibid.*, hlm. 150-151.

- pendapatan bagi swasta dengan cara memberikan kontrak yang panjang atau memberikan jaminan pendapatan minimum.
- b. *Build, Operate, and Transfer* (BOT), yaitu bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana swasta membangun fasilitas baru dengan risikonya sendiri, mengoperasikan fasilitas dengan risikonya sendiri, dan lalu mengalihkan fasilitas kepada pemerintah pada akhir masa kontrak. Swasta mungkin memiliki atau tidak memiliki aset selama periode kontrak. Pemerintah biasanya menyediakan jaminan pendapatan melalui kontrak yang panjang atau menyediakan jaminan pendapatan minimum.
  - c. *Build, Own, and Operate* (BOO), yaitu bentuk perjanjian kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana swasta membangun fasilitas baru dengan risikonya sendiri, kemudian memiliki dan mengoperasikan fasilitas dengan risikonya sendiri. Pemerintah biasanya menyediakan jaminan pendapatan melalui kontrak yang panjang atau menyediakan jaminan pendapatan minimum.
  - d. *Merchant*, yaitu bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana swasta membangun fasilitas baru di pasar yang liberal dimana pemerintah tidak memberikan jaminan pendapatan, sehingga swasta yang menanggung konstruksi, operasi dan risiko pasar dari proyek, misalnya sebuah *merchant power plant*.
  - e. *Renual*, yaitu bentuk kerjasama pemerintah dengan swasta, dimana utilitas listrik atau pemerintah menyewa tempat tenaga yang dapat berpindah-pindah dari swasta untuk periode antara satu (1) sampai lima belas (15) tahun. Swasta menempatkan fasilitas baru dengan risikonya sendiri dan mengoperasikan fasilitas dengan risikonya sendiri selama periode kontrak. Pemerintah biasanya menyediakan jaminan pendapatan melalui perjanjian pembelian jangka pendek, misalnya perjanjian pembelian tenaga untuk fasilitas penyediaan air baku.
4. *Divestitures* (Divestasi atau Pengalihan)
- Pada bentuk kerjasama *Divestiture*, swasta membeli saham dalam Badan Usaha Milik Negara (“BUMN”) melalui penjualan aset, penawaran umum atau program privatisasi massa. Ada dua (2) jenis *divestitures*, yaitu:<sup>72</sup>
- a. *Full*, dimana pemerintah menjual 100% saham di BUMN kepada swasta, yakni operator atau investor.
  - b. *Partial*, dimana pemerintah menjual sebagian dari saham BUMN kepada swasta. Peran swasta disini dapat mengindikasikan atau tidak mengindikasikan pengelolaan swasta atau fasilitas.

---

<sup>72</sup> *Ibid.*, hlm. 151.

KPS juga dapat dibagi menjadi dua (2) tipe berdasarkan *nature of service* dan *risk transfer*, yaitu:<sup>73</sup>

1. *Usage-based* (didasarkan pada pemakaian)
 

Tipe ini merupakan bentuk KPS yang paling banyak digunakan.<sup>74</sup> Pada tipe ini, pemerintah memberikan swasta hak untuk merancang, membangun, memperbaiki atau memperluas, memelihara, mengoperasikan dan membiayai infrastruktur milik pemerintah selama jangka waktu tertentu, misalnya selama 25-30 tahun.<sup>75</sup> Dalam jangka waktu tersebut, tanggung jawab operasi termasuk risiko rancangan, pembiayaan, konstruksi, operasional, termasuk juga risiko permintaan penggunaan aset berada di swasta. Namun, risiko permintaan dapat dialokasikan dengan beberapa cara, misalnya pemerintah dapat membagi risiko dengan menanggung minimum *level* penggunaan, dan karenanya pemerintah dapat terlibat dalam pembayaran imbalan kepada swasta di bawah keadaan-keadaan tertentu, misalnya penerimaan swasta dari tol tidak hanya dari pembayaran oleh pengguna tol tapi juga ada subsidi dari pemerintah. Pemerintah juga dapat membantu mengurangi risiko yang harus ditanggung swasta dengan cara memberikan subsidi biaya modal, juga dengan cara memperpanjang periode konsesi, yang memungkinkan swasta untuk mendapatkan pembayaran dari pengguna fasilitas lebih lama.<sup>76</sup> Contoh bentuk kerjasama *usage-based* adalah konsesi, misalnya konsesi pada sektor transportasi jalan tol, jembatan, pelabuhan air dan udara, jaringan kereta api, air distribusi gas, telekomunikasi dan pembangkit tenaga.<sup>77</sup>
2. *Availability-based* (didasarkan pada ketersediaan)
 

*Availability-based* KPS dibagi menjadi dua (2) sub kategori, yaitu:

  - a. *Accommodation* (akomodasi, misalnya sekolah, rumah sakit dan penjara)
 

Pada sub kategori ini, imbalan diberikan kepada swasta atau bangunan yang dapat digunakan oleh pemerintah. Pada umumnya, digunakan di *social infrastructure*, misalnya pada pembangunan rumah sakit, sekolah dan rumah tahanan dan di *service infrastructure*, misalnya jasa kebersihan, perawatan bahkan *custodial service* di rumah tahanan.<sup>78</sup>
  - b. *Equipment, system, or networks* (peralatan, sistem dan jaringan)
 

Sub kategori ini berdasarkan pada Private Finance Initiative (“**PF**I”) dan jarang digunakan. Imbalan diberikan kepada swasta berdasarkan pada kemampuan bukan berdasarkan pemakaian. Misalnya pada

<sup>73</sup> E. R. Yescombe, *Public Private Partnership Principle of Policy and Finance*, hlm. 13.

<sup>74</sup> *Ibid.*

<sup>75</sup> Edward Farquharson, *et al.*, *How to Engage with the Private Sector in Public Private Partnerships in Emerging Markets*, hlm. 11.

<sup>76</sup> *Ibid.*, hlm 12.

<sup>77</sup> *Ibid.*, dan Yescombe, *Public Private Partnership Principle of Policy and Finance*, hlm. 13.

<sup>78</sup> Yescombe, *Public Private Partnership Principle of Policy and Finance*, hlm. 13.

DBFO, proyek jalan, dimana kemampuan yang harus dihasilkan oleh swasta diukur, apakah jalur lalu lintas tertutup, kecepatan dimana lalu lintas dapat bergerak di jalan, dan lain-lain.<sup>79</sup>

c. *Process Plant* (pengolahan)

Proyek-proyek yang termasuk dalam sub kategori ini adalah proyek-proyek dengan menggunakan skema BOT untuk pembangkit tenaga air, pembuangan limbah hasil pengolahan air dan pembuangan hasil pembakaran. Imbalan diberikan oleh pemerintah kepada swasta berdasarkan kemampuan dari kapasitas untuk memproses air bersih, limbah air bersih atau limbah hasil pembakaran, bukan berdasarkan berapa banyak volume air yang dihasilkan atau diproses, sehingga apabila tempat pengolahan air bersih atau air limbah tidak memiliki kapasitas untuk memproses air seperti yang telah disepakati, swasta tidak akan dibayar.<sup>80</sup>

Persamaan antara *usage-based* dengan *availability-based* adalah keterlibatan swasta di kedua tipe tersebut sama, yaitu merancang, membiayai, membangun atau membangun kembali, mengoperasikan, dan memelihara infrastruktur.<sup>81</sup> Perbedaannya adalah pada bentuk kerjasama *usage-based*, pembayaran kepada swasta umumnya berasal dari *end-user*<sup>82</sup>, sebaliknya pada bentuk kerjasama *availability-based*, pemerintah yang melakukan pembayaran kepada swasta berdasarkan jasa atau *availability* atau kapasitas dari pembangkit tenaga yang diberikan oleh swasta.<sup>83</sup>

## 2.4 Kelebihan dan Kekurangan Pelaksanaan KPS Infrastruktur

Sebagai salah satu negara berkembang, pembangunan infrastruktur merupakan suatu proyek bersifat vital di Indonesia yang berfungsi sebagai pondasi bagi proyek-proyek pembangunan lainnya serta kehidupan masyarakat

---

<sup>79</sup> *Ibid.*, hlm. 14.

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> *Ibid.*

<sup>82</sup> *End-user* adalah pengguna akhir, misalnya pengemudi mobil di tol.

<sup>83</sup> Edward Farquharson, *et al.*, *How to Engage with the Private Sector in Public Private Partnerships in Emerging Markets*, hlm. 12.

pada umumnya.<sup>84</sup> Dalam praktiknya, pelaksanaan KPS ini memiliki kelebihan dan kekurangannya tersendiri.

Kelebihan pelaksanaan KPS infrastruktur meliputi:

1. pembangunan infrastruktur di suatu daerah dengan lebih cepat karena adanya tambahan modal dari pihak swasta.
2. hasil dari pembangunan serta pengelolaan infrastruktur lebih baik oleh satu badan usaha swasta yang saling berkompetisi di dalam dunia usaha, untuk itu pihak yang bersangkutan tentunya ingin memiliki keunggulan dari segi apapun dibandingkan dengan badan usaha pesaingnya.

Selain kelebihan yang diperoleh dari pelaksanaan KPS, terdapat juga kekurangan-kekurangan dalam pelaksanaannya. Adapun kekurangan ini terkait dengan tingginya tingkat risiko dari berbagai faktor risiko yang timbul dari pelaksanaan KPS. Faktor-faktor dibedakan berdasarkan fase yang ada pada KPS, yaitu fase pembangunan, fase konstruksi, fase operasional, dan fase pengalihan.<sup>85</sup> Dalam masing-masing fase tersebut terdapat lebih dari satu faktor risiko.

1. Fase pengembangan, yaitu masa permulaan pengembangan suatu proyek, sebelum KPS dilaksanakan, risiko yang dapat timbul diantaranya terdapat pada faktor penundaan izin kerjasama pelaksanaan KPS, biaya pengembangan proyek yang tinggi, pembagian risiko dalam kontrak yang merugikan salah satu pihak dalam pelaksanaan KPS.
2. Fase konstruksi, yaitu masa pembangunan suatu proyek KPS dilaksanakan, faktor risiko yang dapat timbul diantaranya penundaan konstruksi, ketidaktersediaan dana oleh pihak swasta, risiko *legal* yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
3. Fase operasional yaitu masa pada umumnya pihak swasta yang melakukan pengelolaan operasional suatu proyek KPS, faktor risiko diantaranya adanya peningkatan biaya operasional baik biaya operasional maupun

---

<sup>84</sup> Faisal Basri, *Perekonomian Indonesia, Tantangan dan Harapan bagi Kebangkitan Indonesia*, hlm. 300–310.

<sup>85</sup> Carla Widha Permatasari dan Christiono Utomo, “Faktor Risiko yang Mempengaruhi Kerjasama Public Private Partnership (PPP)”, <http://csg.ui.ac.id/content/faktor-risiko-yang-mempengaruhi-kerjasama-public-private-partnership-ppp-pada-proyek-pembang>, diunduh 12 Agustus 2011.

biaya pemeliharaan, adanya perbedaan pendapatan dengan estimasi pendapatan, adanya ketidak sesuaian performa.

4. Fase pengalihan yaitu masa pengalihan hak dari swasta kepada pemerintah, faktor risikonya diantaranya kondisi bangunan, kesepakatan tentang masa konsesi, stabilitas pemerintahan.<sup>86</sup>

Keempat fase tersebut terdapat pada setiap proyek KPS di berbagai bidang yang mengalami pembangunan. Untuk setiap bidang, terdapat berbagai proyek yang disusun dalam sebuah daftar prioritas dimana proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang dimaksud disusun berdasarkan kesiapan proyek tersebut untuk ditawarkan kepada pihak swasta. Dengan demikian masing-masing bidang yang membutuhkan pembangunan infrastruktur memiliki daftar prioritasnya masing-masing.<sup>87</sup>

## **2.5 Tata Cara Pengadaan KPS Infrastruktur**

Tata cara pengadaan KPS infrastruktur diatur dalam Peraturan Presiden Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.<sup>88</sup> Dalam peraturan presiden tersebut, pelaksanaan KPS dilakukan berdasarkan perjanjian kerjasama atau izin pengusahaan, yang dapat dibagi ke dalam tiga (3) tahap pelaksanaan, yaitu:

### **2.5.1 Tahap Pra Perjanjian Kerjasama atau Tahap Pra Izin Pengusahaan**

Tahap-tahap tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Tahap identifikasi dan seleksi proyek

Pada tahap ini dilakukan analisis kebutuhan terhadap suatu proyek infrastruktur. Hal ini meliputi pengidentifikasian suatu proyek dan penetapan prioritas proyek yang dilakukan oleh pimpinan kementerian/

---

<sup>86</sup> *Ibid.*, hlm. 13.

<sup>87</sup> *Ibid.*, hlm. 15.

<sup>88</sup> Indonesia, *Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Perpres No. 56 Tahun 2011.

lembaga yang ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur, Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (“**KKPPI**”) dan unit pusat pengembangan KPS.

Pimpinan kementerian/ lembaga yang ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur melakukan identifikasi proyek-proyek Penyediaan Infrastruktur yang akan dikerjasamakan dengan Badan Usaha, dengan mempertimbangkan setidaknya:<sup>89</sup>

- a. kesesuaian dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional/ daerah dan rencana strategis sektor infrastruktur;
- b. kesesuaian lokasi proyek dengan Rencana Tata Ruang Wilayah;
- c. keterkaitan antarsektor infrastruktur dan antarwilayah; dan
- d. analisa biaya dan manfaat sosial.

Kemudian, setiap usulan proyek kerjasama harus disertai dengan:<sup>90</sup>

- a. pra studi kelayakan;
- b. rencana bentuk kerjasama;
- c. rencana pembiayaan proyek dan sumber dananya; dan
- d. rencana penawaran kerjasama yang mencakup jadwal, proses dan cara penilaian.

Analisis kebutuhan terhadap suatu proyek infrastruktur, dilakukan dengan cara:

#### 1. Konsultasi Publik

Dalam melakukan identifikasi proyek ini tersebut, pimpinan kementerian/ lembaga yang ruang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur melakukan konsultasi publik.

#### 2. Evaluasi Kelayakan

Setelahnya usulan Proyek Kerjasama diajukan kepada KKPPI untuk dimasukkan dalam Daftar Prioritas Proyek Kerjasama.<sup>91</sup> Sekretariat Komite meneruskan kepada Unit Pusat Pengembangan KPS.

<sup>89</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 7 ayat (1).

<sup>90</sup> *Ibid.*, Pasal 7 ayat (2).

<sup>91</sup> Indonesia, *Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Selaku Ketua Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur tentang Tata Cara dan Kriteria Penyusunan Daftar Prioritas Proyek Infrastruktur Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha*, Permenko No. PER-03/ M.EKON/06/2006, Pasal 7 ayat (3).

Kemudian unit pusat pengembangan KPS mengevaluasi kelayakan<sup>92</sup> suatu proyek dan menetapkan urutan prioritas proyek–proyek tersebut. Dalam menetapkan urutan prioritas, Unit Pusat Pengembangan KPS, berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Selaku Ketua Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur Nomor PER-03/ M.EKON/06/2006 tentang Tata Cara dan Kriteria Penyusunan Daftar Prioritas Proyek Infrastruktur Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (“**Permenko No. PER-03/M.EKON/06/2006**”), mempertimbangkan:

- a. analisis manfaat, biaya ekonomi dan sosial; dan
- b. harmonisasi dan/ atau integrasi antar sektor.

---

<sup>92</sup> Kriteria evaluasi kelayakan Proyek Kerjasama sebagai berikut:

- a. kesiapan aspek hukum, dimana Proyek Kerjasama yang diusulkan telah sesuai dengan hukum Republik Indonesia;
- b. kesesuaian dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional;
- c. kesesuaian dengan rencana strategis sektor;
- d. kompetitif, dimana Proyek Kerjasama yang diusulkan menarik bagi Badan Usaha sehingga akan terjadi kompetisi pada proses pelelangan;
- e. ketersediaan lahan, dimana lahan untuk pelaksanaan Proyek Kerjasama telah tersedia, atau dalam hal lahan yang diperlukan belum tersedia atas nama Pemerintah, telah ada dokumen resmi yang diterbitkan oleh Pemerintah yang memuat rencana terperinci atas pengadaan lahan, berikut antisipasi atau tindakan yang akan dilakukan dalam proses pengadaan lahan;
- f. kesiapan konsep proyek, dimana struktur Proyek Kerjasama yang diajukan sesuai untuk dikerjasamakan dengan Badan Usaha;
- g. kesesuaian dengan rencana tata ruang wilayah, dimana Proyek Kerjasama telah sesuai dengan rencana tata ruang wilayah baik yang disusun di tingkat daerah maupun nasional;
- h. kesiapan pengendalian dampak lingkungan, dimana usulan Proyek Kerjasama telah dilengkapi dengan analisis mengenai dampak lingkungan;
- i. kejelasan bentuk kerjasama, dimana usulan Proyek Kerjasama telah dilengkapi dengan usulan mengenai bentuk kerjasama dengan pola pembiayaan yang jelas;
- j. kelengkapan dokumen lelang, dimana usulan Proyek Kerjasama telah dilengkapi dengan dokumen lelang yang mencakup informasi yang dibutuhkan oleh Badan Usaha, termasuk di dalamnya rancangan Perjanjian Kerjasama;
- k. kemanfaatan dan kelayakan biaya ekonomi dan sosial, dimana usulan Proyek Kerjasama dapat memberikan manfaat, dan layak dari segi biaya ekonomi dan sosial sebagaimana dibuktikan dengan analisis yang terperinci mengenai manfaat dan biaya ekonomi dan sosial, yang mencakup analisis mengenai penanggulangan masalah kesempatan kerja, peran dalam pengurangan kemiskinan, pengaruh terhadap tingkat produktifitas, peran dalam pengurangan kesenjangan antar daerah, dan pertumbuhan ekonomi secara makro;
- l. kejelasan penanggulangan risiko, dimana risiko yang timbul dari pelaksanaan Proyek Kerjasama telah dianalisis secara terperinci dari segi alokasi risiko, taksiran besarnya risiko secara kuantitatif dan langkah-langkah yang perlu diambil untuk meminimalkan tingkat risiko; dan
- m. tingkat kelayakan proyek, dimana tingkat kelayakan Proyek Kerjasama telah dianalisis melalui suatu pra-studi kelayakan baik dari segi finansial dan teknis.

Lihat Pasal 8 dalam *ibid*.

### 3. Penetapan Proyek Kerjasama

Hasil penetapan urutan prioritas tersebut kemudian direkomendasikan kepada KKPPI yang kemudian menetapkan Proyek Kerjasama yang layak dalam Daftar Prioritas Proyek Kerjasama. Daftar Prioritas Proyek Kerjasama tersebut memuat:<sup>93</sup>

- a. proyek Kerjasama yang diprioritaskan penyediaannya; dan
- b. perkiraan jadwal pelaksanaan pelelangan masing-masing Proyek Kerjasama.

Adapun Daftar Prioritas Proyek Kerjasama yang dimaksud dapat diketahui oleh publik dengan publikasinya dalam PPP Book. Terdapat tiga (3) jenis proyek dalam PPP Book ini, yaitu:

- a. Proyek yang siap ditawarkan/ siap lelang adalah proyek yang paling matang persiapannya;
- b. Proyek prioritas adalah proyek yang sudah memiliki studi kelayakan baik dari segi hukum, teknis, dan keuangan; dan
- c. Proyek potensial adalah proyek yang sudah terkonfirmasi kebutuhannya baik di tingkat lokal maupun nasional yang telah diketahui lokasi proyeknya.

Untuk Kerjasama Proyek atas Prakarsa Pihak Swasta/ Badan Usaha, Pihak swasta/badan usaha dapat mengajukan proyek kerjasama penyediaan Infrastruktur yang tidak termasuk dalam daftar prioritas proyek kepada pimpinan kementerian/lembaga yang ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur dengan kriteria sebagai berikut:<sup>94</sup>

- a. tidak termasuk dalam rencana induk pada sektor yang bersangkutan;
- b. terintegrasikan secara teknis dengan rencana induk pada sektor yang bersangkutan;
- c. layak secara ekonomi dan finansial; dan

<sup>93</sup> *Ibid.*, Pasal 11 ayat (2).

<sup>94</sup> Indonesia, *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 10.

- d. tidak memerlukan dukungan pemerintah yang berbentuk kontribusi fiskal.

Setelah pengajuan usulan proyek dilakukan maka akan dilakukan evaluasi oleh pimpinan kementerian/lembaga yang ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur.

## 2. Tahap studi kelayakan

Pada tahap ini kegiatan yang dilakukan sebagai lanjutan dari tahap identifikasi dan seleksi proyek adalah studi kelayakan, identifikasi kebutuhan dukungan pemerintah, pemilihan bentuk KPS, uji tuntas, dan penetapan apakah suatu proyek dapat berlanjut atau tidak ke tahap berikutnya, yaitu pelelangan.<sup>95</sup>

Studi kelayakan suatu proyek memiliki persyaratan kelayakan masing-masing. Hal ini didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku serta kebijakan masing-masing pimpinan kementerian/lembaga yang ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur.<sup>96</sup>

Langkah selanjutnya adalah identifikasi kebutuhan akan dukungan pemerintah dan jaminan pemerintah dalam suatu proyek kerjasama. Dukungan pemerintah ini mengalami perubahan pengertian yang diatur dalam peraturan presiden. Dalam Perpres No. 67 Tahun 2005,

“Dukungan Pemerintah adalah dukungan yang diberikan oleh Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah kepada Badan Usaha dalam rangka pelaksanaan Proyek Kerjasama berdasarkan Perjanjian Kerjasama.”<sup>97</sup>

Sedangkan dalam Perpres No. 13 Tahun 2010,

<sup>95</sup> *Ibid.*, Pasal 12 ayat (1).

<sup>96</sup> *Ibid.*, Pasal 12 ayat (2).

<sup>97</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 1 angka (8).

“Dukungan Pemerintah adalah kontribusi fiskal ataupun non fiskal yang diberikan oleh Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah dan/atau Menteri Keuangan sesuai kewenangan masing-masing berdasarkan peraturan perundangundangan dalam rangka meningkatkan kelayakan finansial Proyek Kerjasama.”<sup>98</sup>

Dukungan pemerintah dalam Perpres No. 67 Tahun 2005 tidak disebutkan dengan tegas apa saja yang termasuk dukungan pemerintah, sedangkan Perpres No. 13 Tahun 2010 disebutkan bahwa dukungan pemerintah dapat berupa kontribusi fiskal, perizinan, pengadaan tanah, dukungan sebagian konstruksi, dan/ atau dalam bentuk insentif perpajakan. Jaminan pemerintah tidak dikenal dalam Perpres No. 67 Tahun 2005, hal ini baru diatur dalam Perpres No. 13 Tahun 2010.

“Jaminan Pemerintah adalah kompensasi finansial dan/atau kompensasi dalam bentuk lain yang diberikan oleh Menteri Keuangan kepada Badan Usaha melalui skema pembagian risiko untuk Proyek Kerjasama.”<sup>99</sup>

Dalam hal ini, jaminan pemerintah dapat dikatakan pula merupakan tanggungan risiko oleh Pemerintah.

Selanjutnya dalam tahap ini dilakukan pemilihan bentuk KPS yang jenisnya bermacam-macam misalnya saja dalam bentuk kontrak manajemen, kontrak sewa, BOT, dan lain sebagainya. Selain itu diadakan uji tuntas baik dari segi hukum, teknis, maupun keuangan. Kemudian barulah ditetapkan apakah suatu proyek dapat berlanjut atau tidak ke tahap berikutnya, yaitu tahap pelelangan.<sup>100</sup>

Untuk Kerjasama Proyek atas Prakarsa Pihak Swasta/ Badan Usaha, studi kelayakan untuk kerjasama proyek atas prakarsa pihak swasta dilakukan sebelum pengajuan usulan proyek dilakukan. Hal ini

---

<sup>98</sup> Indonesia, *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 1 angka (8).

<sup>99</sup> *Ibid.*, Pasal 1 angka (9).

<sup>100</sup> *Ibid.*, Pasal 12 ayat (1).

dikarenakan pada saat pengajuan usulan proyek tersebut dilakukan, pihak swasta wajib melengkapinya dengan:<sup>101</sup>

- a. studi kelayakan;
- b. rencana bentuk kerjasama;
- c. rencana pembiayaan proyek dan sumber dananya; dan
- d. rencana penawaran kerjasama yang mencakup jadwal, proses dan cara penilaian.

Kemudian dilakukan evaluasi atas pengajuan usulan proyek tersebut. Apabila berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan diketahui bahwa proyek atas prakarsa Badan Usaha tersebut memenuhi persyaratan kelayakan, proyek atas prakarsa Badan Usaha tersebut diproses ke tahap selanjutnya yaitu pelelangan umum.

### 3. Tahap pelelangan umum

Tahapan ini perlu dilangsungkan sebagai bentuk kegiatan pemerintah dalam menyeleksi pihak swasta yang berminat untuk menjalin kerjasama dengan pemerintah. Proses pelelangan umum merupakan salah satu jenis dari proses *tender*. *Tender* adalah tawaran untuk mengajukan harga, untuk memborong suatu pekerjaan, untuk mengadakan barang-barang atau menyediakan jasa. Pengertian *tender* mencakup tawaran untuk mengajukan harga, untuk memborong atau melaksanakan suatu pekerjaan, mengadakan barang dan/atau jasa, membeli suatu barang dan/atau jasa, serta menjual barang dan/atau jasa.<sup>102</sup>

Metode yang digunakan untuk memilih pihak swasta dalam suatu bentuk KPS adalah melalui pelelangan umum.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 11 ayat (1).

<sup>102</sup> Indonesia, *Undang-Undang Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, UU Nomor 5 Tahun 1999, (LN Tahun 1999 Nomor 33, TLN Nomor 3817), Penjelasan Pasal 22.

<sup>103</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Perubahan Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 1 angka 6 jo. Pasal 1 angka 7.

Pada tahap pra perjanjian kerjasama, tata cara pengadaan badan usaha meliputi:<sup>104</sup>

- a. persiapan pengadaan yang mencakup: pembentukan panitia pengadaan, penyusunan jadwal pelaksanaan, penghitungan Harga Perhitungan Sendiri (HPS), dan persiapan dokumen pelelangan umum (mencakup undangan kepada para peserta lelang, instruksi kepada para peserta lelang, rancangan perjanjian kerjasama, dan sebagainya);
- b. pelaksanaan pengadaan yang mencakup: pengumuman dan pendaftaran peserta, proses prakualifikasi, penyusunan daftar peserta, penyampaian undangan, dan pengambilan dokumen pelelangan umum, penjelasan lelang, penyampaian dan pembukaan dokumen penawaran, evaluasi penawaran, pembuatan berita acara hasil pelelangan, penetapan pemenang lelang, pengumuman pemenang lelang kepada para peserta, sanggahan peserta lelang, dan penerbitan surat penetapan pemenang lelang. Pada tahap ini dapat dilakukan pelelangan ulang dalam kondisi tertentu.

Sedangkan pada tahap pra izin perusahaan, dengan adanya perubahan dalam Perpres No. 13 Tahun 2010, maka digunakan pula metode pelelangan umum untuk memilih pihak swasta yang nantinya akan menerima izin perusahaan<sup>105</sup> dari suatu proyek KPS.

Untuk Kerjasama Proyek atas Prakarsa Pihak Swasta/ Badan Usaha, proyek KPS atas prakarsa pihak swasta tetap diharuskan melewati tahap pelelangan umum. Hanya saja terdapat ketentuan khusus yang berlaku terhadap pihak pemrakarsa proyek. Terhadap pihak swasta yang merupakan pemrakarsa suatu proyek kerjasama dan telah dinyatakan diterima oleh pimpinan kementerian/ lembaga yang ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur akan diberikan kompensasi. Kompensasi tersebut dapat berbentuk:<sup>106</sup>

<sup>104</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Perubahan Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Lampiran.

<sup>105</sup> Lihat arti dari izin perusahaan berdasarkan Indonesia, *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 1 angka 7 yaitu "Izin Perusahaan adalah izin untuk Penyediaan Infrastruktur yang diberikan oleh Menteri/Kepala Lembaga/ Kepala Daerah kepada Badan Usaha yang ditetapkan melalui pelelangan umum."

<sup>106</sup> *Ibid.*, Pasal 13 ayat (2) huruf b.

- a. pemberian tambahan nilai; atau
- b. pemberian hak untuk melakukan penawaran oleh badan usaha pemrakarsa terhadap penawar terbaik (*right to match*) sesuai dengan hasil penilaian dalam proses pelelangan;  
Bagi pemrakarsa proyek yang mendapatkan kompensasi ini, yang bersangkutan tetap wajib mengikuti penawaran sebagaimana disyaratkan dalam dokumen pelelangan umum.
- c. pembelian prakarsa proyek kerjasama termasuk hak kekayaan intelektual yang menyertainya oleh Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah atau oleh pemenang lelang.  
Bagi pemrakarsa proyek kerjasama yang mendapatkan kompensasi ini, yang bersangkutan tidak diperkenankan mengikuti penawaran sebagaimana disyaratkan dalam dokumen pelelangan umum.

## 2.5.2 Tahap Perjanjian Kerjasama

Setelah melewati tahap-tahap yang telah disebutkan sebelumnya, terdapat dua (2) tahap selanjutnya yang dilaksanakan dalam rangka pengadaan KPS berdasarkan Perjanjian Kerjasama, yaitu tahap penyusunan dan penandatanganan Perjanjian Kerjasama, dan tahap manajemen pelaksanaan Perjanjian Kerjasama.

### 1. Tahap penyusunan dan penandatanganan Perjanjian Kerjasama

Dalam tahap penyusunan Perjanjian Kerjasama, diadakan negosiasi diantara pihak pemerintah dengan pihak swasta berkaitan dengan rancangan perjanjian, penetapan tarif awal dan penyesuaiannya, pengelolaan risiko, dukungan pemerintah, dan hal-hal terkait lainnya.<sup>107</sup>

Perjanjian kerjasama paling kurang memuat ketentuan mengenai:<sup>108</sup>

- a. lingkup pekerjaan;
- b. jangka waktu;
- c. jaminan pelaksanaan;

<sup>107</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Bab V.

<sup>108</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Perubahan Peraturan Presiden Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 23 ayat (1).

- d. tarif dan mekanisme penyesuaiannya;
- e. hak dan kewajiban, termasuk alokasi risiko;
- f. standar kinerja pelayanan;
- g. pengalihan saham sebelum proyek kerjasama beroperasi secara komersial;
- h. sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi ketentuan perjanjian;
- i. pemutusan atau pengakhiran perjanjian;
- j. laporan keuangan Badan Usaha dalam rangka pelaksanaan perjanjian, yang diperiksa secara tahunan oleh auditor independen, dan pengumumannya dalam media cetak yang berskala nasional;
- k. mekanisme penyelesaian sengketa yang diatur secara berjenjang, yaitu musyawarah mufakat, mediasi, dan arbitrase/pengadilan;
- l. mekanisme pengawasan kinerja badan usaha dalam pelaksanaan pengadaan;
- m. penggunaan dan kepemilikan aset infrastruktur;
- n. pengembalian aset infrastruktur dan/atau pengelolaannya kepada Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah;
- o. keadaan memaksa;
- p. pernyataan dan jaminan para pihak bahwa perjanjian kerjasama sah mengikat para pihak dan telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- q. penggunaan bahasa Indonesia dalam perjanjian kerjasama. Apabila perjanjian kerjasama ditanda tangani dalam lebih dari satu bahasa, maka yang berlaku adalah bahasa Indonesia;
- r. hukum yang berlaku, yaitu hukum Indonesia.

Aspek penting lainnya yang perlu diperhatikan adalah ketentuan mengenai pembiayaan oleh pihak swasta. Paling lama dalam jangka waktu dua belas (12) bulan setelah Badan Usaha menandatangani Perjanjian Kerjasama, Badan Usaha harus telah memperoleh pembiayaan atas Proyek Kerjasama.<sup>109</sup> Jangka waktu ini dapat diperpanjang apabila kegagalan memperoleh pembiayaan bukan disebabkan oleh kelalaian Badan Usaha.

Kemudian sesuai dengan asas kebebasan berkontrak, maka selama tidak melanggar ketentuan yang berlaku, kesusilaan, dan ketertiban umum, para pihak dapat menyepakati hal-hal lainnya dalam perjanjian.<sup>110</sup> Setelah dicapai kesepakatan diantara kedua belah pihak

<sup>109</sup> *Ibid.*, Pasal 24 ayat (1b).

<sup>110</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], diterjemahkan oleh Prof. R. Subekti, S.H. dan R. Tjitrosudibio. (Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 2006), Pasal 1338.

perjanjian kerjasama tersebut memiliki kekuatan mengikat seperti undang-undang bagi keduanya.

## 2. Tahap manajemen pelaksanaan Perjanjian Kerjasama

Setelah penyusunan Perjanjian Kerjasama telah selesai dan telah ditandatangani oleh kedua belah pihak, maka tahap selanjutnya adalah manajemen pelaksanaan Perjanjian Kerjasama. Tahap ini terdiri dari proses perencanaan dan proses manajemen pelaksanaan perjanjian yang nantinya akan dituangkan dalam dokumen laporan manajemen pelaksanaan Perjanjian Kerjasama oleh instansi pemberi kontrak (*Contracting Agency*)/ pihak pemerintah yang berwenang atas pelaksanaan proyek pengadaan infrastruktur yang bersangkutan.

### 2.5.3 Tahap Izin Pengusahaan

Berbeda dengan tahap perjanjian kerjasama, untuk tahap izin pengusahaan, tidak ada tahap penyusunan dan penandatanganan perjanjian kerjasama, dan tahap manajemen pelaksanaan perjanjian kerjasama. Dari tahap pelelangan umum yang merupakan pelelangan izin ditentukan siapa pemenang lelang. Dengan demikian pemenang lelang merupakan pihak yang menerima izin pengusahaan atas suatu proyek KPS.

## 2.6 Pengadaan KPS Dalam Penyediaan Infrastruktur Jalan Tol

Pihak Pemerintah dalam pengadaan KPS dalam penyediaan infrastruktur jalan tol diwakili oleh BPJT yang berada di bawah Kementerian Pekerjaan Umum.<sup>111</sup> Berkaitan dengan hal tersebut, terdapat peraturan lebih khusus untuk pengadaan KPS dalam penyediaan infrastruktur jalan tol, yaitu Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 27/PRT/M/2006 tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol (“**Permen PU No. 27/PRT/M/2006**”). Peraturan ini tetap mengacu kepada peraturan presiden yang berlaku mengenai KPS. Hanya saja untuk penyediaan infrastruktur jalan tol, KPS yang dilaksanakan adalah KPS

---

<sup>111</sup> Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol.

berdasarkan perjanjian kerjasama yang dikenal dengan nama Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (“**PPJT**”). Dengan demikian tahapan yang dilalui adalah tahap identifikasi dan seleksi proyek, tahap studi kelayakan, tahap pelelangan umum, tahap penyusunan dan penandatanganan kerjasama, dan tahap manajemen pelaksanaan perjanjian kerjasama.

Tahap–tahap ini dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Permen PU No. 27/PRT/M/2006 dengan memperhatikan pula ketentuan dalam Perpres No. 67 Tahun 2005 jo. Perpres No. 13 Tahun 2010 jo. Perpres No. 56 Tahun 2011. Adapun pengaturan yang lebih khusus dalam setiap tahap tersebut menurut Permen PU No. 27/PRT/M/2006 akan diuraikan sebagai berikut:

#### 1. Tahap identifikasi dan seleksi proyek

Identifikasi dan seleksi proyek ruas jalan tol yang akan dilaksanakan pengusahaannya, perlu memperhatikan hal–hal berikut:<sup>112</sup>

- a. kesesuaian dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional dan rencana strategis sektor infrastruktur;
- b. kesesuaian lokasi proyek dengan Rencana Tata Ruang Wilayah dan serta daerah yang berkembang sangat pesat;
- c. keterkaitan antar sektor infrastruktur dan antar wilayah dan;
- d. mempunyai analisa biaya dan manfaat sosial.
- e. analisis investor yang akan berminat.

#### 2. Tahap studi kelayakan

Ruas jalan tol yang akan diusahakan adalah ruas jalan tol yang telah melalui proses konsultasi publik, ruas jalan tol yang akan di usahakan telah ditetapkan dalam daftar prioritas proyek kerja sama dan/ atau; ruas jalan tol tersebut merupakan proyek kerjasama pemerintah yang membutuhkan dukungan pemerintah.<sup>113</sup>

Bentuk dukungan pemerintah kepada pihak swasta dalam proyek pengadaan ruas jalan tol ini dapat berbentuk:<sup>114</sup>

- a. biaya pembebasan tanah;
- b. kepastian penyesuaian tarif;

<sup>112</sup> Indonesia, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol*, Pasal 9 ayat (1).

<sup>113</sup> *Ibid.*, Pasal 9 ayat (2) sampai dengan ayat (5).

<sup>114</sup> *Ibid.*, Pasal 11 ayat (1).

- c. pemberian subsidi;
- d. jaminan atau garansi;
- e. jaminan pendapatan minimum perusahaan jalan tol.

Dukungan pemerintah diberikan dengan tetap memperhatikan prinsip-prinsip pengelolaan dan pengendalian resiko keuangan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (“APBN”).

### 3. Tahap pelelangan umum

Pihak yang mengadakan pelelangan umum untuk proyek pengadaan jalan tol adalah panitia yang khusus dibentuk oleh BPJT untuk melaksanakan pengadaan perusahaan jalan tol. Pengaturan khusus dalam tahap ini adalah mengenai metode pelelangan perusahaan jalan tol dalam hal penyampaian dokumen penawaran, yang terdiri dari:<sup>115</sup>

- a. Lingkup perusahaan jalan tol (perencanaan, konstruksi, dan biaya pengadaan tanah), dan masa konsesi sudah ditetapkan oleh Menteri. Dalam lingkup ini, yang dikompetisikan adalah tarif tol awal (Golongan I dalam Rp./Km). Tarif tol awal yang terendah dan memenuhi persyaratan sesuai dokumen lelang yang diusulkan sebagai calon pemenang lelang. Lingkup perusahaan ini disebut metode A.
- b. Lingkup perusahaan jalan tol (perencanaan, konstruksi, dan biaya pengadaan tanah), tarif tol awal (Golongan I dalam Rp./Km) dan masa konsesi sudah ditetapkan oleh Menteri. Dalam lingkup ini yang dikompetisikan adalah dukungan/kompensasi yang perlu diberikan atau resiko yang di tanggung oleh Pemerintah Republik Indonesia selama masa perusahaan. Besaran dukungan/kompensasi yang perlu diberikan atau resiko yang ditanggung oleh pemerintah adalah yang terkecil dan paling menguntungkan Negara yang diusulkan sebagai calon pemenang lelang. Lingkup perusahaan ini disebut metode B.
- c. Lingkup perusahaan jalan tol ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia. Peserta lelang menyampaikan proposal dengan mencantumkan nilai investasi, masa konsesi, dan tarif tol awal Golongan I (dalam Rp./Km) sesuai dengan estimasi peserta lelang. Dalam lingkup ini yang dikompetisikan adalah penilaian berdasarkan kewajaran biaya, rencana konstruksi, tarif tol awal Golongan I, dan masa konsesi. Usulan calon pemenang lelang adalah peserta yang memperoleh nilai tertinggi berdasarkan bobot

<sup>115</sup> *Ibid.*, Pasal 14 ayat (1) huruf a–c.

masing-masing penilaian tersebut diatas. Lingkup perusahaan ini disebut metode C.

#### 4. Tahap penyusunan dan penandatanganan Perjanjian Kerjasama

Pengaturan lebih khusus dalam tahap penyusunan dan penandatanganan Perjanjian Kerjasama berupa PPJT adalah mengenai klausula yang harus dicantumkan di dalamnya. PPJT sedikitnya memuat ketentuan mengenai:<sup>116</sup>

- a. lingkup pekerjaan;
- b. jangka waktu konsesi;
- c. jaminan pelaksanaan;
- d. tarif dan mekanisme penyesuaiannya;
- e. hak dan kewajiban, termasuk alokasi resiko;
- f. standar kinerja pelayanan;
- g. larangan pengalihan PPJT atau penyertaan saham pada badan usaha pemegang PPJT sebelum penyediaan infrastruktur beroperasi secara komersial;
- h. sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi ketentuan PPJT;
- i. pemutusan atau pengakhiran PPJT;
- j. laporan keuangan badan usaha dalam rangka pelaksanaan PPJT, yang diperiksa secara tahunan oleh auditor independen, dan pengumumannya dalam media cetak yang berskala nasional;
- k. mekanisme penyelesaian sengketa yang diatur secara berjenjang, yaitu musyawarah mufakat, mediasi, dan arbitrase/pengadilan;
- l. mekanisme pengawasan kinerja badan usaha dalam PPJT;
- m. pengembalian infrastruktur dan/atau pengelolaannya kepada Menteri;
- n. keadaan memaksa dan;
- o. hukum yang berlaku, yaitu hukum Indonesia.

Selain itu masih terdapat ketentuan lain yang berkaitan dengan klausula dalam PPJT. PPJT harus mencantumkan dengan jelas status kepemilikan aset yang diadakan selama jangka waktu konsesi, yaitu kepemilikan oleh Negara Republik Indonesia.<sup>117</sup>

#### 5. Tahap manajemen pelaksanaan perjanjian kerjasama

Pihak yang melakukan manajemen pelaksanaan PPJT adalah Menteri Pekerjaan Umum dan BPJT. BPJT wajib melakukan

<sup>116</sup> *Ibid.*, Pasal 12 ayat (1).

<sup>117</sup> *Ibid.*, Pasal 12 ayat (3).

pengawasan melekat atas proses pelaksanaan pengadaan perusahaan sesuai ketentuan yang berlaku.<sup>118</sup> Selain pengawasan dari pihak pemerintah, terdapat pula pengawasan oleh masyarakat yang laporannya harus ditindak lanjuti oleh BPJT.

Proses penyediaan infrastruktur jalan tol, selain ketentuan yang diatur secara khusus dalam Permen PU No. 27/PRT/M/2006, tetap merujuk pada ketentuan dalam Perpres No. 67 Tahun 2005 jo. Perpres No. 13 Tahun 2010 jo. Perpres No. 56 Tahun 2011. Sedangkan untuk tahap pengadaan tanah dalam rangka pembangunan infrastruktur, peraturan yang digunakan adalah Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (“**Perpres No. 36 Tahun 2005**”) yang kemudian diperbaharui dengan Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Perpres No 36 Tahun 2005 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (“**Perpres No. 65 Tahun 2006**”).

## 2.7 Peran Pemerintah dalam Proyek Infrastruktur Jalan Tol

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa tujuan Pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia, antara lain adalah memajukan kesejahteraan umum.<sup>119</sup> Oleh karena itu, bumi dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.<sup>120</sup> Di samping itu, negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas umum (infrastruktur) yang layak yang harus diatur dengan undang-undang.<sup>121</sup>

Pemerintah juga telah menekankan bahwa sejumlah peraturan yang menghambat investasi di bidang infrastruktur telah dan akan direformasi.<sup>122</sup>

---

<sup>118</sup> *Ibid.*, Pasal 8 angka 4.

<sup>119</sup> Indonesia, Undang-Undang Dasar 1945.

<sup>120</sup> *Ibid.*, Pasal 33 ayat (3).

<sup>121</sup> *Ibid.*, Pasal 34 ayat (3).

Pembangunan jalan tol khususnya di Indonesia, dilatarbelakangi oleh suatu kondisi dimana dalam suatu pembangunan jalan bebas hambatan memerlukan pendanaan relatif besar.<sup>123</sup> Dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, disebutkan bahwa Jalan Tol diselenggarakan untuk<sup>124</sup>:

1. memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang;
2. meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna peningkatan pertumbuhan ekonomi;
3. meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan; dan
4. meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Untuk itu pengguna jalan tol dikenakan kewajiban membayar tol yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan dan pengembangan jalan tol. Dari aspek *business plan* jalan tol ada beberapa aspek penting yang dapat mempengaruhi tingkat pengembalian investasi bagi pihak swasta, yaitu:<sup>125</sup>

1. Pembebasan lahan, yang apabila tidak ada aturan pemerintah yang menyangkut negosiasi harga, akan berdampak pada pembengkakan nilai investasi.
2. Pelaksanaan konstruksi jalan tol yang profesional, yang apabila diperhitungkan secara teknis yang profesional akan menurunkan *cost* investasi sehingga akan berdampak pada tarif dalam masa konsesi, yakni masa penyelenggaraan jalan tol yang diberikan oleh Pemerintah kepada badan baik badan pemerintah maupun swasta dengan suatu keputusan, yang kompetitif dan menguntungkan pihak swasta.<sup>126</sup>

---

<sup>122</sup> Tempo, "Tender Infrastruktur Segera Digelar", (11 Februari 2005), hlm. 3

<sup>123</sup> Indonesia, *Undang-Undang Tentang Jalan*, UU No. 38 Tahun 2004, LN No. 132 Tahun 2004, TLN No. 4444, Penjelasan Butir 8.

<sup>124</sup> *Ibid.*, Pasal 43.

<sup>125</sup> Iwan E. Joesoef, *Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Sebagai Kontrak Bisnis Berdimensi Publik Antara Pemerintah dengan Investor (Swasta) Dalam Proyek Infrastruktur*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2006), hlm. 69.

<sup>126</sup> Dalam Pasal 45 Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, kewenangan pemberian izin konsesi tersebut dilakukan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) yang berada di bawah Menteri Pekerjaan Umum. Dalam Pasal 45 disebutkan tugas BPJT adalah:

- a. Pengaturan jalan tol mencakup pemberian rekomendasi tarif awal dan penyesuaiannya kepada Menteri, serta pengambilalihan jalan tol pada akhir masa konsesi dan pemberian rekomendasi pengoperasian selanjutnya;
- b. Pengusahaan jalan tol mencakup persiapan perusahaan jalan tol, pengadaan investasi, dan pemberian fasilitas pembebasan tanah; dan
- c. Pengawasan jalan tol mencakup pemantauan dan evaluasi perusahaan jalan tol dan pengawasan terhadap pelayanan jalan tol.

3. Kepastian kenaikan tarif tol, yang berdampak pada perhitungan *business plan* dan tingkat pengembalian investasi bagi pihak swasta.

Pemerintah menyadari bahwa beberapa daerah tertentu di Indonesia sebenarnya sudah mampu membiayai sendiri pengadaan jalan. Kemudian berdasarkan pemikiran tersebut, Pemerintah akan menyediakan dana pinjaman untuk membangun jalan, tetapi kemudian masyarakat pemakai jalan harus membayar setiap kali menggunakan fasilitas jalan itu. Pembayaran dari masyarakat itu dipakai untuk membayar kembali pinjaman yang diberikan Pemerintah untuk membangun jalan itu. Dana pembangunan jalan itu bisa juga langsung digali dari potensi masyarakat dengan cara menjual obligasi.<sup>127</sup> Secara garis besar setidaknya terdapat tiga (3) peran penting Pemerintah dalam KPS Infrastruktur, yakni pengadaan tanah, penetapan tarif dan pemberian jaminan yang akan dibahas lebih lanjut dalam bab ini.

### **2.7.1 Peran Pemerintah dalam Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum**

Peran Pemerintah dalam pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum termasuk proyek infrastruktur ini meliputi<sup>128</sup>, pertama, mengenai penyerahan hak atas tanah. Penyerahan hak atas tanah untuk digunakan sebagai kepentingan umum dilakukan dengan cara jual beli, tukar-menukar, atau cara lain yang disepakati secara sukarela oleh pihak-pihak yang bersangkutan.<sup>129</sup>

<sup>127</sup> Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *KPS – Kemitraan Prasarana dan Sarana: Mengamankan Investasi Jalan tol*, (Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2008), hlm. 18.

<sup>128</sup> Pada 3 Mei 2005, Presiden telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum (“**Perpres No. 36 Tahun 2005**”), yang menggantikan dan mencabut Keppres Nomor 55 Tahun 1993. Peraturan Presiden ini kemudian diubah dengan, Peraturan Presiden No. 65 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum (“**Perpres No. 65 Tahun 2006**”). Pada 16 Desember 2011, Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia telah mengesahkan Rancangan Undang-Undang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

<sup>129</sup> Indonesia, *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum*, Perpres No. 65 Tahun 2006, Pasal 2.

Kedua, mengenai pengendalian harga tanah dalam hal terdapat fenomena apabila suatu lokasi akan dialihfungsikan untuk kepentingan umum. Pengendalian pemerintah adalah dalam transaksi, yaitu kepada pihak yang akan membeli tanah di lokasi tersebut harus meminta izin dari pemerintah daerah yang bersangkutan.<sup>130</sup>

Ketiga, mengenai perhitungan besar ganti rugi pada tanah yang bersangkutan didasarkan atas nilai jual objek pajak atau nilai nyata sebenarnya dengan memperhatikan nilai jual objek pajak tahun berjalan berdasarkan penetapan lembaga atau tim penilai harga tanah yang ditunjuk panitia.<sup>131</sup> Perhitungan besar ganti rugi juga didasarkan nilai jual bangunan yang ditaksir oleh perangkat daerah yang bertanggung jawab di bidang bangunan. Selain itu, perhitungan juga didasarkan nilai jual tanaman yang ditaksir oleh perangkat daerah yang bertanggung jawab di bidang pertanian. Dalam rangka menetapkan besar perhitungan ganti rugi, lembaga atau tim penilai harga tanah ditetapkan oleh Bupati atau Walikota atau Gubernur.<sup>132</sup>

### 2.7.2 Peran Pemerintah Dalam Penetapan Tarif Tol

Peran Pemerintah dalam penetapan tarif tol mencakup dua (2) hal, yaitu menetapkan Tarif Tol Awal dan Penyesuaian Tarif.<sup>133</sup> Kedua komponen tersebut akan berpengaruh pada tingkat pengembalian investasi dalam *business plan* yang diajukan oleh investor dalam lelang investasi.

Tarif Tol Awal dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan tol, besar keuntungan biaya operasi kendaraan dan kelayakan investasi. Besar keuntungan biaya operasi kendaraan tersebut dihitung berdasarkan pada selisih biaya operasi kendaraan dan nilai waktu pada jalan tol dengan jalan lintas alternatif jalan umum yang ada. Kelayakan investasi tersebut dihitung berdasarkan

---

<sup>130</sup> Iwan Erar Joesoef, "Jaminan Pemerintah (Negara) Atas Kewajiban Hutang Investor Dalam Proyek Infrastruktur: Studi Kasus Proyek Jalan Tol," hlm. 82.

<sup>131</sup> Indonesia, *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum*, Pasal 15 ayat (1).

<sup>132</sup> *Ibid.*

<sup>133</sup> Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Jalan Tol*, PP No. 15 Tahun 2005, BAB V, Bagian Kesebelas.

pada taksiran transparan dan akurat dari semua biaya selama jangka waktu perjanjian pengusahaan, yang memungkinkan badan usaha memperoleh keuntungan yang memadai atas investasinya. Untuk hal ini Pemerintah dapat menilai dari Proposal Keuangan yang diajukan investor dalam lelang investasi.<sup>134</sup>

Kemudian mengenai Penyesuaian Tarif ditetapkan bahwa evaluasi dan penyesuaian tarif dilakukan setiap dua (2) tahun sekali oleh Badan Pengatur Jalan Tol (“**BPJT**”) berdasarkan tarif lama yang disesuaikan dengan pengaruh inflasi.<sup>135</sup>

Peran Pemerintah dalam hal ini dapat dilihat dalam hal Kompensasi kepada Perusahaan Jalan Tol. Dalam hal ini, Perusahaan Jalan Tol dapat mengajukan usulan kompensasi baik perpanjangan Masa Pengusahaan dan/atau peninjauan Tarif Awal, apabila terjadi hal-hal seperti:<sup>136</sup>

- a. terjadi keterlambatan penyerahan lahan yang bukan disebabkan karena kelalaian Perusahaan Jalan Tol dan terbukti mempengaruhi penyelesaian Pelaksanaan Konstruksi Jalan Tol.
- b. terjadi penambahan biaya pengadaan tanah oleh Perusahaan Jalan Tol, dikarenakan realisasi biaya Pengadaan tanah lebih tinggi dari prakiraan biaya pengadaan tanah yang telah ditetapkan Pemerintah;
- c. perubahan lingkup proyek yang bukan usulan Perusahaan Jalan Tol yang menurunkan kelayakan proyek;
- d. terjadi keadaan kahar, yang mengakibatkan Perusahaan Jalan Tol mengeluarkan investasi tambahan di luar investasi Pengusahaan Jalan Tol yang telah diajukan dalam Dokumen Penawaran.

Usulan kompensasi tersebut diajukan kepada Pemerintah, dalam hal ini diwakili oleh Departemen Pekerjaan Umum paling lambat tiga puluh (30) hari setelah hal yang mendasari terjadinya usulan kompensasi dan tidak melebihi seratus delapan puluh (180) hari sebelum berakhirnya Masa Pengusahaan Jalan Tol.<sup>137</sup>

Dari semua infrastruktur, Pemerintah sangat berperan dan sangat mempengaruhi tarif yang ditetapkan dalam suatu proyek infrastruktur, dan hal ini

---

<sup>134</sup> *Ibid.*, Pasal 66.

<sup>135</sup> *Ibid.*, Pasal 68.

<sup>136</sup> Iwan E. Joesoef, *Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Sebagai Kontrak Bisnis Berdimensi Publik Antara Pemerintah dengan Investor (Swasta) Dalam Proyek Infrastruktur*, hlm. 78.

<sup>137</sup> *Ibid.*, hlm. 79.

secara tegas disebut dalam setiap peraturan perundang-undangan di bidang infrastruktur. Sehingga dengan demikian, pihak swasta tidak bisa sewenang-wenang menetapkan tarif walaupun tarif tersebut adalah faktor penting dalam *business plan* suatu investasi.<sup>138</sup>

Apabila pemerintah tidak memberikan jaminan kenaikan tarif dalam suatu peraturan perundang-undangan, maka pihak swasta akan mengalami kesulitan dalam menentukan tingkat pengembalian investasi dan biaya-biaya operasi dan pemeliharaan yang dipengaruhi oleh inflasi.<sup>139</sup>

#### **2.7.4 Peran Pemerintah dalam Memberikan Jaminan Proyek KPS Jalan Tol**

Selain kedua peran Pemerintah dalam pengadaan tanah dan penetapan tarif, diperlukan juga jaminan investasi infrastruktur yang dilakukan oleh investor adalah masalah adanya “*non technical risk*” seperti *Political Turbulance* dan *Force Majeur* lain di luar kontrol investor tapi harus dapat dijamin oleh Pemerintah.<sup>140</sup> Ditinjau dari peran Pemerintah dalam proyek infrastruktur yang dilakukan oleh investor maka dari sudut “*a sound risk factor management*” ada risiko yang harus di-*share* atau dibagi antara pihak swasta dan Pemerintah. Tanggung jawab risiko pihak swasta dalam investasi infrastruktur adalah risiko-risiko yang bersifat korporasi seperti risiko-risiko yang berkaitan dengan perjanjian kredit, konstruksi, sumber daya manusia. Sedangkan tanggung jawab risiko Pemerintah dalam investasi infrastruktur adalah risiko-risiko yang bersifat non korporasi seperti risiko-risiko yang bersifat politis, resesi ekonomi dan bencana yang bersifat perekonomian secara global.

Dalam rangka meningkatkan partisipasi sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur, Pemerintah perlu memberikan penjaminan pada proyek kerjasama Pemerintah Swasta di bidang infrastruktur. Untuk memberikan

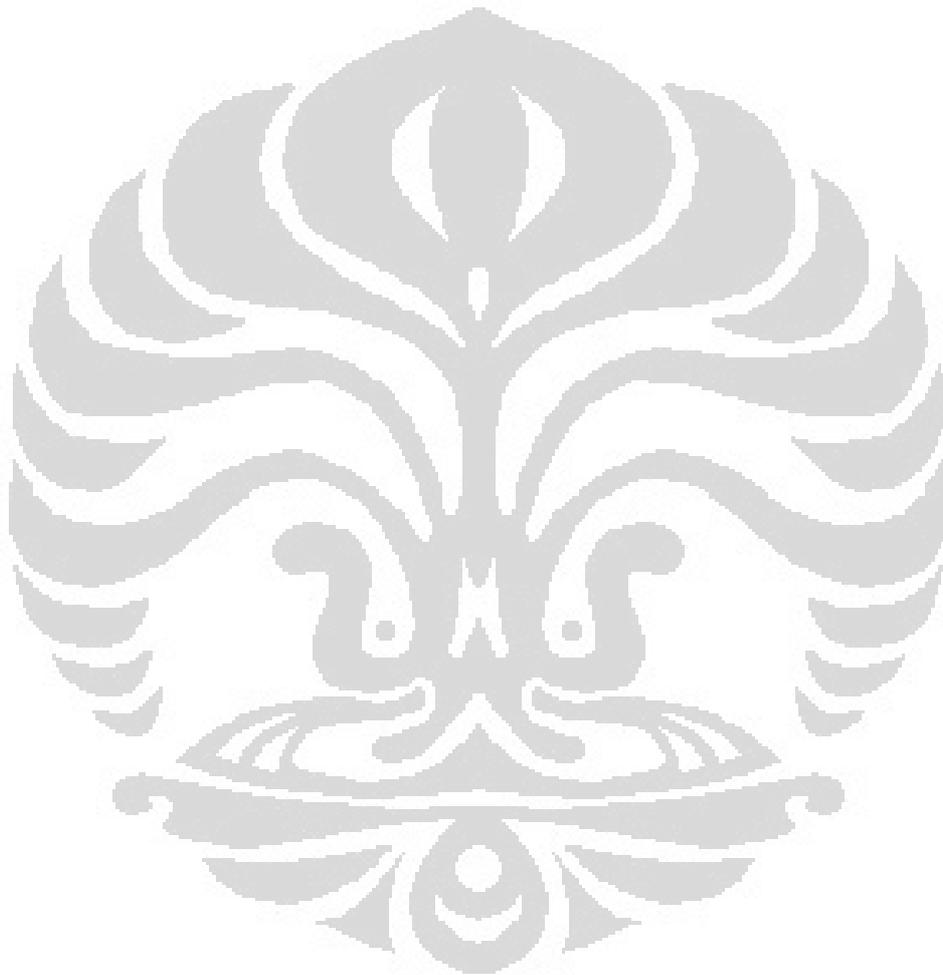
---

<sup>138</sup> *Ibid.*

<sup>139</sup> Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *KPS – Kemitraan Prasarana dan Sarana: Mengamankan Investasi Jalan tol*, hlm. 20.

<sup>140</sup> Daddy Hariadi, “*Managing Public Infrastructure: The CMNP’S Experience Paper*,”(Presentasi disampaikan pada Infrastructure Summit, Jakarta, January 17-18, 2005).

penjaminan pada proyek Kerjasama Pemerintah Swasta tersebut, perlu dilakukan penyertaan modal negara untuk mendirikan Perusahaan Perseroan (Persero) yang khusus bergerak di bidang penjaminan infrastruktur.<sup>141</sup> Peran Pemerintah dalam memberikan jaminan atas suatu proyek ini tidak diberikan secara seketika. Namun hanya proyek-proyek tertentu yang memenuhi syarat sajalah yang diberikan jaminan yang dijelaskan dalam bab berikut ini.



---

<sup>141</sup> Pendirian Perusahaan Perseroan di bidang penjaminan infratraktur ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Infrastruktur berdasarkan ketentuan ketentuan Pasal 4 ayat (3) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (“UU No. 19 Tahun 2003”) dan Pasal 41 ayat (4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (“UU No. 1 Tahun 2004”).

**BAB 3**

**PT. PENJAMINAN INFRASTRUKTUR INDONESIA (PERSERO)**  
**SEBAGAI PENYEDIA JAMINAN PROYEK KERJASAMA**  
**PEMERINTAH SWASTA DALAM BIDANG INFRASTRUKTUR**

**3.1 Dasar Hukum dan Kedudukan Hukum PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

**3.1.1 Dasar Hukum Pendirian PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bawah Kementerian Keuangan yang didirikan dan beroperasi sesuai dengan regulasi yang terdapat empat (4) peraturan inti yang terkait langsung, yakni:<sup>142</sup>

1. Peraturan Presiden No. 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, Peraturan Presiden No. 13 tahun 2010 tentang Perubahan atas Perpres No.67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur serta Peraturan Presiden No. 56 tahun 2011 tentang Perubahan Kedua atas Perpres No.67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.
2. Peraturan Presiden No. 78 tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur.
3. Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 260/PMK.011/2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha.
4. Peraturan Pemerintah No. 35 tahun 2009 tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) Dibidang Penjaminan Infrastruktur.

---

<sup>142</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *FAQ*, (Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), hlm. 3.

Penjaminan infrastruktur dapat diberikan kepada proyek infrastruktur yang dilaksanakan sesuai skema KPS.<sup>143</sup> Mandat untuk melakukan proses dan penyediaan penjaminan infrastruktur diimplementasikan melalui Badan Usaha Milik Negara (“BUMN”), yakni Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur.<sup>144</sup>

### 3.1.2 Kedudukan Hukum PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)

Pemerintah Indonesia telah mengambil kebijakan untuk memungkinkan adanya penjaminan infrastruktur yang bertujuan meningkatkan kelayakan kredit (*creditworthiness*) dari proyek-proyek infrastruktur, sebagai bagian dari upaya mendorong partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.<sup>145</sup> Penjaminan pada proyek KPS tersebut diberikan dengan membentuk Perusahaan Perseroan (Persero) yang khusus bergerak di bidang penjaminan infrastruktur.<sup>146</sup>

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2003 (“**PP No. 41 Tahun 2003**”), Menteri Keuangan akan melimpahkan kedudukan, tugas, dan kewenangan Menteri Keuangan pada Perusahaan Perseroan (Persero), Perusahaan Umum (Perum) dan Perusahaan Jawatan (Perjan) kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara yang berakibat Pemegang Saham atau Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) pada Perusahaan Perseroan (Persero) juga dilimpahkan kepada Menteri BUMN. Namun demikian, di bidang penjaminan infrastruktur ini,

<sup>143</sup> Sebagaimana diatur di dalam Perpres No. 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha, yang telah diubah melalui Perpres No. 13 Tahun 2010 dan telah diubah kembali menjadi Perpres No. 56 Tahun 2011. Perpres No. 67 Tahun 2005 sebagaimana telah diubah dengan Perpres No. 13 Tahun 2010 yang telah diubah dengan Perpres No. 56 Tahun 2011 memuat ketentuan penjaminan infrastruktur oleh Kementerian Keuangan (“Kemenkeu”).

<sup>144</sup> Proses penjaminan infrastruktur melalui BUPI diatur lebih lanjut melalui Peraturan Presiden No. 78 Tahun 2010 Tentang Penjaminan Infrastruktur untuk Proyek Kerjasama dengan Badan Usaha melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur (“**Perpres No. 78 Tahun 2010**”), serta melalui Peraturan Menteri Keuangan No. 260/PMK.011/2010 Tentang Panduan Implementasi Penjaminan Infrastruktur untuk Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (“**Permenkeu No. 260 Tahun 2010**”).

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> Hal ini ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Infrastruktur berdasarkan ketentuan ketentuan Pasal 4 ayat (3) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (“**UU No. 19 Tahun 2003**”) dan Pasal 41 ayat (4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (“**UU No. 1 Tahun 2004**”). Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Infrastruktur diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2009 (“**PP No. 35 Tahun 2009**”).

kedudukan, tugas, dan kewenangan Menteri Keuangan pada Perusahaan Perseroan (Persero) tidak dilimpahkan kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara.<sup>147</sup> Dengan demikian, RUPS pada PII, sebagai PT. Persero, tetap berada pada Menteri Keuangan.

### 3.2 Tujuan, Peran, dan Manfaat PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)

#### 3.2.1 Tujuan

Tujuan utama Pendirian PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia adalah:<sup>148</sup>

1. menyediakan penjaminan untuk proyek Kerjasama Pemerintah Swasta infrastruktur di Indonesia.
2. meningkatkan kelayakan kredit (*creditworthiness*), terutama *bankability* dari proyek KPS Infrastruktur di mata investor atau kreditor.
3. meningkatkan tata kelola (*governance*), konsistensi dan transparansi dalam proses pemberian penjaminan.
4. meminimalkan kemungkinan terjadinya kejutan langsung (*sudden shock*) terhadap Anggaran Negara (“APBN”) dan memagari (*ring-fencing*) eksposur kewajiban kontinjensi Pemerintah.

Dengan adanya penjaminan PII yang diarahkan kepada peningkatan kelayakan credit (*creditworthiness*) dari proyek KPS di Indonesia, diharapkan dapat mengurangi tingkat risiko proyek dimata investor swasta dan kreditor, sehingga menarik lebih banyak investasi swasta dan meningkatkan kompetisi antar penawar potensial dalam proses lelang.<sup>149</sup>

Tingkat risiko yang lebih kecil juga akan dapat meningkatkan *rating* kredit proyek potensial, sehingga memungkinkan untuk menekan biaya utang proyek dan memperpanjang jangka waktu dari pendanaan. Biaya utang yang lebih rendah pada akhirnya akan tertuang dalam tarif yang lebih rendah untuk pengguna. *Rating* yang lebih tinggi untuk utang proyek akan memungkinkan beberapa

---

<sup>147</sup> Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Infrastruktur*, PP No. 35 Tahun 2009, Pasal 4.

<sup>148</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur*, hlm. 2.

<sup>149</sup> *Ibid.*

perusahaan yang melaksanakan proyek KPS untuk menerbitkan obligasi di pasar modal, termasuk pasar lokal, sehingga dapat berkontribusi terhadap pembangunan pasar modal di Indonesia.<sup>150</sup>

### 3.2.2 Peran

PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) beroperasi sebagai pengelola satu pintu (*single window processor*) untuk mengelola penyediaan semua penjaminan yang diberikan kepada proyek infrastruktur yang diusulkan PJP. <sup>151</sup> *Single Window Policy* atau pengelola satu pintu adalah kebijakan penugasan Pemerintah kepada PII sebagai Badan Usaha Penjamin Infrastruktur untuk melaksanakan proses penjaminan Pemerintah.<sup>152</sup> Mekanisme satu pintu penting dalam menjaga konsistensi dalam melakukan evaluasi Usulan Penjaminan, menyediakan proses yang transparan dan konsisten untuk penyediaan penjaminan dan pemrosesan klaim, yang kemudian diharapkan akan meningkatkan kepercayaan investor dalam berpartisipasi pada proyek infrastruktur di Indonesia.<sup>153</sup> Manfaat dari kebijakan satu pengelola ini adalah untuk mewujudkan transparansi dan konsistensi dalam pemrosesan pemberian jaminan dan klaim dalam rangka meningkatkan kepercayaan investor untuk berpartisipasi dalam proyek-proyek infrastruktur di Indonesia.<sup>154</sup> Pengelolaan Satu Pintu dapat dijelaskan dalam skema berikut ini:

---

<sup>150</sup> *Ibid.*

<sup>151</sup> Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, *Public Private Partnership in Indonesia: Guarantee Provision Guideline*. (Jakarta: Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, 2011), hlm 3.

<sup>152</sup> *Ibid.*

<sup>153</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Company Profile*, (Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), hlm. 5.

<sup>154</sup> *Ibid.*



Gambar 3.1 Skema Pengelolaan Satu Pintu

Sebagai pengelola satu pintu terhadap penjaminan infrastruktur di Indonesia, PII akan:<sup>155</sup>

1. memberikan konsultasi dan bimbingan kepada Penanggung Jawab Proyek Kerjasama yang tertarik memperoleh penjaminan untuk proyeknya;
2. menyaring proyek-proyek infrastruktur untuk pemenuhan kriteria umum (*eligibility*) dalam menerima penjaminan;
3. mengevaluasi Usulan Penjaminan (“UP”) proyek infrastruktur sesuai dengan ketentuan penilaian proyek PII, untuk kemudian menentukan UP dapat diterima atau ditolak;
4. menyusun struktur penjaminan dan jika diperlukan, mengusulkan dan koordinasi program penjaminan lainnya dengan *Co-guarantor* lain dan Pemerintah Indonesia.
5. mengembangkan kerangka pemantauan (*monitoring*) dan secara seksama memantau proyek yang didukung PII.

### 3.2.3 Manfaat

PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dalam memberikan jaminan diharapkan dapat memberi manfaat bagi Indonesia pada umumnya, pemerintah dan swasta sebagai pihak dalam perjanjian KPS pada khususnya.<sup>156</sup>

Manfaat penjaminan yang diberikan oleh PII bagi Indonesia adalah:<sup>157</sup>

1. mendukung pembangunan ekonomi melalui Kerjasama Pemerintah Swasta untuk membangun proyek-proyek infrastruktur yang berkualitas;
2. menekan tarif yang dibayarkan masyarakat karena beban bunga pinjaman yang lebih rendah.

<sup>155</sup> Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, *Public Private Partnership in Indonesia: Guarantee Provision Guideline*. (Jakarta: Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, 2011), hlm. 3.

<sup>156</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Company Profile*, hlm. 3.

<sup>157</sup> *Ibid.*

3. melindungi pemerintah dari klaim mendadak dan eksposur pada kewajiban finansial proyek infrastruktur yang timbul dari penjaminan yang diberikan; dan/atau
4. mendorong/menstimulasi langkah Pemerintah selanjutnya terkait Kerjasama Pemerintah Swasta.

Pemberian jaminan oleh PII juga diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pemerintah sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama dan investor sebagai pihak swasta dalam KPS, yakni bagi pemerintah dapat:<sup>158</sup>

1. menarik minat investor swasta dan lembaga keuangan dalam berpartisipasi di proyek KPS, sehingga tingkat keberhasilan eksekusi proyek sesuai rencana dan jadwal menjadi lebih tinggi; dan/atau
2. meningkatkan kompetisi dalam proses lelang sehingga diharapkan diperoleh proposal lelang yang berkualitas dan mendapatkan harga yang kompetitif.

Sedangkan bagi sektor swasta, pemberian jaminan oleh PII diharapkan dapat:<sup>159</sup>

1. mitigasi risiko bagi sektor swasta yang tidak dapat dicakup dari pasar;
2. peningkatan transparansi, kejelasan dan *consistency* akan proses evaluasi dan pemberian penjaminan bagi proyek;
3. peningkatan *bankability* dari proyek;
4. memperpanjang jangka waktu pinjaman, yang berdampak pada harga penawaran (*bid*) yang lebih kompetitif; dan/atau
5. memberikan insentif bagi PJKP untuk membuat kontrak yang memenuhi standar yang berlaku umum/internasional.

### **3.3 Cakupan Proyek dan Risiko yang Mendapatkan Jaminan dari PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

#### **3.3.1 Cakupan dan Kriteria Kelayakan Proyek**

Proyek infrastruktur yang dapat dijamin oleh PII adalah proyek Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) di bidang infrastruktur.<sup>160</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) menetapkan delapan (8) sektor yang dapat diberi penjaminan, yaitu: Transportasi, Jalan/Jembatan Tol, Pengairan, Air Minum, Air Limbah dan

<sup>158</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *FAQ*, hlm. 4.

<sup>159</sup> *Ibid.*, hlm. 4

<sup>160</sup> Sesuai dengan kriteria yang ditentukan oleh Peraturan Presiden No. 13 tahun 2010 yang telah diubah dengan Peraturan Presiden No. 56 Tahun 2011.

Persampahan, Telekomunikasi dan Informatika, Listrik, dan Transmisi dan/atau Distribusi Minyak dan Gas Bumi.<sup>161</sup> Kategori risiko dan cakupan proyek dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 3.2 Kategori Risiko dan Cakupan Proyek

Setiap Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta yang diusulkan untuk menerima penjaminan melalui PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia harus memenuhi kriteria berikut ini:<sup>162</sup>

- a. Kriteria 1  
Proyek harus merupakan Kerjasama Pemerintah Swasta yang tunduk kepada Perpres No. 67 Tahun 2005 jo. Perpres No. 13 Tahun 2010 jo. Perpres No. 56 Tahun 2011.
- b. Kriteria 2  
Proyek tunduk kepada peraturan sektor terkait dan rencana pengadaan adalah melalui proses lelang yang transparan dan kompetitif.
- c. Kriteria 3  
Proyek harus layak secara teknis, ekonomi, keuangan dan lingkungan, serta secara sosial tidak berdampak negatif.

<sup>161</sup> Indonesia, *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 4 ayat (1).

<sup>162</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur*, hlm. 7.

- d. Kriteria 4  
Perjanjian Kerjasama Pemerintah Swasta harus memiliki ketentuan yang sesuai untuk arbitrase yang mengikat.

### 3.3.2 Prinsip Alokasi Risiko

Pada dasarnya, penjaminan infrastruktur oleh PII menjamin kewajiban finansial PJPk dalam suatu perjanjian KPS, dimana kewajiban ini timbul akibat risiko yang disebabkan oleh peristiwa penyebab (*triggering events*) berikut:<sup>163</sup>

- a) tindakan atau tiadanya tindakan PJPk atau Pemerintah selain PJPk dalam hal-hal yang menurut hukum atau peraturan perundangan - PJPk atau Pemerintah selain PJPk memiliki kewenangan atau otoritas untuk melakukan tindakan tersebut;
- b) kebijakan PJPk atau Pemerintah selain PJPk;
- c) keputusan sepihak dari PJPk atau Pemerintah selain PJPk;
- d) ketidakmampuan PJPk dalam melaksanakan suatu kewajiban yang ditentukan kepadanya oleh Badan Usaha berdasarkan Perjanjian Kerjasama (*breach of contract*).

Keputusan PII dalam penyediaan penjaminan risiko infrastruktur dalam suatu proyek KPS dibuat setelah mengevaluasi, antara lain, kesesuaian *draft* perjanjian KPS dengan prinsip alokasi risiko.<sup>164</sup>

Prinsip alokasi risiko adalah pengalokasian risiko kepada pihak yang relatif lebih mampu mengendalikan risiko. Acuan Alokasi Risiko diperlukan dalam membantu Penanggung Jawab Proyek Kerjasama melakukan identifikasi dan alokasi risiko. Kategori risiko yang secara tepat memenuhi prinsip ini akan bervariasi sesuai sektornya, pengalokasian final akan bergantung kepada kondisi spesifik dari proyek potensial. Secara umum, berikut adalah tabel daftar risiko-risiko yang dapat dicakup PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero):<sup>165</sup>

<sup>163</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Acuan Alokasi Risiko*, (Maret, 2011), hlm. 17.

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> *Ibid.*, hlm. 5-6.

3.1 Tabel Daftar Risiko-Risiko Yang Dapat Dicakup PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia  
(Persero)

#	Risiko	Deskripsi
1.	Lisensi, Izin dan Persetujuan	Cakupan terhadap risiko akibat keterlambatan atau kegagalan dalam memberikan lisensi, izin atau persetujuan (keterlambatan yang berdampak negatif terhadap biaya konstruksi, biaya pendanaan dan dimulai perolehan pendapatan).
2.	Keterlambatan / Kegagalan <i>Financial Close</i>	Cakupan terhadap risiko keterlambatan atau kegagalan <i>financial close</i> yang diakibatkan tindakan/tidak bertindaknya PJK (selain isu lahan dan isu perijinan)
3.	Perubahan Regulasi dan Perundangan	Cakupan terhadap kerugian sebagai dampak dari perubahan regulasi/ perundangan yang berdampak negatif terhadap proyek, seperti peraturan pajak, struktur tarif, atau peraturan yang mempengaruhi spesifikasi teknis proyek dan menyebabkan perubahan biaya. Berlaku hanya jika kontrak secara eksplisit terhadap dan terikat dengan regulasi/perundangan yang berlaku (melindungi terhadap perubahan regulasi/ perundangan), dimana lazim bagi PJK untuk menanggung risiko perubahan regulasi/perundangan yang bersifat diskriminatif.
4.	Wanprestasi	Cakupan terhadap tindakan/tidak bertindaknya PJK yang melanggar kontrak, atau merubah kontrak secara sepihak.
5.	Integrasi dengan Jaringan	Cakupan terhadap tindakan/tidak bertindaknya PJK (atau otoritas yang berwenang) yang mempengaruhi operasional/ pendapatan proyek

		karena kegagalan (atau tidak memadainya) integrasi dengan jaringan yang direncanakan.
6.	Risiko Fasilitas Pesaing	Cakupan terhadap risiko adanya fasilitas/infrastruktur sejenis yang dibangun dan akan bersaing dengan penyediaan layanan yang diperjanjikan.
7.	Risiko Pendapatan	Cakupan terhadap pemenuhan/penerapan kewajiban PJKP terhadap pendapatan proyek. Cakupan berlaku hanya jika PJKP secara kontraktual menyetujui pembayaran atas layanan infrastruktur/proyek (dukungan fiskal terhadap kesenjangan kelayakan/pendapatan minimum).
8.	Risiko Permintaan	Cakupan terhadap perubahan, yang ditanggung BU akibat tindakan PJKP, yang mempengaruhi permintaan layanan proyek.
9.	Risiko Harga	Cakupan terhadap pemenuhan tingkat pendapatan yang tidak tercapai akibat perubahan tarif secara sepihak.
10.	Risiko <i>Ekspropriasi</i>	Cakupan terhadap tindakan pengambilalihan proyek oleh PJKP atau otoritas lainnya yang menyebabkan berakhirnya kontrak proyek.
11.	Risiko Tidak Dapat dilakukannya Konversi dan Transfer Mata Uang	Cakupan terhadap risiko pendapatan/ <i>profit</i> dari proyek tidak dapat dikonversi ke mata uang asing dan/atau tidak dapat direpatriasi ke negara asal investor.
12.	Risiko <i>Parastatal</i> atau Sub-nasional	Cakupan terhadap risiko suatu entitas sub-nasional atau <i>parastatal</i> yang bertindak sebagai PJKP pada suatu proyek yang gagal memenuhi pembayaran kontraktual atau kewajiban materil lainnya (karena keputusan sepihak)
13.	Risiko <i>Force Majeur</i>	Cakupan terhadap risiko bahwa suatu kejadian

	yang Mempengaruhi PJKP	di luar kendali kedua belah pihak (bencana alam atau akibat tindakan manusia) yang akan terjadi dan dapat menyebabkan keterlambatan atau kegagalan PJKP untuk memenuhi kinerja kewajiban kontraktual.
14.	Risiko <i>Interface</i>	Cakupan terhadap risiko bahwa metode atau standar layanan sektor publik akan menghambat layanan 7 Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur kontraktual atau sebaliknya. Risiko ini termasuk jika kualitas pekerjaan oleh pemerintah tidak sesuai dengan apa yang telah dikerjakan BU.

Penentuan kewajiban PJKP dalam Perjanjian Kerjasama proyek KPS perlu memenuhi prinsip Alokasi Risiko. Alokasi risiko yang optimal penting demi memaksimalkan *value for money*. Prinsip yang lazim diterapkan untuk alokasi risiko adalah bahwa risiko sebaiknya dialokasikan kepada pihak yang relatif lebih mampu mengelolanya atau dikarenakan memiliki biaya terendah untuk menyerap risiko tersebut. Jika prinsip ini diterapkan dengan baik, diharapkan dapat menghasilkan premi risiko yang rendah dan biaya proyek yang lebih rendah sehingga berdampak positif bagi pemangku kepentingan proyek tersebut.<sup>166</sup>

Contoh penerapan prinsip tersebut di investasi KPS adalah sebagai berikut:<sup>167</sup>

1. risiko yang berdasarkan pengalaman sulit untuk dikendalikan pemerintah agar memenuhi asas efektivitas biaya, sebaiknya ditanggung pihak swasta;
2. risiko yang berada di luar kendali kedua belah pihak, atau sama-sama dapat dipengaruhi kedua belah pihak sebaiknya ditanggung bersama (keadaan kahar);
3. risiko yang dapat dikelola pemerintah, karena posisinya lebih baik atau lebih mudah mendapatkan informasi dibandingkan swasta (risiko peraturan atau legislasi) sebaiknya ditanggung pemerintah;

<sup>166</sup> *Ibid.*, hlm. 18.

<sup>167</sup> *Ibid.*

4. risiko yang walaupun sudah ditransfer, tetap memberikan eksposur kepada pemerintah atau PJK (menghambat tersedianya layanan penting ke masyarakat), dimana jika Badan Usaha gagal memenuhi kewajiban maka pemerintah dapat mengambil alih proyek.

### 3.4 Mekanisme Pemberian Jaminan dan Pemantauan

#### 3.4.1 Mekanisme Pemberian Jaminan

##### 3.4.1.1 Mekanisme Pemberian Jaminan oleh PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)

Penjaminan infrastruktur merupakan bentuk dukungan fiskal dari Kemenkeu untuk proyek infrastruktur yang didanai pihak swasta. Penjaminan ini dimaksudkan untuk menjamin komitmen PJK dalam memenuhi kewajiban keuangannya dalam Perjanjian KPS. Sesuai regulasi yang ada, penjaminan tersebut dapat diberikan melalui BUPI.<sup>168</sup>

Terdapat empat (4) tahap yang diperlukan PII untuk menerbitkan penjaminan, yaitu:<sup>169</sup>

##### 1. Konsultasi dan Bimbingan (*Consultation and Guidance*)

Pada tahap ini, PII menyediakan informasi rinci terkait penjaminan oleh PII, seperti kriteria penjaminan dan proses yang harus dilakukan untuk memperoleh jaminan, contoh perjanjian KPS, dsb. Konsultasi dan Bimbingan dilakukan di tahap awal proyek, sebelum mobilisasi tenaga ahli untuk persiapan proyek. PII akan menyediakan seluruh bahan yang relevan terkait penjaminan kepada PJK atau pihak yang berkepentingan, setelah menerima pertanyaan dari PJK. PII akan menjelaskan produk penjaminan, fitur dan metodologi serta proses yang perlu diikuti untuk penerbitan penjaminan. PJK juga meninjau gambaran awal permintaan

<sup>168</sup> Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, *Public Private Partnership in Indonesia: Guarantee Provision Guideline*, hlm. 3.

<sup>169</sup> *Ibid.*, hlm. 9.

pasar atau keinginan untuk penjaminan, spesifik terhadap proyek yang ingin dipersiapkan oleh PJKP.<sup>170</sup>

Tujuan dari tahap ini adalah untuk meninjau bagaimana penjaminan PII dapat relevan dalam menambah nilai dari proyek yang diusulkan PJKP, serta hal-hal kunci yang perlu dipertimbangkan di tahap berikutnya dalam mempersiapkan dan melaksanakan proyek.<sup>171</sup> Hal-hal kunci tersebut pada umumnya termasuk ketentuan kepatuhan terhadap regulasi, proses memperoleh penjaminan dan proses klaim, serta adanya potensi *Co-guarantor*.<sup>172</sup>

## 2. Penyaringan (*Screening*)

Pada tahap ini, PII mengevaluasi Formulir Penyaringan (*Screening Form*) yang disampaikan PJKP kepada PII untuk menentukan secara umum kelayakan proyek atau *eligibilitas* dalam memperoleh jaminan berdasarkan regulasi atau ketentuan yang ada. Beberapa kriteria umum antara lain, termasuk sektor yang tercantum dalam Perpres No. 13 Tahun 2010, proyek selaras dengan prioritas Pemerintah, dan dokumentasi proyek telah disiapkan oleh ahli yang kredibel. Aplikasi untuk mendapatkan penjaminan PII harus disampaikan oleh PJKP proyek terkait. Penyaringan adalah tahap formal terkait penilaian awal apakah proyek secara umum (*prima facie*) memenuhi kriteria kelayakan dan persyaratan PII (*eligibility criteria*). Melanjutkan dari Konsultasi dan Bimbingan, PJKP akan secara formal meminta proyek untuk dipertimbangkan ke dalam daftar proyek PII, dengan menunjukkan adanya komitmen yang tegas untuk melanjutkan proyek sesuai ketentuan pemberian penjaminan. Tahap ini akan melibatkan penyelesaian formulir penyaringan oleh PJKP. Setelah mengkaji formulir Penyaringan, PII akan menerbitkan Keterangan Kelanjutan Proses (“**KKP**”) (*Confirmation to Proceed* (“*CTP*”)) jika

---

<sup>170</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur*, hlm. 17.

<sup>171</sup> *Ibid.*, hlm. 12.

<sup>172</sup> *Ibid.*

proyek secara awal memenuhi ketentuan Penyaringan. Jika tidak, PII akan memberikan panduan kepada PJPk jika ada kebutuhan memodifikasi rencana implementasi proyek karena hambatan-hambatan tertentu. Setelah adanya KKP, PII akan memulai interaksi yang lebih fokus dengan PJPk dalam memandu PJPk menyelesaikan Usulan Penjaminan, memastikan bahwa persyaratan telah dipahami secara seksama oleh PJPk dan tim tenaga ahlinya. Hal-hal yang termasuk dalam Usulan Penjaminan termasuk dokumentasi yang pada dasarnya merupakan bagian dari dokumentasi persiapan proyek yang sesuai *best practice*. Usulan Penjaminan akan mencakup setidaknya:<sup>173</sup>

1. surat permintaan dari PJPk ke PII
2. pra-studi kelayakan proyek
3. struktur KPS
4. matriks alokasi risiko dan rencana mitigasi risiko
5. rancangan Perjanjian Kerjasama
6. kebutuhan dukungan pemerintah
7. permintaan cakupan penjaminan
8. arus kas proyek
9. penilaian kelayakan lingkungan dan sosial
10. rencana pengelolaan proyek, termasuk rencana pengadaan.

### 3. Evaluasi (*Appraisal*)

Pada tahap ini, PII melakukan evaluasi terhadap kelayakan proyek secara rinci dari aspek *legal*, teknik, ekonomi dan keuangan, serta lingkungan dan sosial, termasuk juga evaluasi terhadap kemampuan PJPk untuk memenuhi kewajiban finansialnya sesuai perjanjian KPS. Penyampaian Usulan Penjaminan harus tepat waktunya sehingga ada cukup waktu untuk tahap berikutnya yaitu Evaluasi (*Appraisal*), modifikasi atau revisi jika diperlukan, serta proses Penstrukturan (*Structuring*), sesuai jadwal pengadaan yang direncanakan. Hal ini penting karena rancangan akhir perjanjian penjaminan harus disampaikan ke seluruh peserta lelang dalam waktu yang cukup sebelum penyampaian penawaran.

---

<sup>173</sup> Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, *Public Private Partnership in Indonesia: Guarantee Provision Guideline*, hlm. 14.

Tahap Evaluasi (*Appraisal*) ditujukan untuk melakukan analisa komprehensif terhadap proyek yang hendak dijamin oleh PII, sehingga menjadi basis bagi PII untuk menerima atau menolak Usulan Penjaminan dan rekomendasi mengenai cakupan penjaminan bergantung kepada *eksposur* risiko PII terhadap proyek. Analisa kunci diarahkan untuk memastikan:<sup>174</sup>

1. proyek layak secara teknis, ekonomi dan keuangan, serta tidak berdampak negatif terhadap lingkungan hidup dan sosial;
2. risiko proyek teridentifikasi, dialokasikan secara memadai dengan rencana mitigasi yang efektif;
3. proses pengadaan memadai sebagaimana tercantum dalam rencana pengadaan.

PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) selanjutnya akan menilai cakupan penjaminan yang diminta, yang meliputi jenis risiko yang diusulkan, persentase kewajiban finansial PJPK, dan usulan masa berlaku penjaminan. Masa berlaku penjaminan bisa berbentuk:<sup>175</sup>

1. sepanjang atau sebagian Masa Persiapan Pelaksanaan Proyek;
2. sepanjang atau sebagian Masa Konstruksi Proyek; dan/atau
3. sepanjang atau sebagian Masa Operasional Proyek.

PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dapat meminta PJPK menyediakan informasi lebih jauh yang diperlukan untuk melengkapi Usulan Penjaminan atau untuk meminta klarifikasi dari dokumentasi yang diberikan. Tahap Evaluasi (*Appraisal*) akan dianggap selesai apabila PII dapat menentukan apakah proyek layak dari berbagai aspek, risiko telah diidentifikasi dan dialokasikan secara memadai, rencana mitigasi komprehensif dan dapat diterapkan, serta PJPK memiliki kemampuan mengelola dan memenuhi kewajiban finansialnya.

Setelah menentukan proyek layak dijamin, PII akan menyampaikan hasil ini dengan menerbitkan Pernyataan Minat (“PM”) (*Letter of Intent* (“LoI”)), namun konfirmasi akhir dari pemberian penjaminan akan bergantung kepada hasil dari tahap *structuring*. Jika penilaian dari Usulan

---

<sup>174</sup> *Ibid.*, hlm. 17.

<sup>175</sup> *Ibid.*, hlm. 19.

Penjaminan menunjukkan bahwa proyek tidak layak dijamin, PII akan menerbitkan Pernyataan Penolakan (“PT”) (*Letter of Refusal* (“LoR”)).

Perpres No. 78 Tahun 2010 memiliki persyaratan tambahan terkait evaluasi Usulan Penjaminan sebelum PII dapat berkomitmen menyediakan penjaminan. Persyaratan ini adalah bahwa nilai penjaminan tidak boleh menyebabkan PII melanggar ketentuan kecukupan modalnya. PII dapat mengikutsertakan *co-guarantor* untuk melengkapi kapasitas penjaminannya. Proses ini merupakan bagian dari tahap Penstrukturan (*Structuring*).

#### 4. Penstrukturan (*Structuring*)

Pada tahap ini, PII menentukan struktur penjaminan serta menyiapkan ketentuan dan kondisi penjaminan, misalnya masa berlaku penjaminan, kewajiban finansial dan cakupan risiko yang dijamin, yang disesuaikan untuk masing-masing proyek KPS. Pada tahap ini, PII akan menentukan proporsi dari ketentuan penjaminan yang akan diberikan kepada proyek. Jika penjaminan berada dalam kemampuan modal PII, PII dapat memilih untuk menjamin secara keseluruhan. Dalam hal penjaminan tunggal oleh PII, PII akan kemudian melakukan strukturisasi ketentuan penjaminan. PII kemudian akan menerbitkan Pernyataan Kesiediaan (“PK”) (*In-Principle Approval* “IPA”) yang tidak mengikat kepada PJK, dan menyampaikan kesediaan PII melakukan penjaminan, dengan memberikan informasi berikut:<sup>176</sup>

1. besaran penjaminan;
2. risiko yang dicakup (menjelaskan pengecualian, jika ada);
3. masa penjaminan.

Setelah empat (4) tahap yang dilakukan PII untuk menerbitkan penjaminan telah selesai, maka rancangan akhir perjanjian penjaminan harus disampaikan ke seluruh peserta lelang dalam waktu yang cukup sebelum penyampaian penawaran.

<sup>176</sup> PT. *Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)*, Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur, hlm. 21.

Perjanjian penjaminan ini dapat menarik lebih banyak investasi swasta dan meningkatkan kompetisi antar penawar potensial dalam proses lelang.<sup>177</sup>

Kemudian setelah ditentukan pemenang lelang yang menjadi mitra PJPK dalam perjanjian KPS yang juga dihadiri oleh pihak dari PII, PII akan mengadakan Perjanjian Penjaminan dengan pihak swasta sebagai pemenang lelang yang menjamin kinerja PJPK dalam memenuhi Perjanjian KPS, spesifik terhadap risiko-risiko yang dialokasikan ke PJPK di Perjanjian KPS, dan telah disepakati dengan PII untuk diikutsertakan didalam struktur penjaminan.<sup>178</sup>

PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) sebelum menyatakan kesediaannya untuk menjamin sebuah proyek yang diajukan, akan mensyaratkan PJPK untuk menyetujui mekanisme pembayaran kembali atas ganti kerugian yang akan dibayarkan PII apabila risiko yang dijamin terjadi<sup>179</sup> dalam Perjanjian Regres (*Recourse Agreement*).

Kebijakan internal saat ini mengatur bahwa penjaminan yang diberikan oleh PII untuk nilai proyek sampai dengan Rp 500 Milyar dapat mencapai 100% dari nilai proyek tersebut. Untuk nilai proyek diatas Rp 500 Milyar, penjaminan yang diberikan oleh PII adalah sebesar maksimum lima puluh persen (50%) dari nilai proyek tersebut. Sementara untuk besarnya penjaminan maksimum untuk satu proyek adalah dua puluh lima persen (25%) dari modal PII yang tersedia.<sup>180</sup>

Pihak swasta yang menerima manfaat penjaminan infrastruktur akan membayar biaya penjaminan. Struktur imbal jasa penjaminan tersebut berbentuk *One-Time Fee* (dihitung terhadap nilai proyek) dan *Recurring Fee* (dihitung terhadap nilai eksposur penjaminan yang diberikan). Selain tergantung kepada nilai proyek dan nilai eksposur penjaminan, besaran imbal jasa penjaminan tersebut akan mempertimbangkan profil risiko proyek, cakupan penjaminan, dan durasi penjaminan. Secara indikatif, untuk saat ini tingkat imbal jasa penjaminan

---

<sup>177</sup> *Ibid.*, hlm. 5.

<sup>178</sup> *Ibid.*, hlm. 21.

<sup>179</sup> Berdasarkan wawancara terarah dengan Bapak Djoko Sarwono (Senior Vice President Business Development PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)) yang diberikan tanggal 13 Oktober 2011.

<sup>180</sup> PT. Penjaminan Infrastuktur Indonesia (Persero), *FAQ*, hlm. 6.

*One-Time Fee* adalah sekitar 50 basis poin, sedangkan untuk *recurring fee* adalah sekitar 75 basis poin.<sup>181</sup>

Tujuan keseluruhan dari proses penyediaan penjaminan PII adalah untuk mengkaji setiap proyek dari perspektif kelayakan, menilai risiko yang terkait pada proyek, memungkinkan dampak keuangan akibat adanya penjaminan terhadap proyek dan memantau proyek terkait risiko yang dicakup dalam penjaminan.<sup>182</sup>

#### 3.4.1.2 Penjaminan Bersama (*Co-Guarantee*)

Apabila PII menjamin proyek infrastruktur yang nilainya jauh lebih besar dari kemampuan modalnya, PII dapat melakukan penjaminan bersama (*co-guarantee*) dengan lembaga pembangunan multilateral (*Multilateral Development Agency* (“MDA”), seperti Bank Dunia), dengan institusi keuangan lainnya atau dengan Pemerintah Republik Indonesia. Mekanisme *co-guarantee* ini akan tertuang dalam Perjanjian Penjaminan (*Guarantee Agreement*) antara investor/lender dengan Para Penjamin. *Co-Guarantee* adalah penjaminan yang melibatkan satu atau lebih penjamin tambahan (*Co-Guarantor*) bersama dengan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).

Terdapat dua (2) bentuk penjaminan infrastruktur, yaitu penjaminan infrastruktur yang disediakan oleh Badan Usaha Penjamin Infrastruktur (“Penjaminan PII”) dan penjaminan infrastruktur yang disediakan oleh Pemerintah (“Penjaminan Pemerintah”). Penjaminan dapat dilakukan dengan cara penjaminan hanya oleh Penjaminan PII atau Penjaminan Bersama yang mencakup Penjaminan PII dan Penjaminan Pemerintah. Penjaminan Bersama dilakukan berdasarkan alokasi risiko infrastruktur antara PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dan Kementerian Keuangan, yang bertindak sebagai *Co-Guarantor* mewakili Pemerintah.<sup>183</sup>

Namun demikian, Pemerintah menekankan pentingnya optimalisasi penggunaan Penjaminan PII, untuk menjaga risiko fiskal negara, konsisten dengan

---

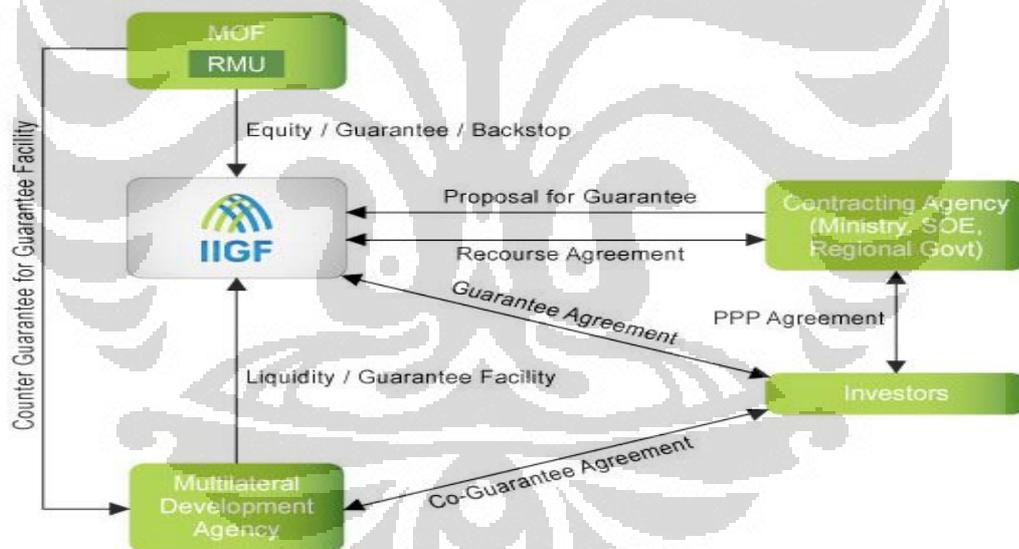
<sup>181</sup> *Ibid.*

<sup>182</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur*, hlm. 10.

<sup>183</sup> *Ibid.*, hlm. 7.

mekanisme pemagaran atau *ring fencing*. Maka, selain melalui komitmen Pemerintah untuk mencakup permodalan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) melalui mekanisme anggaran negara berupa Penanaman Modal Negara, optimaliasi penjaminan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dapat dicapai melalui kerjasama antara PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dengan lembaga keuangan multilateral atau pihak lain dengan tujuan dan fungsi serupa.<sup>184</sup>

Meskipun penjaminan proyek dilakukan melalui struktur penjaminan bersama (*co-guarantee*), proses penjaminan, termasuk evaluasi (*appraisal*) dilakukan oleh PII sesuai dengan kebijakan satu pelaksana (*single window policy*) yang memungkinkan penyediaan Penjaminan Pemerintah melalui kebijakan satu pintu yang diterapkan melalui PII sebagai lembaga yang bertanggung jawab untuk melakukan proses penjaminan infrastruktur. Keseluruhan pemberian jaminan dapat dilihat dalam skema berikut:



Gambar 3.3 Skema Keseluruhan Pemberian Jaminan

<sup>184</sup> Jika ada permintaan untuk *Co-Guarantee* dengan lembaga keuangan multilateral atau lembaga lainnya, proyek yang diusulkan mungkin akan diminta untuk memenuhi beberapa kriteria evaluasi yang mungkin berbeda dari kriteria PII. PII akan berupaya menyampaikan kemungkinan keterlibatan *co-guarantor* sedini mungkin di tahap penyaringan (*screening*), untuk memastikan proyek yang disiapkan akan sejalan dengan kriteria tersebut.

### 3.4.2 Proses Pemantauan (*Monitoring*)

Setelah pemenang ditetapkan, dan perjanjian KPS ditandatangani beserta Perjanjian Penjaminan dan Perjanjian Regres (*Resource Agreement*), PII akan melakukan Pemantauan Proyek (*Project Monitoring*). Perjanjian Regres akan mengikutsertakan ketentuan bagi PJPK untuk menyampaikan laporan terkait perkembangan implementasi proyek sehingga PII dapat memantau berbagai risiko yang dijamin dan apakah telah ada perubahan terkait kemungkinan risiko tersebut terjadi, serta apakah rencana mitigasi risiko telah diimplementasikan secara memadai.<sup>185</sup>

### 3.5 Proses Klaim dan Regres

Proses untuk klaim dan pembayaran diatur dalam Perpres No. 78 Tahun 2010 dan Permenkeu No. 260 Tahun 2010. Badan Usaha dapat menyampaikan klaim kepada PII berdasarkan klaim yang tidak diperselisihkan atau telah habisnya waktu dimana PJPK belum melakukan pembayaran.<sup>186</sup>

Jika terdapat pengajuan klaim dari swasta, maka PII akan menilai apakah klaim konsisten dengan cakupan dalam Perjanjian Penjaminan, dan akan menanyakan kepada PJPK risiko yang dijamin tersebut benar terjadi. Apabila risiko tersebut benar terjadi, maka PII akan meminta PJPK untuk memperbaiki keadaan tersebut, tetapi apabila PJPK menurut penilaiannya tidak bisa memperbaiki keadaan tersebut, maka PII akan membayar ganti rugi sesuai dengan perjanjian penjaminan.<sup>187</sup>

PII akan menilai apakah klaim konsisten dengan cakupan dalam Perjanjian Penjaminan, dan bahwa tidak ada perselisihan yang belum diselesaikan antara PJPK dan BU terkait kewajiban finansial yang harus diselesaikan PJPK. Jika ada perselisihan yang belum diselesaikan, perselisihan tersebut harus terlebih dahulu diselesaikan sesuai mekanisme penyelesaian perselisihan dalam perjanjian KPS.

---

<sup>185</sup> *Ibid.*, hlm. 23.

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> Berdasarkan wawancara terarah dengan Bapak Djoko Sarwono (Senior Vice President Business Development PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)) yang diberikan tanggal 13 Oktober 2011.

Jika kondisi untuk klaim telah dipenuhi, PII akan menyampaikan pembayaran kepada BU. Jika penjaminan PII melibatkan Pemerintah sebagai *co-guarantor*, proses klaim juga akan dikelola oleh PII. Permintaan pembayaran akan disampaikan oleh PII kepada Pemerintah apabila hasil verifikasi menunjukkan bahwa Pemerintah berkewajiban untuk melakukan pembayaran dalam kapasitasnya sebagai *co-guarantor*.<sup>188</sup>

Jika terjadi klaim penjaminan, sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, PII memiliki hak Regres kepada PJPK atas setiap klaim yang dibayarkan PII kepada investor. Nilai Regres yang dapat ditagihkan oleh PII kepada PJPK adalah nilai klaim yang telah dibayarkan, dengan memperhitungkan nilai waktu dari uang (*time value of money*). Hak PII dan kewajiban PJPK ini dituangkan dalam suatu Perjanjian Regres antara PII dan PJPK yang akan ditandatangani sebelum PII menandatangani Perjanjian Penjaminan dengan pihak Swasta. Adanya skema regres ini akan dapat memastikan keberlangsungan kondisi finansial PII.<sup>189</sup>

Setelah PII memenuhi kewajiban membayar atas klaim BU yang memenuhi syarat, PJPK akan berkewajiban membayar kembali pengeluaran PII sesuai Perjanjian Regres. Jika PJPK adalah Menteri/Kepala Lembaga, maka mekanisme akan mengikuti mekanisme APBN. Jika PJPK adalah Kepala Daerah, maka mekanisme regres akan mengikuti mekanisme Anggaran Penerimaan dan Belanja Daerah (“APBD”), sedangkan jika PJPK adalah pimpinan BUMN atau BUMD, maka mekanisme regres akan mengikuti mekanisme korporasi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.<sup>190</sup>

---

<sup>188</sup> Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, *Public Private Partnership in Indonesia: Guarantee Provision Guideline*, hlm. 23.

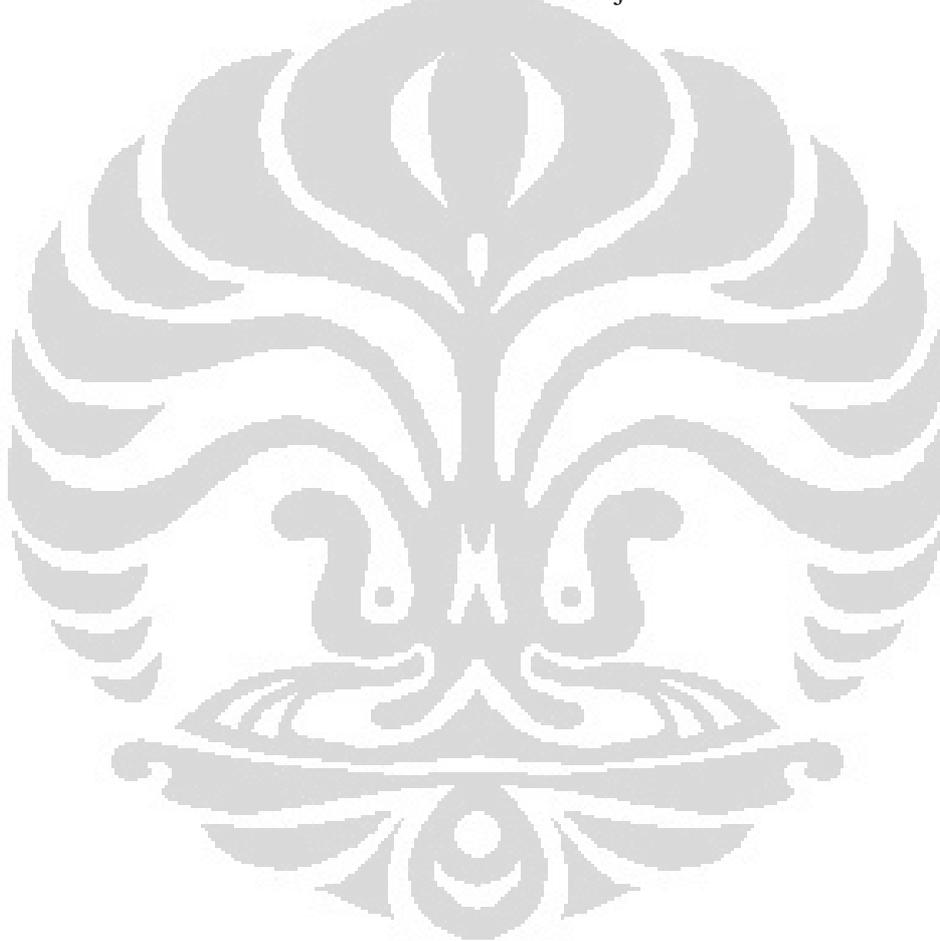
<sup>189</sup> *Ibid.*, hlm. 7.

<sup>190</sup> *Ibid.*, hlm. 24.

Klaim Penjaminan dapat dilihat dalam skema berikut ini:



Gambar 3.4 Klaim Penjaminan



## **BAB 4**

### **ANALISIS PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL RUAS DEPOK – ANTASARI DAN URGENSI PEMBENTUKAN PT. PENJAMINAN INFRASTRUKTUR INDONESIA (PERSERO)**

#### **4.1 Para Pihak**

Perjanjian untuk membangun jalan tol dari Depok menuju Antasari antara Departemen Pekerjaan Umum yang bertindak sebagai pemerintah dan Penanggung Jawab Proyek Kerjasama dengan PT. Citra Waspputowa sebagai pihak swasta termaktub dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006 yang ditandatangani tanggal 29 Mei 2006.

Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 mensyaratkan bahwa yang mengadakan perjanjian pengusahaan jalan tol adalah Menteri atas nama Pemerintah dengan Badan Usaha.<sup>191</sup> Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari ini, yang mewakili dari pihak Pemerintah adalah Sekretaris Jenderal Departemen Pekerjaan Umum.<sup>192</sup> Sedangkan pihak swasta diwakili oleh Direktur Utama Perusahaan Jalan Tol PT. Citra Waspputowa yang merupakan pemenang lelang Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari.<sup>193</sup> Dengan demikian syarat para pihak dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol terpenuhi sebagai para pihak dalam Kerjasama Pemerintah Swasta.

#### **4.2 Hak dan Kewajiban Pihak Swasta**

Hak pihak swasta dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok Antasari adalah:

1. mendapatkan konsesi untuk mengoperasikan jalan tol dalam jangka waktu yang panjang yang dapat dilihat dalam Pasal 2.3 Perjanjian

---

<sup>191</sup> Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Jalan Tol*, Pasal 64 ayat (1).

<sup>192</sup> Sesuai Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor : 51/M tahun 2005 Tanggal 4 April 2005 tentang Pengangkatan Pejabat Eselon I di lingkungan Departemen Pekerjaan Umum dan Surat Kuasa Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 06/SKS/M/2006 tanggal 24 Mei 2006 untuk bertindak dalam jabatannya mewakili Pemerintah.

<sup>193</sup> Berdasarkan Surat Penetapan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia No. JL.01.03-Mn/554 tertanggal 17 Oktober 2005.

Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari tentang Masa Konsesi, yakni:

2.3 Masa Konsesi adalah untuk jangka waktu 35 (tiga puluh lima) tahun dihitung sejak Tanggal Efektif.<sup>194</sup>

2. mendapatkan penghasilan sesuai Pasal 10.6 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari yang berasal dari:
  - a. pendapatan tol;
  - b. pendapatan dari pemanfaatan Ruang Milik Jalan Tol untuk penempatan iklan, utilitas dan/atau bangunan utilitas sesuai Pasal 10.4 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari; dan
  - c. pendapatan dari pemanfaatan dan pengusahaan tanah di Ruang Milik Jalan Tol diluar ruang manfaat jalan tol sebagai tempat istirahat dan pelayanan dan fasilitas penunjang lainnya sesuai Pasal 10.5 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari.
3. memperoleh penyesuaian tarif tol setiap dua (2) tahun sekali berdasarkan pengaruh laju inflasi yang dapat dilihat dalam Pasal 11.4.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari tentang Penyesuaian Tarif Tol, yakni:
 

11.4.1 Perusahaan Jalan Tol berhak untuk memperoleh penyesuaian Tarif Tol setiap 2 (dua) tahun sekali, berdasarkan pengaruh laju inflasi, dan yang dimaksud dengan inflasi adalah data inflasi wilayah yang bersangkutan dari Badan Pusat Statistik.
4. mendapatkan tanah untuk Pengusahaan Jalan Tol.

Adapun kewajiban pihak swasta dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari adalah:

---

<sup>194</sup> Dalam Pasal 1.1.47 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006, Tanggal Efektif adalah tanggal efektif Perjanjian, yakni Perjanjian mulai berlaku efektif dan mengikat Para Pihak sejak tanggal ditandatangani Para Pihak, yakni tanggal 29 Mei 2006 sampai dengan berakhirnya Masa Konsesi atau pengakhirannya oleh salah satu pihak sesuai ketentuan dalam Perjanjian ini.

1. melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol yang dapat dilihat dari lingkup Pengusahaan Jalan Tol dalam Pasal 2 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari tentang Pengusahaan Jalan Tol, yakni:

2.2 Perusahaan Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol yang meliputi Pendanaan<sup>195</sup>, Perencanaan Teknik<sup>196</sup>, Konstruksi<sup>197</sup>, Pengoperasian<sup>198</sup> dan Pemeliharaan<sup>199</sup> sesuai ketentuan dalam Perjanjian dan Peraturan Perundang-undangan.

Berdasarkan Pasal 2.2 tersebut, diketahui bahwa Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari termasuk Kerjasama Pemerintah Swasta bentuk *Greenfield Projects* karena swasta (PT. Citra Waspphutowa) membangun dan mengoperasikan fasilitas baru, yakni Jalan Tol Ruas Depok – Antasari dan pada akhir masa perjanjian, Jalan Tol Ruas Depok – Antasari beralih ke pemerintah. Dan termasuk jenis *Build, Operate, and Transfer* (BOT), karena swasta (PT. Citra Waspphutowa) membangun fasilitas baru, yakni Jalan Tol Ruas Depok - Antasari dengan risikonya

<sup>195</sup> Dalam Pasal 1.1.24 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006, Pendanaan termasuk semua pembiayaan dan pembiayaan kembali yang dibutuhkan bagi Pengusahaan Jalan Tol.

<sup>196</sup> Dalam Pasal 1.1.33 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006, Perencanaan Teknik adalah kegiatan pelaksanaan perencanaan teknik berdasarkan Rencana Teknik Awal yang bertujuan untuk memperoleh Rencana Teknik Akhir.

<sup>197</sup> Dalam Pasal 1.1.16 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006, Konstruksi adalah setiap kegiatan pelaksanaan pembangunan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan dalam Dokumen Lelang, Dokumen Penawaran dan Rencana Teknik Akhir, termasuk akan tetapi tidak terbatas pada pembangunan jembatan, sarana Jalan Tol, perlengkapan jalan, bangunan pelengkap yang berada di Ruang Milik Jalan Tol termasuk pekerjaan pengawasan, pengadaan semua Peralatan Jalan Tol, bahan-bahan, alat-alat dan perkakas persediaan-persediaan yang mungkin dibeli, disewa atau diadakan dalam rangka pelaksanaan pembangunan Jalan Tol.

<sup>198</sup> Dalam Pasal 1.1.31 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006, Pengoperasian adalah pengumpulan Tol, manajemen lalu lintas, termasuk tetapi tidak terbatas pengaturan, penggunaan dan pengamanan Jalan Tol dan Ruang Milik Jalan Tol serta penyelenggaraan dan kegiatan Usaha-Usaha Lain dan selama Masa Konsesi.

<sup>199</sup> Dalam Pasal 1.1.22 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006, Pemeliharaan adalah setiap kegiatan pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala dan peningkatan Jalan Tol sesuai ketentuan dalam Dokumen Lelang dan dalam usulan Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran, termasuk tapi tidak terbatas pada sarana Jalan Tol, peralatan, bangunan perlengkapan dan fasilitas tol yang terletak di Ruang Milik Jalan Tol.

sendiri, mengoperasikan fasilitas dengan risikonya sendiri, dan lalu mengalihkan fasilitas kepada pemerintah pada akhir masa kontrak. Pemerintah menyediakan jaminan pendapatan melalui kontrak yang panjang, yakni dapat dilihat dari Pasal 2.3 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari tentang Masa Konsesi, yakni:

2.3 Masa Konsesi adalah untuk jangka waktu 35 (tiga puluh lima) tahun dihitung sejak Tanggal Efektif.<sup>200</sup>

2. mengizinkan serta memberikan data dan/atau keterangan lainnya guna pelaksanaan pengawasan selama masa konsesi sesuai Pasal 2.6.2 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

2.6.2 Perusahaan Jalan Tol wajib mengizinkan serta memberikan data dan/atau keterangan lainnya guna pelaksanaan pengawasan.

3. menyerahkan laporan selama masa konsesi sesuai Pasal 2.7.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

2.7.1 Selama masa konsesi, Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan kepada BPJT laporan-laporan sebagai berikut:

- a. laporan triwulan (3 bulanan) status dan kemajuan pekerjaan perencanaan teknik;
- b. laporan bulanan status dan kemajuan pelaksanaan masa konstruksi;
- c. laporan triwulan (3 bulanan) yang berkaitan dengan pengoperasian termasuk antara lain:
  1. pelaksanaan pengoperasian dan pemeliharaan sesuai perjanjian;
  2. volume lalu lintas setiap bulannya pada setiap gerbang tol sesuai dengan golongan kendaraan dan asal gerbang;
  3. penghasilan tol setiap bulannya pada setiap gerbang tol;
  4. jumlah kecelakaan setiap bulannya termasuk karakteristik kecelakaan, waktu dan tanggal;
- d. laporan khusus mengenai kejadian penting yang mengganggu pengoperasian dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah kejadian.

<sup>200</sup> Dalam Pasal 1.1.47 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006, Tanggal Efektif adalah tanggal efektif Perjanjian, yakni Perjanjian mulai berlaku efektif dan mengikat Para Pihak sejak tanggal ditandatangani Para Pihak, yakni tanggal 29 Mei 2006 sampai dengan berakhirnya Masa Konsesi atau pengakhirannya oleh salah satu pihak sesuai ketentuan dalam Perjanjian ini.

4. menyerahkan jaminan pelaksanaan sesuai Pasal 3.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

3.1 Dalam jangka waktu selambat-lambatnya 14 (empat belas) Hari setelah penandatanganan Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol berkewajiban untuk menyerahkan Jaminan Pelaksanaan kepada Pemerintah melalui BPJT.

- dan jaminan pemeliharaan kepada pemerintah melalui BPJT sesuai Pasal 9.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

9.1 Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan Jaminan Pemeliharaan Jalan Tol kepada Pemerintah melalui BPJT dalam waktu 6 (enam) bulan sebelum Masa Konsesi berakhir dan Jaminan Pemeliharaan ini tetap berlaku sampai dengan 12 (dua belas) bulan setelah berakhirnya Masa Konsesi.

5. membuka rekening pengadaan tanah sesuai Pasal 4.5.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

4.5.1 Dalam jangka waktu 14 (empat belas) Hari setelah penandatanganan Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol wajib membuka Rekening Pengadaan Tanah.

6. mencapai *finansial close* dan menyerahkan salinan perjanjian pinjaman kepada pemerintah sesuai Pasal 5.2 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

5.2 Perusahaan Jalan Tol wajib mencapai *Finansial Close* dalam jangka waktu selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak Tanggal Efektif. Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan salinan Perjanjian Pinjaman yang sah kepada Pemerintah tanpa mengenakan biaya kepada Pemerintah, dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) Hari sejak tercapainya *Finansial Close*.

7. menyediakan sumber daya manusia yang memiliki kemampuan, keahlian dan ketrampilan dalam jumlah yang cukup untuk pengoperasian dan

pemeliharaan sesuai dengan Pasal 10.3 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

10.3 Perusahaan Jalan Tol harus menyediakan sumber daya manusia yang memiliki kemampuan, keahlian dan ketrampilan dalam jumlah yang cukup untuk Pengoperasian dan Pemeliharaan. Pada saat berakhirnya Masa Konsesi atau pengakhiran perjanjian lebih dini, Pemerintah tidak berkewajiban untuk melanjutkan memperkerjakan sebagian atau semua sumber daya manusia yang dibutuhkan untuk Pengoperasian dan Pemeliharaan.

8. menyediakan asuransi pada masa konstruksi sesuai dengan Pasal 12.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

12.1 Dalam masa Konstruksi, Perusahaan Jalan Tol wajib atas biayanya sendiri menyediakan asuransi terhadap risiko sebagai berikut:

- a. asuransi terhadap tanggung jawab kepada pihak ketiga (*third party liability*) yang mencakup cedera badan, kematian, kerusakan harta benda dan gangguan yang terjadi di dalam Ruang Milik Jalan Tol dengan batas penutupan sekurang-kurangnya Rp 2.500.000.000,00 (dua milyar lima ratus juta Rupiah) untuk setiap peristiwa yang terjadi; dan
- b. asuransi atas segala resiko kontraktor (*contractor's all risk*) terhadap semua resiko kerugian atau kerusakan atas semua pekerjaan, Rencana Teknik Akhir, gambar, spesifikasi, barang, peralatan Jalan Tol, bahan Konstruksi dan benda lainnya yang dipergunakan dalam Konstruksi, termasuk peralatan Jalan Tol, bahan Konstruksi dan barang dalam perjalanan menuju Ruang Milik Jalan Tol, dengan nilai asuransi untuk nilai penggantian sepenuhnya.

dan asuransi masa pengoperasian sesuai dengan Pasal 12.2 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

12.2 Dalam masa Pengoperasian, Perusahaan Jalan Tol wajib menyediakan asuransi yang mencakup Jalan Tol, bangunan pelengkap dan perlengkapan Jalan Tol, seluruh fasilitas Jalan Tol dan instalasi lainnya sepanjang Jalan Tol terhadap kehilangan, tidak dapat digunakan, kerusakan atau perusakan oleh resiko yang layak untuk diasuransikan, dengan memperhatikan kebiasaan yang dilakukan dalam praktek industri, segala resiko yang dapat diasuransikan, dan asuransi tersebut harus juga mencakup segala milik Pemerintah yang berada di dalam Ruang Milik Jalan Tol.

9. mengembalikan dan menyerahkan kembali kepemilikan dan pengelolaan jalan tol kepada BPJT setelah berakhirnya masa konsesi atau pengakhiran perjanjian oleh salah satu pihak sesuai ketentuan perjanjian sesuai dengan Pasal 19.2.a Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

19.2.a Tanpa mengesampingkan ketentuan lain berdasarkan perjanjian ini, bilamana terjadi berakhirnya Masa Konsesi, pengakhiran dini atau pengambilalihan Perjanjian ini, maka semua hak dan kepemilikan dari Perusahaan Jalan Tol berkaitan dengan Pengusahaan Jalan Tol dan Ruang Milik Jalan Tol harus dialihkan kepada atau berada dalam atau tetap berada dalam penguasaan Pemerintah bebas dari beban biaya dan tanpa biaya apapun yang dikenakan kepada Pemerintah.

#### **4.3 Hak Dan Kewajiban Pemerintah**

Hak pemerintah dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari adalah:

1. penetapan tarif tol yang dapat dilihat dalam Pasal 11 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

11.1 Tarif Tol Awal ditetapkan oleh Menteri dalam Penetapan Pengoperasian berdasarkan pada tarif tol awal yang diajukan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran kecuali:

- a. dalam hal Pengoperasian lebih awal 1 (satu) tahun atau lebih dari jadwal yang direncanakan, maka Tarif Tol Awal ditetapkan dengan penyesuaian berdasarkan eskalasi yang diajukan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran;
- b. dalam hal dilakukan negosiasi tarif tol awal berdasarkan Pasal 61 (3) Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, maka Tarif Tol Awal ditetapkan berdasarkan hasil negosiasi.

Berdasarkan Pasal 11 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, diketahui bahwa Pemerintah telah memasukkan perannya untuk menentukan Tarif Tol Awal dan Penyesuaian Tarif sesuai dengan Pasal 66 sampai dengan Pasal 68 PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

2. melakukan pengawasan atas pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol sesuai Pasal 2.6.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni:

2.6.1 Selama Masa Konsesi, BPJT berhak untuk melakukan pengawasan atas pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol, yang antara lain meliputi aspek teknis dan Pengoperasian.

Sedangkan kewajiban pemerintah dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok Antasari adalah:

1. pengadaan tanah yang dapat dilihat dalam Pasal 4 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari tentang Pengadaan Tanah, yakni:

#### 4.1 Kewajiban Melaksanakan Pengadaan Tanah

Pengadaan Tanah bagi Jalan Tol dilaksanakan oleh Pemerintah sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku. Meskipun demikian Perusahaan Jalan Tol akan menyampaikan kepada Pemerintah rencana usulan yang menginformasikan luas tanah yang termasuk dalam Pengadaan Tanah dan kerangka waktu Pengadaan Tanah dan jika disetujui oleh Pemerintah, akan menjadi bagian dari Jadwal.

#### 4.2 Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah dan Alokasi Pembiayaan

Jumlah Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah adalah sebesar Rp [REDACTED] ( [REDACTED] ), yang merupakan suatu perkiraan dan termasuk semua biaya sehubungan dengan Pengadaan Tanah, pengeluaran tambahan dan biaya finansial yang harus dikeluarkan untuk pembayaran Pengadaan Tanah. Biaya Pengadaan Tanah wajib ditanggung seluruhnya oleh Perusahaan Jalan Tol.

#### 4.3 Jangka Waktu Pengadaan Tanah

Pengadaan Tanah oleh Pemerintah untuk kepentingan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan Pasal 4.1 akan dilaksanakan dan diselesaikan dalam jangka waktu tidak lebih dari 24 (dua puluh empat) bulan sejak Tanggal Efektif atau lebih cepat jika berkenaan dengan suatu Seksi sebagaimana disetujui di antara Para Pihak sesuai Jadwal. Seluruh tanah yang telah dikuasai Pemerintah dan akan diserahkan kepada Perusahaan Jalan Tol harus dalam keadaan yang memungkinkan Perusahaan Jalan Tol memulai Konstruksi.

#### 4.4 Keterlambatan Dan Kenaikan Harga Pengadaan Tanah

4.4.1 Dalam hal terjadi keterlambatan Pengadaan Tanah oleh Pemerintah, Perusahaan Jalan Tol berhak untuk menuntut kompensasi kepada Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal. Namun demikian Pemerintah tidak dapat dinyatakan cidera janji atau bertanggung jawab pada Perusahaan Jalan Tol apabila:

- a. keterlambatan oleh Pemerintah yang tidak menyebabkan keterlambatan penyelesaian Konstruksi; atau
- b. sekurang-kurangnya 50% (lima puluh persen) luas tanah yang harus diadakan oleh Pemerintah untuk bagian Jalan Tol tersebut telah tersedia untuk Perusahaan Jalan Tol dan Pemerintah telah menyerahkan sisa tanah Ruang Milik Jalan Tol selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah berakhirnya jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan. Persentase tersebut dapat kurang dari 50% (lima puluh persen) apabila luas tanah tersebut merupakan suatu Seksi.

4.4.2 Dalam hal Pemerintah terlambat dalam menyediakan tanah yang secara nyata berlebihan dan melampaui batas waktu kewajaran sebagaimana disebut pada Pasal 4.3 dan/atau terdapat suatu peningkatan yang besar dalam biaya Pengadaan Tanah sebagaimana disebut pada Pasal 4.2, yang:

- a. menyebabkan atau secara wajar dapat diperkirakan menyebabkan Perusahaan Jalan Tol akan menderita kerugian yang tidak dapat dikompensasikan dengan memperpanjang Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol yang mengakibatkan Perusahaan Jalan Tol diperkirakan menjadi tidak layak secara finansial untuk diteruskan;
- b. tidak disebabkan oleh Keadaan Kahar;
- c. tidak disebabkan oleh Perusahaan Jalan Tol;

maka dengan tidak mengenyampingkan ketentuan lain dalam Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol berhak untuk mengajukan bukti dan justifikasi kepada Pemerintah dengan maksud untuk mengundurkan diri dari Perusahaan Jalan Tol, atau suatu Seksi dari Perusahaan Jalan Tol, atau apabila Perusahaan Jalan Tol tidak berkeinginan untuk mengundurkan diri dari Perusahaan Jalan Tol, Pemerintah berhak untuk tidak melanjutkan Perusahaan Jalan Tol setelah dilakukan justifikasi yang hasilnya adalah bahwa kompensasi yang diminta oleh Perusahaan Jalan Tol dianggap tidak wajar. Apabila Pemerintah menyetujui pengunduran diri Perusahaan Jalan Tol atau tidak melanjutkan Perusahaan Jalan Tol, maka perjanjian ini akan dianggap diakhiri dengan kesepakatan bersama.

4.4.3 Apabila Perjanjian ini diakhiri sesuai Pasal 4.4.2, maka Pemerintah akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan Perusahaan Jalan Tol dan membayar kepada

Perusahaan Jalan Tol suatu jumlah maksimum setara dengan Nilai Pekerjaan Selesai.

Berdasarkan Pasal 11 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, diketahui bahwa Pemerintah telah memasukkan perannya untuk melaksanakan pengadaan tanah bagi Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari ini. Meski telah menandatangani Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) pada 29 Mei 2006, PT. Citra Wassphutowa yang memenangi lelang proyek jalan tol ruas Depok – Antasari sepanjang 21,5 km ternyata dihadapkan pada kenyataan stagnasi proyek selama lebih dari 5 tahun, akibat ketidakpastian biaya dan jadwal pengadaan tanah.<sup>201</sup> Karena keterlambatan pengadaan tanah ini, berdasarkan Pasal 4.4.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, PT. Citra Waspphutowa berhak untuk menuntut kompensasi berupa perpanjangan Masa Konsesi. Kini, seiring perbaikan regulasi, PPJT tersebut telah diamandemen pada 7 Juni 2011 dengan masa konsesi 40 tahun sejak diterbitkannya SPMK (Surat Perintah Mulai Kerja) atau sampai dengan Maret 2053.<sup>202</sup>

Seharusnya Pemerintah juga mempunyai peran dalam memberikan jaminan terhadap risiko yang tidak dapat ditanggung sendiri oleh pihak swasta. Tetapi proyek jalan tol Ruas Depok – Antasari ini tidak mendapatkan jaminan dari pemerintah, baik dari Departemen Pekerjaan Umum maupun dari PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) karena ditandatangani sebelum berdirinya PII. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 2.8 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari, yakni

2.8 Dengan memperhatikan syarat dan ketentuan pada Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol dengan ini menyetujui bahwa semua biaya serta risiko yang timbul sebagai akibat dari atau sehubungan dengan Pengusahaan Jalan Tol menjadi tanggung jawab dan risiko Perusahaan Jalan Tol.

---

<sup>201</sup> PT. Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk., *Sekilas CMNP: Pengembangan Usaha PT. Citra Waspphutowa*, <http://id.citramarga.com/sekilas-cmnp/investasi-cmnp/anak-perusahaan/7/pt-citra-waspphutowa/>, diunduh 9 Januari 2012.

<sup>202</sup> *Ibid.*

Dan Pasal 20.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari tentang Pernyataan dan Jaminan, yakni

20.1 Pemerintah dengan ini menyatakan kepada Perusahaan Jalan Tol, bahwa: Perjanjian ini sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri No. 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol; dan Perjanjian ini merupakan kewajiban yang sah dan mengikat bagi Pemerintah serta dapat dilaksanakan sesuai dengan persyaratannya.

Artinya bahwa Pemerintah hanya menyatakan bahwa Perjanjian tersebut sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan mengenai Jalan Tol dan tidak memberikan jaminan apapun terhadap investasi jalan tol tersebut, semua adalah merupakan tanggung jawab dan risiko investor.

Asuransi yang merupakan kewajiban pihak swasta (PT. Citra Wasphtowa) hanya akan mengcover risiko terhadap tanggung jawab tanggung jawab kepada pihak ketiga (*third party liability*) yang mencakup cedera badan, kematian, kerusakan harta benda dan gangguan yang terjadi di dalam Ruang Milik Jalan Tol; dan asuransi atas segala resiko kontraktor (*contractor's all risk*) terhadap semua resiko kerugian atau kerusakan atas semua pekerjaan, Rencana Teknik Akhir, gambar, spesifikasi, barang, peralatan Jalan Tol, bahan Konstruksi dan benda lainnya yang dipergunakan dalam Konstruksi, termasuk peralatan Jalan Tol, bahan Konstruksi dan barang dalam perjalanan menuju Ruang Milik Jalan Tol. Serta asuransi yang mencakup Jalan Tol, bangunan pelengkap dan perlengkapan Jalan Tol, seluruh fasilitas Jalan Tol dan instalasi lainnya sepanjang Jalan Tol terhadap kehilangan, tidak dapat digunakan, kerusakan atau perusakan oleh resiko yang layak untuk diasuransikan, dengan memperhatikan kebiasaan yang dilakukan dalam praktek industri, segala resiko yang dapat diasuransikan, dan asuransi tersebut harus juga mencakup segala milik Pemerintah yang berada di dalam Ruang Milik Jalan Tol. Asuransi tersebut tidak dapat mengcover risiko akibat tindakan yang dilakukan oleh Penanggung Jawab Proyek Kerjasama, sehingga tetap dibutuhkan jaminan dari pemerintah.

Pada awal 2012 ini, setelah sempat tertunda beberapa tahun akhirnya pembangunan jalan Tol Depok-Antasari akan dilanjutkan. PT Citra Wasphtowa

(CW) mulai melakukan pembebasan lahan sehingga tahun 2013 diharapkan pekerjaan konstruksi sudah bisa dimulai. Melalui *business plan* yang baru, pembangunan jalan tol Depok – Antasari akan dibagi menjadi 2 tahap. Tahap pertama sepanjang 12 Km mulai Antasari – Sawangan. Untuk ruas ini diharapkan tahun 2014 sudah bisa dioperasikan mengingat kebutuhannya yang sudah mendesak. Sedangkan ruas selanjutnya Sawangan – Bojonggede sepanjang 9,5 Km dibangun jika volume lalu lintas sudah layak.<sup>203</sup>

Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa setelah lima (5) tahun tertunda, pembebasan lahan ini mulai dilakukan dimana seharusnya pembebasan lahan ini merupakan peran pemerintah yang menjadi risiko yang tidak bisa ditanggung sendiri oleh swasta, untuk itulah swasta membutuhkan jaminan dari pemerintah atas risiko yang tidak dapat ditanggung sendiri oleh swasta.

#### **4.4 Perbedaan Pemberian Jaminan Dari Pihak Pemerintah Sebelum Dan Sesudah Berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

##### **4.4.1 Perbedaan Dalam Hal Pemberian Jaminan**

##### **4.4.1.1 Sebelum berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

Sebelum berdirinya PII, proyek-proyek infrastruktur berdasarkan perjanjian KPS, khususnya jalan tol tidak mendapatkan jaminan dari Pemerintah, baik dari Kementerian Pekerjaan Umum maupun dari Pemerintah sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama dalam perjanjian KPS. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 20 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari tentang Pernyataan dan Jaminan, yakni:

20.1 Pemerintah dengan ini menyatakan kepada Perusahaan Jalan Tol, bahwa: Perjanjian ini sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri No. 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol; dan Perjanjian ini merupakan kewajiban yang

<sup>203</sup> Faisal “Tol Depok-Antasari Dilanjutkan” *Pos Kota*, (29 Desember 2011).

sah dan mengikat bagi Pemerintah serta dapat dilaksanakan sesuai dengan persyaratannya.

Risiko dikelola berdasarkan prinsip alokasi risiko antara Menteri/ Kepala Lembaga/Kepala Daerah dan Badan usaha secara memadai dengan mengalokasikan risiko kepada pihak yang paling mampu mengendalikan risiko dalam rangka menjamin efisiensi dan efektifitas dalam penyediaan infrastruktur yang dituangkan dalam Perjanjian Kerjasama.<sup>204</sup> Proyek-proyek infrastruktur hanya akan mendapatkan dukungan pemerintah dengan memperhatikan prinsip pengelolaan dan pengendalian resiko keuangan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).<sup>205</sup>

#### **4.4.1.2 Setelah berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

Setelah berdirinya PII, proyek-proyek infrastruktur berdasarkan Perjanjian KPS dapat diberikan dukungan pemerintah dari Penanggung Jawab Proyek Kerjasama perjanjian KPS sesuai dengan lingkup kegiatan perjanjian KPS<sup>206</sup> dan jaminan pemerintah dalam bentuk kompensasi finansial dari PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) yang harus dicantumkan dalam dokumen pelelangan umum<sup>207</sup>. Dukungan Pemerintah dapat berbentuk:

- a. kontribusi fiskal yang harus tercantum dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan/atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah;<sup>208</sup>

<sup>204</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 16.

<sup>205</sup> *Ibid.*, Pasal 17.

<sup>206</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 17A ayat (1).

<sup>207</sup> *Ibid.*, Pasal 17C.

<sup>208</sup> Indonesia, *Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 17A ayat (2).

- b. perizinan, pengadaan tanah, dukungan sebagian konstruksi, dan/atau bentuk lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah;<sup>209</sup>
- c. insentif perpajakan dan/atau kontribusi fiskal dalam bentuk finansial berdasarkan usulan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah yang disetujui oleh Menteri Keuangan.<sup>210</sup>

Perbedaan dalam hal pemberian jaminan berdasarkan penjelasan di atas adalah sebelum berdirinya PII adalah berdasarkan Perpres No. 67 Tahun 2005 dimana proyek-proyek infrastruktur perjanjian KPS hanya mendapatkan dukungan pemerintah yang tidak dijelaskan dalam bentuk seperti apa dukungan pemerintah tersebut dan tidak mendapatkan jaminan pemerintah seperti pada Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari. Hal ini akan menjadi masalah apabila terdapat risiko-risiko yang tidak bisa ditanggung oleh swasta sendiri dan seharusnya ditanggung oleh pemerintah sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama, apabila risiko tersebut terjadi seperti pembebasan lahan yang seharusnya menjadi peran pemerintah dalam proyek KPS dimana apabila terjadi keterlambatan pembebasan lahan, swasta hanya berhak untuk menuntut kompensasi dalam bentuk perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol awal.<sup>211</sup> Sedangkan setelah berdirinya PII, berdasarkan Perpres No. 13 Tahun 2010 dan Perpres No. 56 Tahun 2011, proyek-proyek infrastruktur perjanjian KPS dapat diberikan dukungan pemerintah dan jaminan pemerintah yang telah

<sup>209</sup> *Ibid.*, Pasal 17A ayat (3).

<sup>210</sup> *Ibid.*, Pasal 17A ayat (4).

<sup>211</sup> Dalam Pasal 4.4.1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006 disebutkan bahwa:

Dalam hal terjadi keterlambatan Pengadaan Tanah oleh Pemerintah, Perusahaan Jalan Tol berhak untuk menuntut kompensasi kepada Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal. Namun demikian Pemerintah tidak dapat dinyatakan cidera janji atau bertanggung jawab pada Perusahaan Jalan Tol apabila:

- a. keterlambatan oleh Pemerintah yang tidak menyebabkan keterlambatan penyelesaian Konstruksi; atau
- b. sekurang-kurangnya 50% (lima puluh persen) luas tanah yang harus diadakan oleh Pemerintah untuk bagian Jalan Tol tersebut telah tersedia untuk Perusahaan Jalan Tol dan Pemerintah telah menyerahkan sisa tanah Ruang Milik Jalan Tol selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah berakhirnya jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan. Persentase tersebut dapat kurang dari 50% (lima puluh persen) apabila luas tanah tersebut merupakan suatu Seksi.

dijelaskan bahwa dukungan pemerintah dapat berbentuk kontribusi fiskal, perizinan, pengadaan tanah, dukungan sebagian konstruksi, dan/atau insentif perpajakan, sedangkan jaminan pemerintah dalam bentuk kompensasi finansial dari PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) yang harus dicantumkan dalam dokumen pelelangan umum, sehingga dapat meningkatkan kelayakan kredit (*creditworthiness*) dari proyek-proyek infrastruktur, sebagai bagian dari upaya mendorong partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.<sup>212</sup> Pembebasan lahan juga seharusnya bukan menjadi masalah dalam perjanjian KPS karena dilakukan sebelum pemasukan dokumen penawaran<sup>213</sup> oleh pihak swasta yang akan melakukan lelang sehingga pembebasan lahan tidak dilakukan setelah penandatanganan perjanjian KPS sehingga akan dapat menghilangkan risiko penundaan masa konstruksi karena keterlambatan pembebasan lahan.

#### **4.4.2 Perbedaan Dalam Hal Risiko-Risiko Yang Ditanggung Pemerintah**

##### **4.4.2.1 Sebelum berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

Risiko dikelola berdasarkan prinsip alokasi risiko antara Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dan Badan usaha secara memadai dengan mengalokasikan risiko kepada pihak yang paling mampu mengendalikan risiko dalam rangka menjamin efisiensi dan efektifitas dalam penyediaan infrastruktur yang dituangkan dalam Perjanjian Kerjasama.<sup>214</sup> Apabila terjadi risiko yang ditanggung oleh Pemerintah dan mengakibatkan kerugian bagi swasta, tidak ada mekanisme pengajuan klaim atas risiko tersebut, sehingga tidak jelas swasta menuntut pembayaran kerugian yang diderita kepada Pemerintah, yakni

---

<sup>212</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur*, hlm. 1.

<sup>213</sup> Indonesia, *Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 17A ayat (6).

<sup>214</sup> Indonesia, *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Pasal 16.

Pemerintah sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama, Menteri Pekerjaan Umum atau kepada Menteri Keuangan.<sup>215</sup>

#### 4.4.2.2 Setelah berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)

Aplikasi untuk mendapatkan penjaminan PII harus disampaikan oleh Pemerintah sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama proyek terkait. Berdasarkan permintaan Penanggung Jawab Proyek Kerjasama, PII akan melakukan evaluasi dan menstruktur penjaminan. Jika proyek KPS dinyatakan layak mendapatkan penjaminan, PII akan mengeluarkan Pernyataan Kesiapan Penjaminan atas proyek, yang selanjutnya oleh Penanggung Jawab Proyek Kerjasama akan dicantumkan dalam dokumen lelang untuk kepentingan para peserta lelang saat menyusun dokumen penawaran mereka.<sup>216</sup> Sebelum memberikan pernyataan kesiapan penjaminan atas proyek, Pemerintah sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama dengan PII akan mengadakan perjanjian untuk menyetujui bagaimana mekanisme pembayaran kembali atas ganti kerugian yang diberikan oleh PII apabila terjadi risiko yang ditanggung oleh PII, apakah ganti pembayaran kembali ganti kerugian tersebut akan dibayarkan dari pembayaran tak terduga dari APBN, dari APBN tahun selanjutnya atau dari keuntungan yang didapat oleh PJPK di luar proyek KPS ini.<sup>217</sup> PII akan mengadakan Perjanjian Penjaminan dengan Investor atau BU, yang menjamin kinerja PJPK dalam memenuhi Perjanjian KPS, spesifik terhadap risiko-risiko yang dialokasikan ke PJPK di Perjanjian KPS, dan telah disepakati dengan PII untuk diikutsertakan di dalam struktur penjaminan. Dalam memberikan penjaminan tersebut, PII akan mensyaratkan PJPK untuk mengadakan Perjanjian Regres (*Recourse Agreement*) dengan PII.<sup>218</sup> Risiko-risiko yang dapat ditanggung oleh PII adalah risiko lisensi, izin dan persetujuan; keterlambatan/kegagalan

<sup>215</sup> Berdasarkan wawancara terarah dengan Bapak Widijanto Dionisius (Manajer Teknik PT. Citra Waspolutowa) yang diberikan tanggal 20 Oktober 2011.

<sup>216</sup> PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), *FAQ*, hlm. 4.

<sup>217</sup> Berdasarkan wawancara terarah dengan Bapak Djoko Sarwono (Senior Vice President Business Development PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)) yang diberikan tanggal 13 Oktober 2011.

<sup>218</sup> Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, *Public Private Partnership in Indonesia: Guarantee Provision Guideline*, hlm. 3.

*finansial close*; perubahan regulasi; wanprestasi; integrasi dengan jaringan; fasilitas pesaing; pendapatan; permintaan; harga, *ekspropriasi*, transfer mata uang; sub-nasional; *force majeure* yang mempengaruhi PJKP dan *interface*.

Perbedaan dalam hal terjadinya risiko yang ditanggung oleh Pemerintah berdasarkan penjelasan di atas adalah sebelum berdirinya PII, tidak jelas mekanisme pembayaran ganti kerugian apabila terjadi risiko yang ditanggung oleh pemerintah yang membuat ketidakjelasan bagi swasta akan menuntut ganti kerugian kepada pemerintah sebagai PJKP, Menteri Pekerjaan Umum atau Menteri Keuangan. Sedangkan setelah berdirinya PII, penuntutan ganti kerugian atas risiko yang ditanggung oleh pemerintah telah jelas, yakni kepada PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dan kemudian PII akan meminta pengembalian atas pembayaran ganti kerugian yang telah dibayarkan PII kepada swasta berdasarkan perjanjian regres.

#### **4.4.3 Perbedaan Dalam Hal Cidera Janji Pemerintah**

##### **4.4.3.1 Sebelum berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

Dalam Pasal 14 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari diatur mengenai Cidera Janji Pemerintah, yang menyebutkan bahwa:

###### **14.1 Kejadian Cidera Janji**

Apabila Pemerintah:

- (1) lalai dalam melaksanakan dan memenuhi kewajibannya yang secara nyata mengakibatkan dampak yang merugikan atas hak dan kewenangan Perusahaan Jalan Tol dalam Pengusahaan Jalan Tol; atau
- (2) tidak memenuhi suatu kewajibannya berdasarkan Perjanjian khususnya kewajibannya dalam penyediaan tanah sesuai Pasal 4.

Maka Perusahaan Jalan Tol akan memberitahukan secara tertulis kepada Pemerintah mengenai cidera janji tersebut dan meminta Pemerintah untuk memperbaikinya dalam waktu enam (6) bulan atau waktu lain yang disetujui oleh Para Pihak. Tanpa mengenyampingkan hak Perusahaan Jalan Tol menyampaikan pemberitahuan tersebut, Pemerintah dapat meminta perpanjangan waktu untuk memperbaiki cidera janji atau kewajibannya, dan Perusahaan Jalan Tol dapat memberikan perpanjangan waktu yang wajar, yang diepakati oleh Para Pihak.

###### **14.2 Pengakhiran Perusahaan Jalan Tol**

Apabila Pemerintah gagal memperbaiki cedera janji sebagaimana diatur dalam Pasal 14.1, maka Perusahaan Jalan Tol berhak setiap saat mengakhiri Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Pemerintah.

#### 14.3 Akibat Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Perusahaan Jalan Tol sesuai Pasal 14.2, maka Pemerintah akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Perusahaan Jalan Tol:

- (a) suatu jumlah maksimum setara dengan Nilai Pekerjaan Selesai sebagaimana didefinisikan pada Pasal 15; dikurangi
- (b) setiap dividen tunai yang diterima para pemegang saham dari Perusahaan Jalan Tol.

#### 14.4 Akibat Tidak Dilakukan Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol

Apabila Perusahaan Jalan Tol tidak mengakhiri Perjanjian sesuai dengan Pasal 14.2 maka Perusahaan Jalan Tol akan memberitahukan hal tersebut secara tertulis kepada Pemerintah dan mengajukan:

- (a) perubahan tanggal dimulainya dan/atau jangka waktu penyelesaian bagian manapun dari pekerjaan Kontruksi jika cedera janji terjadi sebelum atau selama masa Konstruksi; dan
- (b) perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol sebagai kompensasi kepada Perusahaan Jalan Tol atas segala kerugian, kerusakan, biaya atau pengeluaran yang diderita atau dialami oleh Perusahaan Jalan Tol sebagai akibat dari hal atau kejadian dimaksud yang memberikan hak untuk mengakhiri Perjanjian in atau bentuk ganti rugi lainnya sebagaimana disepakati Para Pihak.

#### **4.4.3.2 Setelah berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)**

Apabila wanprestasi atau cedera janji dari pihak Pemerintah yang melanggar kontrak atau merubah kontrak secara sepihak termasuk cakupan risiko yang dialokasikan ke PJPK (Pihak Pemerintah) dalam Perjanjian KPS dan telah disepakati dengan PII untuk diikutsertakan di dalam struktur penjaminan, maka PII akan mengadakan Perjanjian Penjaminan dengan Investor (Pihak Swasta) yang menjamin kinerja PJPK dalam memenuhi Perjanjian KPS. Dalam memberikan penjaminan tersebut, PII akan mensyaratkan PJPK untuk mengadakan Perjanjian Regres dengan PII. Jika PJPK gagal memenuhi kewajibannya sesuai Perjanjian KPS, PII akan memberitahukan kepada PJPK apakah hal tersebut benar terjadi dan akan meminta kepada PJPK untuk memperbaiki keadaan tersebut, apabila PJPK berdasarkan kemampuannya tidak dapat memperbaiki keadaan tersebut, maka PII akan melakukan pembayaran kepada Investor terhadap klaim yang diajukan dimana proses pemasukan klaim

tersebut akan diatur dalam Perjanjian Penjaminan. Konsisten terhadap Perjanjian Regres, PII akan mendapatkan pengembalian dari PJPk untuk pembayaran yang dilakukan terhadap klaim Investor ditambah nilai waktu dari dana PII.

Perbedaan akibat cidera janji Pemerintah berdasarkan penjelasan di atas adalah sebelum berdirinya PII, apabila Pemerintah tidak memenuhi kewajibannya berdasarkan khususnya kewajibannya dalam penyediaan tanah, maka Investor akan memberitahukan secara tertulis kepada Pemerintah mengenai cidera janji tersebut dan meminta Pemerintah memperbaikinya dalam waktu enam (6) bulan atau waktu lain yang disetujui oleh Para Pihak. Investor berhak untuk setiap saat untuk mengakhiri perjanjian apabila Pemerintah gagal untuk memperbaiki cidera janji setelah menyampaikan pemberitahuan secara tertulis kepada Pemerintah. Setelah perjanjian ini diakhiri, Pemerintah akan menawarkan Investor lain untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol tersebut dan membayar kepada Investor jumlah maksimum setara dengan Nilai Pekerjaan Selesai dikurangi setiap dividen tunai yang diterima para pemegang saham dari Investor. Dan juga pembayaran ganti rugi ini dilakukan apabila Investor melakukan pengakhiran perjanjian, apabila tidak dilakukan pengakhiran perjanjian, Investor akan memberitahukan secara tertulis dan mengajukan perubahan tanggal dimulainya atau jangka waktu penyelesaian dan perpanjangan masa konsesi atau penyesuaian tarif tol sebagai kompensasi cidera janji Pemerintah. Sedangkan setelah berdirinya PII, apabila cidera janji Pemerintah terjadi dan hal tersebut termasuk ke dalam cakupan risiko yang dialokasikan ke Pemerintah dalam Perjanjian KPS dan telah disepakati oleh PII untuk diikutsertakan dalam struktur penjaminan, maka Investor akan memberitahukan kepada PII bahwa Pemerintah telah melakukan cidera janji dan mengajukan klaim agar PII membayarkan ganti rugi akibat cidera janji Pemerintah tersebut. Setelah pemberitahuan dan pengajuan klaim, PII akan menanyakan kepada Pemerintah apakah hal tersebut benar terjadi dan meminta Pemerintah untuk memperbaiki keadaan tersebut. Apabila berdasarkan kemampuannya tidak dapat memperbaiki keadaan tersebut, maka PII akan melakukan pembayaran kepada Investor atas klaim yang diajukan dan konsisten terhadap Perjanjian Regres, Pemerintah akan mengembalikan pembayaran yang

telah dilakukan atas klaim tersebut ditambah nilai waktu dari dana PII. Dan Investor tidak harus melakukan pengakhiran perjanjian untuk mendapatkan ganti rugi tetapi apabila keadaan cidera janji itu terjadi dan Pemerintah tidak dapat memperbaikinya, maka PII akan melakukan pembayaran atas klaim yang diajukan Investor.

#### **4.5 Urgensi Pembentukan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) Sebagai Penyedia Jaminan Proyek Kerjasama Pemerintah Swasta**

Dengan menganalisis Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari yang belum mendapatkan jaminan dari pemerintah tampak risiko yang harus ditanggung oleh swasta sangat besar. Berdasarkan hal ini, untuk lebih mendukung pembangunan infrastruktur maka jaminan pemerintah sangat diperlukan, berdasarkan alasan-alasan sebagai berikut:<sup>219</sup>

1. jalan tol merupakan suatu proyek infrastruktur yang banyak kepentingan publik dalam proyek tersebut baik secara ekonomis, budaya, maupun politis. Secara ekonomis jalan tol tersebut akan memberikan efek domino pada pengembangan wilayah sekitar jalan tol dan ekonomi secara makro. Dalam hal budaya akan memberikan bentuk budaya yang lebih modern dan efisien dan secara politis, pembangunan jalan tol akan memberikan dampak pemerataan pembangunan baik di pusat maupun di daerah dengan terhubungnya sektor-sektor ekonomi di pusat maupun di daerah.
2. jalan tol merupakan proyek infrastruktur yang berdasarkan Undang-Undang Dasar 1945, Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas umum (infrastruktur) yang layak yang harus diatur dengan undang-undang sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 34 ayat (3) dan (4) UUD 1945.
3. jalan tol merupakan proyek infrastruktur yang memerlukan investasi yang sangat besar dan tidak mungkin dilaksanakan dengan kemampuan *equity* semata namun harus ditunjang dengan pinjaman atau debt (*loan*) dari para kreditur atau Bank dengan perbandingan atau ratio 50:50 (*Debt to Equity*)

---

<sup>219</sup> Berdasarkan wawancara terarah dengan Bapak Djoko Sarwono (Senior Vice President Business Development PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)) yang diberikan tanggal 13 Oktober 2011.

*Ratio*) atau 60:40 dan paling tinggi adalah 70:30 (yang biasanya diminta dalam dokumen lelang investasi jalan tol), dimana dengan demikian komponen pinjaman dalam biaya investasi perusahaan jalan tol tidak boleh melebihi tujuh puluh persen (70%) dari total biaya investasi perusahaan jalan tol, tergantung dari *business plan* yang dirancang investor. Kewajiban hutang investor terhadap kreditor atau Bank dapat dibagi dalam dua (2) kategori risiko, yaitu:

- a. risiko-risiko yang tidak dapat ditanggulangi oleh investor sendiri secara korporasi yang terdiri:<sup>220</sup>
    1. jaminan seluruh asset investor baik yang bergerak maupun tidak bergerak, yang sekarang ada maupun yang akan ada kemudian seperti pendapatan tol selama masa konsesi.
    2. jaminan dari pengurus (Direksi), Komisaris dan Para Pemegang Saham dari perusahaan investor, sepanjang tidak melakukan suatu *Piercing The Corporate Veil*.
  - b. risiko-risiko yang tidak dapat ditanggulangi oleh investor secara korporasi (di luar korporasi) yang merupakan sisa hutang (kewajiban) yang tidak dapat ditutup dengan jaminan-jaminan yang bersifat korporasi. Apabila risiko-risiko tersebut tidak dapat ditutup dengan jaminan dari investor sendiri secara korporasi, artinya masih ada sisa hutang investor yang tidak dapat ditutup oleh investor dengan jaminan yang bersifat korporasi tersebut, maka sisa kewajiban tersebut haruslah merupakan tanggung jawab hukum dan beban Pemerintah. Dalam hal tersebut di atas ada sisa hutang di luar tanggung jawab dan kapasitas atau kemampuan investor, yang merupakan tanggung jawab dari Pemerintah yang harus ditutup oleh Pemerintah dalam suatu proyek infrastruktur untuk kepentingan pihak ketiga yaitu Kreditor atau Bank.
4. Pemerintah mempunyai peran dalam proyek infrastruktur tersebut termasuk jalan tol yaitu dalam hal pembebasan lahan dan penetapan tarif, yang mana kedua faktor tersebut akan mempengaruhi tingkat pengembalian investasi dari investor.

---

<sup>220</sup> Munir Fuady, *Doktrin-Doktrin Modern Dalam Corporate Law & Eksistensinya Dalam Hukum Indonesia*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002), hlm. 7.

5. Pemerintah mendapat keuntungan langsung dengan adanya jalan tol yang dibangun oleh investor, yaitu adanya pengembangan wilayah sekitar jalan tol, meningkatnya harga jual tanah sekitar jalan tol yang berdampak pada meningkatnya nilai jual objek pajak (NJOP) sehingga pendapatan Negara sektor pajak juga meningkat khususnya pada Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) dan pajak-pajak terkait transaksi jual beli tanah sekitar jalan tol.
6. adanya risiko-risiko yang tidak bisa ditanggung sendiri oleh investor yang berpengaruh dalam proses Menyelenggarakan Jalan Tol seperti lingkungan yang berubah dan situasi politik yang mempengaruhi, serta perubahan peraturan-peraturan yang terkait dengan perjanjian kerjasama pemerintah swasta, adanya proyek infrastruktur tandingan dengan jalan tol yang sedang dibangun yang secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi pembangunan jalan tol dan kepastian pengembalian investasi yang telah dikeluarkan oleh investor dan pembayaran hutang investor kepada kreditur atau bank. Dengan timbulnya pengertian adanya *scheme “equally distributing the profit and lost ini public infrastructure investment between government and private investors”*<sup>221</sup>, maka, Pemerintah dan Swasta (Investor) sama-sama mempunyai peran dalam untung ruginya suatu proyek infrastruktur. Dengan demikian Pemerintah dan Swasta (Investor) sama-sama memiliki tanggung jawab hukum atas risiko-risiko yang timbul dalam investasi proyek infrastruktur termasuk jalan tol.
7. meningkatkan tata kelola dan proses transparan dalam penyediaan penjaminan. Sebelum berdirinya PII, apabila terjadi cidera janji Pemerintah, maka Investor akan memberitahukan secara tertulis kepada Pemerintah mengenai cidera janji tersebut dan meminta Pemerintah untuk memperbaiki keadaan tersebut selama enam (6) bulan atau waktu lain yang disepakati oleh para pihak dan Investor berhak untuk mengakhiri perjanjian dan Pemerintah akan melakukan pembayaran ganti rugi terhadap Investor. Terhadap pembayaran ganti rugi ini, Investor harus

---

<sup>221</sup> Daddy Hariadi, “*Managing Public Infrastructure: The CMNP’S Experience Paper*,” (Presentasi disampaikan pada Infrastructure Summit, Jakarta, January 17-18, 2005).

mengajukan klaim terlebih dahulu. Tetapi sebelum berdirinya PII, pengajuan klaim ini tidak jelas ditujukan kepada Kementerian Pekerjaan Umum atau kepada Badan Pengelola Jalan Tol atau kepada Kementerian Keuangan. Untuk itulah dibentuk PII sebagai tata kelola dan proses transparan dalam penyediaan penjaminan.

8. meminimalkan kejutan langsung (*sudden shock*) terhadap APBN dan memagari eksposur kewajiban kontinjensi Pemerintah. Dalam pemberian ganti rugi atas pengakhiran perjanjian tentu jumlahnya sangat besar yang akibatnya akan memberikan kejutan langsung terhadap APBN. Untuk itulah dibentuk PII untuk membayarkan klaim ganti rugi dari Investor yang konsisten terhadap Perjanjian Regres, Pemerintah akan mengembalikan pembayaran kepada Investor tersebut.

Berdasarkan kedelapan hal tersebut di atas sebagai dasar diperlukan Jaminan Pemerintah untuk menanggung risiko-risiko yang tidak bisa *discover* sendiri oleh investor dan memerlukan pihak yang dapat *mengcover* risiko tersebut, yakni Pemerintah. Pemerintah perlu menjamin risiko yang tidak bisa ditanggung sendiri oleh para investor agar dapat menarik investor untuk mau menginvestasikan dananya untuk membangun jalan tol dan memperoleh kreditur atau bank yang dapat membantu pendanaan untuk pembangunan jalan tol. Maka atas alasan inilah Pemerintah pada akhirnya membentuk PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) untuk memberikan penjaminan pada proyek KPS di bidang infrastruktur.

## BAB 5 PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

1. Dalam proyek pembangunan infrastruktur, Pemerintah memiliki tiga (3) peran penting. Pertama adalah peran dalam masalah pengadaan tanah, kedua adalah peran dalam masalah tarif dan ketiga adalah peran dalam penjaminan. Dalam pengadaan tanah, pemerintah berperan dalam penyerahan hak atas tanah, pengendalian harga tanah ketika lahan dialihfungsikan untuk kepentingan umum dan perhitungan besar jumlah ganti rugi. Dalam hal penetapan tarif, pemerintah berperan dalam hal penetapan tarif tol awal dan penyesuaian tarif. Sejak akhir 2009, peran pemerintah bertambah menjadi pemberi jaminan dalam proyek infrastruktur termasuk jalan tol, walaupun tidak semua proyek infrastruktur dapat diberikan jaminan oleh Pemerintah.
2. Jaminan Pemerintah diperlukan dalam proyek infrastruktur khususnya jalan tol sehingga pada akhirnya dibentuk PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) disebabkan alasan bahwa jalan tol merupakan suatu proyek infrastruktur yang banyak kepentingan publik dan negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas umum (infrastruktur) yang layak; jalan tol memerlukan investasi yang sangat besar dan tidak mungkin dilaksanakan dengan kemampuan *equity* semata namun harus ditunjang dengan pinjaman atau debt (*loan*) dari para kreditur atau Bank; dan terdapat risiko-risiko yang tidak bisa ditanggung sendiri oleh investor yang berpengaruh dalam proses menyelenggarakan jalan tol.
3. Mekanisme PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dalam menjamin proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia adalah dengan melakukan beberapa tahapan yaitu: memberikan konsultasi dan bimbingan kepada Penanggung Jawab Proyek Kerjasama; menyaring proyek-proyek infrastruktur untuk pemenuhan kriteria umum (*eligibility*) dalam menerima penjaminan; mengevaluasi Usulan Penjaminan proyek infrastruktur sesuai

dengan ketentuan penilaian proyek PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero); menyusun struktur penjaminan; melakukan perjanjian penjaminan dengan swasta pemenang lelang dan mensyaratkan Penanggung Jawab Proyek Kerjasama untuk menandatangani Perjanjian Regres; memantau proyek secara seksama; jika Penanggung Jawab Proyek Kerjasama gagal memenuhi kewajibannya sesuai Perjanjian Kerjasama Pemerintah Swasta, PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) akan melakukan pembayaran ke swasta terhadap klaim yang diajukan dan akan mendapatkan pengembalian (*reimburse*) dari Penanggung Jawab Proyek Kerjasama untuk pembayaran yang dilakukan terhadap klaim swasta tersebut.

## 5.2 Saran

1. Pembangunan proyek infrastruktur yang didasari Kerjasama Pemerintah Swasta, memerlukan jaminan dari pemerintah agar investor merasa aman dalam pengembalian investasi yang telah dikeluarkan. Setiap proyek Kerjasama Pemerintah Swasta, pihak swasta akan menanggung risiko-risiko dalam pembangunan infrastruktur, tetapi tidak seluruhnya risiko dapat ditanggung sendiri oleh investor, untuk itu diperlukan jaminan dari pihak yang dapat menanggung risiko tersebut, yakni Pemerintah. Karena hal tersebut, sebaiknya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) tidak hanya menjamin proyek yang baru saja, tetapi juga proyek-proyek sebelum berdirinya PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) dengan syarat proyek-proyek tersebut memenuhi kriteria yang telah ditentukan oleh PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero).

## DAFTAR REFERENSI

### BUKU DAN JURNAL

- Basri, Faisal. *Perekonomian Indonesia, Tantangan dan Harapan bagi Kebangkitan Indonesia*. Jakarta: Erlangga, 2002.
- Delmon, Jeffry. *BOO/BOT Projects: A Commercial An Contractual Guide*. London: Sweet and Maxwell, 2000.
- Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. *KPS – Kemitraan Prasarana dan Sarana: Mengamankan Investasi Jalan tol*. Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2008.
- Farquharson, Edward. *Et al. How to Engage with the Private Sector in Public Private Partnerships in Emerging Markets*. Washington DC: the World Bank, 2011.
- Fuady, Munir. *Doktrin-Doktrin Modern Dalam Corporate Law & Eksistensinya Dalam Hukum Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002.
- Joesoef, Iwan E. *Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Sebagai Kontrak Bisnis Berdimensi Publik Antara Pemerintah dengan Investor (Swasta) Dalam Proyek Infrastruktur*. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2006.
- Horner, C. F. and L. M. Liebster. *The Hamlyn Pocket Dictionary of Business Terms*. London: The Hamlyn Publishing Group Limited, 1980.
- Indonesia Infrastructure Guarantee Fund. *Public Private Partnership in Indonesia: Risk Allocation Guideline*. Jakarta: Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, 2011.
- \_\_\_\_\_. *Public Private Partnership in Indonesia: Guarantee Provision Guideline*. Jakarta: Indonesia Infrastructure Guarantee Fund, 2011.
- Mamudji, Sri. Et al. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.
- PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero). *Company Profile*. Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), 2011.
- \_\_\_\_\_. *FAQ*. Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), 2011.

\_\_\_\_\_. *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Acuan Alokasi Risiko*. Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), 2011.

\_\_\_\_\_. *Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia: Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur*. Jakarta: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), 2011.

Rajagukguk, Erman. *Bahan Kuliah Hukum Investasi Dan Pembangunan*. Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Sluger, Leslie dan Stephanie Saterfield. *How Do You Like Your Infrastructure: Public or Private*. (SMPS Foundation).

Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia, 1984.

Suhardi, Gunarto. *Revitalisasi BUMN*. Yogyakarta: Badan Penerbit Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2007.

Vinter, Graham D. *Project Finance - A Legal Guide*. London: Sweet & Maxwell, 2006.

Yescombe, E. R. *Public Private Partnership Principle of Policy and Finance*. Cet. 1. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2007.

## **MAJALAH, KORAN DAN PRESENTASI**

Faisal. "Tol Depok-Antasari Dilanjutkan." *Pos Kota*. (29 Desember 2011).

Hariadi, Daddy. "Managing Public Infrastructure: The CMNP'S Experience Paper." Presentasi disampaikan pada Infrastructure Summit, Jakarta, January 17-18, 2005.

Indra, Bastary Pandji. "Infrastructure PPP in Indonesia." Presentasi disampaikan pada Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.

Paskarina, Caroline. "Dimensi Kemitraan Pemerintah Swasta." *Warta-Bapeda* (Desember 2007).

\_\_\_\_\_. "Kemitraan Pemerintah dan Swasta Dalam Pelayanan Publik." *Warta-Bapeda*. (Desember 2007).

Suhendra, Maman. "Kerjasama Membangun Infrastruktur." *Investor Daily*. (13 Februari 2008).

Tempo. "Tender Infrastruktur Segera Digelar." *Tempo*. (11 Februari 2005).

## PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. [*Burgerlijk Wetboek*]. Diterjemahkan oleh Prof. R. Subekti, S.H. dan R. Tjitrosudibio. Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 2006.

Indonesia. *Undang-Undang Dasar 1945*.

\_\_\_\_\_. *Undang-Undang Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. UU No. 5 Tahun 1999, LN No. 33 Tahun 1999, TLN No. 3817.

\_\_\_\_\_. *Undang-Undang Tentang Jalan*. UU No. 38 Tahun 2004, LN No. 132 Tahun 2004, TLN No. 4444.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Pemerintah Tentang Jalan Tol*. PP No. 15 Tahun 2005.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Pemerintah Tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) Di Bidang Penjaminan Infrastruktur*. PP No. 35 Tahun 2009.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Presiden Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*. Perpres No. 36 Tahun 2005.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Presiden Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*. Perpres No. 67 Tahun 2005.

\_\_\_\_\_. *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*. Perpres No. 65 Tahun 2006.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*. Perpres No. 13 Tahun 2010.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur*. Perpres No. 78 Tahun 2010.

\_\_\_\_\_. *Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*. Perpres No. 56 Tahun 2011.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Tentang Badan Pengatur Jalan Tol*. Permenpu No. 295/PRT/M/2005.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Selaku Ketua Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur Tentang Tata Cara Dan Kriteria Penyusunan Daftar Prioritas Proyek Infrastruktur Kerjasama Pemerintah Dan Badan Usaha*. Permenko No. PER-03/ M.EKON/06/2006.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol*. Permenpu No. 27/PRT/M/2006.

## INTERNET

Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan Republik Indonesia. [www.fiskal.depkeu.go.id](http://www.fiskal.depkeu.go.id). Diunduh 10 Agustus 2011.

Kompasiana. "PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia: Ujung Tombak Pembangunan Infratuktur Indonesia". <http://regional.kompasiana.com/2011/01/11/pt-penjaminan-infrastruktur-indonesia-%E2%80%9Cujung-tombak-pembangunan-infrastruktur-indonesia%E2%80%9D/>. Diunduh 19 Oktober 2011.

Permatasari, Carla Widha dan Christiono Utomo. "Faktor Risiko yang Mempengaruhi Kerjasama Public Private Partnership (PPP)". <http://csg.ui.ac.id/content/faktor-risiko-yang-mempengaruhi-kerjasama-public-private-partnership-ppp-pada-proyek-pembang>. Diunduh 12 Agustus 2011.

PT. Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk. "Sekilas CMNP: Pengembangan Usaha PT. Citra Wasphtowa". <http://id.citramarga.com/sekilas-cmnp/investasi-cmnp/anak-perusahaan/7/pt-citra-wasphtowa/>. Diunduh 9 Januari 2012.

Y., Kurdi M. "Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta Dalam Bidang Infrastruktur". [www.diskimrum.jabarprov.go.id](http://www.diskimrum.jabarprov.go.id). Diunduh 10 Agustus 2011.

<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2010/05/11/18584393/Menkeu.Resmikan.PT.Penjamin.Infrastruktur.Indonesia>. Diunduh 10 Agustus 2011.

<http://www.antaraneews.com/berita/1273659432/menkeu-resmikan-pt-penjaminan-infrastruktur-indonesia-persero>. Diunduh 10 Agustus 2011.

<http://www.kompas.com/utama/news/0505/06/164251.htm>. Diunduh 15 Agustus 2011.

<http://www.wapresri.go.id/index/preview/berita/522/2010-07>. Diunduh 15 Agustus 2011.

## TESIS

Joesoef, Iwan Erar. “Jaminan Pemerintah (Negara) Atas Kewajiban Hutang Investor Dalam Proyek Infrastruktur: Studi Kasus Proyek Jalan Tol.” Tesis Magister Kenotariatan Universitas Indonesia, 2005.

Saragih, Egy Richardo. “*Public Private Partnership* dalam Proyek Infrastruktur.” Tesis Magister Universitas Sumatera Utara, 2010.

## WAWANCARA

Wawancara Terarah dengan Senior Vice President Business Development PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), Bapak Djoko Sarwono, tanggal 13 Oktober 2011.

Wawancara Terarah dengan Manajer Teknik PT. Citra Waspphutowa, Bapak Widijanto Dionisius, tanggal 20 Oktober 2011.



**PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL  
RUAS DEPOK – ANTASARI**



Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006

Tanggal : 29 Mei 2006

 **DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM**

Daftar Isi	Halaman
PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL RUAS DEPOK – ANTASARI.....	1
Pasal 1 Definisi, Pengertian dan Tanggal Efektif.....	2
1.1 Definisi.....	2
1.2 Pengertian.....	8
1.3 Tanggal Efektif.....	8
Pasal 2 Pengusahaan Jalan Tol.....	9
2.1 Pemberian Pengusahaan Jalan Tol.....	9
2.2 Lingkup Pengusahaan Jalan Tol.....	9
2.3 Masa Konsesi.....	9
2.4 Kepemilikan Jalan Tol.....	9
2.5 Pembatasan Perjanjian.....	9
2.6 Pengawasan Selama Masa Konsesi.....	10
2.7 Pelaporan Selama Masa Konsesi.....	10
2.8 Resiko dan Tanggung Jawab.....	11
Pasal 3 Jaminan Pelaksanaan.....	11
3.1 Penyerahan Jaminan Pelaksanaan.....	11
3.2 Maksud Jaminan Pelaksanaan.....	11
3.3 Nilai Jaminan Pelaksanaan.....	11
3.4 Masa Berlaku.....	11
3.5 Pencairan atas Jaminan Pelaksanaan.....	12
Pasal 4 Pengadaan Tanah.....	12
4.1 Kewajiban Melaksanakan Pengadaan Tanah.....	12
4.2 Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah dan Alokasi Pembiayaan.....	12
4.3 Jangka Waktu Pengadaan Tanah.....	12
4.4 Keterlambatan Dan Kenaikan Harga Pengadaan Tanah.....	13
4.5 Pembayaran Pengadaan Tanah oleh Perusahaan Jalan Tol.....	14
4.6 Status Tanah.....	15
4.7 Lingkup Pengadaan Tanah.....	15
4.8 Sewa.....	16
Pasal 5 Pendanaan.....	16
5.1 Besaran Bagian Hutang dan Bagian Ekuitas.....	16
5.2 <i>Financial Close</i> .....	16
5.3 Pemeriksa Teknis Independen.....	16
Pasal 6 Perencanaan Teknik.....	17
6.1 Rencana Teknik Awal.....	17
6.2 Rencana Teknik Akhir.....	17
6.3 Kesesuaian dengan Rencana Teknik Awal.....	17
6.4 Perubahan Rencana Teknik Akhir dan atau Pekerjaan Tambah atau Kurang Pekerjaan Konstruksi.....	17
6.5 Penunjukan Perencana Teknik Ahli.....	18
Pasal 7 Konstruksi Jalan Tol.....	18

7.1	Permulaan dan Penyelesaian Pelaksanaan Konstruksi.....	18
7.2	Tata Cara Konstruksi .....	18
7.3	Laporan Konstruksi.....	19
7.4	Penolakan dan Penghentian Sementara.....	19
7.5	Serah Terima Sementara .....	19
7.6	Pemeriksaan oleh BPJT.....	19
7.7	Sertifikat Laik Operasi .....	20
7.8	Gambar Terbangun (" <i>As Built Drawings</i> ").....	20
7.9	Biaya .....	20
7.10	Kewajiban dan Tanggung Jawab Perusahaan Jalan Tol .....	21
<b>Pasal 8 Pemeliharaan.....</b>		<b>21</b>
8.1	Kewajiban Pemeliharaan.....	21
8.2	Laporan.....	21
8.3	Pelebaran .....	21
8.4	Simpang Susun Tambahan dan/atau Struktur Lain.....	22
8.5	Jalan Akses.....	24
8.6	Biaya Pemeliharaan .....	26
<b>Pasal 9 Jaminan Pemeliharaan.....</b>		<b>26</b>
9.1	Penyerahan Jaminan Pemeliharaan.....	26
9.2	Nilai Jaminan Pemeliharaan.....	26
9.3	Pencairan Jaminan Pemeliharaan.....	26
<b>Pasal 10 Pengoperasian Jalan Tol.....</b>		<b>26</b>
10.1	Awal Pengoperasian.....	26
10.2	Tata Cara Pengoperasian.....	27
10.3	Sumber Daya Manusia.....	27
10.4	Iklan dan Utilitas.....	27
10.5	Usaha-Usaha Lain.....	27
10.6	Penghasilan Perusahaan Jalan Tol.....	28
10.7	Biaya Pengoperasian.....	28
10.8	Penanggulangan Konstruksi Selama Masa Pengoperasian.....	28
<b>Pasal 11 Tarif Tol.....</b>		<b>29</b>
11.1	Penentuan Tarif Tol.....	29
11.2	Awal Pengenaan Tol.....	29
11.3	Keterlambatan Penerbitan Penetapan Pengoperasian .....	29
11.4	Penyesuaian Tarif Tol.....	29
11.5	Pembulatan Tarif Tol .....	30
11.6	Keterlambatan Penetapan Penyesuaian Tarif.....	30
11.7	Tidak Terbitnya Penetapan Penyesuaian Tarif.....	30
11.8	Pengawasan Pengumpulan Tol.....	30
<b>Pasal 12 Asuransi.....</b>		<b>30</b>
12.1	Asuransi Masa Konstruksi.....	30
12.2	Asuransi Masa Pengoperasian.....	31
12.3	Persyaratan Asuransi.....	31
12.4	Syarat-syarat Asuransi lainnya .....	31
<b>Pasal 13 Cedera Janji Perusahaan Jalan Tol.....</b>		<b>32</b>

13.1	Cedera Janji Sebelum Konstruksi .....	32
13.1.1	Kejadian Cedera Janji.....	32
13.1.2	Pengakhiran.....	32
13.1.3	Akibat Pengakhiran .....	32
13.2	Cedera Janji Dalam Masa Konstruksi .....	33
13.2.1	Kejadian Cedera Janji.....	33
13.2.2	Pengakhiran.....	34
13.2.3	Akibat Pengakhiran .....	34
13.3	Cedera Janji Selama Masa Pengoperasian .....	35
13.3.1	Kejadian Cedera Janji.....	35
13.3.2	Pengakhiran.....	36
13.3.3	Akibat Pengakhiran .....	36
13.4	Cedera Janji Umum.....	36
13.4.1	Terjadinya Cedera Janji .....	36
13.4.2	Akibat Pengakhiran .....	37
13.4.3	Tindak Lanjut Pengakhiran.....	37
13.5	Pemeriksaan Bersama .....	38
<b>Pasal 14</b>	<b>Cedera Janji Pemerintah .....</b>	<b>38</b>
14.1	Kejadian Cedera Janji .....	38
14.2	Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol.....	38
14.3	Akibat Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol.....	39
14.4	Akibat Tidak Dilakukan Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol.....	39
<b>Pasal 15</b>	<b>Nilai Pekerjaan Selesai dan Uji Tuntas .....</b>	<b>39</b>
15.1	Nilai Pekerjaan Selesai.....	39
15.2	Uji Tuntas ( <i>Due Diligence</i> ) .....	40
<b>Pasal 16</b>	<b>Penggantian Kepemilikan .....</b>	<b>41</b>
16.1	Penggantian Kepemilikan dan Pengendalian Perusahaan Jalan Tol.....	41
16.2	Pilihan Sebelum Pengakhiran .....	41
16.3	Konsekuensi .....	41
<b>Pasal 17</b>	<b>Perubahan Hukum .....</b>	<b>41</b>
17.1	Definisi.....	41
17.2	Pemberitahuan .....	42
17.3	Konsekuensi .....	42
<b>Pasal 18</b>	<b>Keadaan Kahar.....</b>	<b>42</b>
18.1	Definisi.....	42
18.2	Pemberitahuan atas Keadaan Kahar.....	43
18.3	Keterlambatan.....	43
18.4	Pengakhiran karena Keadaan Kahar .....	43
18.5	Perbaikan .....	44
18.6	Asuransi.....	44
<b>Pasal 19</b>	<b>Berakhirnya Pengusahaan Jalan Tol.....</b>	<b>44</b>
19.1	Konsekuensi .....	44
19.2	Tanggung Jawab Setelah Berakhirnya Pengusahaan Jalan Tol atau Pengakhiran Dini Pengusahaan Jalan Tol .....	45

Pasal 20 Pernyataan dan Jaminan .....	46
20.1 Pernyataan Pemerintah.....	46
20.2 Pernyataan dan Jaminan Perusahaan Jalan Tol .....	46
Pasal 21 Pembebasan Tanggung Jawab.....	49
21.1 Tanggung Jawab Perusahaan Jalan Tol.....	49
21.2 Pembebasan Tanggung Jawab yang Tidak Dibatasi oleh Asuransi.....	50
Pasal 22 Penyelesaian Perselisihan .....	50
22.1 Penyelesaian Perselisihan.....	50
22.2 Arbitrase .....	50
22.3 Tidak Berlakunya Pasal 1266 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.....	50
Pasal 23 Pengalihan Hak dan Kepemilikan Saham .....	51
23.1 Larangan Pengalihan.....	51
23.2 Pengecualian.....	51
23.3 Pemegang Saham dan Susunan Pemegang Saham .....	51
23.4 Perubahan Pemegang Saham dan/atau Susunan Pemegang Saham .....	52
23.5 Kejadian yang memperbolehkan adanya perubahan.....	52
Pasal 24 Addendum Perjanjian .....	52
Pasal 25 Lampiran .....	52
Pasal 26 Pemberitahuan .....	52
Pasal 27 Pelepasan Hak .....	53
Pasal 28 Hukum Yang Berlaku dan Domisili Hukum.....	53
Pasal 29 Pemisahan Ketentuan Yang Tidak Dapat Diterapkan .....	54
Pasal 30 Keseluruhan Perjanjian .....	54

SK  
AG

**PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL  
RUAS DEPOK – ANTASARI  
Nomor : 191/PPJT/V/Mn/2006**

Pada hari ini, hari senin, tanggal dua puluh sembilan mei, tahun dua ribu enam (29 Mei 2006), kami yang bertandatangan pada bagian akhir dari Perjanjian ini:

1. Roestam Sjarief, Sekretaris Jenderal Departemen Pekerjaan Umum Republik Indonesia sesuai Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor : 51/M tahun 2005 Tanggal 4 April 2005 tentang Pengangkatan Pejabat Eselon I di lingkungan Departemen Pekerjaan Umum dan Surat Kuasa Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 06/SKS/M/2006 tanggal 24 Mei 2006, dalam hal ini bertindak dalam jabatannya sebagaimana disebut di atas dan karenanya sah mewakili untuk dan atas nama Pemerintah Republik Indonesia (untuk selanjutnya disebut "Pemerintah"); dan
2. Winten Peradika, Direktur Utama PT Citra Wasphtowa, bertempat tinggal di Tangerang, pemegang Kartu Tanda Penduduk nomor 32.75.13.1008.06234, yang dikeluarkan oleh Kelurahan Cipadu Jaya, Kecamatan Larangan, Tangerang, pada tanggal 13 Februari 2004, dalam hal ini bertindak dalam jabatannya sebagaimana disebut di atas dan karenanya sah mewakili Direksi dari dan oleh karenanya berwenang bertindak untuk dan atas nama Perusahaan Jalan Tol PT Citra Wasphtowa yang anggaran dasar dan seluruh perubahannya dimuat dalam akta notaris Drs. Soegeng Santosa, SH, MH tertanggal tiga belas januari dua ribu enam (13 Januari 2006) No. 10 (untuk selanjutnya disebut "Perusahaan Jalan Tol");

dan untuk selanjutnya Pemerintah dan Perusahaan Jalan Tol secara bersama-sama disebut sebagai ("Para Pihak"), dan secara sendiri-sendiri disebut sebagai ("Pihak").

Para Pihak masing-masing bertindak dalam kedudukannya tersebut di atas menerangkan terlebih dahulu sebagai berikut:

Bahwa, Berdasarkan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pengusahaan Jalan Tol adalah meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknik, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan Jalan Tol, dan Pengusahaan Jalan Tol dilakukan oleh badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha milik swasta.

Bahwa Berdasarkan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pemenang Lelang mengadakan Perjanjian dengan Pemerintah.

Bahwa Berdasarkan dengan Surat Penetapan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia No. JL.01.03 – Mn/554 tertanggal 17 Oktober 2005, Perusahaan Konsorsium Citra Wasphtowa telah ditetapkan sebagai pemenang lelang Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari ("Pemenang Lelang").

el  
M

g

- Bahwa Pemenang Lelang telah membentuk dan mendirikan PT. Citra Wasphtowa sebagai Perusahaan Jalan Tol khusus untuk menandatangani dan melaksanakan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari.
- Bahwa Rancangan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari perlu disesuaikan berdasarkan Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005.
- Bahwa Perusahaan Jalan Tol telah mengusulkan kepada Pemerintah yang berkaitan dengan Penyesuaian Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari dan telah dilakukannya Evaluasi serta Negosiasi terhadap usulan tersebut sesuai dengan Berita Acara Hasil Perubahan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol nomor : 03/BPJT/Tim-PPJT/V/2006 tanggal : 11 Mei 2006.
- Bahwa Persetujuan Pemerintah terhadap Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari berdasarkan Surat Menteri Pekerjaan Umum nomor : JL.01.03-Mn/174C tanggal : 16 Mei 2006.
- Bahwa Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, Menteri atas nama Pemerintah berwenang mengadakan Perjanjian dengan Perusahaan Jalan Tol.

MAKA DAN OLEH KARENANYA, Para Pihak dengan ini sepakat melangsungkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari sebagaimana disebutkan pada Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol tersebut di atas, sesuai dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan sebagaimana terdapat berikut ini:

## Pasal I Definisi, Pengertian dan Tanggal Efektif

### 1.1 Definisi

Kecuali jika ditentukan lain dalam konteksnya, dalam Perjanjian ini, kata-kata yang huruf pertamanya ditulis dengan huruf besar dan didefinisikan di bawah ini mempunyai arti sebagai berikut:

- 1.1.1 “Bagian Ekuitas” adalah persentase bagian ekuitas yang diusulkan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran untuk Pendanaan Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana disebutkan dalam Pasal 5.1;
- 1.1.2 “Bagian Hutang” adalah persentase bagian hutang yang diusulkan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran untuk Pendanaan Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana disebutkan dalam Pasal 5.1;

- 1.1.3 "Bank" adalah bank yang memiliki peringkat tidak kurang dari A yang dinilai oleh lembaga pemeringkat di Republik Indonesia atau bank yang memiliki peringkat tidak kurang dari BBB sesuai dengan peringkat *Standard & Poor's*;
- 1.1.4 "BPJT" adalah Badan Pengatur Jalan Tol sebagai badan pengatur Jalan Tol yang dibentuk oleh Menteri, ada di bawah, dan bertanggung jawab kepada Menteri, sesuai ketentuan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri No.295/PRT/M/2005;
- 1.1.5 "Departemen Pekerjaan Umum" adalah Departemen Pekerjaan Umum Republik Indonesia;
- 1.1.6 "Deposito Berjangka" adalah deposito berjangka yang dibuka oleh Perusahaan Jalan Tol pada Bank untuk jangka waktu 12 (dua belas) bulan dan dapat diperpanjang secara otomatis;
- 1.1.7 "Dokumen Lelang" adalah dokumen lelang dari pelelangan Pengusahaan Jalan Tol yang dikeluarkan oleh Panitia Pelelangan Pengusahaan Jalan Tol, dan menjadi bagian tidak terpisahkan dari Perjanjian ini, yang dilampirkan sebagai bagian dari Dokumen Penawaran;
- 1.1.8 "Dokumen Penawaran" adalah dokumen penawaran untuk pelelangan Pengusahaan Jalan Tol oleh Pemenang Lelang yang diserahkan kepada Panitia Pelelangan Pengusahaan Jalan Tol tertanggal 5 Agustus 2005 nomor 49/DA-KU.11/VIII/2005, dan menjadi bagian tidak terpisahkan dari Perjanjian ini, yang dilampirkan sebagai Lampiran 1 pada Perjanjian;
- 1.1.9 "*Financial Close*" adalah tanggal efektif Perjanjian Pinjaman untuk Pendanaan oleh Peminjam, dan Perusahaan Jalan Tol telah memperoleh kepastian pencairan Pendanaan sesuai dengan Perjanjian Pinjaman;
- 1.1.10 "Hari" adalah hari kalender, yakni semua hari dalam satu tahun sesuai dengan *Gregorian Calender* tanpa kecuali, termasuk hari Minggu dan hari libur nasional yang sewaktu-waktu ditetapkan oleh Pemerintah dan hari kerja biasa yang karena suatu keadaan tertentu ditetapkan oleh Pemerintah sebagai bukan hari kerja biasa;
- 1.1.11 "Jadwal" adalah jadwal rincian Perencanaan Teknik dan pelaksanaan Konstruksi sebagaimana diusulkan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran, yang dapat disesuaikan atau diubah sepanjang diperbolehkan dalam Perjanjian;
- 1.1.12 "Jalan Tol" adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol, dalam hal ini ruas Jalan Tol Depok – Antasari;
- 1.1.13 "Jaminan Pelaksanaan" adalah jaminan dalam bentuk bank garansi yang diterbitkan oleh Bank dengan bentuk dan isi sebagaimana terdapat dalam

Lampiran 4 Buku I Dokumen Lelang atau dalam bentuk Deposito Berjangka dengan maksud sebagaimana diatur pada Pasal 3.2, dengan persyaratan bahwa Pemerintah akan diberikan hak untuk mencairkan atau menagih dananya apabila terjadi peristiwa sebagaimana diatur pada Pasal 3.5;

1.1.14 "Jaminan Pemeliharaan" adalah jaminan dalam bentuk bank garansi yang diterbitkan oleh Bank dengan bentuk dan isi sebagaimana terdapat pada Lampiran 5 Buku I Dokumen Lelang;

1.1.15 "Keadaan Kahar (*Force Majeur*)" adalah peristiwa atau keadaan yang merupakan keadaan kahar sebagaimana disebutkan dalam Pasal 18 Perjanjian;

1.1.16 "Konstruksi" adalah setiap kegiatan pelaksanaan pembangunan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan dalam Dokumen Lelang, Dokumen Penawaran dan Rencana Teknik Akhir, termasuk akan tetapi tidak terbatas pada pembangunan jembatan, sarana Jalan Tol, perlengkapan jalan, bangunan pelengkap yang berada di Ruang Milik Jalan Tol termasuk pekerjaan pengawasan, pengadaan semua Peralatan Jalan Tol, bahan-bahan, alat-alat dan perkakas persediaan-persediaan yang mungkin dibeli, disewa atau diadakan dalam rangka pelaksanaan pembangunan Jalan Tol;

1.1.17 "Masa Konsesi" adalah masa sebagaimana disebut dalam Pasal 2.3 termasuk setiap perpanjangannya sepanjang diperbolehkan dalam Perjanjian;

1.1.18 "Menteri" adalah Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia;

1.1.19 "Pajak" adalah setiap pajak di Indonesia atas penghasilan perusahaan, pajak penjualan, bea cukai, pajak pertambahan nilai dan pajak daerah dan pungutan lainnya yang sah (baik dari pusat propinsi atau kabupaten/kota), yang dikenakan pada barang, bahan, peralatan dan jasa yang dipergunakan dalam Pengusahaan Jalan Tol, namun tidak termasuk bunga, denda dan biaya lainnya yang berkaitan dengannya;

1.1.20 "Panitia Pelelangan Pengusahaan Jalan Tol" adalah panitia lelang yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada BPJT;

1.1.21 "Pemberi Pinjaman" adalah setiap pihak (selain Pemerintah) yang menandatangani Perjanjian Pinjaman dengan Perusahaan Jalan Tol dengan tujuan memberikan, mengumpulkan atau menyediakan, langsung atau pun tidak langsung, pembiayaan atau pembiayaan kembali (dan untuk menghindari keraguan "pembiayaan" atau "pembiayaan kembali" tidaklah termasuk jumlah yang ditempatkan bagi modal saham biasa, saham preferensi dan dana talangan yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jalan Tol), termasuk memberikan bank garansi untuk pelaksanaan Konstruksi (jika ada), para pengganti mereka dalam hak dan tugas, dan salah satu dari mereka;

- 1.1.22 "Pemeliharaan" adalah setiap kegiatan pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala dan peningkatan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan dalam Dokumen Lelang dan dalam usulan Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran, termasuk tetapi tidak terbatas pada sarana Jalan Tol, peralatan, bangunan pelengkap dan fasilitas tol yang terletak di Ruang Milik Jalan Tol, sebagaimana dirinci dalam Pasal 8;
- 1.1.23 "Pemerintah" adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan di Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945 dan perubahan-perubahannya, dan untuk tujuan dari Perjanjian ini diwakili oleh Menteri atau yang diberi wewenang mewakilinya;
- 1.1.24 "Pendanaan" termasuk semua pembiayaan dan pembiayaan kembali yang dibutuhkan bagi Pengusahaan Jalan Tol;
- 1.1.25 "Pendapatan Tol" adalah semua pendapatan Perusahaan Jalan Tol dari Tol yang terkumpul selama Masa Konsesi termasuk setiap kompensasi yang mungkin harus dibayarkan oleh Pemerintah kepada Perusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian (jika ada);
- 1.1.26 "Pendapatan Usaha Lain" adalah setiap pendapatan yang diperoleh Perusahaan Jalan Tol dari Usaha-Usaha Lain, penempatan iklan, bangunan Utilitas dan/atau Utilitas yang berhubungan dengan Pengusahaan Jalan Tol selama Masa Konsesi;
- 1.1.27 "Penetapan Pengoperasian" adalah penetapan Pengoperasian oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dan Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol yang menjadi syarat awal bagi dimulainya Pengoperasian, yang menetapkan antara lain:
- (a) tanggal dimulainya Pengoperasian Jalan Tol atau suatu Seksi; dan
  - (b) Tarif Tol Awal;
- 1.1.28 "Penetapan Penyesuaian Tarif" adalah penetapan penyesuaian Tarif Tol oleh Menteri berdasarkan pada Pasal 14.4 yang menyebutkan antara lain
- (a) golongan kendaraan;
  - (b) Tarif Tol yang disesuaikan; dan
  - (c) tanggal mulai berlakunya Tarif Tol yang disesuaikan untuk suatu Seksi atau Jalan Tol;
- 1.1.29 "Pengadaan Tanah" adalah setiap kegiatan pengadaan tanah (kecuali pembersihan lahan) untuk Pengusahaan Jalan Tol yang dilaksanakan oleh Pemerintah dengan menggunakan dana Pengadaan Tanah yang disediakan Perusahaan Jalan Tol sesuai dengan Pasal 4.5;

- 1.1.30 "Pengguna" adalah setiap pengguna Jalan Tol yang menggunakan kendaraan bermotor dengan membayar Tol;
- 1.1.31 "Pengoperasian" adalah pengumpulan Tol, manajemen lalu lintas, termasuk tetapi tidak terbatas pada pengaturan, penggunaan dan pengamanan Jalan Tol dan Ruang Milik Jalan Tol serta penyelenggaraan dan kegiatan Usaha-Usaha Lain dan selama Masa Konsesi, sebagaimana dirinci dalam Pasal 10;
- 1.1.32 "Pengusahaan Jalan Tol" adalah kegiatan Perusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku, yang meliputi kegiatan Pendanaan, Perencanaan Teknik, Pelaksanaan Konstruksi, Pengoperasian dan Pemeliharaan Jalan Tol;
- 1.1.33 "Perencanaan Teknik" adalah kegiatan pelaksanaan perencanaan teknik berdasarkan pada Rencana Teknik Awal yang bertujuan untuk memperoleh Rencana Teknik Akhir;
- 1.1.34 "Perjanjian" adalah Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol ini, termasuk semua lampiran yang dilampirkan dan perubahan-perubahannya yang telah disetujui antara Para Pihak (jika ada);
- 1.1.35 "Perjanjian Pinjaman" adalah perjanjian Pinjaman yang dibuat oleh dan antara Pemberi Pinjaman dan Perusahaan Jalan Tol dengan tujuan Pendanaan Pengusahaan Jalan Tol;
- 1.1.36 "Pinjaman" adalah semua pinjaman atau setiap bentuk pendanaan yang diperoleh dari Pemberi Pinjaman dan dipergunakan oleh Perusahaan Jalan Tol untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian;
- 1.1.37 "Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah" adalah prakiraan biaya Pengadaan Tanah sebagaimana dirinci dalam Pasal 4.2;
- 1.1.38 "Rekening Pengadaan Tanah" adalah rekening Perusahaan Jalan Tol pada sebuah Bank yang dipergunakan khusus untuk menyimpan dana Pengadaan Tanah yang disediakan oleh Perusahaan Jalan Tol;
- 1.1.39 "Rencana Teknik Akhir" adalah suatu kumpulan dokumen teknik yang terdiri dari gambar teknik detail, syarat-syarat umum, serta spesifikasi pekerjaan, dengan mengacu kepada Rencana Teknik Awal dengan harus memperhatikan, faktor pengaruh lingkungan, hasil optimal sesuai dengan kebutuhan Pengguna Jalan Tol dan penghematan sumber daya;
- 1.1.40 "Rencana Teknik Awal" adalah dokumen yang digunakan sebagai referensi dan rujukan oleh Pemenang Lelang, yang memuat antara lain gambar trase dan koridor Jalan Tol berikut lokasi-lokasi penting (persimpangan, akses keluar/masuk, lintasan atas, lintasan bawah, lintasan dan sebagainya) sebagaimana disebutkan dalam Dokumen Lelang untuk memperkirakan volume pekerjaan;

- 1.1.41 "Ruang Milik Jalan Tol" adalah ruang sepanjang Jalan Tol yang meliputi ruang manfaat Jalan Tol dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat Jalan Tol, dan untuk tujuan Pasal ini, "ruang manfaat Jalan Tol" adalah ruang sepanjang Jalan Tol yang meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, talud timbunan, dan galian serta ambang pengaman;
- 1.1.42 "Rupiah" atau "Rp" adalah mata uang yang berlaku sah di Republik Indonesia;
- 1.1.43 "Seksi" adalah suatu bagian dari Jalan Tol yang dapat digunakan untuk lalu lintas dan dapat dikenakan Tol;
- 1.1.44 "Sertifikat Laik Operasi" adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh BPJT kepada Perusahaan Jalan Tol berkenaan dengan kelayakan Pengoperasian suatu Seksi, atau Jalan Tol, sesuai dengan Pasal 7.7.1;
- 1.1.45 "SPMK" adalah Surat Perintah Mulai Kerja yaitu surat perintah yang dikeluarkan oleh BPJT kepada Perusahaan Jalan Tol untuk memulai Konstruksi;
- 1.1.46 "Standar Pelayanan Minimal" adalah standar pelayanan minimal yang wajib dipenuhi oleh Perusahaan Jalan Tol dalam pelaksanaan Pengoperasian dan Pemeliharaan sebagaimana ditentukan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 392/PRT/M/2005 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol;
- 1.1.47 "Tanggal Efektif" adalah tanggal efektif Perjanjian sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1.3;
- 1.1.48 "Tanggal Pengakhiran" adalah tanggal pengakhiran atau berakhirnya Perjanjian ini;
- 1.1.49 "Tarif Tol" adalah Tarif Tol Awal dan setiap penyesuaian berikutnya berdasarkan pada Penetapan Penyesuaian Tarif;
- 1.1.50 "Tarif Tol Awal" adalah Tarif Tol pada Jalan Tol atau suatu Seksi yang ditetapkan dalam Penetapan Pengoperasian dan berlaku pada tanggal dimulainya Pengoperasian;
- 1.1.51 "Tol" adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan Jalan Tol;
- 1.1.52 "Usaha-Usaha Lain" adalah semua fasilitas yang terdiri dari tempat istirahat dan pelayanan, dan kelengkapan lainnya di dalam Ruang Milik Jalan Tol sebagaimana ditentukan dalam Dokumen Penawaran (jika ada);
- 1.1.53 "Utilitas" adalah sarana pelayanan umum termasuk antara lain saluran listrik, telekomunikasi, pipa gas, air minum dan sanitasi kota.

## 1.2 Pengertian

Dalam Perjanjian ini terkecuali dalam konteksnya diartikan lain :

- 1.2.1 mengacu kepada peraturan perundang-undangan dan ketentuan apapun harus termasuk setiap perubahannya, diundangkannya kembali, atau peraturan perundang-undangan pengganti dan ketentuan pengganti;
- 1.2.2 kata-kata yang menunjukkan jumlah tunggal dapat diartikan jamak dan demikian juga sebaliknya;
- 1.2.3 kata-kata yang menunjukkan perorangan dapat diartikan perusahaan dan demikian juga sebaliknya;
- 1.2.4 judul hanya untuk penggunaan saja dan tidak mengakibatkan pengertian lain;
- 1.2.5 mengacu pada Pasal, Lampiran, Tambahan dan Jadwal adalah mengacu kepada Pasal, Lampiran, Tambahan dan Jadwal pada Perjanjian ini;
- 1.2.6 mengacu pada Pasal harus dibaca dalam hal sub-Pasal, alinea dan sub-alinea sebagaimana mengacu kepada sub-Pasal, alinea dan sub-alinea sebagaimana mestinya;
- 1.2.7 mengacu pada setiap dokumen atau perjanjian harus dianggap termasuk acuan pada perubahan, novasi, penambahan, pengembangan ataupun penggantian dokumen tersebut atau perjanjian, dari waktu ke waktu;
- 1.2.8 mengacu pada setiap pihak pada Perjanjian ini atau setiap dokumen atau perjanjian lainnya harus termasuk pada penggantinya atau kuasa lainnya yang disetujui;
- 1.2.9 yang dimaksud dengan "persetujuan" atau "disetujui" adalah persetujuan atau disetujui dengan secara tertulis;
- 1.2.10 yang dimaksud dengan "perubahan", "ubah" atau "diubah" meliputi setiap perubahan, penghapusan atau penambahan; dan
- 1.2.11 yang dimaksud dengan "hutang" termasuk setiap kewajiban (baik sekarang atau yang akan datang, sesungguhnya atau kemungkinan, dijamin atau tidak dijamin, sebagai prinsipal atau pengganti atau hal lainnya) untuk pembayaran atau pembayaran kembali.

## 1.3 Tanggal Efektif

Perjanjian ini mulai berlaku efektif dan mengikat Para Pihak sejak tanggal ditandatangani oleh Para Pihak sampai dengan berakhirnya Masa Konsesi sesuai ketentuan Pasal 2.3 atau pengakhirannya oleh salah satu Pihak sesuai ketentuan dalam Perjanjian ini.

## Pasal 2 Pengusahaan Jalan Tol

### 2.1 Pemberian Pengusahaan Jalan Tol

Pemerintah dengan ini menunjuk dan memberikan kepada Perusahaan Jalan Tol hak konsesi Pengusahaan Jalan Tol, dan Perusahaan Jalan Tol dengan ini menerima penunjukan dan pemberian hak konsesi Pengusahaan Jalan Tol dari Pemerintah dengan syarat dan ketentuan sebagaimana diatur dalam Perjanjian ini.

### 2.2 Lingkup Pengusahaan Jalan Tol

Perusahaan Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol, yang meliputi Pendanaan, Perencanaan Teknik, Konstruksi, Pengoperasian dan Pemeliharaan sesuai pada ketentuan dalam Perjanjian dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.

### 2.3 Masa Konsesi

Masa Konsesi adalah untuk jangka waktu 35 (tiga puluh lima) tahun terhitung sejak Tanggal Efektif.

### 2.4 Kepemilikan Jalan Tol

Dengan tanpa mengurangi makna Pengusahaan Jalan Tol yang diberikan oleh Pemerintah kepada Perusahaan Jalan Tol sesuai Perjanjian ini, telah dimengerti sepenuhnya oleh Perusahaan Jalan Tol, bahwa:

- (a) Jalan Tol merupakan milik Pemerintah, maka oleh karenanya setelah berakhirnya Masa Konsesi atau pengakhiran Perjanjian oleh salah satu Pihak sesuai ketentuan Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol harus mengembalikan dan menyerahkan kembali Jalan Tol kepada BPJT; dan
- (b) pemberian hak Pengusahaan Jalan Tol kepada Perusahaan Jalan Tol tidak berarti sebagai beralihnya hak milik atas Jalan Tol kepada Perusahaan Jalan Tol, melainkan selama Masa Konsesi, Perusahaan Jalan Tol hanya memiliki hak untuk menguasai seluruh tanah yang dibutuhkan bagi Pengusahaan Jalan Tol dan melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.

### 2.5 Pembatasan Perjanjian

2.5.1 Selama Masa Konsesi, Perusahaan Jalan Tol tidak boleh:

- (a) menjalankan usaha lain, dalam bentuk apapun juga, kecuali sebagaimana diatur Pasal 10.5 dan 10.6; atau

d  
15

- (b) membuat perjanjian dalam bentuk apapun juga yang tidak sesuai dengan Perjanjian,

kecuali dengan persetujuan terlebih dahulu dari BPJT.

- 2.5.2 Setiap perjanjian yang dibuat oleh Perusahaan Jalan Tol selama Masa Konsesi, merupakan tanggung jawab sepenuhnya dari Perusahaan Jalan Tol.

## 2.6 Pengawasan Selama Masa Konsesi

- 2.6.1 Selama Masa Konsesi, BPJT berhak untuk melakukan pengawasan atas pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol, yang antara lain meliputi aspek teknis dan Pengoperasian.

- 2.6.2 Perusahaan Jaian Tol wajib mengijinkan serta memberikan data dan/atau keterangan lainnya guna pelaksanaan pengawasan sesuai ketentuan Pasal 2.6.1.

## 2.7 Pelaporan Selama Masa Konsesi

- 2.7.1 Selama Masa Konsesi, Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan kepada BPJT laporan-laporan sebagai berikut:

- (a) laporan triwulanan (3 bulanan) status dan kemajuan pekerjaan Perencanaan Teknik;
- (b) laporan bulanan status dan kemajuan pelaksanaan Konstruksi;
- (c) laporan triwulanan (3 bulanan) yang berkaitan dengan Pengoperasian termasuk antara lain:
  - (i) pelaksanaan Pengoperasian dan Pemeliharaan sesuai Perjanjian;
  - (ii) volume lalu lintas setiap bulannya pada setiap gerbang Tol sesuai dengan golongan kendaraan dan asal gerbang;
  - (iii) Penghasilan Tol setiap bulannya pada setiap gerbang Tol; dan
  - (iv) jumlah kecelakaan setiap bulannya termasuk karakteristik kecelakaan, waktu dan tanggal;
- (d) laporan khusus mengenai kejadian penting yang mengganggu Pengoperasian dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah kejadian.

- 2.7.2 Laporan yang harus diserahkan berdasarkan Pasal 2.7.1 wajib diserahkan selambat-lambatnya pada Hari keduapuluh setiap bulan berikutnya.

- 2.7.3 Selain laporan sebagaimana ditentukan pada Pasal 2.7.1 di atas, Perusahaan Jalan Tol wajib menyampaikan laporan keuangan tahunan yang telah diaudit oleh akuntan publik yang terdaftar pada Departemen Keuangan Republik Indonesia selambat-lambatnya tanggal 31 Mei tahun berikutnya;

## 2.8 Resiko dan Tanggung Jawab

Dengan memperhatikan syarat dan ketentuan pada Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol dengan ini menyetujui bahwa semua biaya serta resiko yang timbul sebagai akibat dari atau sehubungan dengan Pengusahaan Jalan Tol menjadi tanggung jawab dan resiko Perusahaan Jalan Tol.

## Pasal 3 Jaminan Pelaksanaan

### 3.1 Penyerahan Jaminan Pelaksanaan

Dalam jangka waktu selambat-lambatnya 14 (empat belas) Hari setelah penandatanganan Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol berkewajiban untuk menyerahkan Jaminan Pelaksanaan kepada Pemerintah melalui BPJT.

### 3.2 Maksud Jaminan Pelaksanaan

Jaminan Pelaksanaan diperuntukkan sebagai jaminan bagi Pemenang Lelang untuk memenuhi kewajibannya dalam melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan ketentuan dalam Perjanjian.

### 3.3 Nilai Jaminan Pelaksanaan

Jaminan Pelaksanaan harus bernilai 1% (satu persen) dari nilai total investasi Pengusahaan Jalan Tol (tidak termasuk biaya Pengadaan Tanah berdasarkan Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah) atau minimal Rp. 5.000.000.000,- (lima milyar Rupiah), mana yang lebih besar, yang diusulkan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran. Jaminan Pelaksanaan dapat dikurangi dengan:

- (a) 20% (dua puluh persen) dari sejumlah dana yang telah dibayarkan oleh Perusahaan Jalan Tol untuk Pengadaan Tanah berdasarkan Pasal 4.5; atau
- (b) 20% (dua puluh persen) dari biaya konstruksi atas suatu Seksi yang telah dibayarkan oleh Perusahaan Jalan Tol; atau
- (c) 20% (dua puluh persen) dari gabungan jumlah dana dan biaya yang telah dibayarkan Perusahaan Jalan Tol seperti disebut pada Pasal 3.3(a) dengan Pasal 3.3(b).

### 3.4 Masa Berlaku

- 3.4.1 Dengan memperhatikan penggantian Jaminan Pelaksanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.3, Jaminan Pelaksanaan yang diserahkan

berdasarkan Pasal 3.1 harus tetap berlaku sejak tanggal penyerahan sampai dengan 12 (dua belas) bulan setelah tanggal perkiraan selesainya Konstruksi Jalan Tol;

3.4.2 Jaminan Pelaksanaan dapat diterbitkan secara bertahap dengan masa berlaku setiap tahap sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan dan kemudian setiap kali harus diperpanjang atau diganti selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari sebelum berakhirnya masa berlaku Jaminan Pelaksanaan, sampai dengan 12 (dua belas) bulan setelah tanggal selesainya Konstruksi Jalan Tol.

3.4.3 Apabila Jaminan Pelaksanaan tidak diperpanjang atau tidak diganti sebagaimana Pasal 3.4.2 maka Pemerintah berhak untuk mencairkan Jaminan Pelaksanaan tersebut.

### 3.5 Pencairan atas Jaminan Pelaksanaan

Dengan memperhatikan Pasal 3.3, Jaminan Pelaksanaan akan menjadi aset Pemerintah dan Pemerintah berhak untuk mencairkan dana Jaminan Pelaksanaan tersebut pada saat Perusahaan Jalan Tol gagal untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan pada Perjanjian sebagaimana diatur pada Pasal 3.4, 13.1.3(a)(ii), 13.1.3(b)(ii) dan 13.2.3(b).

## Pasal 4 Pengadaan Tanah

### 4.1 Kewajiban Melaksanakan Pengadaan Tanah

Pengadaan Tanah bagi Jalan Tol dilaksanakan oleh Pemerintah sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku. Meskipun demikian Perusahaan Jalan Tol akan menyampaikan kepada Pemerintah rencana usulan yang menginformasikan luas tanah yang termasuk dalam Pengadaan Tanah dan kerangka waktu Pengadaan Tanah dan jika disetujui oleh Pemerintah, akan menjadi bagian dari Jadwal.

### 4.2 Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah dan Alokasi Pembiayaan

Jumlah Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah adalah sebesar Rp 699.180.000.000,00 (enam ratus sembilan puluh sembilan milyar seratus delapan puluh juta Rupiah), yang merupakan suatu perkiraan dan termasuk semua biaya sehubungan dengan Pengadaan Tanah, pengeluaran tambahan dan biaya finansial yang harus dikeluarkan untuk pembayaran Pengadaan Tanah. Biaya Pengadaan Tanah wajib ditanggung seluruhnya oleh Perusahaan Jalan Tol.

### 4.3 Jangka Waktu Pengadaan Tanah

Pengadaan Tanah oleh Pemerintah untuk kepentingan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan Pasal 4.1 akan dilaksanakan dan diselesaikan dalam jangka waktu tidak lebih dari 24 (dua puluh empat) bulan sejak Tanggal Efektif

atau dapat lebih cepat jika berkenaan dengan suatu Seksi sebagaimana disetujui di antara Para Pihak sesuai dengan Jadwal. Seluruh tanah yang telah dikuasai Pemerintah dan akan diserahkan kepada Perusahaan Jalan Tol harus dalam keadaan yang memungkinkan Perusahaan Jalan Tol memulai Konstruksi.

#### 4.4 Keterlambatan Dan Kenaikan Harga Pengadaan Tanah

4.4.1 Dalam hal terjadi keterlambatan Pengadaan Tanah oleh Pemerintah sebagaimana disebut dalam Pasal 4.3, Perusahaan Jalan Tol berhak untuk menuntut kompensasi kepada Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal. Namun demikian Pemerintah tidak dapat dinyatakan cedera janji atau bertanggung jawab pada Perusahaan Jalan Tol apabila:

- (a) keterlambatan oleh Pemerintah yang tidak menyebabkan keterlambatan penyelesaian Konstruksi sebagaimana ditentukan oleh BPJT sesuai dengan Pasal 7.7; atau
- (b) sekurang-kurangnya 50% (lima puluh persen) luas tanah yang harus diadakan oleh Pemerintah untuk bagian Jalan Tol tersebut telah tersedia untuk Perusahaan Jalan Tol dan Pemerintah telah menyerahkan sisa tanah Ruang Milik Jalan Tol selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah berakhirnya jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 4.3. Persentase tersebut dapat kurang dari 50% (lima puluh persen) apabila luas tanah tersebut merupakan suatu Seksi.

4.4.2 Dalam hal Pemerintah terlambat dalam menyediakan tanah yang secara nyata berlebihan dan melampaui batas waktu kewajaran sebagaimana disebut pada Pasal 4.3 dan/atau terdapat suatu peningkatan yang besar dalam biaya Pengadaan Tanah sebagaimana disebut pada Pasal 4.2, yang :

- (a) menyebabkan atau secara wajar dapat diperkirakan menyebabkan Perusahaan Jalan Tol akan menderita kerugian yang tidak dapat dikompensasikan dengan memperpanjang Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol yang mengakibatkan Perusahaan Jalan Tol diperkirakan menjadi tidak layak secara finansial untuk diteruskan;
- (b) tidak disebabkan oleh Keadaan Kahar, dan
- (c) tidak disebabkan oleh Perusahaan Jalan Tol;

maka dengan tidak mengenyampingkan ketentuan lain dalam Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol berhak untuk mengajukan bukti dan justifikasi kepada Pemerintah dengan maksud untuk mengundurkan diri dari Perusahaan Jalan Tol, atau suatu Seksi dari Perusahaan Jalan Tol, atau apabila Perusahaan Jalan Tol tidak berkeinginan untuk mengundurkan diri dari Perusahaan Jalan Tol, Pemerintah berhak untuk tidak melanjutkan Perusahaan Jalan Tol setelah dilakukan justifikasi yang hasilnya adalah bahwa kompensasi yang diminta oleh Perusahaan Jalan Tol dianggap tidak wajar. Apabila Pemerintah menyetujui pengunduran diri Perusahaan Jalan

ht  
si

Tol atau tidak melanjutkan Pengusahaan Jalan Tol, maka perjanjian ini akan dianggap diakhiri dengan kesepakatan bersama.

- 4.4.3 Apabila Perjanjian ini diakhiri sesuai Pasal 4.4.2, maka Pemerintah akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Perusahaan Jalan Tol suatu jumlah maksimum setara dengan Nilai Pekerjaan Selesai sebagaimana didefinisikan pada Pasal 15;

#### 4.5 Pembayaran Pengadaan Tanah oleh Perusahaan Jalan Tol

4.5.1 Dalam jangka waktu 14 (empat belas) Hari setelah penandatanganan Perjanjian, Perusahaan Jalan Tol wajib membuka Rekening Pengadaan Tanah.

4.5.2 Pembukaan Rekening Pengadaan Tanah sebagaimana diatur dalam Pasal 4.5.1 harus diadakan dengan memuat ketentuan bahwa setiap pencairan dapat berlaku sah apabila telah memperoleh persetujuan Pemerintah. Setiap penghasilan bunga yang diperoleh dari setoran dana dalam Rekening Pengadaan Tanah akan menjadi milik Perusahaan Jalan Tol.

4.5.3 Perusahaan Jalan Tol akan secara bertahap menyetorkan dana ke dalam Rekening Pengadaan Tanah berdasarkan pada persentase jumlah yang diperkirakan oleh Pemerintah untuk Pengadaan Tanah dengan rincian sebagai berikut:

- (a) 5% (lima persen) atau secara bertahap sesuai kebutuhan dari keseluruhan Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah disediakan dan dimasukkan ke dalam Rekening Pengadaan Tanah selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) Hari setelah Tanggal Efektif atau waktu lain yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- (b) 25% (dua puluh lima persen) dari keseluruhan Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah disediakan dan dimasukkan ke dalam Rekening Pengadaan Tanah selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah Tanggal Efektif atau waktu lain yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- (c) 40% (empat puluh persen) dari keseluruhan Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah disediakan dan dimasukkan ke dalam Rekening Pengadaan Tanah selambat-lambatnya 14 (empat belas) Hari setelah dana Pengadaan Tanah sesuai ketentuan Pasal 4.5.3.(b) telah dipergunakan sebesar 80 % (delapan puluh persen).
- (d) 30% (tiga puluh persen) dari keseluruhan Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah disediakan dan dimasukkan ke dalam Rekening Pengadaan Tanah selambat-lambatnya 14 (empat belas) Hari setelah dana Pengadaan Tanah sesuai ketentuan Pasal 4.5.3.(c) telah dipergunakan sebesar 80 % (delapan puluh persen).

sl  
29

- 4.5.4 Untuk tujuan Pasal 4.5.3, Pemerintah akan menyampaikan kepada Perusahaan Jalan Tol laporan perkembangan Pengadaan Tanah dan penggunaan dana secara berkala sekurang-kurangnya sekali dalam 3 (tiga) bulan.
- 4.5.5 Dana Pengadaan Tanah yang telah dimasukkan oleh Perusahaan Jalan Tol dalam Rekening Pengadaan Tanah sesuai ketentuan Pasal 4.5.3 diperhitungkan sebagai bagian dari investasi Perusahaan Jalan Tol dalam Pengusahaan Jalan Tol.
- 4.5.6 Apabila realisasi biaya pengadaan tanah lebih besar daripada prakiraan biaya Pengadaan Tanah yang telah ditentukan oleh Pemerintah, maka Perusahaan Jalan Tol bertanggung jawab untuk memenuhi keseluruhan kekurangannya, dan pemenuhan kekurangan biaya pengadaan tanah tersebut harus disediakan Perusahaan Jalan Tol dan dimasukkan ke dalam Rekening Pengadaan Tanah selambat-lambatnya 14 (empat belas) Hari setelah 80% (delapan puluh persen) dari keseluruhan dana Pengadaan Tanah yang telah dimasukkan dalam Rekening Pengadaan Tanah telah dipergunakan untuk Pengadaan Tanah.
- 4.5.7 Atas penambahan dana Pengadaan Tanah oleh Perusahaan Jalan Tol sesuai ketentuan Pasal 4.5.6, akan dikompensasikan dengan perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal.
- 4.5.8 Dalam hal realisasi biaya Pengadaan Tanah kurang dari Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah sebagaimana ditetapkan oleh Pemerintah, maka kelebihan biaya Pengadaan Tanah akan disetorkan kepada Kas Negara sebagai penerimaan negara bukan pajak.

#### 4.6 Status Tanah

Status tanah yang diadakan oleh Pemerintah dalam Pengadaan Tanah, merupakan milik Pemerintah dalam hal ini Departemen Pekerjaan Umum dan tanah tersebut (termasuk setiap bangunan dan perlengkapan yang ada di atasnya) tidak dapat diagunkan oleh Perusahaan Jalan Tol untuk alasan apapun juga. Hak yang diberikan dalam Perjanjian kepada Perusahaan Jalan Tol tidak berarti Perusahaan Jalan Tol mempunyai hak kepemilikan atau kepentingan atas tanah.

#### 4.7 Lingkup Pengadaan Tanah

- 4.7.1 Pengadaan Tanah meliputi tanah termasuk bangunan, tanaman, Utilitas, bangunan Utilitas, yang terletak dan berada di dalam, pada, sepanjang, melintas di atas atau di bawah Jalan Tol, untuk keperluan Ruang Milik Jalan Tol sesuai dengan Rencana Teknik Awal, dan dapat diubah sesuai kebutuhan berdasarkan Rencana Teknik Akhir yang telah selesai.
- 4.7.2 Setiap Utilitas yang tidak terindikasi dalam proses Pengadaan Tanah atau yang secara teknis tidak dapat dibongkar atau dipindahkan, harus dilindungi secukupnya sepanjang masa Konstruksi dan masa Pengoperasian.

4.7.3 Biaya yang dikeluarkan untuk maksud sebagaimana Pasal 4.7.2 menjadi tanggungan Perusahaan Jalan Tol, dan diperhitungkan sebagai bagian investasi Perusahaan Jalan Tol dalam Pengusahaan Jalan Tol.

#### 4.8 Sewa

Semua biaya, pengeluaran atau pungutan yang timbul atau akan timbul untuk setiap sewa, Pajak Bumi dan Bangunan, penilaian, tarif dan sejenisnya sejak tanggal diserahterimkannya tanah kepada Perusahaan Jalan Tol sampai dengan berakhirnya Masa Konsesi menjadi tanggungan Perusahaan Jalan Tol.

### Pasal 5 Pendanaan

#### 5.1 Besaran Bagian Hutang dan Bagian Ekuitas

Dalam Perjanjian ini Bagian Hutang adalah sebesar 60% (enam puluh persen) dan Bagian Ekuitas adalah sebesar 40% (empat puluh persen) sebagaimana diusulkan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran.

#### 5.2 *Financial Close*

Perusahaan Jalan Tol wajib mencapai *Financial Close* dalam jangka waktu selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak Tanggal Efektif. Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan salinan Perjanjian Pinjaman yang sah kepada Pemerintah tanpa mengenakan biaya kepada Pemerintah, dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari sejak tercapainya *Financial Close*.

#### 5.3 Pemeriksa Teknis Independen

Dengan sepengetahuan Pemerintah, Perusahaan Jalan Tol dan Pemberi Pinjaman dapat membuka rekening khusus untuk menyimpan dana, yang diperoleh dari modal Perusahaan Jalan Tol dan/atau dari Pinjaman dan menugaskan pihak ketiga untuk menjadi pemeriksa teknis independen (*Independent Checking Engineer*) yang berwenang untuk memeriksa penggunaan dana dalam rekening tersebut untuk Konstruksi.

sk  
A3

## Pasal 6 Perencanaan Teknik

### 6.1 Rencana Teknik Awal

Rencana Teknik Awal sebagaimana telah disetujui oleh BPJT, disertakan dalam Dokumen Lelang.

### 6.2 Rencana Teknik Akhir

Tanpa pengecualian, Perusahaan Jalan Tol harus memulai Perencanaan Teknik pada saat Pengadaan Tanah dimulai dan menyelesaikan Rencana Teknik Akhir dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak dimulainya Perencanaan Teknik. BPJT mempunyai waktu selama 30 (tiga puluh) Hari untuk menolak setiap penyerahan kembali Rencana Teknik Akhir. Jika Perusahaan Jalan Tol tidak menerima penolakan tertulis dari BPJT dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) Hari sejak bukti penyerahan Rencana Teknik Akhir, maka Rencana Teknik Akhir dapat dianggap telah disetujui.

### 6.3 Kesesuaian dengan Rencana Teknik Awal

6.3.1 Persetujuan atas Rencana Teknik Akhir tidak boleh tidak diberikan tanpa alasan yang wajar apabila Rencana Teknik Akhir telah sesuai dengan Rencana Teknik Awal dan telah memenuhi peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku dan tidak ada perubahan yang signifikan pada asumsi dasar sehubungan dengan Rencana Teknik Awal.

6.3.2 Perusahaan Jalan Tol tidak boleh membuat perubahan pada Rencana Teknik Akhir yang bertentangan dengan Rencana Teknis Awal tanpa persetujuan dari BPJT, dan persetujuan tersebut tidak boleh tidak diberikan tanpa alasan yang wajar.

6.3.3 Perusahaan Jalan Tol diperbolehkan untuk menyampaikan kepada BPJT usulan tertulis yang (menurut pendapat Perusahaan Jalan Tol) akan, jika dipergunakan, mempercepat penyelesaian atau memperbaiki suatu kesalahan pada Rencana Teknik Awal atau dilain pihak dapat menguntungkan Pemerintah.

### 6.4 Perubahan Rencana Teknik Akhir dan atau Pekerjaan Tambah atau Kurang Pekerjaan Konstruksi

6.4.1 Berkaitan dengan pekerjaan Konstruksi, BPJT dapat meminta perubahan pada Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui dan/atau pekerjaan tambah atau pekerjaan kurang pada beberapa bagian dari Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui. Permintaan BPJT tersebut harus dalam bentuk tertulis dan disertakan dengan konsep rencana perubahan.

6.4.2 Dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari setelah menerima permintaan BPJT tersebut sebagaimana dimaksud Pasal 6.4.1, Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan:

- (a) tanggapannya sehubungan dengan perubahan tersebut terhadap Rencana Teknik Akhir dan/atau pekerjaan tambah atau pekerjaan kurang;
- (b) perkiraan biaya dan pengeluaran tambahan yang terjadi akibat perubahan tersebut; dan
- (c) perkiraan tambahan waktu Konstruksi akibat perubahan tersebut.

6.4.3 Perusahaan Jalan Tol tidak boleh memulai pelaksanaan perubahan atas Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui dan/atau pekerjaan tambah atau pekerjaan kurang sebelum BPJT memberikan persetujuannya untuk hal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6.4.2(a) sampai dengan (c) di atas.

6.4.4 Perusahaan Jalan Tol tidak berhak untuk mendapat penggantian biaya akibat perubahan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6.4.1 apabila perubahan tersebut tidak menambah lingkup pekerjaan Konstruksi yang akan dilaksanakan oleh Perusahaan Jalan Tol.

#### 6.5 Penunjukan Perencana Teknik Ahli

Perusahaan Jalan Tol wajib menunjuk perencana teknik ahli dalam pelaksanaan Perencanaan Teknik sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi beserta semua peraturan pelaksanaannya (kecuali diatur lain dalam peraturan perundang-undangan). Persetujuan BPJT atas Rencana Teknik Akhir tidak membebaskan Perusahaan Jalan Tol dari segala tanggung jawabnya terhadap cacat, kekurangan ataupun kesalahan pada Rencana Teknik Awal atau Rencana Teknik Akhir. Setiap perencana teknik ahli yang ditunjuk oleh Perusahaan Jalan Tol harus dilindungi oleh asuransi (*professional indemnity insurance*), apabila diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### Pasal 7

#### Konstruksi Jalan Tol

##### 7.1 Permulaan dan Penyelesaian Pelaksanaan Konstruksi

BPJT akan memberikan SPMK kepada Perusahaan Jalan Tol dalam waktu 7 (tujuh) Hari setelah Pengadaan Tanah suatu Seksi atau Jalan Tol selesai dan diserahkan oleh BPJT kepada Perusahaan Jalan Tol. Perusahaan Jalan Tol wajib memulai Konstruksi paling lambat 30 (tiga puluh) Hari sejak diterbitkannya SPMK baik untuk suatu Seksi atau Jalan Tol dan menyelesaikan Konstruksi tersebut sesuai dengan Jadwal.

##### 7.2 Tata Cara Konstruksi

Perusahaan Jalan Tol berkewajiban untuk melaksanakan pekerjaan Konstruksi dengan cara yang benar sesuai dengan Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui oleh BPJT dan sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 18 Tahun 1999

tentang Jasa Konstruksi beserta semua peraturan pelaksanaannya (kecuali diatur lain dalam peraturan perundang-undangan). Perusahaan Jalan Tol harus menggunakan alat berat, peralatan dan bahan dengan kualitas yang baik.

### 7.3 Laporan Konstruksi

Selama masa Konstruksi, Perusahaan Jalan Tol wajib menyampaikan laporan bulanan hasil Konstruksi yang meliputi kemajuan atau volume dan mutu pekerjaan, serta semua perubahan dan kejadian penting lainnya kepada BPJT. Laporan bulanan tersebut wajib diserahkan selambat-lambatnya setiap tanggal 20 (dua puluh) bulan berikutnya. Selain itu, Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan laporan penggunaan dana setiap 3 (tiga) bulan kepada BPJT, yang wajib diserahkan selambat-lambatnya setiap tanggal 20 (dua puluh) bulan berikutnya.

### 7.4 Penolakan dan Penghentian Sementara

Apabila Perusahaan Jalan Tol gagal untuk melaksanakan Konstruksi berdasarkan Rencana Teknik Akhir atau ketentuan lain dari Perjanjian sebagaimana dibuktikan dalam laporan yang disampaikan sebagaimana Pasal 7.3, atau sebagai laporan hasil pemeriksaan oleh BPJT, maka BPJT berhak untuk:

- (a) menolak pekerjaan Konstruksi; dan
- (b) menghentikan sementara pekerjaan Konstruksi

sampai pekerjaan Konstruksi tersebut telah diperbaiki dengan memuaskan dan dapat diterima oleh BPJT.

### 7.5 Serah Terima Sementara

7.5.1 Dengan selesainya suatu Seksi atau Jalan Tol, Perusahaan Jalan Tol akan memeriksa dan menerima suatu Seksi atau Jalan Tol yang telah diselesaikan oleh kontraktor Konstruksi yang ditunjuk oleh Perusahaan Jalan Tol.

7.5.2 Kontraktor Konstruksi akan menyerahterimakan sementara suatu Seksi atau Jalan Tol dengan menandatangani berita acara serah terima sementara dan menyerahkannya kepada Perusahaan Jalan Tol sesuai dengan perjanjian Konstruksi yang dibuat antara Perusahaan Jalan Tol dan kontraktor Konstruksi.

7.5.3 Setelah serah terima sementara tersebut pada Pasal 7.5.2, Perusahaan Jalan Tol berkewajiban untuk memberitahukan secara tertulis kepada BPJT bahwa suatu Seksi atau Jalan Tol tersebut telah siap untuk dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

### 7.6 Pemeriksaan oleh BPJT

7.6.1 Sesegera mungkin namun tidak lebih dari 30 (tiga puluh) Hari setelah mendapatkan pemberitahuan dari Perusahaan Jalan Tol sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 7.5.3, BPJT harus melakukan pemeriksaan dan pengujian atas Seksi atau Jalan Tol yang telah diselesaikan untuk memastikan bahwa Seksi atau Jalan Tol tersebut telah dibangun sesuai dengan Rencana Teknik Akhir dan ketentuan dalam Perjanjian.

7.6.2 Perusahaan Jalan Tol berkewajiban untuk menyediakan setiap peralatan, bahan, perlengkapan dan pekerja yang diperlukan untuk melakukan pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud Pasal 7.6.1.

7.6.3 Dalam hal hasil pemeriksaan atau pengujian oleh BPJT sesuai dengan ketentuan Pasal 7.6.1 menunjukkan bahwa Seksi atau Jalan Tol dibuat tidak sesuai dengan Rencana Teknik Akhir dan setiap perubahannya yang telah disetujui oleh BPJT, Perusahaan Jalan Tol harus sesegera mungkin melakukan perbaikan yang diperlukan terhadap kekurangan, kerusakan, penyimpangan atau perbedaan pada suatu Seksi atau Jalan Tol dengan biaya sendiri.

7.6.4 Pemeriksaan dan pengujian oleh BPJT sebagaimana dimaksud dalam Pasal ini tidak membebaskan Perusahaan Jalan Tol dari tanggung jawab dan kewajibannya termasuk tetapi tidak terbatas pada perbaikan atas kerusakan atau ketidaksempurnaan pada Konstruksi.

#### 7.7 Sertifikat Laik Operasi

7.7.1 Selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) Hari setelah BPJT menyelesaikan pemeriksaan dan pengujian sesuai dengan ketentuan Pasal 7.6, dan BPJT telah menyatakan bahwa Seksi atau Jalan Tol telah dibangun sesuai dengan Rencana Teknik Akhir dan perubahannya yang disetujui oleh BPJT, dan setiap cacat, kerusakan, variasi atau ketidaksesuaian yang telah diperbaiki dengan memuaskan menurut BPJT, maka BPJT akan menerbitkan Sertifikat Laik Operasi yang menyatakan bahwa Seksi atau Jalan Tol siap dan layak untuk dioperasikan.

7.7.2 Untuk dapat diterbitkan Sertifikat Laik Operasi, Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan laporan kemajuan perkembangan, manual Pengoperasian dan manual Pemeliharaan untuk disetujui oleh BPJT berdasarkan Standar Pelayanan Minimal dan foto yang menunjukkan keadaan perkembangan terakhir.

#### 7.8 Gambar Terbangun ("*As Built Drawings*")

Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan kepada BPJT gambar terbangun dari suatu Seksi dan/atau Jalan Tol dan dokumen penunjang lainnya dalam waktu selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sejak dikeluarkannya Sertifikat Laik Operasi.

#### 7.9 Biaya

Kecuali ditentukan lain, segala biaya dan pengeluaran sehubungan dengan Konstruksi, termasuk tapi tidak terbatas pada pajak, retribusi, pungutan, tindakan keselamatan, perlindungan lingkungan, asuransi dan kewajiban pembayaran

lainnya akan menjadi tanggung jawab penuh Perusahaan Jalan Tol.

#### 7.10 Kewajiban dan Tanggung Jawab Perusahaan Jalan Tol

Perusahaan Jalan Tol harus dari waktu ke waktu tetap bertanggung jawab untuk setiap kewajiban dan tanggung jawabnya dalam Perjanjian ini dan khususnya dalam melaksanakan Perencanaan Teknik dan pekerjaan Konstruksi dengan maksud bahwa Perusahaan Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk setiap pelanggaran dari kewajiban dan tanggung jawab yang timbul akibat tindakan dan kegagalan dari setiap kontraktor Konstruksi atau Perencana Teknik Ahli yang ditunjuk sesuai dengan Pasal 6.5.

### Pasal 8 Pemeliharaan

#### 8.1 Kewajiban Pemeliharaan

8.1.1 Perusahaan Jalan Tol harus melaksanakan Pemeliharaan yang mengacu pada pedoman Pemeliharaan yang ditetapkan oleh BPJT, sebagai syarat minimum yang harus diikuti oleh Perusahaan Jalan Tol. Pedoman Pemeliharaan dapat diubah dari waktu ke waktu oleh BPJT karena kebutuhan pelayanan, peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.

8.1.2 Perusahaan Jalan Tol wajib memelihara Jalan Tol, termasuk tetapi tidak terbatas pada pelapisan ulang aspal, perkerasan jalan berdasarkan analisa struktur Jalan Tol, rambu lalu lintas dan penerangan jalan sesuai dengan pedoman Pemeliharaan dan Standar Pelayanan Minimal.

#### 8.2 Laporan

Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan laporan triwulanan tentang kegiatan Pemeliharaan sesuai ketentuan Pasal 8.1.2 selambat-lambatnya pada tanggal 20 (dua puluh) bulan berikutnya. Perusahaan Jalan Tol wajib melaporkan kepada BPJT kondisi Jalan Tol setiap tanggal 20 Januari tahun berikutnya dan setiap tahun berikutnya.

#### 8.3 Pelebaran

8.3.1 Apabila Pemenang Lelang, yang berdasarkan atas Perjanjian ini adalah Perusahaan Jalan Tol, telah mengusulkan dalam Dokumen Penawaran untuk melakukan pelebaran berkenaan dengan suatu Seksi atau Jalan Tol, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian atau selambat-lambatnya 2 (dua) tahun sebelum:

- (a) tanggal yang diusulkan dalam Dokumen Penawaran untuk memulai pelebaran; atau

- (b) derajat kejenuhan volume lalu lintas sehubungan dengan suatu Seksi atau Jalan Tol diperkirakan akan mencapai 0,80,

mana yang terjadi lebih dahulu, BPJT berhak meminta Perusahaan Jalan Tol untuk melaksanakan pelebaran Seksi atau Jalan Tol, kecuali sebagaimana dimaksud Pasal 10.8(b), Perusahaan Jalan Tol harus segera melaksanakan persiapan pekerjaan pelebaran tersebut setelah menerima permintaan BPJT.

8.3.2 Apabila Pemenang Lelang, yang berdasarkan atas Perjanjian ini adalah, Perusahaan Jalan Tol, tidak mengusulkan dalam Dokumen Penawaran untuk melaksanakan pelebaran suatu Seksi atau Jalan Tol, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian atau selambat-lambatnya tiga (3) tahun sebelum derajat kejenuhan volume lalu lintas suatu Seksi atau Jalan Tol diperkirakan akan mencapai 0,80, maka BPJT berhak meminta Perusahaan Jalan Tol untuk melaksanakan pelebaran Seksi atau Jalan Tol.

8.3.3 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah menerima permintaan BPJT berdasarkan Pasal 8.3.2, Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan kepada BPJT:

- (a) perkiraan biaya Perencanaan Teknik, Konstruksi, Pengoperasian dan Pemeliharaan termasuk biaya pembiayaan yang diperlukan dalam melaksanakan pelebaran;
- (b) perkiraan waktu yang dibutuhkan bagi pelebaran tersebut; dan
- (c) usulan kompensasi dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol berkaitan dengan biaya yang dikeluarkan berdasarkan Pasal 8.3.3(a) di atas.

8.3.4 Perusahaan Jalan Tol tidak akan mulai melaksanakan pelebaran hingga BPJT memberikan persetujuan atas hal yang berkaitan dengan Pasal 8.3.3.

#### 8.4 Simpang Susun Tambahan dan/atau Struktur Lain

8.4.1 Apabila Pemerintah telah memberitahu Pemenang Lelang, yang berdasarkan Perjanjian ini adalah Perusahaan Jalan Tol, dalam Dokumen Lelang untuk membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain atau mengizinkan pembangunan simpang susun tambahan dan/atau struktur lain baik oleh Pemerintah atau pihak ketiga berkenaan dengan suatu Seksi atau Jalan Tol, atau Pemenang Lelang telah mengusulkan dalam Dokumen Penawaran untuk membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian dan selambat-lambatnya 2 (dua) tahun sebelum tanggal yang diusulkan dalam Dokumen Lelang atau Dokumen Penawaran untuk dimulainya pembangunan simpang susun tambahan dan/atau struktur lain, atau derajat kejenuhan volume lalu lintas dari Seksi atau Jalan Tol yang bersangkutan diperkirakan akan

ASL

mencapai 0,80, mana yang terjadi lebih dahulu, maka BPJT berhak meminta Perusahaan Jalan Tol:

- (a) membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain tersebut atas biaya dan pengeluaran Perusahaan Jalan Tol sendiri; atau
- (b) memperbolehkan Pemerintah atau pihak ketiga untuk membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain atas biaya dan pengeluaran mereka sendiri,

dan kecuali sebagaimana dimaksud Pasal 10.8(c), Perusahaan Jalan Tol harus segera mulai melakukan persiapan pembangunan atau memperbolehkan Pemerintah atau pihak ketiga untuk melaksanakan pembangunan simpang susun tambahan dan/atau struktur lain setelah menerima permintaan BPJT.

8.4.2 Apabila Pemerintah tidak memberitahukan Pemenang Lelang, yang berdasarkan atas Perjanjian ini adalah Perusahaan Jalan Tol, dalam Dokumen Lelangnya untuk membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain atau memperbolehkan pembangunan simpang susun tambahan atau struktur lain baik oleh Pemerintah atau pihak ketiga pada suatu Seksi atau Jalan Tol, atau Pemenang Lelang tidak mengusulkan dalam Dokumen Penawaran untuk membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian, BPJT berhak meminta Perusahaan Jalan Tol untuk:

- (a) membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain tersebut; atau
- (b) memperbolehkan Pemerintah atau pihak ketiga untuk membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain tersebut atas biaya dan pengeluaran mereka sendiri,

apabila BPJT berpendapat bahwa simpang susun tambahan tersebut dan/atau struktur lain diperlukan karena disebabkan hal antara lain, aspek kepentingan ekonomi, jaringan jalan dan lalu lintas.

8.4.3 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah menerima permintaan BPJT tersebut berdasarkan pada Pasal 8.4.2(a), Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan kepada BPJT:

- (a) perkiraan biaya Perencanaan Teknik, Konstruksi, Pengoperasian dan Pemeliharaan yang diperlukan dalam melaksanakan pembangunan simpang susun tambahan tersebut dan/atau struktur lain;
- (b) perkiraan waktu yang dibutuhkan untuk pelaksanaan pembangunan simpang susun tambahan tersebut dan/atau struktur lain tersebut;

- (c) penilaian mengenai kemungkinan adanya dampak terhadap volume lalu lintas Jalan Tol yang mempengaruhi Pendapatan Tol akibat pembangunan simpang susun tambahan dan/atau struktur lainnya.
- (d) usulan kompensasi dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol berkaitan dengan biaya yang dikeluarkan berdasarkan Pasal 8.4.3(a) di atas.

8.4.4 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah menerima permintaan BPJT tersebut berdasarkan pada Pasal 8.4.2(a), Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan, disamping hal yang tersebut dalam Pasal 8.4.3, usulan kompensasi dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol kepada Perusahaan Jalan Tol berkaitan dengan kerugian yang mungkin diderita atau dikeluarkan oleh Perusahaan Jalan Tol sehubungan dengan pengurangan Pendapatan Tol (jika ada), dari Pemerintah.

8.4.5 Perusahaan Jalan Tol atau pihak ketiga tidak akan mulai melaksanakan penambahan pembangunan simpang susun tambahan tersebut dan/atau struktur lain hingga BPJT memberikan persetujuan atas hal tersebut dalam Pasal 8.4.3 dan Pasal 8.4.4.

8.4.6 BPJT dapat mengizinkan Perusahaan Jalan Tol untuk mengenakan ketentuan dan persyaratan yang wajar pada pihak ketiga yang akan membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain, antara lain mengenai keselamatan pengguna Jalan Tol, kerugian, atau kerusakan Jalan Tol, jalan keluar/masuk ke lokasi pekerjaan, gangguan sehubungan pekerjaan Konstruksi, ganti rugi terhadap semua tuntutan dan permintaan pihak lain yang dirugikan atas kehilangan kepemilikan dan cedera badan, serta ketentuan dan persyaratan lain yang dianggap wajar untuk menjaga kepentingan Pemerintah dan Perusahaan Jalan Tol dalam Perjanjian.

## 8.5 Jalan Akses

8.5.1 Apabila Pemerintah telah memberitahukan Pemenang Lelang, yang berdasarkan Perjanjian ini adalah Perusahaan Jalan Tol, dalam Dokumen Lelang untuk memperbolehkan Konstruksi jalan akses baik oleh Pemerintah atau pihak ketiga pada suatu Seksi atau Jalan Tol, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian dan selambat-lambatnya dua (2) tahun sebelum tanggal yang diusulkan dalam Dokumen Lelang untuk dimulainya Konstruksi jalan akses tersebut:

- (a) Pemerintah berhak untuk membangun jalan akses tersebut atas biaya sendiri; atau
- (b) BPJT berhak untuk memperbolehkan pihak ketiga membangun jalan akses tersebut atas biaya sendiri,

dan dengan memperhatikan Pasal 8.5.3, dan merujuk pada Pasal 8.5.5, Perusahaan Jalan Tol harus segera memperbolehkan Pemerintah atau pihak ketiga melaksanakan Konstruksi jalan akses tersebut.

8.5.2 Apabila Pemerintah tidak memberitahu Pemenang Lelang, yang berdasarkan Perjanjian ini adalah Perusahaan Jalan Tol, dalam Dokumen Lelang mengenai Konstruksi jalan akses baik oleh Pemerintah atau pihak ketiga pada suatu Seksi atau Jalan Tol, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian:

- (a) Pemerintah berhak untuk membangun jalan akses tersebut atas biaya sendiri; atau
- (b) BPJT berhak untuk memperbolehkan pihak ketiga membangun jalan akses tersebut atas biaya sendiri,

apabila BPJT berpendapat bahwa jalan akses diperlukan karena disebabkan hal antara lain, aspek kepentingan ekonomi, jaringan jalan dan lalu lintas. BPJT akan memberitahukan Perusahaan Jalan Tol mengenai keputusan Pemerintah dan BPJT tentang Konstruksi jalan akses dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari.

8.5.3 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah menerima pemberitahuan tersebut berdasarkan pada Pasal 8.5.2, Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan kepada BPJT:

- (a) penilaian mengenai kemungkinan adanya dampak terhadap volume lalu lintas Jalan Tol yang mempengaruhi Pendapatan, Tol akibat pembangunan jalan akses; dan
- (b) usulan kompensasi dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol berkaitan dengan kerugian yang diderita berdasarkan Pasal 8.5.3(a).

8.5.4 Pihak ketiga tidak akan memulai melaksanakan jalan akses tersebut hingga BPJT memberikan persetujuannya mengenai hal tersebut dalam Pasal 8.5.3.

8.5.5 BPJT dapat memberlakukan atau memperbolehkan Perusahaan Jalan Tol untuk memberlakukan ketentuan dan persyaratan yang wajar pada pihak ketiga yang mengajukan jalan akses tersebut berkenaan dengan hal antara lain keselamatan bagi para pengguna Jalan Tol, kerugian, atau kerusakan pada Jalan Tol, titik akses untuk tempat pekerjaan, gangguan sehubungan pekerjaan Konstruksi, pembebasan terhadap semua tuntutan dan permintaan pihak ketiga atas kehilangan kepemilikan dan luka pada badan, dan ketentuan serta persyaratan lainnya yang dianggap wajar untuk menjaga kepentingan Pemerintah dan Perusahaan Jalan Tol di dalam Perjanjian ini.

19

## 8.6 Biaya Pemeliharaan

Kecuali ditentukan lain, semua biaya dan pengeluaran sehubungan dengan pemeliharaan Jalan Tol, termasuk akan tetapi tidak terbatas pada pajak, retribusi, pungutan, asuransi dan kewajiban pembayaran lainnya yang ditentukan oleh Pemerintah berkaitan dengan Pemeliharaan Jalan Tol, merupakan tanggung jawab sepenuhnya dari Perusahaan Jalan Tol.

## Pasal 9 Jaminan Pemeliharaan

### 9.1 Penyerahan Jaminan Pemeliharaan

Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan Jaminan Pemeliharaan Jalan Tol kepada Pemerintah melalui BPJT dalam waktu 6 (enam) bulan sebelum Masa Konsesi berakhir dan Jaminan Pemeliharaan ini tetap berlaku sampai dengan 12 (dua belas) bulan setelah berakhirnya Masa Konsesi.

### 9.2 Nilai Jaminan Pemeliharaan

Jaminan Pemeliharaan harus mempunyai nilai sekurang-kurangnya 10% (sepuluh persen) dari realisasi Pendapatan Tol dan Pendapatan Usaha Lain yang diterima pada atau sebelum tahun terakhir Masa Konsesi dimana besarnya berdasar pada laporan keuangan tahunan terakhir yang tersedia dan telah diaudit.

### 9.3 Pencairan Jaminan Pemeliharaan

Dalam hal adanya kerusakan yang timbul pada Jalan Tol dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan setelah Masa Konsesi berakhir, Pemerintah mempunyai hak untuk mencairkan Jaminan Pemeliharaan

## Pasal 10 Pengoperasian Jalan Tol

### 10.1 Awal Pengoperasian

Perusahaan Jalan Tol dapat memulai Pengoperasian suatu Seksi atau Jalan Tol setiap saat setelah diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi. Pengoperasian Seksi atau Jalan Tol tersebut harus dibebaskan dari Tol sampai dengan Menteri mengeluarkan Penetapan Pengoperasian. Menteri harus menerbitkan Penetapan Pengoperasian dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) Hari setelah diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi.

## 10.2 Tata Cara Pengoperasian

- 10.2.1 Perusahaan Jalan Tol harus melaksanakan Pengoperasian sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal, ketentuan Perjanjian dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.
- 10.2.2 Dalam Pengoperasian, Perusahaan Jalan Tol harus menjamin keamanan dan keselamatan lalu-lintas Jalan Tol, keselamatan Pengguna dan mencegah segala hal yang dapat mengganggu kelancaran lalu-lintas.
- 10.2.3 Perusahaan Jalan Tol wajib menyediakan semua peralatan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan Pengoperasian.
- 10.2.4 Perusahaan Jalan Tol berkewajiban untuk melaksanakan Pengoperasian Jalan Tol selama 24 (dua puluh empat) jam setiap Hari.
- 10.2.5 Perusahaan Jalan Tol wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Pengguna yang mencakup cedera badan, kematian, kerusakan harta benda dan gangguan yang terjadi di dalam Ruang Milik Jalan Tol sebagai akibat kesalahan Perusahaan Jalan Tol dalam Pengusahaan Jalan Tol.

## 10.3 Sumber Daya Manusia

Perusahaan Jalan Tol harus menyediakan sumber daya manusia yang memiliki kemampuan, keahlian dan ketrampilan dalam jumlah yang cukup untuk Pengoperasian dan Pemeliharaan. Pada saat berakhirnya Masa Konsesi atau pengakhiran Perjanjian lebih dini, Pemerintah tidak berkewajiban untuk melanjutkan mempekerjakan sebagian atau semua sumber daya manusia yang dibutuhkan untuk Pengoperasian dan Pemeliharaan.

## 10.4 Iklan dan Utilitas

Perusahaan Jalan Tol dapat memanfaatkan Ruang Milik Jalan Tol untuk penempatan iklan, Utilitas dan/atau bangunan Utilitas. Menteri mengatur pemanfaatannya dengan peraturan Menteri. Apabila peraturan dimaksud belum diterbitkan, maka pemanfaatannya tergantung pada persetujuan Menteri.

## 10.5 Usaha-Usaha Lain

Selain tanah yang sudah ditetapkan dalam Rencana Teknik Akhir untuk keperluan badan jalan, Perusahaan Jalan Tol dapat memanfaatkan dan mengusahakan tanah di Ruang Milik Jalan Tol di luar ruang manfaat Jalan Tol sebagai tempat istirahat dan pelayanan dan fasilitas penunjang lainnya, setelah mendapatkan persetujuan dari BPJT. Menteri mengatur pengusahaan tanah tersebut dengan peraturan Menteri.

#### 10.6 Penghasilan Perusahaan Jalan Tol

Penghasilan Perusahaan Jalan Tol yang berasal dari Pendapatan Tol, Pendapatan Usaha Lain, Utilitas dan penempatan iklan selama Masa Konsesi akan menjadi hak sepenuhnya Perusahaan Jalan Tol.

#### 10.7 Biaya Pengoperasian

Kecuali disebutkan lain, seluruh biaya dan pengeluaran sehubungan dengan Pengoperasian Jalan Tol, termasuk akan tetapi tidak terbatas pada pajak, retribusi, asuransi, pungutan dan kewajiban pembayaran lainnya yang ditentukan oleh Pemerintah berkenaan dengan Pengoperasian, merupakan tanggung jawab sepenuhnya dari Perusahaan Jalan Tol.

#### 10.8 Penangguhan Konstruksi Selama Masa Pengoperasian

Dalam hal Perusahaan Jalan Tol berpendapat bahwa beberapa bagian Konstruksi selama masa Pengoperasian harus ditangguhkan dan khususnya penangguhan:

- (a) pembangunan Seksi berikutnya sebagaimana diusulkan dalam Dokumen Penawaran, setelah Seksi sebelumnya selesai dan siap untuk Pengoperasian; atau
- (b) pelebaran berdasarkan pada Pasal 8.3.1(a) melampaui tanggal rencana dimulainya sebagaimana diusulkan dalam Dokumen Penawaran; atau
- (c) Konstruksi simpang susun tambahan dan/atau struktur lain berdasarkan pada Pasal 8.4.1(a) melampaui tanggal rencana dimulainya sebagaimana ditentukan dalam Dokumen Lelang atau diusulkan dalam Dokumen Penawaran; semuanya dengan alasan volume lalu lintas yang ada lebih rendah daripada yang diperkirakan,
- (d) Konstruksi jalan akses berdasarkan pada pasal 8.5.1(a) melampaui tanggal rencana dimulainya sebagaimana ditentukan dalam Dokumen Lelang (jika ada),

maka Perusahaan Jalan Tol dapat mengusulkan penangguhan tersebut pada BPJT dengan memberikan alasan dan dokumen pendukung dalam waktu selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) Hari sebelum tanggal rencana dimulainya dalam Dokumen Penawaran (atau dalam kasus Pasal 10.8(d), dalam Dokumen Lelang) untuk bagian pekerjaan Konstruksi. Usulan tersebut akan dievaluasi oleh BPJT dan BPJT akan memberitahu Perusahaan Jalan Tol mengenai keputusannya dalam waktu 60 (enam puluh) Hari setelah usulan diterima.

## Pasal 11 Tarif Tol

### 11.1 Penentuan Tarif Tol

Tarif Tol Awal ditetapkan oleh Menteri dalam Penetapan Pengoperasian berdasarkan pada tarif tol awal yang diajukan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran kecuali:

- (a) dalam hal Pengoperasian lebih awal 1 (satu) tahun atau lebih dari jadwal yang direncanakan, maka Tarif Tol Awal ditetapkan dengan penyesuaian berdasarkan besaran eskalasi yang diajukan oleh Pemenang Lelang dalam Dokumen Penawaran; atau
- (b) dalam hal dilakukan negosiasi tarif tol awal berdasarkan Pasal 61(3) Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, maka Tarif Tol Awal ditetapkan berdasarkan hasil negosiasi.

### 11.2 Awal Pengenaan Tol

Dengan memperhatikan pada persyaratan dan ketentuan dalam Perjanjian dan penerbitan Penetapan Pengoperasian suatu Seksi atau Jalan Tol, Pemerintah dengan ini memberi wewenang kepada Perusahaan Jalan Tol untuk mengumpulkan, meminta dan menyimpan Tol dari Pengguna sampai dengan berakhirnya atau pengakhiran Perjanjian.

### 11.3 Keterlambatan Penerbitan Penetapan Pengoperasian

Apabila terdapat keterlambatan penerbitan Penetapan Pengoperasian oleh Menteri yang mengakibatkan penundaan pengumpulan Tol oleh Perusahaan Jalan Tol, maka Perusahaan Jalan Tol berhak meminta kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal.

### 11.4 Penyesuaian Tarif Tol

11.4.1 Perusahaan Jalan Tol berhak untuk memperoleh penyesuaian Tarif Tol setiap 2 (dua) tahun sekali, berdasarkan pengaruh laju inflasi, dan yang dimaksud dengan inflasi adalah data inflasi wilayah yang bersangkutan dari Badan Pusat Statistik.

11.4.2 Berkenaan dengan penyesuaian pertama atas Tarif Tol Awal, Perusahaan Jalan Tol akan memberitahu Pemerintah melalui BPJT 2 (dua) tahun setelah awal Pengoperasian berdasarkan pada Penetapan Pengoperasian ("Tanggal Peninjauan Pertama") untuk tujuan evaluasi. BPJT akan melakukan evaluasi dan Menteri akan menetapkan penyesuaian Tarif Tol dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah Tanggal Peninjauan Pertama, dengan mengeluarkan Penetapan Penyesuaian Tarif.

11.4.3 Berkenaan dengan penyesuaian Tarif Tol yang kedua dan seterusnya, Perusahaan Jalan Tol akan memberitahu Pemerintah melalui BPJT setiap 2

(dua) tahun setelah Tanggal Peninjauan Pertama ("Tanggal Peninjauan") untuk tujuan evaluasi. BPJT akan melakukan evaluasi dan Menteri akan menetapkan penyesuaian Tarif Tol dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah setiap Tanggal Peninjauan, dengan mengeluarkan Penetapan Penyesuaian Tarif.

#### 11.5 Pembulatan Tarif Tol

Hasil perhitungan Tarif Tol dapat dibulatkan ke atas atau ke bawah dengan kelipatan Rp 500 terdekat. Untuk perhitungan penyesuaian Tarif Tol selanjutnya, hasil perhitungan sebelum pembulatan akan digunakan.

#### 11.6 Keterlambatan Penetapan Penyesuaian Tarif

Apabila terdapat keterlambatan Penetapan Penyesuaian Tarif oleh Menteri, kecuali sebagaimana pada Pasal 11.4.2, yang mengakibatkan Perusahaan Jalan Tol tidak dapat mengumpulkan Tol berdasarkan Tarif Tol yang disesuaikan, maka Perusahaan Jalan Tol berhak meminta kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol.

#### 11.7 Tidak Terbitnya Penetapan Penyesuaian Tarif

Apabila Menteri tidak menerbitkan Penetapan Penyesuaian Tarif atau menetapkan penyesuaian Tarif Tol yang besarnya tidak sesuai dengan Pasal 11.4, yang mengakibatkan Perusahaan Jalan Tol tidak dapat mengumpulkan Tol berdasarkan Tarif Tol yang seharusnya, maka Perusahaan Jalan Tol berhak meminta kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol.

#### 11.8 Pengawasan Pengumpulan Tol

Perusahaan Jalan Tol harus mencatat volume lalu-lintas dan menyelenggarakan pembukuan berdasarkan prinsip standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan BPJT dapat sewaktu-waktu memeriksanya. Perusahaan Jalan Tol harus mengizinkan, mendukung dan menyediakan informasi dan/atau data yang diperlukan oleh BPJT dalam mengadakan pemeriksaan tersebut.

### Pasal 12 Asuransi

#### 12.1 Asuransi Masa Konstruksi.

12.1.1 Dalam masa Konstruksi, Perusahaan Jalan Tol wajib atas biayanya sendiri menyediakan asuransi terhadap resiko sebagai berikut:

- (a) asuransi terhadap tanggung jawab kepada pihak ketiga (*third party liability*), yang mencakup cedera badan, kematian, kerusakan harta benda dan gangguan yang terjadi di dalam Ruang Milik Jalan Tol dengan batas penutupan sekurang-kurangnya Rp 2.500.000.000,00

(dua milyar lima ratus juta Rupiah) untuk setiap peristiwa yang terjadi; dan

- (b) asuransi atas segala resiko kontraktor (*contractor's all risk*) terhadap semua resiko kerugian atau kerusakan atas semua pekerjaan, Rencana Teknik Akhir, gambar, spesifikasi, barang, peralatan Jalan Tol, bahan Konstruksi dan benda lainnya yang dipergunakan dalam Konstruksi, termasuk peralatan Jalan Tol, bahan Konstruksi dan barang dalam perjalanan menuju Ruang Milik Jalan Tol, dengan nilai asuransi untuk nilai penggantian sepenuhnya.

12.1.2 Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan satu salinan polis asuransi kepada BPJT dalam jangka waktu selambat-lambatnya 2 (dua) Hari sebelum SPMK dapat dikeluarkan berdasarkan Pasal 7.1.

## 12.2 Asuransi Masa Pengoperasian

12.2.1 Dalam masa Pengoperasian, Perusahaan Jalan Tol wajib menyediakan asuransi yang mencakup Jalan Tol, bangunan pelengkap dan perlengkapan Jalan Tol, seluruh fasilitas Jalan Tol dan instalasi lainnya sepanjang Jalan Tol terhadap kehilangan, tidak dapat digunakan, kerusakan atau perusakan oleh resiko yang layak untuk diasuransikan, dengan memperhatikan kebiasaan yang dilakukan dalam praktek industri, segala resiko yang dapat diasuransikan, dan asuransi tersebut harus juga mencakup segala milik Pemerintah yang berada di dalam Ruang Milik Jalan Tol.

12.2.2 Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan satu salinan polis asuransi kepada BPJT dalam jangka waktu selambat-lambatnya 2 (dua) Hari sebelum Penetapan Pengoperasian dapat dikeluarkan berdasarkan Pasal 10.1.

## 12.3 Persyaratan Asuransi

Asuransi yang dipersyaratkan oleh Pasal ini harus diperoleh dari perusahaan asuransi lokal atau perusahaan asuransi internasional yang mempunyai kegiatan usaha di Republik Indonesia dan terdaftar pada Departemen Keuangan. Asuransi tersebut harus mencakup resiko dan memuat ketentuan, pengabsahan dan pengecualian yang dapat diterima atau sebagaimana dipersyaratkan oleh Pemerintah, yang seharusnya telah diketahui oleh Perusahaan Jalan Tol, atau sebagaimana disyaratkan oleh peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

## 12.4 Syarat-syarat Asuransi lainnya

Asuransi yang disyaratkan berdasarkan Pasal ini wajib diadakan dengan persyaratan bahwa :

- (a) Perusahaan Jalan Tol sebagai pihak bertanggung (*beneficiary*) dan Pemerintah akan ditunjuk sebagai pihak ikut bertanggung (*co-beneficiary*); *slc 13*

- (b) polis asuransi tidak dapat dibatalkan atau diubah syarat dan kondisinya tanpa persetujuan terlebih dahulu dari Pemerintah;
- (c) perusahaan asuransi harus memberitahukan kepada Pemerintah dalam hal terjadi kegagalan Perusahaan Jalan Tol untuk memperpanjang atau memperbaharui polis asuransi dimaksud;
- (d) Perusahaan Jalan Tol harus membayar bagian yang merupakan kewajiban Perusahaan Jalan Tol dari nilai bertanggung yang seharusnya dibayar dari setiap tuntutan; dan.
- (e) Perusahaan Jalan Tol harus membayar sejumlah kerugian yang merupakan kekurangan dari nilai bertanggung yang telah dibayarkan sesuai dengan polis asuransi.

### Pasal 13 Cedera Janji Perusahaan Jalan Tol

#### 13.1 Cedera Janji Sebelum Konstruksi

##### 13.1.1 Kejadian Cedera Janji

Dalam hal Perusahaan Jalan Tol:

- (a) gagal untuk menyetorkan dana kedalam Rekening Pengadaan Tanah sesuai dengan Pasal 4.5.3;
- (b) gagal untuk mencapai *Financial Close* sesuai dengan Pasal 5.2;
- (c) gagal untuk memulai Konstruksi sesuai Jadwal; atau
- (d) tidak melaksanakan kewajibannya berdasarkan Perjanjian,

maka Pemerintah akan memberitahukan secara tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol yang menjelaskan cedera janji dan meminta Perusahaan Jalan Tol untuk memperbaiki cedera janji tersebut dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah tanggal pemberitahuan dimaksud.

##### 13.1.2 Pengakhiran

Apabila Perusahaan Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janji dalam jangka waktu 90 (sembilan puluh) Hari atau jangka waktu tambahan lainnya sebagaimana ditentukan oleh Pemerintah, maka Pemerintah berhak setiap saat mengakhiri Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol.

##### 13.1.3 Akibat Pengakhiran

Apabila Perjanjian diakhiri berdasarkan Pasal 13.1.2, maka:

- (a) Pemerintah berhak:
- (i) secara sepihak, mengambil alih dan meneruskan pekerjaan Konstruksi atau menunjuk pihak lain untuk meneruskan pekerjaan Konstruksi sesuai dengan syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
  - (ii) mencairkan Jaminan Pelaksanaan; atau
- (b) apabila Perusahaan Jalan Tol telah membayar biaya Pengadaan Tanah, maka Pemerintah:
- (i) berhak secara sepihak, mengambil alih dan meneruskan pekerjaan Konstruksi atau menunjuk pihak lain untuk meneruskan pekerjaan Konstruksi sesuai dengan syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
  - (ii) berhak mencairkan Jaminan Pelaksanaan;
  - (iii) akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Perusahaan Jalan Tol dan/atau Pemberi Pinjaman suatu jumlah maksimum setara dengan 80% (delapan puluh persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai, setelah pengurangan jumlah pokok Pinjaman yang diberikan oleh Pemberi Pinjaman sesuai Perjanjian Pinjaman bagi pembiayaan Pengusahaan Jalan Tol yang telah dibayar atau wajib dibayar oleh Perusahaan Jalan Tol;
- (c) dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari sejak Tanggal Pengakhiran, Perusahaan Jalan Tol harus mengosongkan dan menyerahkan Ruang Milik Jalan Tol dalam keadaan kosong kepada Pemerintah yang bebas dari segala beban biaya dan tanpa membebankan biaya apapun kepada Pemerintah.

## 13.2 Cedera Janji Dalam Masa Konstruksi

### 13.2.1 Kejadian Cedera Janji

Apabila Perusahaan Jalan Tol, dalam masa Konstruksi:

- (a) menghentikan atau meninggalkan keseluruhan atau bagian pekerjaan Konstruksi untuk jangka waktu terus-menerus selama 30 (tiga puluh) Hari; atau
- (b) gagal untuk memulai atau menyelesaikan bagian pekerjaan Konstruksi dalam waktu sebagaimana diatur dalam Jadwal; atau
- (c) gagal menghasilkan progres Konstruksi yang memadai sesuai dengan Jadwal, yaitu;

- (i) keterlambatan dengan waktu telah lebih dari 1/3 (satu per tiga) dari waktu yang dialokasikan dalam Jadwal dan progres pekerjaan Konstruksi kurang dari 5% (lima persen); atau
- (ii) keterlambatan dengan waktu telah lebih dari 1/2 (satu per dua) dari waktu yang dialokasikan dalam Jadwal dan progres pekerjaan Konstruksi kurang dari 25% (dua puluh lima persen); atau
- (iii) keterlambatan dengan waktu telah lebih dari 2/3 (dua per tiga) dari waktu yang dialokasikan dalam Jadwal dan progres pekerjaan Konstruksi kurang dari 50% (lima puluh persen),
- (d) gagal melaksanakan pekerjaan Konstruksi sesuai dengan Rencana Teknik Akhir; atau
- (e) tidak melaksanakan kewajibannya berdasarkan Perjanjian,

maka Pemerintah akan memberitahukan secara tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol dengan tembusan kepada Pemberi Pinjaman yang menjelaskan cedera janji dan meminta Perusahaan Jalan Tol untuk memperbaiki cedera janji tersebut dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah tanggal pemberitahuan dimaksud.

#### 13.2.2 Pengakhiran

Apabila Perusahaan Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janji dalam jangka waktu 90 (sembilan puluh) Hari atau jangka waktu tambahan lainnya sebagaimana ditentukan oleh Pemerintah, maka Pemerintah berhak setiap saat mengakhiri Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol dengan tembusan kepada Pemberi Pinjaman.

#### 13.2.3 Akibat Pengakhiran

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Pemerintah sesuai dengan Pasal 13.2.2, maka:

- (a) Pemerintah berhak secara sepihak mengambil alih pekerjaan Konstruksi atau menunjuk pihak lain untuk meneruskan pekerjaan Konstruksi sesuai dengan syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh Pemerintah; dan
- (b) Pemerintah berhak mencairkan Jaminan Pelaksanaan;
- (c) Pemerintah akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Perusahaan Jalan Tol atau Pemberi Pinjaman suatu jumlah maksimum setara dengan 80% (delapan puluh persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai, setelah pengurangan jumlah pokok Pinjaman yang diberikan oleh

Pemberi Pinjaman sesuai Perjanjian Pinjaman bagi pembiayaan Pengusahaan Jalan Tol yang telah dibayar atau wajib dibayar oleh Perusahaan Jalan Tol.

- (d) Perusahaan Jalan Tol wajib:
- (i) segera menghentikan pekerjaan Konstruksi;
  - (ii) menyerahkan kepada Pemerintah semua desain, gambar, spesifikasi, data biaya, jaminan dan dokumen lainnya yang terkait sehubungan dengan pekerjaan Konstruksi tanpa membebankan biaya apapun kepada Pemerintah;
  - (iii) mengosongkan dan memindahkan dari Ruang Milik Jalan Tol, semua peralatan, mesin, barang dan pekerja, karyawan, buruh, kontraktor Konstruksi dan sub-kontraktor Konstruksi, dalam waktu 60 (enam puluh) Hari sejak Tanggal Pengakhiran dan menyerahkan Ruang Milik Jalan Tol dalam keadaan kosong kepada Pemerintah, yang bebas dari segala beban biaya, dalam kondisi yang terpelihara dengan baik, dikecualikan adanya keausan dan kerusakan pemakaian yang wajar, tanpa membebankan biaya apapun kepada Pemerintah.

### 13.3 Cedera Janji Selama Masa Pengoperasian

#### 13.3.1 Kejadian Cedera Janji

Apabila setiap saat selama masa Pengoperasian:

- (a) Perusahaan Jalan Tol gagal melaksanakan Konstruksi suatu Seksi lainnya sesuai dengan Rencana Teknik Akhir dan Perusahaan Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janjinya dalam jangka waktu sebagaimana diatur dalam Perjanjian; atau
- (b) Perusahaan Jalan Tol gagal melaksanakan pekerjaan Pemeliharaan suatu Seksi dan Jalan Tol dan Perusahaan Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janjinya dalam jangka waktu sebagaimana diatur dalam Perjanjian;
- (c) Perusahaan Jalan Tol gagal melaksanakan Pengoperasian suatu Seksi dan Jalan Tol dan Perusahaan Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janjinya dalam suatu jangka waktu sebagaimana diatur dalam Perjanjian,

maka Pemerintah akan memberitahukan secara tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol dengan tembusan kepada Pemberi Pinjaman yang menjelaskan cedera janji dan meminta Perusahaan Jalan Tol untuk memperbaiki cedera janji tersebut dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah tanggal pemberitahuan dimaksud.

### 13.3.2 Pengakhiran

Apabila Perusahaan Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janji dalam jangka waktu 90 (sembilan puluh) Hari atau dalam jangka waktu tambahan lainnya sebagaimana ditentukan oleh Pemerintah, maka Pemerintah akan berhak setiap saat mengakhiri Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol dengan tembusan kepada Pemberi Pinjaman.

### 13.3.3 Akibat Pengakhiran

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Pemerintah sesuai dengan Pasal 13.3.2:

- (a) maka Perusahaan Jalan Tol segera menghentikan Pengoperasian dan Pemeliharaan semua Seksi yang telah beroperasi, dan wajib memperbaiki setiap kerusakan yang ditemukan dalam pemeriksaan bersama berdasarkan Pasal 13.5 dan biayanya ditanggung oleh Perusahaan Jalan Tol, dan dengan demikian Perusahaan Jalan Tol tidak bertanggung jawab lagi atas Pemeliharaan selanjutnya; Apabila Perusahaan Jalan Tol gagal untuk memperbaiki setiap kerusakan, maka Pemerintah dapat melaksanakannya sendiri atau menunjuk pihak lain untuk memperbaikinya. Semua biaya yang dikeluarkan oleh Pemerintah dalam hal itu akan menjadi tanggung jawab dan kewajiban Perusahaan Jalan Tol;
- (b) selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) Hari setelah Tanggal Pengakhiran, Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan kepada Pemerintah inventaris semua peralatan, bahan dan perlengkapan Seksi dan Jalan Tol, dan tidak akan memindahkan peralatan, bahan dan perlengkapan tersebut tanpa persetujuan terlebih dahulu dari Pemerintah, kecuali ditentukan lain oleh Pemerintah; dan
- (c) Pemerintah akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Perusahaan Jalan Tol atau Pemberi Pinjaman suatu jumlah maksimum setara dengan 80% (delapan puluh persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai, setelah pengurangan jumlah pokok Pinjaman yang diberikan oleh Pemberi Pinjaman sesuai Perjanjian Pinjaman bagi pembiayaan Pengusahaan Jalan Tol yang telah dibayar atau wajib dibayar oleh Perusahaan Jalan Tol.

## 13.4 Cedera Janji Umum

### 13.4.1 Terjadinya Cedera Janji

Apabila :

- (a) Perusahaan Jalan Tol mengalihkan atau memberikan seluruh atau sebagian haknya dalam Perjanjian ini terkecuali sehubungan dengan

pengalihan atau pemberian hak berdasarkan Pasal 23 Perjanjian ini; atau

- (b) Perusahaan Jalan Tol dinyatakan bubar berdasarkan keputusan rapat umum pemegang saham Perusahaan Jalan Tol; atau
- (c) Perusahaan Jalan Tol dinyatakan pailit atau insolven; atau
- (d) Perusahaan Jalan Tol mengajukan permohonan pailit atau insolven; atau
- (e) Perusahaan Jalan Tol mengubah maksud dan tujuannya dalam Anggaran Dasar Perusahaan Jalan Tol yang tidak sesuai dengan maksud diberikannya Pengusahaan Jalan Tol; atau
- (f) Perusahaan Jalan Tol melanggar suatu pernyataan dan jaminannya sesuai Pasal 20.2 atau pernyataan dan jaminan yang lain sebagaimana diatur di dalam peraturan perundang-undangan; atau
- (g) terdapat perubahan dalam pemegang saham dan susunan pemegang saham Perusahaan Jalan Tol kecuali sebagaimana ditetapkan lain berdasarkan pada Pasal 23.5; atau
- (h) Perusahaan Jalan Tol melaksanakan suatu kegiatan atau kegiatan usaha di luar dari Pengusahaan Jalan Tol tanpa persetujuan tertulis Pemerintah terlebih dahulu,

maka Pemerintah berhak untuk segera mengakhiri Perjanjian ini dengan memberitahukan secara tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol.

#### 13.4.2 Akibat Pengakhiran

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Pemerintah sesuai dengan Pasal 13.4.1 atau Pasal 16.2:

- (a) sebelum pekerjaan Konstruksi dimulai, maka Pasal 13.1.3 berlaku;
- (b) selama masa Konstruksi, maka Pasal 13.2.3 berlaku; atau
- (c) selama masa Pengoperasian, maka Pasal 13.3.3 berlaku.

#### 13.4.3 Tindak Lanjut Pengakhiran

Pada pengakhiran Perjanjian berdasarkan pada Pasal 13.1.1, 13.2.1, 13.3.1, 13.4.1, 14.2, 16.2 atau 18.4 dan tanpa mengenyampingkan ketentuan Perjanjian, Pemerintah mempunyai hak untuk:

- (a) mengambil alih dan meneruskan Pengusahaan Jalan Tol; atau

- (b) melakukan lelang atas Jalan Tol yang bertujuan untuk Konstruksi, Pemeliharaan dan/atau Pengoperasian, dan BPJT berhak mengambil alih Pengusahaan Jalan Tol sementara sebelum perusahaan jalan tol baru ditetapkan.

### 13.5 Pemeriksaan Bersama

Untuk menentukan kerusakan yang harus diperbaiki oleh Perusahaan Jalan Tol berdasarkan Pasal 13.3.3(a):

- (a) dalam waktu selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) Hari setelah Tanggal Pengakhiran atau 12 (dua belas) bulan sebelum berakhirnya Masa Konsesi Pemerintah dan Perusahaan Jalan Tol atau perwakilan mereka yang sah akan, pada tanggal yang disetujui bersama ("Tanggal Pemeriksaan") melaksanakan suatu pemeriksaan bersama atas suatu Seksi atau Jalan Tol, untuk menentukan kerusakan yang ada pada Tanggal Pemeriksaan; dan
- (b) setiap perselisihan, ketidaksepakatan atau perbedaan dalam menentukan adanya atau jenis kerusakan pada suatu Seksi atau pada Jalan Tol, akan tunduk kepada ketentuan Pasal 22.

## Pasal 14 Cedera Janji Pemerintah

### 14.1 Kejadian Cedera Janji

Apabila Pemerintah:

- (a) lalai dalam melaksanakan dan memenuhi kewajibannya yang secara nyata mengakibatkan dampak yang merugikan atas hak dan kewenangan Perusahaan Jalan Tol dalam Pengusahaan Jalan Tol; atau
- (b) tidak memenuhi suatu kewajibannya berdasarkan Perjanjian khususnya kewajibannya dalam penyediaan tanah sesuai Pasal 4,

maka Perusahaan Jalan Tol akan memberitahukan secara tertulis kepada Pemerintah mengenai cedera janji tersebut dan meminta Pemerintah memperbaikinya dalam waktu 6 (enam) bulan atau waktu lain yang disetujui oleh Para Pihak. Tanpa mengenyampingkan hak Perusahaan Jalan Tol menyampaikan pemberitahuan tersebut, Pemerintah dapat meminta perpanjangan waktu untuk memperbaiki cedera janji atau kewajibannya, dan Perusahaan Jalan Tol dapat memberikan perpanjangan waktu yang wajar, yang disepakati oleh Para Pihak.

### 14.2 Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol

Apabila Pemerintah gagal memperbaiki cedera janji sebagaimana diatur dalam Pasal 14.1, maka Perusahaan Jalan Tol berhak setiap saat mengakhiri Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Pemerintah.

#### 14.3 Akibat Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Perusahaan Jalan Tol sesuai Pasal 14.2, maka Pemerintah akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Perusahaan Jalan Tol:

- (a) suatu jumlah maksimum setara dengan Nilai Pekerjaan Selesai sebagaimana didefinisikan pada Pasal 15; dikurangi
- (b) setiap dividen tunai yang diterima para pemegang saham dari Perusahaan Jalan Tol.

#### 14.4 Akibat Tidak Dilakukan Pengakhiran oleh Perusahaan Jalan Tol

Apabila Perusahaan Jalan Tol tidak mengakhiri Perjanjian sesuai dengan Pasal 14.2 maka Perusahaan Jalan Tol akan memberitahukan hal tersebut secara tertulis kepada Pemerintah dan mengajukan:

- (a) perubahan tanggal dimulainya dan/atau jangka waktu penyelesaian bagian manapun dari pekerjaan Konstruksi jika cedera janji terjadi sebelum atau selama masa Konstruksi; dan
- (b) perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol sebagai kompensasi kepada Perusahaan Jalan Tol atas segala kerugian, kerusakan, biaya atau pengeluaran yang diderita atau dialami oleh Perusahaan Jalan Tol sebagai akibat dari hal atau kejadian dimaksud yang memberikan hak untuk mengakhiri Perjanjian ini atau bentuk ganti rugi lainnya sebagaimana disepakati oleh Para Pihak.

### Pasal 15 Nilai Pekerjaan Selesai dan Uji Tuntas

#### 15.1 Nilai Pekerjaan Selesai

Untuk maksud dalam Perjanjian ini, "Nilai Pekerjaan Selesai" berarti suatu jumlah yang ditetapkan oleh BPJT sebagai jumlah keseluruhan pada saat Tanggal Pengakhiran yaitu:

- (a) nilai dari pekerjaan Konstruksi (tidak termasuk biaya Pengoperasian dan Pemeliharaan serta biaya bahan yang dikirim ke lapangan tapi tidak merupakan bagian pekerjaan Konstruksi) yang telah diselesaikan sampai dengan dan pada saat Tanggal Pengakhiran;
- (b) semua biaya yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jalan Tol untuk memelihara Jalan Tol sejak diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi untuk suatu Seksi atau Jalan Tol sampai dengan tanggal dimulainya pengumpulan Tol untuk Seksi atau Jalan Tol tersebut;

- (c) berkenaan dengan suatu Seksi, setelah Penetapan Pengoperasian dikeluarkan, semua bunga yang telah diperhitungkan sebagai modal dalam Perjanjian Pinjaman selama jangka waktu Konstruksi sampai dengan dikeluarkannya Sertifikat Laik Operasi, atau dalam hal Sertifikat Laik Operasi belum dikeluarkan, semua bunga yang telah diperhitungkan sebagai modal dalam Perjanjian Pinjaman selama masa Konstruksi sampai dengan Tanggal Pengakhiran;
- (d) jumlah biaya Pengadaan Tanah yang telah dibayarkan Perusahaan Jalan Tol;
- (e) biaya untuk mengadakan Jaminan Pelaksanaan dan Jaminan Pemeliharaan (jika ada); dan
- (f) nilai yang sah dari setiap tambahan investasi yang dibuat oleh Perusahaan Jalan Tol sebelum Tanggal Pengakhiran dengan ketentuan bahwa investasi tambahan dimaksud tidak termasuk hal yang sebelumnya telah diperhitungkan dalam Pasal 15.1(a), (b), (c), (d) dan (e) di atas;  
dikurangi
- (g) depresiasi dan amortisasi yang dikenakan dan diperhitungkan dalam neraca rugi laba dari Perusahaan Jalan Tol sampai dengan Tanggal Pengakhiran yang dihitung sesuai dengan prinsip standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia; dan
- (h) dalam hal pengakhiran disebabkan oleh cedera janji Perusahaan Jalan Tol dalam Perjanjian ini, biaya-biaya yang terjadi atau akan menjadi beban Pemerintah yang digunakan bagi pelepasan kembali Pengusahaan Jalan Tol untuk pemilihan investor baru termasuk biaya penunjukan konsultan untuk mendampingi Pemerintah dan semua biaya-biaya lain yang diakibatkan hal tersebut.

#### 15.2 Uji Tuntas (*Due Diligence*)

Untuk dapat menentukan Nilai Pekerjaan Selesai, BPJT akan menunjuk auditor independen untuk melaksanakan pemeriksaan mengenai jumlah, nilai dan biaya sebagaimana diatur dalam Pasal 15.1 dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari sejak Tanggal Pengakhiran. Auditor independen yang ditunjuk disetujui terlebih dahulu oleh Perusahaan Jalan Tol sebelum penugasannya, persetujuan mana tidak boleh ditunda. Pemerintah memerintahkan auditor untuk menyelesaikan tugas uji tuntas dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari sejak penugasan dan untuk maksud ini, Perusahaan Jalan Tol harus segera memberikan kepada BPJT dengan akses ke semua data termasuk data komputer dan semua dokumen terkait dan akses ke dalam semua tempat dalam rangka uji tuntas dimaksud. Kesimpulan dan hasil dari uji tuntas bersifat final dan mengikat Para Pihak dan tidak dapat dijadikan sebagai alasan untuk diajukan kepada arbitrase atau pengadilan. Biaya penunjukan auditor akan ditanggung oleh Pihak yang cedera janji.

## Pasal 16 Penggantian Kepemilikan

### 16.1 Penggantian Kepemilikan dan Pengendalian Perusahaan Jalan Tol

Pemerintah dengan ini menyatakan bahwa Perusahaan Jalan Tol dapat memberikan kepada Pemberi Pinjaman jaminan untuk Pendanaan Pengusahaan Jalan Tol dan jaminan dimaksud dapat termasuk, namun tidak terbatas pada hak Pemberi Pinjaman, tanpa perlu memperoleh persetujuan tertulis dari Pemerintah, untuk mengambil alih kepemilikan dan pengendalian atas Perusahaan Jalan Tol sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 16.2 dan 16.3.

### 16.2 Pilihan Sebelum Pengakhiran

Apabila:

- (a) Pemberi Pinjaman diberi hak untuk mengambil alih kepemilikan dan pengendalian atas Perusahaan Jalan Tol sesuai dengan Pasal 16.1; dan
- (b) pemberitahuan cedera janji oleh Pemerintah kepada Perusahaan Jalan Tol telah diterbitkan sebagaimana diatur dalam Pasal 13.1.1, 13.2.1, atau 13.3.1;

maka Pemerintah dapat, tanpa mengurangi hak lainnya atau upaya perbaikan yang dipunyainya, secara bersamaan memberitahukan Pemberi Pinjaman bahwa Pemberi Pinjaman diberi hak untuk mengambil alih manajemen Perusahaan Jalan Tol atau menunjuk pemegang saham baru sebagai pemegang saham pengganti Perusahaan Jalan Tol. Apabila Pemberi Pinjaman tidak memperbaiki cedera janji Perusahaan Jalan Tol dalam waktu 6 (enam) bulan sejak tanggal pemberitahuan, maka Pemerintah dapat mengakhiri Perjanjian ini pada setiap saat setelah waktu tersebut.

### 16.3 Konsekuensi

Dalam hal terjadi pengambilalihan atau penunjukan sesuai dengan Pasal 16.2, maka Perusahaan Jalan Tol tetap bertanggung jawab atas semua kewajibannya sebagaimana diatur dalam Perjanjian. Pemerintah lebih lanjut menggunakan haknya berdasarkan peraturan dan perundangan yang berlaku dalam menghadapi pemegang saham terdahulu dari Perusahaan Jalan Tol.

## Pasal 17 Perubahan Hukum

### 17.1 Definisi

Dalam Perjanjian ini, "Perubahan Hukum" berarti terjadinya hal berikut setelah Tanggal Efektif, yang memiliki dampak merugikan yang besar pada Perusahaan Jalan Tol dan terbatas terhadap perubahan hukum khususnya yang berdampak kepada Pengusahaan Jalan Tol:

- (a) terbitnya suatu peraturan perundang-undangan Indonesia yang baru atau pemberlakuan suatu peraturan perundang-undangan pada wilayah hukum yang baru;
- (b) pencabutan, perubahan atau pemberlakuan kembali suatu peraturan perundang-undangan Indonesia;
- (c) pemberlakuan suatu peraturan perundang-undangan Indonesia yang belum berlaku efektif sampai dengan Tanggal Efektif;
- (d) perubahan pengertian atau pemberlakuan dari suatu peraturan perundang-undangan Indonesia dibandingkan dengan interpretasi atau pemberlakuan oleh Mahkamah Konstitusi Indonesia dan/atau Mahkamah Agung Indonesia sesudah Tanggal Efektif; atau
- (e) segala perubahan tarif dari Pajak apapun.

#### 17.2 Pemberitahuan

Segera setelah mengetahui bahwa Perubahan Hukum tersebut mengakibatkan suatu kerugian yang nyata terhadap Perusahaan Jalan Tol termasuk terhadap pengaruh dari biaya tambahan atau perubahan atas Pengusahaan Jalan Tol, maka Perusahaan Jalan Tol akan menyampaikan kepada Pemerintah secara tertulis segala perkiraan kerugian tersebut secara rinci, yang telah diketahui Perusahaan Jalan Tol pada saat itu.

#### 17.3 Konsekuensi

Jika Perubahan Hukum mengakibatkan kerugian yang nyata bagi Perusahaan Jalan Tol, maka Perusahaan Jalan Tol berhak untuk menuntut kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol dengan ketentuan bahwa Perusahaan Jalan Tol diwajibkan mengambil semua tindakan yang perlu dengan maksud untuk mengurangi suatu dampak besar yang merugikan.

### Pasal 18 Keadaan Kahar

#### 18.1 Definisi

Suatu Keadaan Kahar adalah setiap peristiwa di luar kekuasaan dari Para Pihak yang mengakibatkan Para Pihak menjadi tidak dapat memenuhi kewajibannya berdasarkan Perjanjian. Keadaan yang termasuk Keadaan Kahar tersebut adalah:

- (a) perang, permusuhan (baik diumumkan maupun tidak), invasi, serbuan negara asing, pemberontakan, revolusi, konflik senjata atau tindakan dari militer, perang saudara, terorisme, gangguan terhadap masyarakat sipil dan sabotase;

- (b) ionisasi, radiasi atau pencemaran radio aktif dari limbah nuklir, dari pembuangan bahan bakar nuklir, ledakan toksik radioaktif, atau jenis ledakan yang membahayakan barang milik lainnya, kumpulan nuklir atau komponen nuklir;
- (c) bencana alam, termasuk tetapi tidak terbatas pada gempa bumi, banjir, guntur, tanah longsor, tsunami, badai dan perubahan cuaca yang sangat buruk;
- (d) kerusuhan, pemogokan, penghentian kerja, kerusuhan para pekerja atau gangguan industri lainnya yang terjadi selama 30 (tiga puluh) Hari secara terus menerus sehingga mempengaruhi pelaksanaan Perjanjian, dan bukan merupakan cedera janji Perusahaan Jalan Tol atau kontraktor Konstruksi atau sub-kontraktor Konstruksi,

dengan ketentuan bahwa Keadaan Kahar tersebut tidak membebaskan setiap Pihak dari kewajiban keuangan sebagaimana diatur dalam Perjanjian ini.

#### 18.2 Pemberitahuan atas Keadaan Kahar

Jika suatu Keadaan Kahar terjadi yang membuat salah satu Pihak tidak dapat menjalankan atau memenuhi kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini, maka Pihak tersebut harus secepatnya dan dalam waktu tidak lebih dari 14 (empat belas) Hari memberitahukan Pihak lain secara tertulis tentang timbulnya Keadaan Kahar yang mempengaruhi kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini dengan memberikan keterangan secara rinci dan tindakan yang telah dilakukan oleh Pihak tersebut untuk mengurangi keparahan keadaan tersebut dan selanjutnya penghentian keadaan tersebut. Jika salah satu Pihak tidak menyetujui bahwa Keadaan Kahar telah terjadi maka perselisihan tersebut harus diselesaikan sesuai dengan Pasal 22.

#### 18.3 Keterlambatan

Jika pemberitahuan menurut Pasal 18.2 telah dikeluarkan dan selanjutnya Para Pihak setuju bahwa Keadaan Kahar telah terjadi, Pihak yang menderita karena Keadaan Kahar tersebut tidak dapat bertanggung jawab atas keterlambatan dalam menjalankan kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini dengan catatan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh satu atau lebih Keadaan Kahar dan waktu untuk penyelesaian kewajiban berdasarkan Perjanjian ini dan Masa Konsesi akan diperpanjang sesuai dengan lamanya keterlambatan yang disebabkan oleh Keadaan Kahar tersebut. Jika Para Pihak tidak setuju atas lamanya keterlambatan tersebut, maka perselisihan tersebut harus diselesaikan menurut Pasal 22.

#### 18.4 Pengakhiran karena Keadaan Kahar

Jika suatu Keadaan Kahar telah terjadi dan salah satu Pihak secara wajar mempertimbangkan Keadaan Kahar yang terjadi itu sangat parah yang mengganggu maksud dan tujuan semula dari Perjanjian ini atau berlangsung untuk jangka waktu lebih dari 6 (enam) bulan maka Para Pihak dengan ini dapat:

Ed  
A7

- (a) dengan segera mengambil langkah untuk membahas keadaan dan akibat yang ditimbulkan keadaan tersebut dan mempertimbangkan cara terbaik dalam mencapai tujuan Perjanjian ini dalam situasi tersebut dan akan, jika memungkinkan, memberikan pertimbangan untuk mengubah Perjanjian ini dan persyaratan serta ketentuan dari perubahan tersebut; atau
- (b) mengakhiri Perjanjian ini, dalam hal mana Pemerintah akan menawarkan kepada perusahaan jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Perusahaan Jalan Tol suatu jumlah maksimum setara dengan sebesar 50% (lima puluh persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai dengan ketentuan bagaimanapun juga bahwa pembayaran hanya dilakukan terhadap Jalan Tol atau bagian dari Jalan Tol yang masih dapat dipergunakan oleh Pemerintah.

#### 18.5 Perbaikan

Tanpa mengenyampingkan segala ketentuan dari Perjanjian ini, jika Keadaan Kahar terjadi dan Perjanjian ini tidak diakhiri maka dalam keadaan apapun dimana Jalan Tol atau bagian dari jalan Tol telah hancur atau rusak parah, Perusahaan Jalan Tol akan memperbaiki bagian Jalan Tol yang rusak tersebut kembali seperti keadaan sebelum terjadi Keadaan Kahar atas biaya sendiri. Jika Perusahaan Jalan Tol mampu membuktikan bahwa biaya perbaikan yang telah dikeluarkan sedemikian besar sehingga mempengaruhi Pengusahaan Jalan Tol, maka Perusahaan Jalan Tol dapat mengajukan permohonan kepada Pemerintah untuk mendapatkan pengembalian agar Perusahaan Jalan Tol mendapat penggantian atas segala biaya perbaikan tersebut dan pengembalian tersebut dapat berbentuk perpanjangan Masa Konsesi.

#### 18.6 Asuransi

Perusahaan Jalan Tol harus menjamin bahwa asuransi mencakup kerugian yang diakibatkan oleh Keadaan Kahar, sepanjang kejadian dimaksud layak dan dapat diasuransikan sesuai dengan kebiasaan di bidang asuransi. Perusahaan Jalan Tol wajib menyerahkan salinan polis asuransi tersebut kepada Pemerintah jika ada. Apabila kerugian akibat Keadaan Kahar dapat diasuransikan dan Perusahaan Jalan Tol tidak mengasuransikannya, maka Perusahaan Jalan Tol harus bertanggung jawab secara sepihak terhadap segala kerugian yang timbul sebagai akibat terjadinya Keadaan Kahar.

### Pasal 19

#### Berakhirnya Pengusahaan Jalan Tol

##### 19.1 Konsekuensi

Setelah berakhirnya Masa Konsesi, Perusahaan Jalan Tol akan:

- (a) dengan segera berhenti mengoperasikan dan memelihara Jalan Tol dan harus memindahkan dari Ruang Milik Jalan Tol semua pekerja, karyawan, buruh, dan kontraktor Konstruksi dan sub-kontraktor Konstruksi dan mengosongkan

Jalan Tol secara keseluruhan. Perusahaan Jalan Tol harus, tidak lebih dari 3 (tiga) bulan sebelum Masa Konsesi berakhir, menyampaikan kepada BPJT daftar inventaris semua peralatan, barang dan perlengkapan pada Jalan Tol dan tidak akan memindahkan peralatan, barang dan perlengkapan tersebut tanpa mendapat persetujuan terlebih dahulu dari BPJT tetapi harus memindahkan peralatan, barang atau perlengkapan (termasuk, untuk menghindari keraguan, setiap gerbang tol) sebagaimana ditentukan kemudian oleh BPJT;

- (b) menyerahkan Ruang Milik Jalan Tol kepada BPJT dalam kondisi yang terpelihara baik dan harus, dengan biaya sendiri, memperbaiki segala kerusakan yang ditemukan pada pemeriksaan bersama atas Jalan Tol yang diselenggarakan berdasarkan Pasal 13.5 dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan setelah tanggal penyerahan. Jika Perusahaan Jalan Tol gagal memperbaiki kerusakan tersebut, BPJT dapat melakukannya sendiri dan semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BPJT dalam melaksanakannya dianggap sebagai hutang Perusahaan Jalan Tol kepada Pemerintah dan, dimana dapat dilakukan, mencairkan Jaminan Pemeliharaan atau pengurangan atas segala kewajiban pembayaran oleh Pemerintah kepada Perusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian; dan
- (c) mengakhiri kontrak Konstruksi, kontrak Pemeliharaan dan kontrak yang berhubungan dengan Pengoperasian dan Usaha-Usaha Lain yang ditandatangani oleh Perusahaan Jalan Tol dan yang masih berlaku pada Tanggal Pengakhiran, dan BPJT serta Pemerintah tidak bertanggung jawab atas biaya yang timbul sebagai akibat pengakhiran kontrak dan dibebaskan dari tuntutan dan kerugian dari hal tersebut oleh Perusahaan Jalan Tol.

#### 19.2 Tanggung Jawab Setelah Berakhirnya Pengusahaan Jalan Tol atau Pengakhiran Dini Pengusahaan Jalan Tol

Tanpa mengesampingkan ketentuan lain berdasarkan Perjanjian ini, bilamana terjadi berakhirnya Masa Konsesi, pengakhiran dini atau pengambilalihan Perjanjian ini, maka:

- (a) semua hak dan kepemilikan dari Perusahaan Jalan Tol berkaitan dengan Pengusahaan Jalan Tol dan Ruang Milik Jalan Tol harus dialihkan kepada atau berada dalam atau tetap berada dalam penguasaan Pemerintah bebas dari segala beban biaya dan tanpa biaya apapun yang dikenakan kepada Pemerintah;
- (b) hal ini tidak mempengaruhi kewajiban salah satu Pihak untuk melakukan pembayaran menurut Pasal 13.2.3(c), 13.3.3(d), 14.3, dan 18.4(b) atau tuntutan oleh salah satu Pihak terhadap Pihak lain sebelum Tanggal Pengakhiran; dan
- (c) hal ini tidak mempengaruhi tanggung jawab dari salah satu Pihak atas perbuatan atau kelalaian atas kewajibannya selama Masa Konsesi dan Pihak tersebut harus membebaskan Pihak lainnya dari segala tuntutan yang akan timbul dari hal tersebut.

## Pasal 20 Pernyataan dan Jaminan

### 20.1 Pernyataan Pemerintah

Pemerintah dengan ini menyatakan kepada Perusahaan Jalan Tol, bahwa:

- (a) Perjanjian ini sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri No. 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol; dan
- (b) Perjanjian ini merupakan kewajiban yang sah dan mengikat bagi Pemerintah serta dapat dilaksanakan sesuai dengan persyaratannya.

### 20.2 Pernyataan dan Jaminan Perusahaan Jalan Tol

Perusahaan Jalan Tol menyatakan dan menjamin Pemerintah sebagai berikut:

- (a) Perusahaan Jalan Tol adalah suatu perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia, yang anggaran dasarnya termuat dalam akta tertanggal tiga belas Januari dua ribu enam (13 Januari 2006) nomor 10, dibuat di hadapan Drs. Soegeng Santosa, SH, MH, Notaris di Jakarta, beralamat Jl. Faletahan I No. 14, Blok M, Jakarta Selatan, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia Republik Indonesia, dengan Surat Keputusannya tertanggal satu februari dua ribu enam (1 Februari 2006) nomor C-02650 HT.01.01.TH.2006, sedangkan susunan Direksi dan Komisaris juga dimuat dalam akta notaris Drs. Soegeng Santosa, SH, MH tertanggal tiga belas Januari dua ribu enam (13 Januari 2006) nomor 10 dan selain yang disebutkan di atas, tidak ada akta-akta lain yang dibuat dan atau memuat perubahan pada anggaran dasar Perusahaan Jalan Tol;
- (b) Perusahaan Jalan Tol adalah merupakan badan hukum yang terpisah, yang dapat menuntut maupun dituntut serta mempunyai kemampuan dan wewenang untuk memiliki, menggunakan, menyewakan dan mengoperasikan harta kekayaannya dan menjalankan Pengusahaan Jalan Tol;
- (c) Perusahaan Jalan Tol mempunyai kemampuan dan wewenang berdasarkan undang-undang Republik Indonesia untuk menandatangani dan melaksanakan kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini, serta untuk mengambil segala tindakan dan melakukan hal lainnya yang ditentukan atau dimaksudkan dalam Perjanjian ini;
- (d) Perjanjian ini telah memperoleh persetujuan, ditandatangani dan diserahkan oleh Perusahaan Jalan Tol, dan adalah merupakan kewajiban yang sah dan mengikat bagi Perusahaan Jalan Tol, serta dapat dilaksanakan sesuai dengan persyaratannya;

- (e) Perusahaan Jalan Tol tidak melanggar akta pendirian, dan anggaran dasar, setiap keputusan yang dikeluarkan oleh Pemerintah (baik yang dikeluarkan oleh Presiden, Menteri atau pihak berwenang lainnya), setiap peraturan perundang-undangan Republik Indonesia yang berkenaan dengan Perusahaan Jalan Tol atau dokumen lainnya, kontrak, akta Perjanjian Pinjaman, perjanjian pembangunan, perjanjian pengawasan, perjanjian atau dokumen lainnya, yang dapat:
- (i) berpengaruh besar atau menimbulkan perkembangan yang mempunyai pengaruh yang merugikan atas kondisi keuangan, pendapatan Tol atau Pengusahaan Jalan Tol;
  - (ii) berpengaruh besar atas penyelesaian salah satu transaksi yang disebutkan dalam Perjanjian ini.
- (f) semua persetujuan, wewenang, perintah, pendaftaran dan syarat yang diperlukan di Indonesia jika ada, untuk melaksanakan, menyerahkan, dan menjalankan kewajiban Perusahaan Jalan Tol menurut Perjanjian ini telah diperoleh;
- (g) dalam Perjanjian ini tidak terdapat hal yang akan:
- (i) menyebabkan pelanggaran suatu ketentuan dalam anggaran dasar atau dokumen pokok Perusahaan Jalan Tol lainnya;
  - (ii) menyebabkan pelanggaran atau merupakan kelalaian menurut, atau menyebabkan timbulnya atau dikenakannya suatu hak gadai, agunan, atau tuntutan atau gugatan sesuai dengan suatu dokumen atau perjanjian dimana Perusahaan Jalan Tol atau harta kekayaannya terikat (kecuali karena pelanggaran atau kelalaian yang untuk mana telah diberikan pelepasan) yang sendiri-sendiri ataupun seluruhnya yang mempunyai pengaruh yang merugikan;
  - (iii) menyebabkan terjadinya pelanggaran suatu ketentuan, undang-undang, peraturan, perintah, putusan pengadilan atau kebijakan Pemerintah atau ketetapan – pengadilan, Pemerintah, instansi Pemerintah, dimana Perusahaan Jalan Tol akan tunduk atau dengan mana Perusahaan Jalan Tol atau harta kekayaan Perusahaan Jalan Tol terikat (kecuali karena pelanggaran atau kelalaian yang untuk mana telah diberikan pelepasannya) atau yang baik sendiri-sendiri ataupun seluruhnya yang mempunyai pengaruh yang merugikan;
- (h) tidak terdapat tindakan hukum yang dikenakan terhadap Perusahaan Jalan Tol atau para pemegang saham Perusahaan Jalan Tol yang dapat mengancam Pengusahaan Jalan Tol, dan sepanjang pengetahuan Perusahaan Jalan Tol, tidak ada tindakan semacam itu yang mengancam atau dapat mengancam pemberian Pengusahaan Jalan Tol tersebut. Tidak ada gugatan, tuntutan atau

tindakan hukum di hadapan suatu pengadilan atau Pemerintah atau badan Pemerintah atau tindakan arbitrase di hadapan suatu badan yang mempunyai yurisdiksi atas Perusahaan Jalan Tol, yang sepanjang pengetahuan Perusahaan Jalan Tol mengancam atau mempunyai pengaruh terhadap Perusahaan Jalan Tol atau salah seorang anggota komisarisnya, atau direksinya, yang jika ditetapkan dengan tidak benar, baik secara sendiri-sendiri atau keseluruhan, dapat mempunyai pengaruh yang merugikan, dan tidak ada alasan untuk gugatan, tuntutan atau tindakan hukum tersebut, yang jika ditetapkan dengan tidak benar, secara sendiri atau keseluruhan, akan mempunyai pengaruh yang merugikan;

- (i) tidak terjadi perubahan atau perkembangan material yang dapat menimbulkan perubahan yang merugikan atau perkembangan yang menyangkut prospek kemungkinan timbulnya perubahan yang material dalam kondisi keuangan atau pendapatan, atau prospek usaha Perusahaan Jalan Tol baik yang timbul maupun yang tidak timbul dari kegiatan pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol;
- (j) informasi keuangan Perusahaan Jalan Tol ("Laporan Keuangan") akan secara wajar mengungkapkan posisi keuangan Perusahaan Jalan Tol untuk periode dan tahun yang disajikan. Laporan Keuangan tersebut akan dibuat sesuai dengan prinsip standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia yang diterapkan secara konsisten selama jangka waktu bersangkutan, akan dinyatakan secara akurat, dan sepanjang informasi mengenai data keuangan dan statistik tersebut dibuat atau diambil, atau dapat digunakan untuk diambil atau digambarkan dalam laporan keuangan atau buku dan catatan Perusahaan Jalan Tol akan dibuat atas dasar sesuai dengan laporan keuangan dan/atau catatan Perusahaan Jalan Tol tersebut;
- (k) para pemegang saham Perusahaan Jalan Tol selama Masa Konsesi tidak akan menjual, menawarkan atau melepaskan saham Perusahaan Jalan Tol, atau hak atas saham atau mengeluarkan bentuk sekuritas lainnya yang dapat ditukarkan dengan saham Perusahaan Jalan Tol kepada masyarakat melalui penawaran umum atau bentuk surat hutang lainnya tanpa mendapatkan persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Pemerintah atau kecuali ditentukan lain dalam Perjanjian;
- (l) Perusahaan Jalan Tol menjamin bahwa ketentuan dalam Perjanjian ini akan tetap berlaku dan dapat diberlakukan terhadap Perusahaan Jalan Tol sesuai dengan persyaratannya meskipun Perusahaan Jalan Tol telah menjadi perusahaan publik atau telah mencatatkan sahamnya di bursa efek Indonesia atau luar negeri;
- (m) Perusahaan Jalan Tol akan:
  - (i) mengetahui semua undang-undang dan peraturan baik nasional, maupun propinsi, kabupaten/kota dan lokal yang berlaku terhadap Perusahaan Jalan Tol berkaitan dengan sehubungan dengan perlindungan kesehatan

dan keselamatan manusia, lingkungan hidup dan zat berbahaya atau beracun atau limbah, zat penyebab polusi atau pencemaran;

- (ii) mendapatkan ijin atau persetujuan yang diperlukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku terkait dengan perlindungan kesehatan dan keselamatan manusia, lingkungan hidup dan zat berbahaya atau beracun atau limbah, zat penyebab polusi atau pencemaran dalam menjalankan Pengusahaan Jalan Tol; dan
- (iii) mematuhi semua syarat dan ketentuan dari setiap ijin, atau persetujuan tersebut yang dipersyaratkan oleh peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

## Pasal 21 Pembebasan Tanggung Jawab

### 21.1 Tanggung Jawab Perusahaan Jalan Tol.

Perusahaan Jalan Tol dengan ini melepaskan dan membebaskan Pemerintah dari tanggung jawab atas:

- (a) setiap tuntutan, tagihan, kerugian, biaya atau kewajiban yang timbul sebagai akibat dari kematian atau kecelakaan yang menimpa setiap orang atau pihak (termasuk karyawan Perusahaan Jalan Tol dan/atau wakil Pemerintah dan/atau BPJT), atau sebagai akibat adanya kerusakan atau kehilangan atas harta benda (termasuk harta Perusahaan Jalan Tol dan/atau Pemerintah) yang timbul baik langsung maupun tidak langsung sebagai akibat dari tindakan Perusahaan Jalan Tol, kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi, para pemasok, termasuk anggota direksi, karyawan, agen, sehubungan dengan pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian ini, termasuk biaya jasa hukum yang dikeluarkan oleh Pemerintah dalam melaksanakan haknya berdasarkan pasal ini, kecuali kematian atau kecelakaan tersebut disebabkan karena kelalaian Pemerintah;
- (b) setiap kewajiban, kerugian atau biaya yang timbul sebagai akibat tuntutan instansi Pemerintah yang berwenang atas kelalaian Perusahaan Jalan Tol, kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi, para pemasok, untuk mematuhi dan memenuhi setiap peraturan, undang-undang, perintah atau kebijaksanaan yang dikeluarkan oleh instansi Pemerintah tersebut, termasuk kelalaian Perusahaan Jalan Tol, kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi, dan para pemasok untuk membayar pajak, bea, pungutan, dan biaya lain yang dikenakan terhadap mereka;
- (c) setiap kewajiban, kerugian atau biaya yang timbul sebagai akibat adanya tuntutan dari kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi, sub-kontraktor Konstruksi, para pemasok atau pihak ketiga lainnya yang disebabkan karena kelalaian Perusahaan Jalan Tol untuk melakukan pembayaran atas jasa

kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi, para pekerja, dan penggunaan peralatan dalam pelaksanaan Konstruksi.

## 21.2 Pembebasan Tanggung Jawab yang Tidak Dibatasi oleh Asuransi

Kewajiban Perusahaan Jalan Tol untuk melepaskan dan membebaskan Pemerintah atas tanggung jawab dari segala tuntutan sesuai ketentuan Pasal 21.1, tidak akan berkurang atau dibatasi oleh setiap asuransi yang ditutup oleh Perusahaan Jalan Tol sesuai ketentuan Pasal 12, kecuali sepanjang asuransi tersebut dipergunakan untuk mengurangi tuntutan yang dilakukan terhadap Pemerintah.

## Pasal 22 Penyelesaian Perselisihan

### 22.1 Penyelesaian Perselisihan

Setiap perselisihan dan/atau perbedaan dalam bentuk apapun yang timbul antara Pemerintah dan Perusahaan Jalan Tol sehubungan dengan dan/atau sebagai akibat dari Perjanjian, selain hal yang berkaitan dengan hasil dan keluaran dari Uji Tuntas dalam Pasal 16.2, dalam tingkat pertama akan diselesaikan dalam waktu 60 (enam puluh) Hari melalui musyawarah di antara Para Pihak.

### 22.2 Arbitrase

22.2.1 Apabila perselisihan menurut ketentuan Pasal 22.1 tidak dapat diselesaikan dalam waktu 60 (enam puluh) Hari melalui musyawarah, maka Para Pihak bersepakat untuk menyelesaikan sengketa tersebut melalui proses arbitrase pada Badan Arbitrase Nasional Indonesia sesuai ketentuan Undang-Undang No. 30 tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa.

22.2.2 Keputusan Badan Arbitrase Nasional Indonesia bersifat final dan mengikat pada Para Pihak.

22.2.3 Para Pihak sepakat bahwa proses arbitrase sesuai ketentuan Pasal 22.2.1 akan dilaksanakan di Jakarta.

22.2.4 Biaya arbitrase pada permulaannya akan dibiayai oleh Pihak yang mengajukan tuntutan, dengan ketentuan Badan Arbitrase Nasional Indonesia akan mengalokasikan pembebanan atas biaya tersebut kepada Pihak yang kalah atau Badan Arbitrase Nasional Indonesia dapat menetapkan biaya tersebut secara proporsional di antara Para Pihak.

### 22.3 Tidak Berlakunya Pasal 1266 Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Untuk tujuan penyelesaian sengketa atau pengakhiran Perjanjian, baik yang dilakukan oleh Pemerintah atau oleh Perusahaan Jalan Tol, Pemerintah dan

Perusahaan Jalan Tol dengan ini secara tegas melepaskan ketentuan yang tercantum dalam Pasal 1266 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, dan karenanya untuk penyelesaian sengketa atau pengakhiran Perjanjian diberlakukan sebagaimana tercantum dalam Perjanjian ini tanpa perlu mendapat keputusan pengadilan terlebih dahulu.

### Pasal 23 Pengalihan Hak dan Kepemilikan Saham

#### 23.1 Larangan Pengalihan

23.1.1 Kecuali sesuai ketentuan Pasal 23.2 di bawah ini, Perusahaan Jalan Tol tidak dapat:

- (a) memindahkan atau mengalihkan haknya; dan
- (b) memindahkan atau mengalihkan tanggung jawab dan kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini,

kepada pihak lain tanpa mendapatkan persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Pemerintah.

#### 23.2 Pengezualian

Perusahaan Jalan Tol dapat memindahkan atau mengalihkan haknya di dalam Perjanjian ini kepada Pemberi Pinjaman sebagai jaminan untuk pembayaran, pembayaran kembali atau pembayaran dimuka Pinjaman yang diberikan oleh Pemberi Pinjaman berdasarkan Perjanjian Pinjaman .

#### 23.3 Pemegang Saham dan Susunan Pemegang Saham

Pada saat tanggal penandatanganan Perjanjian ini, pemegang saham dan susunan pemegang saham pada Perusahaan Jalan Tol adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Persentasi Saham
PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	55 % (lima puluh lima persen)
PT Waskita Karya (Persero)	12,5 % (dua belas koma lima persen)
PT Pembangunan Perumahan (Persero)	12,5 % (dua belas koma lima persen)

PT Utama Karya (Persero)	12,5 % (dua belas koma lima persen)
PT Bosowa Trading Internasional	7,5 % (tujuh koma lima persen)

#### 23.4 Perubahan Pemegang Saham dan/atau Susunan Pemegang Saham

Kecuali sebagaimana ditentukan dalam Pasal 23.5, dengan persetujuan tertulis Pemerintah, Perusahaan Jalan Tol dapat melakukan perubahan pemegang saham dan/atau susunan pemegang saham pada Perusahaan Jalan Tol sebagaimana tercantum dalam Pasal 23.3.

#### 23.5 Kejadian yang memperbolehkan adanya perubahan

Perubahan pemegang saham dan/atau susunan pemegang saham dapat dilakukan apabila sekurang-kurangnya 1 (satu) Seksi telah selesai dan Sertifikat Laik Operasi atas Seksi tersebut telah dikeluarkan oleh BPJT atau dalam hal penunjukan pemegang saham pengganti berdasarkan pada Pasal 16. Jika ada maksud Perusahaan Jalan Tol untuk mengubah pemegang saham dan/atau susunan pemegang saham harus terlebih dahulu melaporkannya kepada Pemerintah melalui BPJT.

#### Pasal 24 Addendum Perjanjian

Ketentuan dalam Perjanjian ini tidak boleh diubah dan/atau diganti terkecuali perubahan dan/atau penggantian tersebut disepakati dan dilakukan secara tertulis serta ditandatangani oleh Para Pihak.

#### Pasal 25 Lampiran

Lampiran pada Perjanjian ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari Perjanjian ini.

#### Pasal 26 Pemberitahuan

Setiap pemberitahuan, persetujuan, ijin, usulan, permintaan atau komunikasi lainnya yang diperlukan atau diberikan atau dibuat berdasarkan Perjanjian ini harus disampaikan dalam Bahasa Indonesia atau Bahasa Inggris dan diserahkan ke alamat atau dikirim melalui faksimili (dianggap berlaku setelah salinan asli diterima melalui kurir atau pos) atau pos

tercatat dari Pemerintah atau Perusahaan Jalan Tol pada alamat sebagaimana tertera dibawah ini:

**Pemerintah**

↳ Departemen Pekerjaan Umum

- Alamat : Jalan Pattimura Nomor 20  
Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan 12110
- Telepon : +62-(0)21-7262805, +62-(0)21-7255789
- Faksimili : +62-(0)21-7260769, +62-(0)21-7246487

↳ Badan Pengatur Jalan Tol

- Alamat : Jalan Pattimura Nomor 20  
Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan 12110
- Telepon : +62-(0)21-7255789
- Faksimili : +62-(0)21-7246487

**Perusahaan Jalan Tol**

- PT Citra Waspolutowa
- Alamat : Jalan Angkasa Nomor 20  
Kemayoran  
Jakarta Pusat 10160
- Telepon : +62-(0)21-42885282
- Faksimili : +62-(0)21-42885281

**Pasal 27  
Pelepasan Hak**

Apabila salah satu Pihak tidak melaksanakan suatu kewajiban dalam Perjanjian, tidak dapat dianggap sebagai pelepasan hak untuk melaksanakan ketentuan dari Perjanjian ini, atau sebagai pelepasan hak terhadap pelanggaran ketentuan yang sedang berlangsung. Pelepasan hak yang dibuat berdasarkan Perjanjian ini hanya sah apabila dibuat dalam bentuk tertulis oleh Pihak yang berkepentingan.

**Pasal 28  
Hukum Yang Berlaku dan Domisili Hukum**

Perjanjian ini dan pelaksanaannya, termasuk penafsiran tentang arti suatu ketentuan dalam Perjanjian ini tunduk pada hukum Republik Indonesia dan untuk pelaksanaan Perjanjian ini, Para Pihak memilih domisili mereka yang tetap dan tidak berubah di kantor panitera Pengadilan Negeri Jakarta Selatan.

**Pasal 29**  
**Pemisahan Ketentuan Yang Tidak Dapat Diterapkan**

Apabila sewaktu-waktu suatu ketentuan dari Perjanjian ini menjadi tidak sah, tidak berlaku atau tidak dapat diterapkan berdasarkan pada peraturan perundang-undangan atau ketentuan yang berlaku, maka ketentuan tersebut akan dianggap terpisah dari Perjanjian ini dan dianggap bukan merupakan bagian dari Perjanjian ini, dan ketentuan lainnya dari Perjanjian ini akan tetap dianggap berlaku tanpa dipengaruhi oleh ketentuan yang tidak sah, tidak berlaku atau tidak dapat diterapkan tersebut.

**Pasal 30**  
**Keseluruhan Perjanjian**

Berita Acara Hasil Perubahan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol nomor : 03/BPJT/Tim-PPJT/V/2006 tanggal : 11 Mei 2006, yang telah dibuat Para Pihak yang terkait dengan Perjanjian ini, dan Surat Menteri Pekerjaan Umum nomor : JL.01.03-Mn/174C tanggal : 16 Mei 2006, sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, masih tetap berlaku dan mengikat Para Pihak dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Perjanjian ini.

SEBAGAIMANA YANG TELAH DIURAIKAN DI ATAS, Perjanjian ini dibuat dan dilangsungkan di Jakarta, serta ditandatangani Para Pihak di atas meterai yang cukup pada hari dan tanggal tersebut di atas.

PEMERINTAH

PERUSAHAAN JALAN TOL



ROESTAM SJARIEF  
Sekretaris Jenderal  
Departemen Pekerjaan Umum

WINTEN PERADIKA  
Direktur Utama

**BERITA ACARA HASIL PERUBAHAN PPJT  
JALAN TOL DEPOK – ANTASARI**

Nomor: 03/BPJT/Tim-PPJT/V/2006

Pada hari ini, Kamis tanggal 11 bulan Mei tahun 2006, yang bertanda tangan di bawah ini:

- I. **Tim Peneliti Pengusahaan Jalan Tol Departemen Pekerjaan Umum** yang dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Kepala Badan Pengatur Jalan Tol No. 01/KPTS/BPJT/2006 tanggal 1 April 2006, yang selanjutnya disebut "**Pihak Pertama**".
- II. **PT Citra Wasphtowa**, suatu perseroan yang didirikan berdasarkan hukum di Indonesia yang anggaran dasarnya termuat dalam akta tertanggal tiga belas Januari dua ribu enam (13 Januari 2006) nomor 10, dibuat di hadapan Drs. Soegeng Santosa, S.H., M.H., Notaris di Jl. Faletehan I no. 14, Blok M, Jakarta Selatan, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia Republik Indonesia, dengan Surat Keputusannya tertanggal satu Februari dua ribu enam (1 Februari 2006) nomor C-02650 HT.01.01.TH.2006, yang selanjutnya disebut "**Pihak Kedua**".

Dengan memperhatikan:

1. Dokumen penawaran ("**Dokumen Penawaran**") untuk pelelangan Pengusahaan Jalan Tol oleh Pemenang Lelang yang diserahkan kepada Panitia Pelelangan Pengusahaan Jalan Tol tertanggal 5 Agustus 2005 nomor 49/DA-KU.11/VIII/2005.
2. Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia ("**Menteri**"), melalui surat Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor: JL.01.03 – Mn/554 tertanggal 17 Oktober 2005, Perusahaan Konsorsium Citra Wasphtowa telah ditetapkan sebagai pemenang lelang Pengusahaan Jalan Tol Ruas Depok – Antasari ("**Pemenang Lelang**") ("**Jalan Tol**").
3. Pemenang Lelang telah membentuk dan mendirikan PT Citra Wasphtowa sebagai sebuah perusahaan yang khusus dibentuk untuk menandatangani Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol ("**Perjanjian**") dan melaksanakan hak dan kewajibannya sebagaimana diatur dalam Perjanjian ini.
4. Permohonan Revisi PPJT berdasarkan Ketentuan Perpers 67/2005 kepada Menteri Pekerjaan Umum oleh PT Citra Wasphtowa melalui surat nomor: 62A-DU-PP00 tanggal: 04 Mei 2006.
5. Rancangan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (Dokumen Pelelangan Buku 3) perlu disesuaikan berdasarkan Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 Pasal 29 ayat 2, khususnya terhadap ketentuan dalam perjanjian yang bertentangan dengan Peraturan Presiden ini.

6. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pengusahaan Jalan Tol adalah meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknik, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan Jalan Tol, dan Pengusahaan Jalan Tol dilakukan oleh badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha milik swasta.
7. Arahan Menteri Pekerjaan Umum perihal : Penerusan Pengusahaan Jalan Tol Kelompok Batch 1 seperti tertulis dalam Notulen Rapat nomor : 282/BPJT/NR/2006 tanggal : 9 Mei 2006.
8. Permohonan Perubahan PPJT dan Bisnis Plan kepada Menteri Pekerjaan Umum oleh Konsorsium Citra Waspphutowa nomor : 81/DA-PP.00/II/2006 tanggal : 25 Januari 2006.
9. Permohonan Penetapan Penyesuaian harga Satuan untuk Investasi Jalan Tol akibat kenaikan Harga BBM tanggal 1 Oktober 2005 kepada Menteri Keuangan oleh Menteri Pekerjaan Umum nomor : JL.01.03-Mn/75 tanggal 14 Februari 2006 dan Jawaban Menteri Keuangan atas Surat Menteri Pekerjaan Umum perihal tersebut di atas nomor : S-166/MK.06/2006 tanggal : 7 April 2006 yang memberikan kewenangan kepada Menteri Pekerjaan Umum untuk pengaturannya.
10. Para Pihak telah pula melakukan beberapa kali rapat mengenai Revisi PPJT dan Revisi Rencana Usaha untuk ruas jalan tol Depok – Antasari.

Berdasarkan hasil pembahasan antara Pihak Pertama dan Pihak Kedua diperoleh hasil sebagai berikut:

#### A. PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL

1. Jaminan Pelaksanaan diturunkan yang semula 5% dari Nilai Investasi seperti tertulis dalam Dokumen Lelang menjadi 2,5% dari Nilai Investasi dikurangi Biaya Tanah seperti tertulis dalam Draft PPJT dari BPJT merujuk pada ketentuan Perpres 67/2005 dan terakhir menjadi 1% dari Nilai Investasi dikurangi Biaya Tanah atau minimal Rp. 5.000.000.000,- (lima milyar Rupiah), mana yang lebih besar;
2. Financial Close yang semula selambat-lambatnya 4 (empat) bulan setelah penandatanganan PPJT seperti tertulis dalam Dokumen Lelang menjadi selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah penandatanganan PPJT ditambah dengan 6 (enam) bulan dengan denda sebesar Rp. 25.000.000,00 (dua puluh lima juta Rupiah) setiap minggu keterlambatan seperti tertulis dalam Draft PPJT dari BPJT merujuk pada ketentuan Perpres 67/2005 dan terakhir menjadi selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah penandatanganan PPJT tanpa perpanjangan dengan denda;
3. Pengaturan Deviden Maksimum sebagai usaha untuk menjaga kepentingan Pemberi Pinjaman terhadap perbandingan Biaya Hutang dan Biaya Ekuitas

seperti tertulis dalam Draft PPJT dari BPJT merujuk pada ketentuan Perpres 67/2005 menjadi dihilangkan;

4. Asuransi masa pengoperasian untuk asuransi terhadap tanggung jawab pihak ketiga (third party liability) seperti tertulis dalam Dokumen Lelang dan Draft PPJT dari BPJT merujuk pada ketentuan Perpres 67/2005 menjadi dihilangkan;
5. Dalam kasus Cidera Janji Investor tidak diatur dalam Dokumen Lelang menjadi dapat dikembalikan suatu jumlah maksimum setara dengan Bagian Hutang dari Nilai Pekerjaan Selesai seperti tertulis dalam Draft PPJT dari BPJT merujuk pada ketentuan Perpres 67/2005 dan terakhir menjadi dikembalikan suatu jumlah maksimum setara dengan 80% (delapan puluh persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai;
6. Perubahan terhadap kelima butir di atas telah disetujui bersama antara BPJT dan Pihak Investor dan telah disepakati untuk dituangkan kedalam Rancangan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol yang akan ditandatangani para Pihak;

#### B. RENCANA USAHA

1. Berkaitan dengan kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak tanggal 1 Oktober 2005 yang sangat mempengaruhi Nilai Konstruksi Jalan Tol yang akan dibangun, Pemerintah memahami terhadap Usulan Penyesuaian Nilai Investasi oleh Pihak Investor;
2. Berkaitan dengan hal tersebut, Pemerintah dan Investor sepakat untuk menghitung Penyesuaian Nilai Konstruksi Jalan Tol untuk dapat mengadakan penyesuaian terhadap Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol;

#### C. DANA TANAH

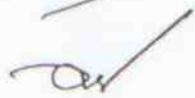
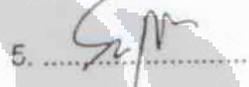
1. Sebagai upaya untuk memberikan kepastian tentang Pengadaan Tanah, khususnya berkaitan dengan Dana Bergulir dan Pembatasan Biaya Pengadaan Tanah, Pemerintah akan berusaha untuk menyelesaikannya sesuai dengan kewenangan yang dimiliki dan sepanjang dimungkinkan oleh perundang-undangan yang berlaku;
2. Bila butir 1 telah dapat diselesaikan maka para Pihak sepakat untuk dapat mengadakan penyesuaian terhadap Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol;

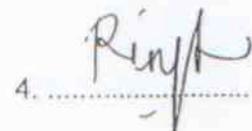
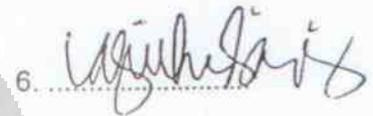
Berita Acara ini berlaku dan mengikat Para Pihak sejak tanggal Berita Acara ini ditandatangani oleh Para Pihak. *sh*

Demikian Berita Acara ini dibuat dan ditanda tangani oleh Para Pihak pada tanggal, bulan dan tahun sebagaimana tersebut di atas dalam rangkap 2 (dua) bermeterai cukup yang masing-masing mempunyai kekuatan hukum yang sama dan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

PIHAK PERTAMA

1. Ir. Mohammad Irian, MEngSc.
2. Ir. Bambang Eko Hargianto, MEngSc.
3. Ir. Agita Widjajanto, MSc.
4. Ir. Riry Trigustina, MM.
5. Sudiro Roi Santoso, ST., MT.
6. Agni Budi Satrio, MEngSc.
7. Ir. Hardy Pangihutan Siahaan, MSc.

1.   
2.   
3.   
4.   
5.   
6.   
7. 

2.   
4.   
6. 

PIHAK KEDUA

PT Citra Waspphutowa

Winten Peradika

Direktur Utama  
PT Citra Waspphutowa 



MENTERI PEKERJAAN UMUM  
REPUBLIK INDONESIA

No. : JI.01.03-Mn/174C

Jakarta, 16 Mei 2006

Lampiran :

Kepada Yth :  
Saudara Direktur Utama  
PT Citra Waspphutowa  
di

Tempat

Perihal : Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Depok – Antasari

Sehubungan dengan rencana penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol, dengan ini disampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol yang akan ditandatangani adalah konsep yang telah disetujui bersama antara Pemerintah c/q Departemen Pekerjaan Umum q/q Badan Pengatur Jalan Tol dan PT Citra Waspphutowa;
2. Merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 67 tahun 2005 dan Surat Menteri Keuangan nomor : S-166/MK.06/2006 tanggal : 7 April 2006 yang memberikan kewenangan kepada Menteri Pekerjaan Umum untuk mengaturnya, maka perlu dilakukan Penyesuaian Nilai Konstruksi akibat kenaikan Harga BBM tanggal 1 Oktober 2005 yang akan ditampung di dalam Amandemen Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol;
3. Dalam hal Pemerintah menyetujui adanya pemberian dukungan berkaitan dengan Pengadaan Tanah, Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol yang telah ditandatangani akan disesuaikan melalui amandemen;

Demikian dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

MENTERI PEKERJAAN UMUM

DJOKO KIRMANTO

Tembusan disampaikan kepada Yth:

1. Kepala Badan Pengatur Jalan Tol;
2. Pertinggal;