

BAB 4

ANALISIS MENGENAI KAITAN ANTARA KENDALA YANG TERJADI DALAM PROSES PENGADAAN TANAH UNTUK PEMBANGUNAN JALAN TOL OLEH PT.X DENGAN PERJANJIAN KREDIT SINDIKASI

4.1. Kasus Posisi Mengenai Ketentuan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalan Tol dalam Perjanjian Kredit Sindikasi antara PT.X dengan PT. Bank Mandiri Tbk. dan Bank BCA

Sebagai pemenang tender dalam pembangunan proyek jalan tol sepanjang 14,6 km, di dalam perjanjian kredit sindikasi yang telah dibuat oleh PT.X dengan sindikasi PT. Bank Mandiri (Mandiri) dan PT. Bank Central Asia (BCA), di dalamnya disebutkan bahwa PT.X diberikan hak oleh pemerintah yang telah diwakili oleh Menteri Pekerjaan Umum untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol Ruas Cinere-Jagorawi sebagaimana tertera dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) tanggal 29 Mei 2006 Nomor 189/PPJT/V/Mn/2006. Dari keputusan tersebut diketahui bahwa untuk pembangunan jalan tol tersebut dari total *project cost* diperlukan dana sebesar Rp.2.086.484.631.000 (dua trilyun delapan puluh enam milyar empat ratus delapan puluh empat juta enam ratus tiga puluh satu ribu rupiah). Sebagai pelaksana pembangunan, PT.X masih memerlukan bantuan dana sebesar Rp.1.461.000.000.000 (satu trilyun empat ratus enam puluh satu milyar rupiah) untuk merealisasikan pembangunan tersebut. Oleh sebab itu, PT.X membutuhkan bantuan berupa kredit. Dan lembaga yang berkenan membantu PT.X adalah lembaga perbankan.

Jumlah kekurangan dana yang terbilang cukup besar, menyebabkan hal ini tidak mungkin diberikan oleh satu lembaga perbankan. Hal ini dikarenakan adanya ketentuan mengenai Batas Maksimum Pemberian Kredit (BMPK) yang diatur dalam Peraturan Bank Indonesia (PBI) No. 7/3/PBI/ 2005 yang telah diubah dengan PBI No. 8/13/PBI/2006 tentang Batas Umum Pemberian Kredit Bank Umum dan diatur lebih lanjut pada Surat Edaran Bank Indonesia (SEBI) No. 7/14/PBI/DPNP tertanggal 18 April 2005. Sehubungan dengan hal ini, untuk

menutupi kekurangan dana PT. Bank Mandiri (Bank Mandiri) dan PT. Bank Central Asia (Bank BCA) bersedia untuk memberikan kredit secara sindikasi kepada PT.X sebagaimana tertera dalam surat perjanjian sindikasi yang tertanggal 26 Februari 2007 dengan Jangka waktu kredit maksimum 10 tahun, termasuk masa tenggang 2,5 tahun sejak tanggal penarikan kredit pertama.

Dalam laporan keuangan Bank BCA tahun 2006, disebutkan bahwa modal yang dimiliki oleh Bank adalah sebesar Rp. 16.697.018.000.000,-. Maka berdasarkan ketentuan pada pasal 40 ayat 1 jo. Penjelasan umum PBI No. 7/3/PBI/2005 tentang Batas Maksimum Pemberian Kredit Bank Umum, besar maksimum kredit yang dapat diberikan oleh Bank BCA adalah sebesar Rp. 5.009.105.400,-. Sedangkan dalam laporan keuangan Bank Mandiri tahun 2006, disebutkan bahwa modal yang dimiliki oleh Bank adalah Rp. 16.749.557.000.000,-. Maka berdasarkan ketentuan pada pasal 40 ayat 1 jo. Penjelasan umum PBI No. 7/3/PBI/2005 tentang Batas Maksimum Pemberian Kredit Bank Umum, besar maksimum kredit yang dapat diberikan oleh Bank mandiri adalah sebesar Rp. 5.024.867.100.000,-.

Dalam ketentuan pasal 2 ayat 1 perjanjian ini, disebutkan bahwa Bank Mandiri memberikan kredit maksimum sebesar Rp. 877.000.000.000,- dan Bank BCA memberikan kredit maksimum sebesar Rp. 584.000.000.000,-. Sehingga dengan demikian pemberian kredit sindikasi kepada PT. X oleh Bank Mandiri dan Bank BCA tidak menyalahi ketentuan PBI No. 7/3/PBI/2005 tentang Batas Maksimum Pemberian Kredit Bank Umum

Selanjutnya, dana yang telah disediakan akan dipergunakan untuk memenuhi keperluan pembangunan jalan tol tersebut oleh PT.X. Salah satu keperluan yang primer yang harus dipenuhi dalam pembangunan ini adalah tanah dimana tanah merupakan lokasi yang akan dibangun menjadi jalan tol tersebut. Sehingga, secara tidak langsung terdapat keterkaitan antara keberadaan tanah itu sendiri dengan dana kredit yang disediakan.

Pembangunan proyek jalan tol ruas Cinere Jagorawi akan dibangun sepanjang 14,6 km. Ruas jalan tol ini terdiri dari 3 seksi, yaitu :

- Seksi I:Jalan Raya Bogor-Jagorawi;
- Seksi II:Margonda Raya-Bogor;

- Seksi III:Cinere-Margonda.

Pembangunannya terdiri dari 3 tahap, yaitu *pembebasan lahan*, yang dimulai dari Seksi I, kemudian Seksi III, dan terakhir Seksi II; *Konstruksi*; dan *Trial Test dan Operasional*. Dalam business plan nya, PT X menjadwalkan bahwa pembebasan lahan seksi I akan dimulai pada bulan Januari 2007 dan selesai pada akhir bulan September 2007. Kemudian konstruksinya dimulai pada bulan Juli 2007 sampai dengan bulan Mei 2008, lalu trial test dan operasional baru dapat dimulai.

Seksi II dijadwalkan akan dimulai pembebasan tanahnya pada bulan Januari 2008 dan selesai pada akhir bulan September 2008. Kemudian konstruksi dimulai pada bulan Juli 2008 sampai dengan bulan Juli 2009, lalu Trial Test dan Operasional dimulai pada bulan Mei 2009. Seksi II ini merupakan seksi terakhir dalam jadwal pembangunan.

Sementara seksi III dijadwalkan akan dimulai pembebasan tanahnya pada bulan Juli 2007 dan selesai pada akhir bulan Maret 2008. Kemudian konstruksi dimulai pada bulan November 2008 sampai dengan bulan Mei 2008, lalu Trial Test dan Operasional dapat dimulai pada bulan Oktober 2008.

Untuk memulai pembangunan, maka tanah-tanah yang akan dijadikan jalan tol tersebut harus dibebaskan terlebih dahulu atau dilepaskan haknya. Hal ini diperkuat pula dengan ketentuan yang tercantum dalam pasal 67 (1) Peraturan Kepala Badan Pertanahan Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2007 yang menyatakan bahwa pelaksanaan pembangunan fisik atas lokasi yang telah diperoleh instansi pemerintah yang memerlukan tanah, baru dapat dimulai setelah pelepasan/penyerahan hak atas tanah. Proses pengadaan tanah ini akan dilakukan oleh Tim Pengadaan Tanah (TPT) Departemen Pekerjaan Umum (PU) yang diangkan melalui Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum.¹²⁰

Permasalahannya, tidak semua tanah yang diperlukan itu mempunyai hak yang sama. Terhadap tanah hak milik, prosedur yang harus ditempuh PT.X yang berkedudukan sebagai Badan Hukum Indonesia adalah pelepasan atau penyerahan

¹²⁰ Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No.10/PRT/2006 tentang Tata Cara Penggunaan Dana Badan Usaha Untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol).

hak atas tanah dan kemudian dilakukan permohonan hak yang sesuai. Namun, apabila status tanah tersebut masih merupakan tanah Negara, maka jalan yang ditempuh adalah melalui permohonan dan pemberian hak.

Permasalahan lain, seperti yang telah dibahas sebelumnya, dalam proses pengadaan tanah kerap timbul persoalan. Diantaranya, tidak bersedianya pemilik tanah melepaskan atau menyerahkan hak atas tanahnya dengan berbagai alasan salah satunya ketidaksepakatan mengenai bentuk dan jumlah ganti rugi antara pihak yang membutuhkan tanah dengan pihak pemilik tanah. Sehingga proses pengadaan tanah juga memakan waktu yang cukup panjang.

Sementara, di dalam perjanjian kredit sindikasi, tertera ketentuan mengenai Penarikan Kredit Untuk Pembiayaan Tanah yang isinya menyebutkan bahwa memang pembiayaan tanah seksi I (tahap I) dan seksi III (tahap II) akan dibiayai oleh debitur sendiri dan diperhitungkan sebagai self financing debitur. Sedangkan pembiayaan untuk seksi II (tahap III) akan dibiayai oleh kreditur dengan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- Seluruh tanah di seksi I (tahap I) dan seksi III (tahap II) telah dibebaskan dan dibayar oleh debitur.
- Ruas tol seksi I (tahap I) telah beroperasi secara komersial yang dibuktikan dengan Surat Laik Operasi atau dokumen-dokumen lain yang dikeluarkan Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT).
- Tanah seksi II (tahap III) telah dibebaskan serta jumlah dana yang dibutuhkan untuk pembebasan tanah yang dibuktikan dengan surat dari instansi yang berwenang.

Artinya kredit untuk pembiayaan pengadaan tanah untuk seksi III (tahap II) tidak akan dapat ditarik apabila ketentuan tersebut tidak terpenuhi. Perlu diketahui, bahwa sampai Desember 2008 proses pengadaan tanah Seksi I baru selesai sekitar 90%, artinya bila mengikuti ketentuan dalam PPJT maka jadwal pengadaan tanah telah mengalami keterlambatan pembangunan yang disebabkan oleh proses pengadaan tanah yang terhambat. Apabila hal ini terus berlanjut, maka dapat terjadi kemunduran operasional jalan tol tersebut, dari yang direncanakan dapat beroperasi sepenuhnya pada bulan Mei 2009, baru dapat beroperasi setelahnya.

Dari hal tersebut dapat terlihat bahwa apabila terdapat permasalahan ataupun kendala dalam proses pengadaan tanah, maka akan berdampak pula terhadap penarikan kredit. Kemudian akan menghambat proses konstruksi atau pembangunan, dan memperlambat jalannya pengoperasian jalan tol ini. Dengan terjadinya keterlambatan dalam pengoperasian jalan tol ini, maka pemasukan yang seharusnya diterima oleh debitur sebagai sumber dana untuk pelunasan kredit juga akan terhambat. Hal ini secara tidak langsung akan mengakibatkan tertundanya pelunasan kredit oleh debitur dari waktu yang telah disepakati. Dikatakan demikian sebab pelunasan kredit atau hutang pada umumnya didapat dari pendapatan perusahaan dalam rangka melaksanakan kegiatan usahanya. Sumber utama pelunasan kredit dari pendapatan perusahaan sebagaimana dikemukakan diatas dalam dunia perbankan disebut sebagai *first way out*.¹²¹ Artinya jika proses pembebasan tanah yang telah terjadwal ternyata tidak sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan, maka hal tersebut akan mempengaruhi jadwal pelunasan kredit oleh PT.X. Dengan kata lain, hal ini dapat mengakibatkan kredit menjadi bermasalah.

4.2. Kendala Pengadaan Tanah yang dihadapi oleh PT.X Jika Ditinjau dari Peraturan Presiden No. 65 tahun 2006 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

Pada umumnya hampir seluruh proses pengadaan tanah mengalami kendala. Dan pada kasus, kendala yang dihadapi oleh PT.X dalam proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol ini dikaitkan dengan Peraturan Presiden No.65 Tahun 2006 antara lain adalah sebagai berikut.

1) Musyawarah.

Musyawarah merupakan suatu proses yang harus dilalui secara langsung antara pemegang hak atas tanah bersama panitia pengadaan tanah dan instansi Pemerintah yang memerlukan tanah, pada proses pengadaan tanah, dalam rangka memperoleh kesepakatan mengenai

¹²¹Heru Soeprapto, "*Hak Tanggungan Sebagai Pengaman Kredit Perbankan*",(Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1996), hal.32.

pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum di lokasi tersebut, serta kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi.¹²²

Selanjutnya akan di uraikan mengenai ketentuan-ketentuan dalam Perpres No.65 Tahun 2006 yang mengatur mengenai musyawarah serta kaitannya dengan kasus yang dialami PT.X di lapangan berkaitan dengan kendala pengadaan tanah.

a. Pasal 9 (1) :

”Musyawarah dilakukan secara langsung antara pemegang hak atas tanah, bangunan, tanaman, dan benda-benda lain yang berkaitan dengan tanah bersama panitia pengadaan tanah, dan instansi Pemerintah atau Pemerintah Daerah yang memerlukan tanah”

Ketentuan ini, sedikit sulit untuk dilakukan oleh para pihak. Hal ini disebabkan karena dalam pembangunan jalan tol ini tidak hanya diperlukan sebidang tanah, melainkan beribu bidang tanah yang kebanyakan tanahnya dimiliki oleh perseorangan. Secara tidak langsung proses ini juga akan melibatkan banyak pihak. Sehingga tidak mungkin apabila ketentuan pada pasal ini dilakukan.

b. Pasal 9 (2) :

” Dalam hal jumlah pemegang hak atas tanah tidak memungkinkan terselenggaranya musyawarah secara efektif, maka musyawarah sebagaimana disebutkan pada ayat (1) dilaksanakan oleh panitia pengadaan tanah dan instansi Pemerintah atau pemerintah daerah yang memerlukan tanah dengan wakil-wakil yang ditunjuk di antara dan oleh para pemegang hak atas tanah, yang sekaligus bertindak selaku kuasa mereka”

Ketentuan ini merupakan ketentuan yang mengatur cara musyawarah yang lebih efektif dalam menentukan ganti kerugian yang akan diterima masyarakat. Walaupun pada kenyataannya PT.X telah melaksanakan apa yang dianjurkan dari ketentuan ini, namun kesulitan menyampaikan pendapat ataupun mengungkapkan keberatan para pemegang hak atas tanah tetap masih mengalami

¹²²Perpres No. 36 Tahun 2005, *Op.cit.*, ps.8(1) dan 9(1).

kesulitan.¹²³ Hal ini karena semakin banyak pihak yang terlibat, maka akan semakin banyak pula yang ingin suaranya didengar ataupun dipertimbangkan. Dari banyaknya suara tersebut, banyak pula keinginan dari pemegang hak yang ingin dikabulkan. Sehingga kata sepakat pun sulit dicapai.

c. Pasal 10 (1) :

”Dalam hal kegiatan pembangunan untuk kepentingan umum yang tidak dapat dialihkan atau dipindahkan secara teknis tata ruang ke tempat atau lokasi lain, maka musyawarah dilakukan jangka waktu paling lama 120 (seratus dua puluh) hari kalender terhitung sejak tanggal undangan pertama”

Pada situasi yang dialami PT.X, tentu proyek pembangunan jalan tol tersebut sudah berdasarkan rencana tata ruang wilayah.¹²⁴ Sehingga proyek pembangunan ini sudah tidak mungkin dipindahkan ke tempat atau lokasi yang lain. Dalam keadaan ini, PT.X harus melakukan musyawarah hanya dalam jangka waktu paling lama 120 (seratus dua puluh) hari. Jangka waktu yang relatif singkat tersebut, menimbulkan kesulitan bagi para pihak untuk menghasilkan kesepakatan yang menguntungkan kedua belah pihak.¹²⁵

Hal ini ditindak lanjuti oleh ketentuan pelaksanaannya yang terdapat pada pasal 34 Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia No.3 tahun 2007 bahwa yang dimaksud dengan tercapainya sebuah kesepakatan adalah dimana paling sedikit 75% tanah yang diperlukan telah diperoleh dan 75% dari pemilik tanah telah menyetujui bentuk dan/atau besarnya ganti

¹²³ Hasil wawancara dengan Staff Bagian Legal PT.X, dilakukan pada tanggal 20 November 2008.

¹²⁴ Rencana Tata Ruang Wilayah adalah hasil perencanaan tata ruang wilayah. (ps.1 butir 4 Perpres 65 tahun 2005 Jo. Perpres 36 tahun 2005).

¹²⁵ Hasil wawancara dengan Staff bagian Legal PT.X, dilakukan pada tanggal 20 November 2008.

rugi. Dan 25% pemilik tanah yang belum bersepakat dapat mengupayakan musyawarah kembali bersama Panitia Pengadaan Tanah sampai tercapai kesepakatan bentuk dan/atau besarnya ganti rugi.

2) Pola Pikir Masyarakat terhadap Fungsi Tanah dan Proses Pengadaan Tanah

Dilihat dari aspek hukum ekonomi untuk pengadaan tanah bagi pembangunan, bahwa hukum tanah dalam sistem hukum ekonomi Indonesia mempunyai fungsi selain dalam ekonomi pembangunan, tetapi juga dalam hukum ekonomi sosial. Artinya, tanah selain memiliki aspek ekonomi, juga memiliki aspek sosial. Hal ini dipertegas oleh ketentuan pasal 6 Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA), yaitu semua hak atas tanah memiliki fungsi sosial. Artinya sesungguhnya penggunaan tanah harus sesuai dengan keadaan dan sifatnya hingga bermanfaat bagi pemilik maupun masyarakat dimana kepentingan perorangan dan masyarakat harus seimbang, sehingga hak atas tanah apapun tidak dapat digunakan semata-mata untuk kepentingan pribadi. Pasal 6 UUPA juga memberi batasan, dimana Hak Milik, Hak Guna Bangunan (HGB), Hak Guna Usaha (HGU), dan Hak Pakai memiliki fungsi sosial. Dimana hal ini menimbulkan konsekuensi bahwa seseorang akan kehilangan hak miliknya apabila hak milik atas tanah tersebut dibutuhkan bagi pembangunan terutama pembangunan bagi kepentingan umum. Namun pada kenyatannya yang terjadi selama ini, masyarakat pemegang hak atas tanah memiliki pola pikir yang berbeda dengan apa yang sesungguhnya dimaksudkan oleh UUPA seperti yang disebutkan. Selama ini, masyarakat berfikir bahwa apa yang mereka miliki dengan hak milik, merupakan milik mereka pribadi yang tidak dapat diganggu gugat. Akan tetapi mereka melupakan unsur penting dalam kepemilikan tanah, yakni kepentingan atau fungsi sosial.

Pasal 1 (6) :

”Pelepasan atau penyerahan hak atas tanah adalah kegiatan melepaskan hubungan hukum antara pemegang hak atas tanah dengan tanah yang dikuasainya dengan memberikan ganti rugi atas dasar musyawarah”

Pada kasus ini, pembebasan tanah untuk proyek infrastruktur, yang terjadi adalah pelepasan hak, bukan jual beli. Namun masyarakat memiliki pemikiran bahwa pelepasan hak adalah sama dengan jual beli. Hal ini menyebabkan sulitnya PT X dalam menetapkan harga dan mengalami kendala dalam proses negosiasi dengan masyarakat.¹²⁶

3) Ganti Rugi

Berdasarkan pasal 1 butir 11 Perpres No.36 tahun 2005, yang dimaksud dengan ganti kerugian dalam lingkup pelepasan atau penyerahan hak adalah, penggantian terhadap kerugian baik bersifat fisik dan/atau non fisik sebagai akibat pengadaan tanah kepada yang mempunyai tanah, bangunan, tanaman, dan/atau benda-benda lain berkaitan dengan tanah yang dapat memberikan kelangsungan hidup yang lebih baik dari tingkat kehidupan sosial ekonomi sebelum terkena pengadaan tanah. Atau lebih jelasnya, ganti kerugian adalah imbalan yang diterima oleh pemegang hak atas tanah sebagai pengganti dari nilai tanah, termasuk yang ada di atasnya, yang telah dilepaskan atau diserahkan.

Pasal 15 (1) :

”Dasar perhitungan besarnya ganti rugi didasarkan atas :

- a) Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) atau nilai nyata/sebenarnya dengan memperhatikan NJOP tahun berjalan berdasarkan penetapan Lembaga/Tim Penilai Harga Tanah yang ditunjuk oleh panitia;
- b) Nilai jual bangunan yang ditaksir oleh perangkat daerah yang bertanggung jawab di bidang bangunan;
- c) Nilai jual tanaman yang ditaksir oleh perangkat daerah yang bertanggung jawab di bidang pertanian.”

¹²⁶ Hasil wawancara dengan Staff bagian Legal PT.X, dilakukan pada tanggal 20 November 2008.

Bahwa dari hasil penghitungan dengan dasar penghitungan tersebut, Tim Penilai Harga Tanah telah menetapkan besarnya ganti rugi yang harus diberikan kepada pemegang hak atas tanah. Namun, PT.X mendapat bantahan dari beberapa warga yang merasa tanah yang dimilikinya bukan hanya sekedar tanah yang memiliki nilai ekonomis saja. Tetapi juga tanah yang memiliki nilai historis dimana tanah tersebut merupakan hasil warisan atau hibah dari leluhurnya. Sehingga masih saja ada warga yang keberatan atau tidak sepakat dengan besaran ganti rugi yang ditetapkan tersebut.

4.3. Kaitan antara Ketentuan yang Mengatur Mengenai Pengadaan Tanah yang diatur di dalam Perjanjian Pembangunan Jalan Tol dengan Ketentuan mengenai Pengadaan Tanah pada Perjanjian Kredit Sindikasi

Dalam perjanjian kredit sindikasi yang dibuat antara PT.X dengan PT. Bank Mandiri dan PT. BCA terdapat keterkaitan dengan Perjanjian Pembangunan Jalan Tol (PPJT) yang seharusnya kedua perjanjian tersebut saling menunjang antara satu dengan yang lainnya. Namun, dalam kedua perjanjian tersebut terdapat sebuah ketentuan yang menunjukkan ketidak harmonisan antara kedua perjanjian tersebut.

Hal ini dinyatakan demikian sebab terdapat ketentuan dalam Pasal 6 butir ke 1 Perjanjian Kredit Sindikasi antara PT.X dengan PT. Bank Mandiri dan PT. Bank Cetral Asia (PT. BCA) yang menyatakan bahwa kreditur dan debitur telah sepakat bahwa masa penarikan kredit (*Availability Period*) maksimum 36 (tiga puluh enam) bulan sejak tanggal perjanjian kredit. Perjanjian Kredit Sindikasi ini ditandatangani di hadapan Notaris pada tanggal 10 April 2007. Dengan demikian, jangka waktu maksimum penarikan kredit adalah sampai dengan 10 April 2010. Dalam kesepakatannya ditentukan bahwa apabila sampai dengan berakhirnya masa penarikan Kredit terdapat dana yang belum ditarik karena sebab apapun termasuk karena terjadinya keterlambatan pembangunan proyek, maka debitur tidak dapat melakukan penarikan atas sisa kredit yang belum ditarik dan debitur

wajib membayar *Commitment Fee* kepada kreditur yang dihitung dari jumlah sisa kredit yang belum ditarik sesuai jadwal penarikan.

Namun apabila melihat pada Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) dari PT.X dengan pihak Pemerintah, dimana disebutkan bahwa Pengadaan tanah bagi Jalan tol dilaksanakan oleh Pemerintah, dalam hal ini adalah TPT, sesuai dengan Peraturan Kepala BPN RI Nomor 3 tahun 2007, dengan jangka waktu pengadaan tanah tidak lebih dari 24 (dua puluh empat) bulan sejak tanggal efektif atau lebih cepat. Dan apabila terjadi keterlambatan pengadaan tanah oleh Pemerintah tersebut, PT.X selaku Perusahaan Jalan tol berhak menuntut kompensasi kepada Pemerintah dalam bentuk perpanjangan masa konsesi¹²⁷ dan/atau penyesuaian tarif tol awal¹²⁸.

Kedua hal yang diatur dalam perjanjian kredit sindikasi dan PPJT tersebut telah menunjukkan pertentangan dan kerancuan yang akan berdampak kurang baik bagi keberlanjutan proses pembangunan jalan tol tersebut. Dan pertentangan yang terdapat dalam kedua perjanjian ini, menunjukkan bahwa PPJT yang dibuat antara Pemerintah dengan PT.X tidak menunjang keberadaan Perjanjian Kredit Sindikasi antara PT.X dengan PT.Bank Mandiri dan PT.BCA. Artinya ada kesalahan yang terjadi dalam perjanjian kredit sindikasi dan perjanjian pembangunan jalan tol tersebut yang akan berakibat cukup fatal bagi kelanjutan pembangunan tersebut.

4.4. Akibat Dari Kendala Pengadaan Tanah Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Kredit Sindikasi

Pengadaan tanah menjadi kunci penting dalam pembangunan jalan tol. Jika permasalahan dalam pengadaan tanah tidak menemukan jalan keluar yang akurat, pembangunan dapat terhambat. Seperti yang telah diuraikan bahwa masalah yang timbul dalam berkenaan dengan proses pengadaan tanah

¹²⁷ Masa Konsesinya adalah untuk jangka waktu 35 tahun terhitung sejak tanggal efektif termasuk setiap masa perpanjangannya sepanjang diperbolehkan dalam perjanjian.

¹²⁸ Tarif tol awal adalah tarif tol pada jalan tol atau suatu seksi yang ditetapkan dalam penetapan pengoperasian dan berlaku pada tanggal dimulainya pengoperasian yakni sejak dikeluarkannya Sertifikat Laik Operasi dan setelah diterbitkannya Penetapan Pengoperasian oleh Menteri dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari setelah diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi. Perusahaan jalan tol berhak untuk memperoleh penyesuaian tariff tol setiap 2 (dua) tahun sekali, berdasarkan pengaruh inflasi, dan yang dimaksud inflasi adalah data inflasi yang bersangkutan dari Badan Pusat Statistik.

kebanyakan dilatar belakangi oleh ketidakpuasan tentang besarnya pemberian ganti rugi. Pemberian ganti rugi harus realistis, pantas, dan adil sesuai dengan status tanahnya, sehingga pemilik tanah dapat memulai hidup barunya yang lebih baik dari semula dan memenuhi fungsi kaedah hukum untuk melindungi kepentingan manusia atau kelompok manusia dan sesuai dengan tujuan kaedah hukum, yaitu untuk ketertiban masyarakat. Adanya masalah pada prosedur pembebasan tanah tersebut, tentu akan mengakibatkan pembangunan proyek tersendat. Sebab seperti yang telah diungkapkan sebelumnya bahwa pembebasan tanah sebagai kunci suksesnya suatu proyek pembangunan. Sehingga pelunasan kredit yang telah ditentukan jangka waktunya dalam perjanjian juga akan tersendat dengan sendirinya, dan mempengaruhi besar bunga kredit yang harus dibayar debitur.

Berdasarkan ketentuan dalam Perjanjian Kredit sindikasi antara PT.X dengan PT.Bank Mandiri dengan PT.BCA apabila sampai dengan berakhirnya masa penarikan Kredit yakni 36 (tiga puluh enam) bulan sejak tanggal perjanjian kredit, terdapat dana yang belum ditarik karena sebab apapun termasuk karena terjadinya keterlambatan pembangunan proyek, maka debitur tidak dapat melakukan penarikan atas sisa kredit yang belum ditarik.

Dengan tidak dapat ditariknya dana kredit, maka debitur tidak akan dapat melanjutkan pembangunan proyek dan proyek tersebut akan tertunda. Namun demikian, pihak debitur tetap memiliki pilihan untuk tetap melakukan penarikan dana kredit sindikasi, dimana untuk melakukan hal tersebut maka pihak kreditur akan mengajukan syarat-syarat baru dan mengenakan biaya *commitment fee* lagi kepada debitur.

4.5 Alternatif Solusi Dalam Mengatasi Kredit Bermasalah

Berdasarkan fakta yang ada dilapangan, bentuk upaya penyelamatan kredit bermasalah yang mungkin dijadikan alternatif solusi menyelamatkan usaha atau proyek dari PT.X selaku debitur adalah :

- Perpanjangan Jangka Waktu Kredit;

Kebijaksanaan ini berkaitan dengan jangka waktu kredit sehingga keringanan yang dapat diberikan adalah memperpanjang jangka waktu

kredit, memperpanjang jangka waktu angsuran atau penurunan jumlah untuk setiap angsuran yang mengakibatkan perpanjangan jangka waktu.¹²⁹ Hal ini dikaitkan dengan keterlambatan proses konstruksi yang disebabkan oleh terhambatnya prosedur pengadaan tanah oleh PT.X dikarenakan ketidak sepakatan warga atau pemegang hak atas tanah atas besaran jumlah ganti rugi yang diberikan, yang secara tidak langsung akan mengakibatkan mundurnya jadwal pengoperasian jalan tol yang bersangkutan sehingga pemasukan PT.X dari hasil pembayaran tarif tol oleh pengguna jalan tol juga akan terhambat. Selain jangka waktu diperpanjang, Restrukturisasi kredit ini juga dapat dilakukan melalui penurunan tingkat suku bunga yang terlampau tinggi atau jika bank menghendaki juga dapat dilakukan dengan pembebasan bunga, sehingga hal ini diharapkan akan lebih meringankan debitur pada saat pelunasan kredit.

- Penurunan Suku Bunga;

Yaitu dengan diturunkannya persentase suku bunga kredit yang harus dibayarkan sehingga meringankan debitur dalam membayar angsuran kreditnya yang berupa angsuran dari utang pokoknya ditambah dengan bunga kredit yang persentasenya telah dikurangi/diperkecil.

Hal ini dapat dilakukan karena mengingat PT.X tengah mengalami kesulitan dalam hal pengadaan tanah yang akan menghambat pembangunan. Hambatan ini tentu akan mempengaruhi pengoprasian jalan tol yang telah dijadwalkan sebelumnya menjadi tertunda, sehingga akan mengakibatkan pendapatan PT.X dari hasil pembayaran tarif tol yang didapatkan dari pengguna jalan tol juga akan terhambat. Permasalahan ini tentu akan menyulitkan PT.X dalam hal pembayaran kembali atau pelunasan kredit dikarenakan adanya jangka waktu yang telah ditentukan. Kesulitan PT.X akan bertambah mengingat bahwa pembayaran kembali tersebut tentu disertai oleh bunga yang juga telah disepakati. Dengan

¹²⁹ Surat Keputusan Direksi Bank Indonesia No.26/22/KEP/DIR serta Surat Edaran Bank Indonesia No.26/4/BPPP tanggal 29 Mei 1993

diturunkannya tingkat suku bunga kredit tersebut, diharapkan agar debitur memperoleh kemudahan dalam membayar angsuran kreditnya.

- Konversi kredit menjadi penyertaan modal sementara pada perusahaan debitur;

Yaitu dengan menukar jumlah utang yang tertunggak menjadi penyertaan modal pada perusahaan debitur. Terhadap kreditur yang berupa bank, penyertaan ini sifatnya hanya sementara dan wajib ditarik kembali setelah jangka waktu 5 (lima) tahun atau perusahaan debitur telah memperoleh laba kumulatif.

Dengan mengkonversi kredit menjadi penyertaan modal sementara oleh bank kepada perusahaan PT.X, maka seharusnya hal ini dapat menyelamatkan PT.X dari permasalahan yang mungkin akan terjadi. Penyertaan modal ini dilakukan dengan mengkonversi kredit menjadi saham, artinya bank menjadi salah satu pemegang saham dalam perusahaan PT.X. Upaya ini selain menguntungkan PT.X selaku debitur karena mendapatkan bantuan berupa tambahan modal, juga akan menguntungkan pihak bank dimana bank akan mendapatkan bagi hasil jika perusahaan mendapat keuntungan.