



PEMANFAATAN TANAH ASET PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL II SUMATERA BARAT OLEH PIHAK KETIGA

OKY NASRUL*

Submitted: 31-07-2018, Reviewed: 28-04-2019 Accepted: 30-04-2019

DOI: <http://doi.org/10.22216/soumlaw.v2i1.3554.g1361>

Abstract: *Utilization of land assets of PT. KAI, which aims to develop the potential and support of railway business activities. In fact today, there are many land utilization of PT. KAI is used for activities outside the railway. Therefore, a proper and ideal policy is needed, in order to achieve the land use in accordance with the prevailing land law. This study discusses the form and implementation of land assets of PT. KAI by a third party and the legal validity of the consideration of PT. KAI provides the use of land for activities outside the railway. This paper is expected to contribute thoughts and PT. KAI guidelines in implementing the utilization of its asset land. This research is a legal research with empirical juridical research method, descriptive analysis research specification. Data collection methods and techniques gained from primary data and secondary data. Methods of data analysis used the method of qualitative analysis. The conclusion in this research is the form of utilization of asset land by third party is, Build Operate and Transfer (BOT), Build Transfer and Operate (BTO), Joint Operation, Business Cooperation, Lease, Borrow. Utilization of asset land implemented by PT. KAI is by means of Lease and Giving of HGB above HPL. The reason for the utilization of land asset of PT. KAI beyond supporting business activities to optimize all existing assets, so that PT. KAI benefits and income from these lands. Utilization of land assets of PT. KAI outside railway activities is contrary to Article 44 of UUPA and is not accordance with the regulation of Directors of PT. KAI No. 023-VII/KAI/Dir.II/2002 so resulting in the act being null and void or considered to be non-existent.*

Keywords: *Utilization; of Land Assets; PT. KAI (Persero); Third Parties.*

Abstrak: Pemanfaatan tanah aset PT. KAI, yang bertujuan untuk pengembangan potensi dan penunjang kegiatan usaha perkeretaapian. Faktanya hari ini, banyak terdapat pemanfaatan tanah aset PT. KAI yang dimanfaatkan untuk kegiatan diluar perkeretaapian. Maka, diperlukan suatu kebijakan yang tepat dan ideal, demi tercapainya pemanfaatan tanah sesuai dengan hukum pertanahan yang berlaku. Penelitian ini membahas tentang bentuk dan pelaksanaan pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga dan keabsahan hukum terhadap pertimbangan PT. KAI memberikan pemanfaatan tanah asetnya untuk kegiatan di luar perkeretaapian. Tulisan ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pikiran dan pedoman PT. KAI dalam melaksanakan pemanfaatan tanah asetnya. Penelitian ini merupakan penelitian hukum dengan metode penelitian *yuridis empiris*, spesifikasi penelitian *deskriptif analisis*. Adapun kesimpulan dalam penelitian ini adalah bentuk pemanfaatan tanah aset oleh pihak ketiga adalah, Bangun Guna Serah, Bangun Serah Guna, Kerjasama Operasi, Kerjasama Usaha, Sewa, Pinjam Pakai. Pemanfaatan tanah aset yang dilaksanakan PT. KAI adalah dengan cara Sewa dan Pemberiaan HGB diatas HPL. Alasan pemberian pemanfaatan tanah aset PT. KAI diluar penunjang kegiatan usaha untuk mengoptimalkan seluruh aset yang ada, agar PT. KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut. Pemanfaatan aset tanah PT. KAI di luar kegiatan perkeretaapian bertentangan dengan Pasal 44 UUPA dan tidak sejalan dengan Peraturan Direksi PT. KAI (Persero) No. 023-VII/KAI/Dir.II/2002, sehingga mengakibatkan perbuatan tersebut batal demi hukum atau dianggap tidak pernah ada.

Kata kunci: Pemanfaatan; Tanah Aset; PT. KAI (Persero); Pihak Ketiga.

* Alumni Pascasarjana Universitas Andalas, okynasrul30@gmail.com, SH.,M.Kn (Universitas Andalas).



A. Latar Belakang Masalah

Tanah mempunyai arti yang sangat penting bagi kehidupan manusia, karena tanah merupakan landasan utama dari semua kegiatan yang dilakukan, baik perseorangan, sekelompok orang, suatu badan hukum maupun pemerintah pasti menggunakan tanah. Selain itu, tanah juga berfungsi sebagai sumber kekayaan karena tanah dan kandungannya bisa memberikan berbagai sumber pendapatan bagi pemiliknya maupun mereka yang menguasai. Oleh sebab itu sebagian besar dari kehidupan manusia tergantung pada tanah. Kebutuhan manusia terhadap tanah merupakan kebutuhan yang sangat mendasar dan mutlak. Faktanya, sejarah menunjukkan bahwa kelangsungan hidup manusia baik sebagai individu maupun sebagai makhluk sosial senantiasa memerlukan tanah untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dengan cara melakukan hubungan dan memanfaatkan sumber daya tanah. Tanah bagi kehidupan manusia dapat dinilai sebagai suatu harta yang bersifat permanen, karena memberikan kemantapan untuk dicadangkan bagi kehidupan manusia dimasa yang akan datang.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi telah memberikan konsekuensi bahwa hubungan antara manusia dengan tanah mutlak diperlukan adanya penataan dan pengaturan yang lebih seksama, khususnya yang berkenaan dengan penguasaan, peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharannya. (Zein, 1995) Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), tanah merupakan permukaan bumi dan tubuh bumi dan elemen yang sangat vital bagi bangsa Indonesia dalam rangka melaksanakan pembangunan nasional untuk mewujudkan kemakmuran rakyat. Kemajuan pembangunan, perkembangan penduduk dan semakin deras arus globalisasi menjadikan masalah pertanahan pada posisi yang semakin penting. Dengan demikian masalah pertanahan akan menyangkut berbagai macam aspek diantaranya aspek politik, ekonomi, sosial dan pertahanan keamanan, yang harus ditangani dengan penuh kehati-hatian dan kearifan.

Landasan pengelolaan pertanahan secara yuridis diatur dalam UUPA sebagai penjabaran Pasal 33 ayat (3) Undang Undang Dasar 1945 (UUD 1945), yang berbunyi :



“Bumi air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat”. Dengan demikian, istilah “dikuasai oleh negara” dalam Pasal 33 ayat (3) ini juga mencakup pengertian “dimiliki oleh negara” seperti memang demikianlah pengertiannya ketika pertama kali ketentuan ini dirumuskan pada tahun 1945.(Asshiddiqie, 2007)Adapun arti dikuasai atau dalam penguasaan dapat dipakai dalam arti fisik maupun dalam arti yuridis serta beraspek privat dan beraspek publik. Penguasaan dalam arti yuridis adalah penguasaan yang dilandasi hak, yang dilindungi hukum dan pada umumnya memberi kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang menjadi haknya.

Undang-Undang Pokok Agraria sebagai sebutan dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 disusun berdasarkan pedoman pada Pancasila sebagai dasar kerokhhanian dan merupakan azas hukum agraria yang bersifat khusus dan telah diterjemahkan dalam pasal-pasal Undang Undang Pokok Agraria, (**Imam Sutiknjo**)(Asshiddiqie, 2007)Pada era baru yang dikatakan sebagai zaman reformasi layaknya saat ini terdapat kecenderungan tanah dianggap sebagai komoditas dan lebih banyak dimanfaatkan untuk mendukung investasi sekala besar, sedangkan fungsi sosial tanah dan peranannya sebagai instrumen untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat jauh dilupakan, sehingga mengakibatkan rakyat golongan ekonomi lemah merasa diperlakukan kurang adil dalam penguasaan, dan penggunaan dan pemanfaatan tanah.

Memanfaatkan dan penguasaan tanah saat ini dapat diartikan menjadi dua bagian yakni, penguasaan dalam artian fisik dan dalam artian yuridis. Penguasaan secara yuridis dilandasi hak yang dilindungi oleh hukum dan umumnya memberikan kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dikehendaki.(Harsono, 2003)Sehubungan dengan pemanfaatan dan penguasaan tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI), pemanfaatan tersebut memiliki tujuan untuk dipergunakan dalam rangka pengembangan potensi dan peningkatan peranan perkeretaapian dengan sarana prasara dan fasilitas penunjang.Sehubungan dengan pemanfaatan dan penguasaan tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI), pemanfaatan tersebut memiliki



tujuan untuk dipergunakan dalam rangka pengembangan potensi dan peningkatan peranan perkeretaapian dengan sarana prasarana dan fasilitas penunjang.

Banyak terdapat permasalahan pemanfaatan tanah negara termasuk tanah aset PT. KAI yang dimanfaatkan oleh Badan/Perorangan (pihak ketiga), baik dengan cara legal maupun ilegal. Kondisi demikian terjadi karena belum dipahaminya peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pemanfaatan dan status tanah PT. KAI sebagai tanah Negara. Saat ini masih banyak terdapat pemanfaatan tanah Aset PT. Kereta Api yang tidak difungsikan sesuai dengan peruntukannya dan juga tidak dipergunakan untuk penunjang pelaksanaan kegiatan perkeretaapian. Berdasarkan data yang diperoleh dari Bagian Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regiona II Sumatera Barat (PT. KAI Divre II Sumbar) mempunyai aset tetap berupa tanah seluas 9.760.793 M², dari keseluruhan lahan yang dikuasai tersebut baru 957.206 atau sekitar 9,81% yang sudah didaftarkan atau telah memiliki satatus hak menurut hukum pertanahan Nasional, sedangkan sisanya masih dalam bentuk *grondkaart*. (Dasrin Zen, 2016)

Ditinjau dari segi pemanfaatan aset tanah PT. KAI diseluruh Indonesia dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu pemanfaatan dalam rangka penunjang kegiatan perkeretaapian dan pemanfaatan diluar penunjang kegiatan perkeretaapian. Artinya, pemanfaatan dalam rangka penunjang kegiatan perkeretaapian bila aset tanah digunakan dan dimanfaatkan dalam mencapai tujuan penyelenggaraan kegiatan perkeretaapian, dan pemanfaatan diluar kegiatan perkeretaapian berarti aset tanah tersebut sudah tidak digunakan lagi sebagaimana peruntukan semula. Saat ini masih terdapat tanah aset dari PT. KAI yang tidak difungsikan atau non aktif. Apabila mengacu kepada Peraturan Menteri Keuangan Nomor. 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan, dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara. Pasal 2 ayat (1) dan (2) menyatakan bahawa: “Penggunaan Barang Milik Negara oleh Pengguna Barang dan Kuasa Pengguna Barang dibatasi hanya untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga”. Selanjunya ayat (2) menyatakan : “Tanah dan /atau bangunan yang tidak digunakan lagi sesuai tugas pokok dan fungsi Pengguna Barang atau



Kuasa Pengguna Barang wajib diserahkan kembali kepada Pengelola barang”. Pengelola barang dalam hal ini adalah Menteri Keuangan, sebagai Bendahara Umum Negara. Jika dilihat tanah-tanah Negara yang saat ini tidak diperuntukan sebagaimana mestinya, maka secara hukum haruslah jatuh ke Negara dan berstatus sebagai tanah Negara. Sepanjang aset tanah PT. KAI dimanfaatkan dan untuk kepentingan serta penunjang kegiatan perkeretaapian, PT. KAI wajib mengelola aset tanah tersebut dengan sebaik-baiknya.

Terkait dengan konversi hak penguasaan tanah negara dilakukan menurut ketentuan dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965 *jo* Peraturan Menteri Agraria No. 1 Tahun 1966, yang mana dalam Hak Penguasaan tanah PT. KAI apabila dikuasai oleh badan/instansi pemerintah, dikonversi menjadi Hak Pakai, apabila digunakan untuk kepentingan sendiri dikonversi menjadi hak pengelolaan, apabila di samping digunakan untuk kepentingan sendiri, dimaksudkan juga untuk diberikan kepada masyarakat.(Kalo, 1966)Pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga menurut Peraturan Menteri Negara Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang Ketentuan-Ketentuan Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya, tetap harus mendapatkan persetujuan dari Menteri Keuangan sebagai pengelolaan kekayaan negara. Dapat pula ditegaskan bahwa pengurusan tanah-tanah negara, yang merupakan kekayaan negara secara yuridis administratif penguasaannya berada bawah wewenang Kepala Badan Pertanahan Nasional, sedangkan secara fisik penggunaannya berada di bawah pengurusan suatu departemen/ lembaga yang memerlukan koordinasi dalam penanganannya.(S.W.Sumardjono, 2005)

Pada dasarnya tanah dan bangunan PT. KAI harus dipelihara baik secara fisik maupun segi yuridisnya. Dalam artian dipelihara fisiknya yaitu tentang pengelolaan atas tanah aset PT. KAI berkaitan dengan pemeliharannya sebagai wujud bahwa tanah tersebut berada dalam penguasaan PT. KAI. Pemeliharaan dari segi yuridis yaitu terjamin kepastian hukumnya, baik subjek maupun objeknya. Berdasarkan hal tersebut di atas, banyak terdapat pemanfaatan tanah aset PT. KAI khususnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regiona II Sumatera Barat (PT. KAI Divre II Sumbar) yang belum sesuai dengan ketentuan



peraturan perundang-undangan, sehingga memicu timbulnya permasalahan. Hendaknya dalam persoalan ini PT. KAI, BPN, dan Pemerintahan Daerah maupun masyarakat dapat mewujudkan ketertiban dan pemanfaatan tata kelola tanah dengan baik.

B. Metodologi Penelitian.

Penulisan ini menggunakan suatu metode pendekatan secara *yuridis empiris* yaitu suatu pendekatan yang mengacu kepada peraturan-peraturan tertulis atau bahan-bahan hukum lainnya yang bersifat sekunder, untuk melihat bagaimana penerapan/pelaksanaannya melalui suatu penelitian lapangan yang dilakukan dengan cara sosiologis dan wawancara, sehingga diperoleh kejelasan tentang hal yang diteliti. Spesifikasi penelitian ini adalah penelitian yang bersifat *deskriptif* dan *analitis*. *Deskriptif* yaitu penelitian yang bertujuan menuliskan tentang sesuatu hal di daerah tertentu pada saat tertentu, sedangkan *analitis* adalah mengelompokkan dan menggabungkan secara sistematis untuk mendapatkan data atau informasi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan berbagai aturan. (Sunggono, 2013) Pengumpulan data merupakan suatu hal yang sangat erat hubungannya dengan sumber data, karena dalam pengumpulan data akan diperoleh data yang diperlukan, untuk selanjutnya dianalisa sesuai dengan apa yang diharapkan. Maka data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dimana data yang diperoleh secara langsung dari sampel dan informan melalui wawancara atau *interview*, dan data sekunder adalah data yang mendukung keterangan atau penunjang kelengkapan data primer. Data sekunder yang diperoleh dengan cara studi kepustakaan melalui studi dokumen yang dipergunakan adalah bahan-bahan hukum primer dan sekunder. (Subagyo, 2016)

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum utama yang berupa peraturan Perundang-Undangan yang mempunyai kekuatan hukum mengikat dan dapat dijadikan sebagai dasar hukum, dan bahan hukum sekunder merupakan bahan-bahan yang erat hubungannya dengan hukum primer dan dapat membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer yang dapat diperoleh dari buku-buku (Sugiyono, 2016) yang berkaitan dengan penelitian dan dokumen-dokumen pendukung yang ada dilingkungan PT. KAI



(Persero). Serta bahan hukum tertier merupakan bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Penguasaan Tanah Negara Oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Penguasaan tanah aset PT. KAI telah berlangsung sebelum lahirnya UUPA, bahkan telah ada sebelum Indonesia merdeka, jadi tanah-tanah yang dikuasai oleh PT. KAI saat ini telah memiliki status tanah sesuai dengan hukum pertanahan yang berlaku pada saat itu, yaitu hukum tanah barat, hal ini berlangsung sampai lahirnya UUPA. Berdasarkan keterangan Manager Aset PT. KAI Divre II Sumbar, bahwa untuk seluruh wilayah Sumatera barat aset yang dikuasai oleh PT. KAI Divre II Sumbar adalah aset peninggalan SS. Untuk tanda bukti yang diperuntukan bagi SS adalah berupa *Grondkaart* guna menyatakan bahwa sebidang tanah merupakan aset dari yang bersangkutan adalah penyerahan penguasaan tanah (*bestamming*) berdasarkan ordonasi yang dimuat dalam *Staatblad Nederlands Indie*, contohnya adalah berdasarkan *Staatsblad* 1895 No. 141 oleh pemerintah diserahkan tanah kepada SS untuk pembangunan jalan kereta api, tanah yang telah diserahkan penguasaannya otomatis menjadi aset instansi pemerintah yang bersangkutan.

Berdasarkan azas domein yang termuat dalam *Agrarische Wet* (*Staatsblad* 1870 No. 55) dan *Agrarisch Besluit* (*Staatsblad* 1870 No. 118), negara sebagai pemilik (domein) tanah menyatakan jika tanah tersebut tidak ada hak eigendommenya, maka negara bisa menyerahkan tanah tersebut kepada suatu instansi untuk keperluan instansi tersebut, dan tanahnya menjadi tanah milik dari instansi tersebut. Azas *Domein Verklaring*, apabila negara (Pemerintah) ingin memiliki tanah, maka langkah pemberiaannya berdasarkan hukum privat, yang disebut dengan *gouvernement ground* (tanah milik pemerintah). Secara umum pengurusan atas tanah negara diserahkan kepada *Departemen van Binnenlands Bestuur* (BB), pada saat ini dapat disamakan dengan Departemen dalam Negeri. Kewenangan mengurus tanah negara oleh BB dapat diberikan atau dilimpahkan kepada departemen atau instansi pemerintah. Dengan demikian bukti adanya penyerahan



sudah cukup untuk bukti penguasaan oleh SS. Pihak PT. KAI menyatakan bahwa bukti yang menyatakan sebidang tanah adalah milik SS yang berupa peta yang disebut *Grondkaart*, yaitu sejenis peta tanah hasil pengukuran dan penetapan yang yang dibuat untuk keperluan SS. Tanah yang sudah di *bestamming* kemudian ditindak lanjuti dengan dibuatnya *Grondkaart*.

Pembuatan *Grondkaart* dilakukan dengan teknik geodesi oleh *Landmester* (petugas pengukuran kadaster) untuk memenuhi legalitasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku saat itu, maka setiap *Grondkaart* disahkan oleh Kepala Kantor Kadaster dan Residen setempat. *Grondkaart* merupakan hasil akhir yang tidak ditindaklanjuti dengan diberikannya suatu hak oleh pemerintah. Fungsi *Grondkaart* sama dengan surat tanda bukti kepemilikan hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. *Grondkaart* juga berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *Grondkaart* merupakan aset dari SS. Dalam *Grondkaart* diuraikan tanah-tanah sebelumnya yang dibebaskan dari pihak lain dan juga tercantum dari siapa asal tanah tersebut, luasnya, dan statusnya. (Noor, 2016)

Setelah penguasaan tanah diserahkan kepada SS dan diuraikan dalam *Grondkaart*, maka tanah tersebut menjadi aset SS dan tanah tersebut berlaku ketentuan komtable. Sedangkan tanda bukti VS berbeda dengan tanda bukti yang dimiliki oleh SS. VS merupakan gabungan dari 12 Perusahaan kereta api swasta memiliki berbagai hak atas tanah yang diberikan pemerintah pada saat itu. Jadi, untuk tanah SS tidak ada bukti hak selain dari pada *Grondkaart*, sedangkan untuk VS dapat ditemukan adanya hak eigendom, opstal dan konsensi atas nama masing-masing perusahaan kereta api swasta tersebut. Setelah kemerdekaan Indonesia, aset SS dan VS menjadi aset Negara sekarang aset PT. KAI sebagaimana yang telah diuraikan diatas dan tanah tersebut menjadi tanah yang dikuasai oleh negara. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara, tanah-tanah tersebut menjadi tanah negara yang penguasaannya berada pada DKA. Jadi, DKA mempunyai hak penguasaan atas tanah negara pada waktu itu.



Setelah lahirnya UUPA, semua bentuk penguasaan atas tanah yang sebelumnya tunduk pada hukum tanah barat harus dikonversi menjadi hak atas tanah yang sesuai dengan ketentuan UUPA. Konversi sendiri diatur dalam UUPA pada bagian kedua mengenai ketentuan-ketentuan konversi. Termasuk tanah-tanah yang dikuasai oleh PT. KAI sebelum berlakunya UUPA juga harus dilakukan konversi. Meskipun didalam UUPA tidak diatur mengenai konversi tanah-tanah yang dikuasai oleh Instansi Pemerintah. Namun aturan lebih lanjut diatur melalui Peraturan Menteri Agraria No 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan tentang Kebijakan Selanjutnya. Berdasarkan ketentuan tersebut, tanah PT. KAI dikonversi menjadi hak pakai atau hak pengelolaan. Selama hak pakai tanah tersebut dipergunakan sendiri untuk kepentingan instansi yang bersangkutan dan diberikan hak pengelolaan bila selain dipergunakan sendiri juga diperuntukan orang lain atau pihak ketiga. Jadi, secara *de jure* tanah-tanah tersebut telah menjadi hak pakai dan hak pengelolaan tetapi masih ada kewajiban lain yang harus dipenuhi oleh setiap instansi yang menggunakan tanah Negara, yaitu keharusan untuk mendaftarkan hak atas tanah tersebut di Kantor Pertanahan. Penguasaan dan pengelolaan tanah Negara oleh PT. KAI dengan kewajiban untuk melakukan pendaftaran tanah tersebut, diberikan perlakuan dan kesempatan yang sama, baik perusahaan kereta api bekas SS maupun bekas VS. Sejak berdirinya DKARI aset bekas SS secara otomatis menjadi asetnya, akan tetapi tidak memiliki hak atas tanah pada waktu sebelum UUPA. Kemudian dengan adanya peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953, tanahnya menjadi tanah negara yang berada dalam penguasaan DKA.

Berbeda dengan tanah bekas VS, diatas tanah ini mempunyai hak konsesi, eigendom atau opstal, tetapi setelah adanya nasionalisasi secara otomatis tanahnya menjadi tanah yang dikuasai langsung oleh negara. Selanjutnya karena penguasaannya berada pada DKA, maka tanah tersebut menjadi tanah yang berada dalam penguasaan (*in beheer*) dari DKA. Dengan demikian ketentuan PMA No. 9 Tahun 1965 berlaku baik bagi bekas SS ataupun bekas VS. Faktanya tanah-tanah tersebut masih banyak yang belum didaftarkan. Hal ini juga



diungkapkan oleh Manager aset PT. KAI Divre II Sumbar bahwa sampai saat ini masih banyak tanah-tanah tersebut yang belum dikonversi kedalam bentuk hak menurut UUPA.

2. Bentuk dan Pelaksanaan Pemanfaatan Tanah Aset PT. KAI Oleh Pihak Ketiga Menurut Peraturan Perundang-Undangan

Kekayaan Negara yang dipisahkan merupakan kekayaan negara yang bersumber dari APBN untuk dijadikan penyertaan modal kepada BUMN. Kekayaan negara yang dipisahkan ke dalam BUMN melalui penyertaan modal tersebut tidak lagi dikelola berdasarkan sistem APBN yang mekanismenya diatur berdasarkan UU, melainkan berdasarkan prinsip-prinsip perusahaan yang sehat. Peraturan perundang-undangan lain yang mengatur tentang pengamanan dan pemanfaatan aset BUMN dalam hal ini tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI) adalah Undang-undang Pembendaharaan Negara yang termuat dalam *Staatsblad* 1925 Nomor 448 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Pembendaharaan Negara, dan Peraturan Perundang-undangan lainnya mengenai kekayaan Negara sebagaimana yang telah disebutkan di atas, bahwa tanah-tanah PT. KAI yang diuraikan dalam *grondkaart* adalah kekayaan Negara.

Berdasarkan surat Menteri Keuangan Nomor S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995, menegaskan bahwa tanah-tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* pada dasarnya adalah merupakan kekayaan Negara yang dipisahkan, dan melalui surat tersebut Menteri Keuangan juga meminta kepada Menteri Agraria/ Badan Pertanahan Nasional agar: a) Terhadap tanah PT. KAI yang dimanfaatkan melalui kerjasama dengan pihak ketiga supaya diterbitkan sertifikat atas nama PT. KAI; b) Terhadap tanah PT. KAI yang diduduki oleh pihak lain yang tidak berdasarkan kerjasama dengan PT. KAI, supaya tidak diterbitkan sertifikat tanah atas nama pihak lain tersebut, sebelum terlebih dahulu memperoleh izin/persetujuan Menteri Keuangan; dan c) Apabila pemanfaatan tanah PT. KAI dilakukan dengan kerjasama dengan pihak ketiga maka terhadap tanah aset PT. KAI diterbitkan sertifikat hak pengelolaan lahan atas nama PT. KAI sedangkan pada pihak ketiga diterbitkan sertifikat Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai di atas Hak Pengelolaan tersebut,



dengan diterbitkan Hak Pengelolaan atas nama PT. KAI walaupun di atasnya diterbitkan Hak Guna Bangunan atas nama pihak ketiga, namun Hak Pengelolaan tetap ada/berlaku, sehingga tanah aset PT KAI akan selalu terjaga.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang Pengelolaan kekayaan negara yang dipisahkan oleh BUMN dalam hal pemanfaatan aset dengan bekerja sama dengan pihak ketiga diatur dalam Peraturan Menteri BUMN Nomor. PER-13/MBU/2014 tentang Pedoman Pendayagunaan Aset Tetap BUMN yang kemudian diganti dengan Peraturan Menteri BUMN Nomor. PER-03/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama Badan Usaha Milik Negara sebagai mana diubah terakhir kali dengan Peraturan Menteri BUMN Nomor. PER-04/MBU/08/2017.

2. Bentuk pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI) sesuai dengan Lampiran Surat Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 500-1255 tanggal 4 Mei 1992 termasuk dalam pengertian instansi Pemerintah yang menguasai dan mengelola tanah negara, dikarenakan PT. KAI adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diperbolehkan melaksanakan usaha menyewakan lahan aset sesuai kesepakatan dimana telah diatur dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN dalam rangka pemanfaatan aset bila mana memenuhi ketentuan kerja sama. Selain itu juga, untuk melakukan pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset PT. KAI merujuk kepada Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KL.104/V/1/KA-2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pendayagunaan aset Tetap Jangka Panjang dan Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016 tentang Petunjuk Pelaksana Aset Tetap Perusahaan Untuk Jangka Waktu Sampai Dengan 5 (lima) Tahun, tentunya Peraturan tersebut disusun sedemikian rupa dengan mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017.

Prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset tetap sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN No.PER-13/MBU/08/2017 adalah sebagai berikut: a) Kerja sama dilakukan dengan memperhatikan asas transparansi,



kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran; b) Kerja sama dilakukan dengan memperhatikan asas kemanfaatan; c) Kerja sama harus sesuai dengan peruntukannya berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan; d) Kerja sama tidak mengganggu kegiatan usaha utama BUMN; e) Kerja sama dilakukan untuk jangka waktu tertentu yang dicantumkan dalam perjanjian dan tidak diperkenankan melakukan pendayagunaan aset tetap tanpa batas waktu; f) Kerja sama mengutamakan sinergi antara BUMN dan/atau anak perusahaan BUMN dan/atau perusahaan terafiliasi BUMN dan peningkatan peran serta usaha nasional; g) Aset tetap yang dikerjasamakan dilarang untuk digunakan oleh Mitra, kecuali diatur lain dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER-13/MBU/08/2017 tanggal 21 Agustus 2017; h) Selain organ persero atau organ perum, pihak manapun dilarang ikut campur dalam proses dan pengambil keputusan mengenai pendayagunaan aset tetap dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan; i) Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan pendayagunaan aset tetap untuk kepentingan perusahaan, serta menjamin bebas dari tekanan, paksaan, dan campur tangan dari pihak lain; j) Direksi wajib mengevaluasi perjanjian pendayagunaan aset tetap yang belum dilaksanakan, apabila Direksi berpendapat bahwa perjanjian yang sudah ditandatangani BUMN atau belum memberikan keuntungan yang optimal, dengan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan.

Adapun bentuk kerjasama pemanfaatan aset tetap antara BUMN dengan pihak swasta atau pihak lainnya diatur dalam Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor. PER-13/MBU/09/2014 tentang Pedoman Pendayagunaan Aset Tetap Badan Usaha Milik Negara. Pemanfaatan Aset BUMN dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut: a) bangun guna serah (*buil operate an transfer*), b) bangun serah guna (*buid transfer and operate*), c) Kerjasama Operasi (KSO), d) Kerjasama Usaha (KSU), e) Sewa, dan f) Pinjam Pakai.

Pemilihan cara pemanfaatan aset tetap BUMN dilakukan berdasarkan karakteristik penggunaan/pemanfaatan aset tetap oleh mitra. Dalam hal karakteristik penggunaan/pemanfaatan aset tetap membutuhkan waktu yang panjang (jangka panjang), pemanfaatan aset tetap dilakukan dengan cara Bangun Guna serah (BGS), Bangun Serah



Guna (BSG), Kerjasama Operasi (KSO), atau Kerjasama Usaha (KSU), kecuali memenuhi syarat-syarat tertentu yang diatur dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN, dapat dilakukan dengan cara sewa jangka panjang. Kerjasama pemanfaatan aset tetap dengan cara selain diatas, prosedur, tata cara, persetujuannya tetap mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 sesuai dengan karakteristik kerjasama yang dimaksud.

Selain dari karakteristik pemanfaatan aset BUMN seperti yang telah diuraikan di atas, PT. KAI sebagai salah satu BUMN dalam pelaksanaan kegiatan usahanya memiliki aset tetap berupa stasiun, pekarangan (*emplasemen*), gudang, bengkel, perumahan karyawan dan lain-lain. Khusus PT. KAI Divre II Sumbar, dalam pelaksanaan kegiatan usahanya memiliki aset tetap yang kurang produktif dan belum termanfaatkan atau kurang optimal pemanfaatannya, bahkan terdapat beberapa aset tetap PT. KAI Divre II Sumbar yang sama sekali tidak termanfaatkan atau tidak produktif.

3. Pelaksanaan pemanfaatan tanah aset PT. KAI Divre II Sumbar oleh pihak ketiga

Melaksanakan pemanfaatan tanah aset milik BUMN bukanlah suatu permasalahan yang sederhana, karena proses penataan pemanfaatan tanah aset yang dilakukan oleh BUMN terhadap aset tanahnya mulai dari proses penerbitan hingga aset tanah tersebut dapat digunakan dan dimanfaatkan, hal ini dilakukan berdasarkan peraturan yang berlaku baik peraturan perundang-undangan yang berlaku umum maupun peraturan internal yang dibuat khusus oleh masing-masing BUMN untuk mengakomodir penataan dan pemanfaatan aset tersebut. PT. KAI dalam melakukan optimalisasi melalui sistem pendayagunaan aset sebagaimana yang diatur dalam Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KL.104/V/1/KA-2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pendayagunaan aset Tetap Jangka Panjang dan Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016 tentang Petunjuk Pelaksana Pendayagunaan Aset Tetap Perusahaan Untuk Jangka Waktu Sampai Dengan 5 (lima) Tahun.

Peraturan Direksi tersebutlah yang menjadi dasar petunjuk pelaksana pemanfaatan aset bagi PT. KAI Divre II Sumbar, dan tentunya Peraturan tersebut disusun sedemikian



rupa dengan mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN, dimana dalam peraturan tersebut diatur secara rinci terkait bentuk-bentuk kerjasama yang akan diterapkan pada aset tanah BUMN, tata cara pemilihan mitra, hingga standarisasi komponen minimum yang harus diatur dalam perjanjian kerjasama pemanfaatan aset. Adapun bentuk pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset tanah PT. KAI, khususnya yang dilaksanakan oleh PT. KAI Divre II Sumbar dengan pihak ketiga adalah sebagai berikut: a) Sewa Tanah Aset PT. KAI, bahwa dalam pelaksanaan sewa aset bertujuan untuk pengoptimalan pemanfaatan aset yang belum/tidak digunakan untuk pelaksanaan tugas dan fungsi penyelenggaraan kegiatan usaha PT. KAI. Sehingga dalam hal ini aset yang belum dimanfaatkan menjadi prioritas untuk disewakan kepada pihak lain yang memperoleh nilai manfaat yang maksimal, karena cara ini merupakan salah satu bentuk optimalisasi aset, dan tentunya dalam hal ini juga untuk mencegah penggunaan oleh pihak lain secara tidak sah.

Pelaksanaan pemanfaatan kerjasama sewa dengan pihak lain mengacu kepada Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016, dan aturan ini lah yang menjadi yang menjadi pijakan PT. KAI Divre II Sumbar untuk pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset tanah dengan pihak ketiga; dan b) Hak Guna Bangunan di atas Hak Pengelolaan, berdasarkan Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nomor 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Hak Pengelolaan, Pasal 67 ayat (1) huruf d menyatakan bahwa PT. KAI dapat menjadi subyek dari Hak Pengelolaan, namun sesuai dengan ayat (2) hak pengelolaan diberikan sepanjang sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya berkaitan dengan pengelolaan tanah, dan dapat dijadikan sebagai subyek Hak Pengelolaan, maka PT. KAI dapat menyerahkan bagian dari haknya tersebut kepada pihak lain untuk dikerjasamakan dengan cara diberikan Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai diatas Hak Pengelolaan tersebut. Dengan demikian hak pengeloaan ini dapat dimohonkan bila ada kerjasama dengan pihak ketiga. Proses pemberian HPL adalah sama dengan proses pemberian hak-hak atas tanah lainnya (Hak Milik, HGU, HGB atau Hak Pakai), yaitu didahului dengan



permohonan HPL, penerbitan Surat Keputusan Pemberian Hak (SKPH) dan selanjutnya setelah semua syarat dipenuhi dilakukan pendaftaran pada Kantor Pertanahan Kota dan dilanjutkan dengan penerbitan sertipikat HPL sebagai surat tanda bukti hak.(Sulaiman, 2016)

Sebagai suatu hak yang bertujuan untuk memberikan tanah bagi kepentingan pihak lain, maka sebelum aset tanah HPL tersebut akan diserahkan kepada pihak ketiga sesuai dengan ketentuan-ketentuan dan syarat-syarat yang diatur dalam Peraturan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KL.104/V/1/KA-2017, yaitu Surat Perjanjian Penyerahan Penggunaan Tanah, yang kemudian ditandatangani oleh PT. KAI Divre II Sumbar dengan pihak ketiga/calon Mitra yang membutuhkan tanah tersebut. Surat Perjanjian tersebut ditandatangani sebelum dilakukannya permohonan HGB diatas aset tanah HPL PT. KAI Divre II Sumbar. Setelah ditandatanganinya Perjanjian tersebut selanjutnya permohonan HGB dilakukan atas nama pihak ketiga yang membutuhkan tanah tersebut melalui pemegang HPL yaitu PT. KAI Divre II Sumbar.

Saat ini telah ada tanah PT. KAI Divre II Sumbar yang sudah memiliki Hak Pengelolaan. Terhadap hak tersebut ada yang sebagian atau seluruhnya diterbitkan dengan HGB untuk pihak ketiga dengan jangka waktu maksimal 30 tahun. Dalam penelitian ini akan diambil contoh tanah Hak Pegelolaan PT. KAI Divre II Sumbar yang diatasnya diberikan HGB kepada pihak ketiga untuk Ruko dan rukan di Jalan Soekarno Hatta, Kelurahan Parit Rintang Kecamatan Payakumbuh Barat Kota Payakumbuh seluas 12.530, yang terletak di KM 127+320/127+714, tanah tersebut dipergunakan oleh pihak ketiga, dengan cara penerbitan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengelolaan kepada perorangan dan badan hukum swasta untuk pertokoan dan perkantoran.

Hal ini sesuai dengan program PT. KAI yaitu melakukan kerjasama operasi (KSO) dalam menunjang fungsi pokok dari perkeretaapian yang diharapkan dapat memberikan manfaat yang menguntungkan bagi perusahaan. Apabila ada pihak ketiga hendak melakukan kerjasama operasi (KSO) maka dapat melakukan permohonan kepada PT. KAI Divre II Sumbar, dan tentunya memenuhi syarat dan melaksanakannya sesuai prosedur



yang telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016, salah satu prosedur yang sangat penting adalah mematuhi isi Surat Perjanjian Penyerahan Tanah kepada pihak ketiga. Pelaksanaan kerjasama pemanfaatan dengan cara memberikah HGB diatas HPL, PT. KAI Divre II Sumbar telah menerapkan aturan kerjasama sesuai dengan Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016, akan tetapi dalam hal ini PT. KAI Divre II Sumbar juga belum memiliki SOP pelaksanaan kerjasama dengan calon Mitra.

Sejauh ini hanya mengacu kepada pedoman pendaya gunaan aset tetap yang diatur dalam Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016. Sedangkan dalam Peraturan BUMN tersebut jelas disebutkan bahwa Direksi BUMN terkait harus sudah menetapkan SOP dalam waktu paling lama 6 (enam) bulan sejak Peraturan Menteri tersebut di undangkan, sejak diundangkan pada tanggal 14 September 2017, artinya sudah 7 (tujuh) bulan SOP kerjasama yang dimaksud belum ada.

4. Pemanfaatan tanah aset PT. KAI untuk kegiatan di luar perkeretaapian

Mendukung kegiatan bisnisnya, BUMN ditunjang dengan beberapa aset yang dimiliki oleh BUMN tersebut. Namun tentu ada beberapa aset yang dinilai tidak terlalu produktif dan belum termanfaatkan atau kurang optimal pemanfaatannya, bahwa terdapat beberapa aset tetap BUMN yang sama sekali tidak dimanfaatkan atau tidak produktif/*idle* (tidak optimal). Hal tersebut dapat dilihat dari *Return on Aset* (ROA) sebagian BUMN masih rendah. Sebagai salah satu BUMN, PT. KAI berusaha untuk memanfaatkan asetnya agar dapat memperoleh nilai manfaat yang efektif dan efisien bagi perusahaan. Berdasarkan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), maksud dan tujuan dibentuknya PT. KAI adalah: a) Usaha pengangkutan Orang dan barang dengan kereta api; b) Kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian; c) Pengusahaan prasarana kereta api; dan d) Pengusahaan usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api.

Oleh karena itu tanah yang merupakan prasarana dari PT. KAI merupakan salah satu yang dapat diusahakan oleh PT. KAI sendiri ataupun bekerjasama dengan pihak lain.



Sesuai Keputusan Menteri Keuangan Nomor 740/KMK.00/1989, yaitu PT. KAI sebagai BUMN boleh melakukan diversifikasi usaha dengan cara memanfaatkan tanahnya dengan cara bekerjasama dengan pihak ketiga guna menunjang usaha pokoknya. Dalam melaksanakan kerjasama dengan pihak ketiga, PT. KAI Divre II Sumbar memanfaatkan tanahnya baik berupa tanah yang ada diluar prasarana pokok ataupun tanah yang ada dalam prasarana pokok. Artinya pemanfaatan tanah yang dilakukan oleh PT. KAI Divre II Sumbar adalah pemanfaatan tanah untuk penunjang kegiatan usahanya dan pemanfaatan tanah diluar kegiatan usaha.

Pasal 34 ayat (2) dan (3) Surat Keputusan Direksi PT. KAI Nomor. Kep.U/OT.003/VII/1/KA.2011, dijelaskan bahwa : “ Asisten Manager Pengusahaan Aset Stasiun dan ROW, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab mengelola aset di stasiun, di sepanjang jalur KA yang masih aktif (ROW) dan sarana untuk persewaan, kerjasama operasi (KSO)”. Sedangkan “Asisten Manager Pengusahaan Aset non Stasiun dan ROW, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab mengelola perusahaan aset rumah dinas, lahan diluar stasiun dan diluar ROW, serta disepanjang jalur KA nan aktif untuk persewaan dan kerjasama Operasi (KSO)”. Asisten Manager inilah yang kemudian menawarkan tanah-tanah aset PT. KAI kepada pihak ketiga termasuk tanah-tanah bekas rel kereta api yang tidak aktif dan yang belum digunakan untuk penunjang kegiatan usaha. Hal ini bertujuan agar PT. KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut.

Disamping itu, jika aset tanah yang ada belum digunakan untuk penunjang kegiatan usaha tidak dimanfaatkan, tentunya PT. KAI harus tetap menanggung beban biaya pajak, dan juga biaya pemeliharaan dan pengamanan serta biaya-biaya lainnya. Sedangkan hasil yang diterima perusahaan dari aset tetap tersebut tidak dapat menutupi biaya yang dikeluarkan. Maka untuk itu, perlu dilakukan optimalisasi pemanfaatan dari seluruh aset yang ada, dalam rangka meningkatkan nilai perusahaan sesuai prinsip tata kelola perusahaan yang baik atau disebut dengan pendayagunaan aset tetap. Pemberian pemanfaatan tanah aset PT. KAI diluar penunjang kegiatan usaha yang dilaksanakan melalui Asisten Manager Pengusahaan Aset non Stasiun dan ROW, bertujuan untuk mengoptimalkan seluruh aset



yang ada, dan agar PT. KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut, disamping itu agar PT. KAI tidak menanggung beban biaya pajak dan juga biaya pemeliharaan dan pengamanan.

5. Keabsahan perbuatan hukum dalam pemanfaatan tanah aset PT. KAI untuk kegiatan di luar Perkeretaapian

Pelaksanaan pemberian pemanfaatan tanah aset PT. KAI untuk kegiatan di luar perkeretaapian dilakukan dalam rangka diversifikasi usaha dengan pihak ketiga guna menunjang usaha pokoknya. Pemanfaatan dalam bentuk sewa menyewa timbul setelah adanya perjanjian, yang mana mengatur tentang kedudukan para pihak dan tindakan-tindakan yang dilakukan PT. KAI sebagai penguasa atau pengelola tanah terhadap pihak ketiga sebagai penyewa. Artinya, hubungan hukum (sewa menyewa) antara PT. KAI dengan pihak ketiga timbul karena adanya kesepakatan para pihak, yang dituangkan dalam surat perjanjian sewa menyewa bersifat baku (Standard) yang telah ditetapkan oleh PT. KAI.

Indikator yang digunakan dalam menganalisis keabsahan perbuatan hukum dalam memberikan pemanfaatan Tanah Aset PT. KAI untuk kegiatan diluar Perkeretaapian adalah UUPA, Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN dan Peraturan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KL.104/V/1/KA-2017, serta juga melihat perjanjian pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga. Hasil penelitian terhadap pemberian pemanfaatan tanah aset PT. KAI untuk kegiatan di luar Perkeretaapian, mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN dan aturan internal PT. KAI yang mengatur tentang pemanfaatan tanah asetnya, baik tanah aset yang digunakan untuk kepentingan kegiatan perkeretaapian maupun tanah aset untuk kegiatan di luar perkeretaapian.

Menurut pihak PT. KAI, bahwa Perusahaan berhak untuk melakukan penyewaan tanah yang dikuasainya kepada pihak lain, baik tanah yang digunakan untuk penunjang operasional maupun penyewaan yang digunakan untuk kegiatan diluar perkeretaapian. Hal ini telah diatur dalam Keputusan Direksi PT. KAI Nomor. Kep.U/OT.003/VII/1/KA.2011



dan juga aturan ini menjadi acuan untuk melakukan persewaan tanah-tanah aset PT. KAI, termasuk tanah-tanah bekas rel kereta api yang belum digunakan. Jika dikaitkan dengan Pasal 44 UUPA, perbuatan yang dilakukan oleh PT. KAI yang menyewakan tanah asetnya kepada pihak ketiga tidak dapat dibenarkan, karena bertentangan dengan ketentuan Pasal 44 UUPA. Dalam penjelasan Pasal 44 UUPA menyatakan dengan tegas bahwa negara tidak dapat menyewakan tanah. Akan tetapi dalam hal ini PT. KAI tetap menyewakan tanah untuk kegiatan diluar perkeretaapian kepada pihak ketiga dengan tujuan untuk mengoptimalkan seluruh aset yang ada, dan agar PT. KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut, disamping itu agar PT. KAI tidak menanggung beban biaya pajak dan juga biaya pemeliharaan dan pengamanan.

Artinya, tanah yang disewakan kepada pihak ketiga tersebut tidak atau belum dimanfaatkan oleh PT. KAI untuk penunjang kegiatan usahanya. Sementara itu, Pasal 49 ayat (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Pembendaharaan Negara menyatakan bahwa tanah dan bangunan milik negara/ daerah yang tidak dimanfaatkan untuk kepentingan penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi instansi yang bersangkutan wajib menyerahkan pemanfaatannya kepada Menteri Keuangan/ Gubernur/ Bupati/ Walikota untuk kepentingan penyelenggaraan tugas pemerintah negara/daerah. Pada prinsipnya aturan yang dikeluarkan oleh Menteri keuangan dan Menteri BUMN telah memperbolehkan BUMN untuk menyewakan tanah yang dalam penguasaannya, akan tetapi hal ini sangat bertentangan dengan prinsip Hak Menguasai Negara, dimana Negara/ Daerah bukanlah pemilik tanah.

Berdasarkan hal tersebut diatas, menurut penulis ketentuan yang menempatkan Negara sebagai pemilik tanah sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Pembendaharaan Negara merupakan satu kelemahan dari Undang-Undang tersebut. Secara konsep ketentuan tersebut jelas bertentangan dengan Pasal 2 UUPA. Selain itu, menurut Edytiawarman bahwa UU Pembendaharaan Negara juga telah mempersepsikan negara/ Daerah sebagai pemilik tanah dan tanah sendiri telah



dipersepsikan sebagai barang milik negara/ daerah yang dapat dilakukan tindakan hukum berupa jual beli, tukar menukar, dan sewa menyewa.(Edytiawarman, 2013)

Dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan aset tanah PT. KAI di luar kegiatan perkeretaapian tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam UUPA. Bahwa pemberian sewa atau pemanfaatan lain kepada pihak ketiga tersebut telah bertentangan dengan penjelasan Pasal 44 UUPA menyatakan bahwa Negara/ Daerah bukan lah sebagai pemilik tanah, sehingga negara tidak dapat menyewakan tanah, dan tidak sejalan dengan Peraturan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No: 023-VII/KAI/Dir-II/2002, tanggal 23 Juli tahun 2002 tentang Tata Kelola dan Sistem Manageman PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu: semua sumber daya tanah yang dapat memberikan manfaat ekonomi bagi perusahaan dan dikuasaai oleh PT. KAI bertujuan untuk menunjang pelaksanaan kegiatan perkeretaapian. Dari aspek hukum, pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak lain, telah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian, perbuatan hukum yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan mengakibatkan perbuatan tersebut batal demi hukum sehingga dianggap tidak pernah ada.

D.Penutup

Dari pembahasan terhadap permasalahan yang telah dikemukakan dalam penelitian ini, dapat ditarik kesimpulan tentang Bentuk dan pelaksanaan pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga terdapat 6 (enam) bentuk kerjasama pemanfaatan aset BUMN. Hal ini sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor. PER-13/MBU/09/2014 tentang Pedoman Pendayagunaan Aset Tetap Badan Usaha Milik Negara. dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut, pertama, Bangun Guna Serah (*Buil Operate an Transfer*), kedua Bangun Serah Guna (*Buid Transfer and Operate*), ketiga, Kerjasama Operasi, Keempat, Kerjasama Usaha, kelima, Sewa, keenam, Pinjam Pakai, dan pelaksanaan kerjasama pemanfaatan tanah aset dengan pihak ketiga, yang dilaksanakan oleh PT. KAI Divre II Sumbar terdapat 2 bentuk atau cara kerjasama pemanfaatan antara lain yaitu, pertama, dengan cara Sewa tanah dengan pihak ketiga dan yang kedua dengan



cara Pemberian Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengelolaan. Hal ini sebagaimana diatur dalam Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016 tentang Petunjuk Pelaksana Pendayagunaan Aset Tetap Perusahaan, dan alasan PT. KAI memberikan pemanfaatan tanah aset Perkeretaapian diluar penunjang kegiatan usaha, bertujuan untuk mengoptimalkan seluruh aset yang ada, dan agar PT. KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut, disamping itu agar PT. KAI tidak menanggung beban biaya pajak dan juga biaya pemeliharaan dan pengamanan. Hal ini sebagaimana diatur dalam Keputusan Direksi PT. KAI Nomor. Kep.U/OT.003/VII/1/KA.2011, berkaitan tentang keabsahaan perbuatan hukum dalam Pemanfaatan tanah aset PT. KAI di luar kegiatan perkeretaapian tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam UUPA, dan pemberian sewa atau pemanfaatan Tanah Aset kepada pihak ketiga tersebut telah bertentangan dengan Pasal 44 UUPA yang menyatakan bahwa Negara bukan lah sebagai pemilik tanah, sehingga negara tidak dapat menyewakan tanah dan tidak sejalan dengan Peraturan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No: 023-VII/KAI/Dir-II/2002, tanggal 23 Juli tahun 2002 tentang Tata Kelola dan Sistem Manageman PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Dari aspek hukum, pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak lain, telah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian, perbuatan hukum yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan mengakibatkan perbuatan tersebut batal demi hukum atau dianggap tidak pernah ada.

Daftar Pustaka

- Asshiddiqie, J. (2007). *Pokok-pokok Hukum Tata Negara Indonesia Pasca Reformasi*, Jakarta: Bhuana Ilmu Populer.
- Dasrin Zen. (2016). *Tanah Kereta Api, (Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara)*. Bandung.
- Edytiawarman. (2013). Analisis Perjanjian Sewa Menyewa Tanah Nomor 027/251/B.II Antara Pemerintah Kota Bengkulu Dengan CV. Dwi Puja Kusuma. *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum Bengkoelen Justice*, 3(2).
- Harsono, B. (2003). *Hukum Agraria di Indonesia Sejarah Pembentukannya Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*. Jakarta: Djambatan.
- Kalo, S. (1966). *Perbedaan Persepsi Mengenai Penguasaan Tanah dan Akibatnya*



- Terhadap Masyarakat Peteani di Sumatera Timur Pada Masa Kolonial yang Berlanjut Pada Masa Kemerdekaan, Orde Baru dan Revormasi.* Universitas Utara.
- Noor, A. (2016). *Konsepsi Hak Milik Atas Tanah Bagi Bangsa Indonesia.* Bandung: CV Mandar Maju.
- S.W.Sumardjono, M. (2005). *Kebijakan Pertanahan, Antara Regulasi dan Implementasi.* Jakarta.
- Subagyo, P. J. (2016). *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek.* Jakarta: Rinea Cipta.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung: Alfabeta.
- Sulaiman, A. (2016). *Keuangan Negara Pada Badan Usaha Milik Negara Dalam Perspektif Ilmu Hukum.* Bandung: PT. Alumni.
- Sunggono. (2013). *Metodologi Penelitian Hukum.* Jakarta: Rajawali Press.
- Zein, R. (1995). *Hak Pengelolaan Dalam Undang-Undang Pokok Agraria.* Jakarta: Rineka Cipta.