

URGENSI PEMBARUAN HUKUM JAMINAN FIDUSIA TERHADAP KENDARAAN BERMOTOR LISTRIK DI INDONESIA

THE URGENCY OF REFORMING THE LAW ON SECURITY INTERESTS IN ELECTRIC MOTOR VEHICLES IN INDONESIA

Adinda Dwi Larasati*

Universitas Negeri Malang
Jalan Semarang Nomor 5 Malang 65145, Indonesia

INFO ARTIKEL

Riwayat Artikel:

Diterima : 07 Februari 2026

Disetujui : 14 Maret 2026

Keywords:

fiduciary security; electric motor vehicles; leasing

Kata Kunci:

jaminan fidusia; kendaraan bermotor listrik; *leasing*

***) Korespondensi:**

E-mail: [adinda.larasati](mailto:adinda.larasati@um.ac.id).

[fis@um.ac.id](mailto:adinda.larasati@um.ac.id)

Abstract: the purpose of this study is to analyze the legal regulations governing fiduciary liens in Indonesia and the urgency of updating the law on fiduciary liens as they relate to battery electric vehicles. This study employs a normative legal research method using a legislative approach and a conceptual approach. The results of the study indicate that the legal regulations governing fiduciary security in Indonesia are currently based on Law Number 42 of 1999, which provides legal certainty regarding preferential rights for creditors, the obligation to register fiduciary security, and the mechanisms for the enforcement of the collateral. Updates to fiduciary security laws are necessary to accommodate the economic characteristics of battery electric vehicles as collateral, particularly regarding the valuation mechanism of the collateral, provisions for mitigating the risk of depreciation of electric vehicles, and certainty in enforcement procedures to provide legal protection for the parties involved.

Abstrak: tujuan kajian ini yaitu untuk menganalisis regulasi hukum jaminan fidusia di Indonesia serta urgensi pembaruan hukum jaminan fidusia terkait *battery electric vehicle*. Kajian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil kajian menunjukkan bahwa regulasi hukum jaminan fidusia di Indonesia telah diatur berdasarkan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 yang memberikan kepastian hukum mengenai hak preferen bagi kreditur, kewajiban pendaftaran jaminan fidusia, serta mekanisme eksekusi objek jaminan. Pembaruan hukum jaminan fidusia diperlukan untuk mengakomodasi karakteristik ekonomi *battery electric vehicle* sebagai objek jaminan, khususnya terkait mekanisme penilaian objek, pengaturan mitigasi risiko penurunan nilai kendaraan listrik, serta kepastian prosedur eksekusi untuk memberikan perlindungan hukum bagi para pihak.

PENDAHULUAN

Isu lingkungan sebagai fenomena yang bersifat universal, khususnya pemanasan global, menjadi perhatian berbagai negara di dunia termasuk Indonesia. Fenomena tersebut menuntut adanya langkah strategis dan kebijakan yang komprehensif untuk mengendalikan dampak perubahan iklim yang semakin meningkat. Upaya percepatan yang dilakukan oleh Indonesia sebagai bagian dari komitmen dalam pengendalian perubahan iklim diwujudkan melalui penerbitan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023.

Peraturan tersebut merupakan perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan. Kebijakan tersebut diarahkan untuk mendorong percepatan transisi menuju penggunaan energi bersih sekaligus meningkatkan kualitas udara sehingga tercipta lingkungan hidup yang lebih sehat dan berkelanjutan bagi masyarakat.

Jumlah *battery electric vehicle* di Indonesia mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan,

hingga April 2024 jumlah *battery electric vehicle* di Indonesia sebanyak 133.225 unit dan diperkirakan pada tahun 2030 kebutuhan energi pada sektor transportasi mengalami penghematan sebesar 4,2 triliun rupiah. Hal ini akan berdampak langsung terhadap sektor lembaga pembiayaan. Konsumen akan memanfaatkan skema kredit atau *leasing* agar dapat memiliki kendaraan listrik. *Leasing* sebagai lembaga pembiayaan tidak menyalurkan pinjaman modal secara bebas, melainkan mensyaratkan pemenuhan syarat tertentu oleh debitur sebagai dasar pemberian pembiayaan. Debitur wajib menyerahkan jaminan utang berupa objek jaminan kepada kreditur penerima jaminan sebagai bentuk perlindungan hukum (Azali, 2024). Oleh karena itu, keberadaan jaminan dalam perjanjian pembiayaan menjadi instrumen penting untuk memberikan kepastian hukum serta meminimalisir risiko kerugian bagi pihak kreditur.

Sistem pembiayaan kendaraan di Indonesia berlandaskan pada Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia. Regulasi yang ada saat ini belum menunjukkan karakteristik khusus dari *battery electric vehicle* sebagai objek jaminan. *Battery electric vehicle* memiliki beberapa karakteristik khusus yang membedakannya dengan kendaraan bermotor pada umumnya. Karakteristik khusus yang dimiliki *battery electric vehicle* diantaranya yaitu nilai ekonomis dan tingkat depresiasi yang relatif cepat akibat perkembangan teknologi baterai serta biaya perawatan yang cukup tinggi (Usman, 2016). Hal tersebut berpotensi menimbulkan permasalahan baik bagi kreditur maupun konsumen sebagai debitur. Depresiasi nilai *battery electric vehicle* yang relatif cepat berpotensi menimbulkan kerugian bagi pihak kreditur apabila debitur melakukan wanprestasi. Kondisi tersebut menegaskan pentingnya keberadaan regulasi hukum yang jelas sebagai bentuk perlindungan terhadap kepentingan kreditur.

Kajian akademik yang telah dilakukan sebelumnya cenderung menyoroiti kekurangan atau celah hukum yang melekat pada skema jaminan fidusia, khususnya yang diterapkan pada kendaraan bermotor dan aset bergerak lainnya. Fokus kajian hanya seputar permasalahan eksekusi jaminan fidusia ketika debitur melakukan wanprestasi (Satrio, 2002). Kajian lain juga masih berfokus pada kelemahan perlindungan

hukum terhadap kreditur yang berpotensi menimbulkan benturan kepentingan dengan kreditur lainnya (Salim, 2021). Literatur yang secara khusus membahas *battery electric vehicle* sebagai objek jaminan fidusia, terutama dalam konteks keindonesiaan pada masa kini, masih sangat terbatas. Kondisi tersebut menunjukkan adanya kekosongan kajian yang relevan dengan perkembangan teknologi transportasi dan dinamika hukum pembiayaan di Indonesia. Kajian ini dilaksanakan sebagai upaya untuk mengisi kekosongan keilmuan tersebut dengan berlandaskan pada pendekatan normatif dalam kerangka hukum jaminan fidusia di Indonesia.

Kajian ini memusatkan perhatian pada analisis regulasi hukum jaminan fidusia di Indonesia serta urgensi pembaruan hukum jaminan fidusia terkait *battery electric vehicle* agar dapat mewujudkan perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat. Identifikasi urgensi pembaruan hukum jaminan fidusia sangat diperlukan agar selaras dengan dinamika kebutuhan masyarakat, baik dalam konteks kekinian maupun pada proyeksi perkembangan jangka panjang. Kajian ini bermaksud memastikan terwujudnya keseimbangan relasi kuasa dan kepentingan antara kreditur dan debitur dalam pembiayaan *battery electric vehicle*, sehingga tidak terdapat pihak yang dirugikan serta kedua belah pihak memiliki kedudukan yang setara di hadapan hukum.

METODE

Kajian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan direalisasikan melalui pengkajian terhadap materi muatan berbagai regulasi yang berkorelasi dengan topik penelitian. Kajian ini juga menerapkan pendekatan konseptual melalui pengkajian terhadap doktrin-doktrin dalam ilmu hukum (Marzuki, 2014). Sumber hukum yang menjadi dasar analisis permasalahan dalam kajian ini dibedakan menjadi tiga yaitu sumber hukum primer, sekunder, dan tersier. Sumber hukum primer mencakup peraturan perundang-undangan serta regulasi yang berada pada ranah hukum jaminan. Sumber hukum sekunder berfungsi sebagai komponen pendukung sumber data primer yang meliputi peraturan di bidang hukum lembaga keuangan, hukum perlindungan konsumen, serta ketentuan yang

diterbitkan oleh Otoritas Jasa Keuangan dan Bank Indonesia termasuk Keputusan Menteri Bersama dan Peraturan Presiden. Sumber hukum tersier diperoleh dari berbagai literatur dan buku yang secara khusus membahas tentang hukum jaminan. Bahan hukum tersebut dikumpulkan, diinventarisasi, serta diidentifikasi untuk dilanjutkan pada tahap pengolahan dan analisis terhadap topik kajian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Hukum Jaminan Fidusia di Indonesia

Sistem hukum jaminan fidusia di Indonesia tidak terlepas dari pengaruh Belanda yang menyebarkan tradisi *civil law* atau Eropa Kontinental. Belanda sebagai negara yang pernah berada di bawah pendudukan Perancis turut mengadopsi dan menyebarluaskan sistem Eropa Kontinental ke wilayah jajahannya. Produk hukum peninggalan kolonial tetap berlaku berdasarkan asas konkordansi meskipun Indonesia telah memproklamasikan kemerdekaannya. Landasan yuridis pemberlakuan asas ini tercantum dalam Pasal II Aturan Peralihan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pemberlakuan asas konkordansi didasarkan pada pertimbangan praktis yaitu kondisi Indonesia sebagai negara yang baru merdeka serta belum memiliki perangkat hukum nasional yang lengkap dan komprehensif. Prinsip ini diterapkan untuk mencegah terjadinya kekosongan hukum (*rechtsvacuum*) sekaligus menjamin kepastian hukum bagi masyarakat, mengingat proses legislasi memerlukan waktu yang panjang dalam pelaksanaannya serta membutuhkan dukungan pembiayaan yang cukup besar.

Hukum keperdataan yang berlaku di Indonesia mengacu pada *Burgerlijk Wetboek* atau yang dikenal sebagai Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. *Burgerlijk Wetboek* mengatur mengenai gadai dan hipotek yang berkaitan dengan jaminan utang sebagai bentuk jaminan yang memperoleh perlindungan hukum dari undang-undang dalam rangka menjamin pemenuhan kewajiban pelunasan utang oleh debitur kepada kreditur (Salim, 2021). *Burgerlijk Wetboek* memiliki cakupan materi yang dibagi ke dalam empat buku yaitu Buku I mengatur mengenai Orang, Buku II membahas tentang Benda, Buku III memuat ketentuan mengenai Perikatan, serta Buku IV berisi aturan tentang

Pembuktian dan Kadaluwarsa. Hukum jaminan diatur di dalam Buku II tentang Benda.

Pelaku usaha pada era kolonial Belanda mengenal dua jenis lembaga jaminan yang disediakan *Burgerlijk Wetboek* bagi kreditur yaitu gadai dan hipotek. Kedua lembaga ini memiliki karakteristik yang berbeda meskipun memiliki fungsi serupa sebagai jaminan utang, terutama dalam hal persyaratan penyerahan objek jaminannya. Syarat penyerahan objek jaminan pada lembaga gadai yaitu fisik benda tersebut diserahkan kepada kreditur, sedangkan pada hipotek tidak diperlukan penyerahan secara fisik. Perbedaan selanjutnya terletak pada jenis objek jaminannya. Objek yang dapat dijamin pada lembaga gadai terbatas pada benda bergerak seperti perhiasan, sedangkan hipotek dikhususkan terhadap objek tidak bergerak seperti tanah beserta bangunan di atasnya.

Ketidakpastian hukum menjadi persoalan dalam praktik fidusia pasca kemerdekaan Indonesia, karena belum ada peraturan perundang-undangan yang secara khusus membahas tentang lembaga gadai dan hipotek. Landasan yuridis yang digunakan dalam praktik fidusia pasca kemerdekaan yaitu asas kebebasan dalam membuat perjanjian yang tercantum pada Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Perjanjian dinyatakan berlaku secara hukum dan mengikat para pihak apabila jaminan fidusia telah memenuhi seluruh unsur kebenaran subjektif dan objektif sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Ramadhan, 2024). Hal ini memberikan ruang bagi masyarakat untuk melakukan transaksi utang piutang, meskipun masih belum memberikan kepastian hukum.

Kegiatan perekonomian di Indonesia, baik dalam sektor perdagangan maupun pembiayaan, terus mengalami perkembangan dan menjadi semakin kompleks. Kondisi tersebut menyebabkan kebutuhan masyarakat tidak lagi dapat dipenuhi hanya dengan mengandalkan lembaga jaminan yang ada di Indonesia. Fakta tersebut dapat dilihat dari persyaratan yang diterapkan dalam lembaga gadai yang mewajibkan penyerahan secara fisik benda yang dijadikan sebagai objek jaminan. Hal ini menimbulkan konsekuensi bagi debitur karena tidak dapat memanfaatkan benda tersebut dalam kegiatan sehari-hari sehingga berpotensi menghambat aktivitasnya. Ilustrasi yang menggambarkan kondisi tersebut

yaitu ketika objek jaminan berupa kendaraan bermotor, debitur akan kehilangan kesempatan untuk menggunakan kendaraan tersebut dalam menunjang aktivitas kesehariannya (Santoso, 2023). Persoalan ini yang mendorong pembentukan peraturan perundang-undangan tentang lembaga jaminan baru yang mampu menjawab kebutuhan masyarakat sekaligus mendukung kegiatan usaha dan perekonomian. Pembentukan lembaga jaminan tersebut tetap memperhatikan aspek fleksibilitas serta mampu menjamin adanya perlindungan hukum bagi para pihak yang terlibat, baik pemberi maupun penerima fidusia.

Dinamika hukum jaminan di Indonesia memperlihatkan progresivitas yang mencerminkan sifat hukum yang responsif terhadap perubahan sosial dan tuntutan masyarakat. Transformasi tersebut dapat dipetakan ke dalam dua kurun waktu yaitu sebelum dan setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999. Jaminan fidusia sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 didasarkan pada yurisprudensi. Regulasi mengenai transaksi utang piutang yang menggunakan hak tanggungan diatur dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah, yang membuat ketentuan mengenai hipotek atas tanah dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dicabut. Pengaturan mengenai hukum jaminan tidak terbatas pada Buku Kedua Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tetapi juga terkodifikasi pada peraturan perundang-undangan di luar Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pemahaman yang komprehensif terhadap hukum jaminan menuntut dilakukannya penelusuran dan pengkajian terhadap berbagai sumber hukum yang relevan, sehingga kajian yang dilakukan tidak hanya bertumpu pada satu kodifikasi hukum.

Hukum jaminan merupakan bagian yang terintegrasi dalam subsistem hukum kebendaan sebagaimana diatur Buku Kedua Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Buku tersebut memuat berbagai institusi jaminan yang bersifat tradisional seperti hipotek yang pengaturannya tersebar dalam Pasal 1162 sampai dengan Pasal 1232 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata maupun gadai sebagaimana diatur dalam Pasal 1150 hingga Pasal 1161 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Perkembangan sosial dan kebutuhan praktik hukum yang semakin kompleks telah

mendorong perluasan pengaturan hukum jaminan di luar kodifikasi tersebut. Konsekuensinya berbagai bentuk jaminan modern kemudian diatur melalui peraturan perundang-undangan khusus seperti Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Prinsip-Prinsip Dasar Agraria, Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996, Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999, Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2011 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2006 tentang Sistem Tanda Terima Gudang, serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kajian mengenai hukum jaminan saat ini harus dipahami secara komprehensif dengan merujuk pada ketentuan yang berasal dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata serta regulasi sektoral yang berkembang di luar kodifikasi tersebut.

Sumber hukum lembaga jaminan fidusia tidak hanya berasal dari Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tetapi juga dari yurisprudensi yang berkembang melalui putusan peradilan. Putusan Mahkamah Agung Belanda atau *Arrest Hoge Raad* pada tanggal 25 Januari 1929 dalam perkara *Bierbrouwerij Arrest* mengakui keabsahan konstruksi hukum fidusia. *Arrest Hoge Raad* berpendapat bahwa perjanjian fidusia tidak dapat dikualifikasikan sebagai perjanjian gadai dan tidak mengandung penyimpangan terhadap ketentuan hukum (Salim, 2014). Sejak saat itu fidusia mulai berkembang di Belanda. Indonesia pada masa itu menggunakan sistem hukum *civil law* sehingga penerapan lembaga fidusia didasarkan pada *Arrest Hoggerechtshof* tanggal 18 Agustus 1932 dalam perkara *BPM-Clynet Arrest* (Ahyani, 2014). Perkembangan tersebut kemudian menjadi landasan bagi pengakuan dan penerapan lembaga jaminan fidusia dalam praktik hukum di Indonesia sebelum akhirnya diatur secara lebih komprehensif melalui pembentukan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999.

Terminologi fidusia berasal dari bahasa Belanda yaitu *fiducie* yang bermakna kepercayaan. Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 menyatakan bahwa fidusia merupakan pengalihan hak kepemilikan atas suatu benda yang dilandasi oleh asas kepercayaan, dengan ketentuan bahwa benda yang hak kepemilikannya dialihkan tersebut tetap berada dalam penguasaan pihak yang menyerahkan benda tersebut. Pasal 1 angka (2) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 juga memberikan pengertian mengenai jaminan

fidusia sebagai hak jaminan yang dibebankan pada benda bergerak, baik yang berwujud maupun tidak berwujud, serta pada benda tidak bergerak tertentu berupa bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996. Benda yang menjadi objek jaminan tersebut tetap berada dalam penguasaan pemberi fidusia dan berfungsi sebagai agunan untuk pelunasan utang tertentu, yang memberikan kedudukan preferen kepada penerima fidusia dibandingkan dengan kreditur lainnya.

Perkembangan kegiatan pembiayaan dalam praktik hukum menuntut adanya mekanisme penjaminan yang mampu memberikan perlindungan hukum sekaligus memberikan fleksibilitas bagi para pihak yang terlibat. Mekanisme tersebut dalam praktik penjaminan atas benda bergerak tanpa adanya penyerahan fisik tidak dapat ditempuh melalui lembaga gadai, karena gadai mensyaratkan adanya *inbezitstelling* atau penyerahan fisik terhadap objek jaminan (Zulfikar, 2022). Mekanisme hipotek tidak dapat diterapkan karena instrumen tersebut secara khusus diperuntukkan bagi benda tidak bergerak. Keterbatasan kedua lembaga jaminan tersebut mendorong lahirnya konstruksi jaminan fidusia yang memungkinkan pembebanan jaminan atas benda bergerak tanpa disertai penyerahan fisik kepada kreditur. Perkembangan praktik tersebut kemudian diterima dalam sistem hukum Indonesia, diakui melalui yurisprudensi, serta memperoleh pengaturan secara formal melalui pembentukan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999. Konsep penjaminan tersebut dalam doktrin hukum dikenal sebagai *constitutum possessorium* yaitu mekanisme pengalihan hak kepemilikan atas suatu objek tanpa disertai dengan penyerahan secara nyata terhadap benda yang bersangkutan (Sidabariba, 2021). Penerapan konsep tersebut memberikan landasan yuridis bagi berkembangnya praktik jaminan fidusia sebagai instrumen penjaminan yang lebih adaptif terhadap kebutuhan kegiatan pembiayaan modern.

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 menjelaskan secara rinci tentang prasyarat yuridis yang melekat pada lembaga jaminan fidusia. Prasyarat pertama berkaitan dengan adanya hak jaminan yang memberikan kewenangan tertentu kepada kreditur terhadap objek yang dijamin. Prasyarat kedua berkaitan dengan karakteristik objek jaminan yang dapat dibebani

fidusia yaitu benda bergerak baik yang berwujud maupun tidak berwujud serta benda tidak bergerak tertentu yang tidak termasuk dalam sistem jaminan kebendaan. Prasyarat ketiga berkaitan dengan penguasaan objek jaminan yang tetap berada pada pihak pemberi fidusia atau debitur sehingga benda yang dijamin masih dapat dimanfaatkan untuk menunjang aktivitasnya. Prasyarat keempat berkaitan dengan kedudukan hukum penerima fidusia sebagai kreditur preferen yang memiliki hak untuk didahulukan dalam pelunasan piutang melalui mekanisme eksekusi terhadap objek jaminan (Salim, 2021). Karakteristik tersebut menunjukkan bahwa jaminan fidusia memberikan perlindungan hukum sekaligus kepastian hukum bagi kreditur tanpa menghilangkan kesempatan bagi debitur untuk tetap memanfaatkan objek jaminan dalam kegiatan ekonomi.

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 dibentuk sebagai tanggapan terhadap kebutuhan pembiayaan masyarakat dan pelaku usaha, yang pada akhirnya dapat mendorong perkembangan lembaga pembiayaan di Indonesia. Aktivitas usaha dan dimensi hukum merupakan dua aspek yang tidak terpisahkan termasuk dalam relasi antara lembaga pembiayaan dan institusi jaminan fidusia. Lembaga pembiayaan dalam praktiknya membutuhkan kerangka regulasi yang jelas, tegas, dan menyeluruh terkait jaminan fidusia untuk menciptakan kepastian hukum. Regulasi ini dihadirkan sebagai upaya untuk memastikan terwujudnya kepastian hukum sekaligus perlindungan bagi para pemangku kepentingan dalam implementasi jaminan fidusia pada aktivitas pembiayaan. Hal ini dijadikan sebagai salah satu upaya untuk menyeimbangkan kepentingan kreditur dan debitur. Kurangnya jaminan kepastian hukum di dunia usaha akan menimbulkan keraguan bagi para pelaku bisnis sehingga dapat membuat iklim usaha dan investasi kurang kondusif.

Skema jaminan fidusia secara yuridis dapat diklasifikasikan menjadi dua yaitu klasifikasi objek dan subjek. Klasifikasi objek merujuk pada jenis benda yang dapat dijadikan agunan diantaranya benda bergerak baik yang terlihat maupun yang tidak terlihat serta benda tidak bergerak yang tidak termasuk dalam kategori objek gadai, contohnya bangunan rumah susun (Supainto, 2024). Klasifikasi subjek merujuk pada para pihak yaitu pemberi fidusia (pemilik

properti) dan penerima fidusia (pemilik piutang) yang keduanya dapat berstatus sebagai individu maupun korporasi. Lembaga jaminan fidusia memiliki ciri khas yaitu adanya *fiducia cum creditore contracta* yang artinya hak milik atas suatu benda beralih dari debitur selaku pemberi fidusia kepada kreditur sebagai penerima fidusia namun debitur tetap diberi kelonggaran untuk memanfaatkan benda tersebut untuk menunjang kegiatan ekonominya (Subekti, 2008). Ilustrasi dari karakteristik tersebut yaitu seorang debitur yang menjadikan kendaraan bermotor miliknya sebagai objek jaminan di *leasing* tetap dapat menggunakannya untuk keperluan transportasi sehari-hari, hak kepemilikannya saja yang beralih namun benda tetap dikuasai pemberi fidusia.

Hubungan hukum antara kreditur dan debitur dalam skema fidusia pada dasarnya bertumpu pada asas kepercayaan. Kreditur meyakini bahwa debitur akan memelihara serta menjaga dengan baik objek jaminan yang dikuasai. Debitur juga percaya bahwa setelah pelunasan seluruh hutang, pihak kreditur akan mengalihkan kembali hak milik yang sebelumnya telah diterima kepada pemilik semula. Perjanjian fidusia melahirkan hubungan perikatan *accessoir* antara kreditur dan debitur karena perjanjian tersebut merupakan perikatan yang lahir dan berakhirnya bergantung pada perjanjian pokok yaitu hutang piutang.

Urgensi Pembaruan Hukum Jaminan Fidusia terhadap Penggunaan *Battery Electric Vehicle*

Kebutuhan akan pendanaan merupakan bagian integral dari dinamika pembangunan modern. Badan hukum (*rechtspersoon*) maupun individu (*natuurlijk persoon*) dalam dunia bisnis membutuhkan dana untuk menjalankan dan mengembangkan usaha yang dimiliki. Akses terhadap pendanaan merupakan syarat utama yang harus terpenuhi untuk menjaga keberlangsungan operasional bisnis. Praktik menunjukkan bahwa objek jaminan yang paling dominan yaitu kendaraan bermotor, piutang, saham, dan persediaan barang (Satrio, 2002). Kendaraan bermotor sebagai salah satu objek jaminan memiliki keterkaitan dengan lembaga pembiayaan. Kendaraan bermotor listrik dalam perkembangannya turut dijadikan sebagai objek jaminan fidusia. Debitur yang membutuhkan dana untuk menjalankan usahanya dapat menggunakan kendaraan bermotor listrik sebagai jaminan fidusia.

Perusahaan pembiayaan dalam struktur industri keuangan Indonesia terbagi menjadi tiga kategori yaitu perusahaan pembiayaan infrastruktur, perusahaan modal ventura, dan perusahaan pembiayaan. Hal ini telah diatur secara rinci dalam Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan. Instrumen yang berkembang di dalamnya salah satunya yaitu *leasing* yang secara etimologis berasal dari kata *lease* atau dalam literatur hukum Indonesia dikenal sebagai sewa guna usaha (Fuady, 2002). Perkembangan *leasing* menunjukkan tren positif terutama dalam hal pembiayaan kendaraan bermotor.

Sewa guna usaha atau *leasing* tidak dinyatakan secara eksplisit dalam undang-undang yang berdiri secara terpisah. Pengaturan mengenai perizinan usaha *leasing* di Indonesia telah ditetapkan melalui Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian, dan Menteri Perdagangan Nomor KEP-122/MK/IV/2/1974, Nomor 32/M/SK/2/1974, dan Nomor 30/Kpb/I/1974 tentang Pemberian Izin Usaha Sewa Guna Usaha. Sewa guna usaha atau *leasing* merupakan kegiatan pembiayaan yang dilakukan oleh perusahaan dengan cara menyediakan barang modal untuk digunakan oleh pihak lain dalam jangka waktu tertentu. Pemanfaatan barang modal tersebut dilakukan melalui mekanisme pembayaran secara berkala. Perusahaan pengguna diberikan hak opsi untuk membeli barang modal yang digunakan atau memperpanjang masa sewa guna usaha setelah jangka waktu berakhir berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama.

Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian, dan Menteri Perdagangan Nomor KEP-122/MK/IV/2/1974, Nomor 32/M/SK/2/1974, dan Nomor 30/Kpb/I/1974 menjadi peraturan yang berfungsi sebagai landasan hukum bagi mekanisme sewa-menyewa di Indonesia. Peraturan tersebut mengatur dasar operasional kegiatan sewa guna usaha dalam praktik pembiayaan. Praktik tersebut secara esensial berkaitan erat dengan perjanjian yang telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia, khususnya mengenai ketentuan sewa-menyewa dan jual beli dengan sistem angsuran. Hukum tentang jaminan diatur dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang Objek yang membedakan jaminan

menjadi dua kategori yaitu jaminan umum dan khusus. Ketentuan mengenai jaminan umum diatur secara tegas dalam Pasal 1131, Pasal 1132, dan Pasal 1136 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Ramadhan, 2024). Jaminan khusus memuat ketentuan mengenai jaminan yang timbul karena adanya perjanjian. Jaminan yang bersumber dari perjanjian tersebut menjadi dasar bagi jaminan kebendaan atas benda tidak bergerak maupun benda bergerak. Bentuk jaminan kebendaan atas benda bergerak meliputi gadai dan fidusia yang menjadi topik pembahasan dalam kajian ini.

Relasi yuridis antara kreditur dan debitur dalam praktik hukum perdata dikategorikan sebagai perjanjian tidak bernama (*innominaat*) yang keberadaannya tidak ditemukan secara tertulis dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Hal ini berbeda dengan perjanjian jual beli maupun perjanjian sewa yang telah diatur secara khusus. Keberadaan bentuk perjanjian semacam ini memperoleh legitimasi dari asas kebebasan berkontrak sebagaimana termuat dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. *Leasing* dalam konteks ini dipandang sebagai manifestasi inovasi kontraktual dalam kerangka sistem pembiayaan modern (Fuady, 2002). Perjanjian memiliki kekuatan mengikat dan sah secara hukum apabila telah disepakati oleh para pihak, dieksekusi oleh subjek hukum yang berwenang, memiliki objek yang spesifik, serta tidak melanggar regulasi yang telah ditetapkan oleh hukum dan peraturan, moralitas, sekaligus kepentingan umum.

Upaya untuk memperbaiki ketentuan mengenai penyelenggaraan perusahaan pembiayaan seperti *leasing* terus dilakukan untuk memberikan perlindungan bagi konsumen dengan tetap memperhatikan kebutuhan pertumbuhan ekonomi nasional. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Penerapan Strategi Anti-*Fraud* bagi Lembaga Jasa Keuangan ditetapkan sebagai langkah untuk mengurangi risiko terjadinya kecurangan yang berpotensi merugikan industri jasa keuangan, pemerintah, serta masyarakat. Transportasi darat berbasis tenaga listrik menjadi salah satu jenis kendaraan yang saat ini mengalami perkembangan cukup pesat, sejalan dengan komitmen pemerintah untuk menanggulangi perubahan iklim. Karbon dioksida (CO₂) dalam beberapa dekade terakhir dipandang sebagai

kontributor utama yang menyebabkan terjadinya efek rumah kaca. Mayoritas emisi karbon dioksida berasal dari pembakaran bahan bakar fosil seperti batu bara, minyak bumi, dan gas alam yang menjadi sumber energi utama sektor transportasi maupun industri. Kedua sektor ini berkaitan erat dengan fluktuasi pertumbuhan dan tahapan pembangunan ekonomi (Hossain, 2012). Oleh karena itu, transformasi menuju energi bersih menjadi kebutuhan mendesak dalam mendukung pembangunan berkelanjutan.

Perubahan sistem energi global telah membawa dampak besar terhadap pola konsumsi sumber daya alam. Konsumsi bahan bakar fosil dunia mengalami peningkatan sejak abad ke-18, tepatnya ketika revolusi industri mulai terjadi (Zola, 2023). Peralatan pabrik digerakkan dengan bahan bakar fosil untuk mendukung hasil produksi. Revolusi yang terus berkembang pada saat itu semakin memperkuat ketergantungan industri pada bahan bakar fosil, bukan hanya untuk mengoperasikan peralatan produksi di pabrik namun juga sebagai alat transportasi dan pembangkit listrik. Revolusi industri tidak hanya mendorong pertumbuhan ekonomi dunia namun juga menimbulkan permasalahan baru yaitu penggunaan bahan bakar fosil yang memicu pemanasan global akibat pelepasan karbon yang dikeluarkan menumpuk di lapisan udara dan memerangkap panas dari sinar matahari. Dampak negatif dari pemanasan global juga menyebabkan berbagai bencana besar di dunia seperti perubahan cuaca ekstrem serta menipisnya sumber daya fosil (Cisse, 2019). Kondisi ini menunjukkan perlunya peralihan menuju sumber energi yang lebih berkelanjutan untuk mengurangi dampak lingkungan jangka panjang.

Tantangan besar pemanasan global juga dihadapi Indonesia, yang terbukti dari memburuknya kualitas udara dalam beberapa tahun terakhir. *World Health Organization* pada tahun 2021 menempatkan Indonesia sebagai salah satu negara yang paling berpolusi di Asia Tenggara dan berada pada peringkat ketujuh belas negara paling berpolusi di dunia dengan Chad, Bangladesh, dan Pakistan menempati tiga peringkat teratas (Masayu, 2024). Penurunan kualitas udara tersebut berimplikasi pada memburuknya kesehatan publik. Risiko penyakit seperti infeksi saluran pernapasan akut, kanker paru, hingga kematian dini meningkat, yang pada

akhirnya dapat memperpendek harapan hidup manusia terutama pada kelompok usia rentan (Novirsa, 2012). *World Health Organization* juga menetapkan *Particulate Matter 2,5* atau PM2.5 sebagai batas konsentrasi partikel padat maupun cair yang melayang di udara dengan ukuran kurang dari 2,5 mikrometer per meter kubik. Kondisi kualitas udara di Indonesia saat ini masih menunjukkan tingkat PM2.5 sehingga perlu menjadi perhatian serius (Serlina, 2023). Partikel dapat masuk ke dalam sistem pernapasan hingga aliran darah dan membahayakan kesehatan apabila konsentrasinya melebihi ambang batas tersebut.

Indonesia mengambil langkah strategis dengan menyusun Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Peraturan ini ditetapkan dalam rangka melindungi hak setiap warga negara untuk memperoleh lingkungan hidup yang layak, sehat, dan baik sebagaimana diamanatkan Pasal 28H Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (Masayu, 2024). Regulasi mengenai lingkungan hidup sebelum penetapan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Indonesia perlu merespon kebutuhan pelaksanaan pembangunan berkelanjutan sebagai upaya antisipasi terhadap dampak perubahan iklim. Hal ini bertujuan untuk melindungi seluruh rakyat serta makhluk hidup lain yang ada di Indonesia. Penggunaan sumber daya alam harus mampu menciptakan harmoni keselarasan dan keseimbangan lingkungan hidup.

Langkah strategis lain yang dilakukan oleh pemerintah yaitu membentuk Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 20 Tahun 2017 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori M, Kategori N, dan Kategori O serta Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 15 Tahun 2019 tentang Baku Mutu Emisi Pembangkit Listrik Tenaga termal sebagai upaya menurunkan angka pencemaran udara secara signifikan. Pemerintah daerah juga telah mengambil langkah strategis dengan mengesahkan peraturan daerah yang terfokus pada penanggulangan polusi udara (Ubaidillah, 2024). Pemerintah Kota Surabaya telah menetapkan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengendalian Pencemaran Udara, meskipun hingga kini upaya tersebut

belum secara signifikan menurunkan tingkat polusi di Indonesia.

Upaya pengendalian pencemaran udara menjadi salah satu prioritas penting dalam kebijakan lingkungan nasional. Kebijakan pemerintah dalam mengatasi permasalahan polusi udara, terutama di wilayah metropolitan seperti Jakarta, Bandung, Tangerang, Surabaya, dan Semarang, salah satunya ditempuh dengan mengakselerasi penggunaan kendaraan bermotor listrik (Sudjoko, 2021). Kendaraan bermotor listrik saat ini banyak diminati karena memiliki beberapa keunggulan diantaranya yaitu dapat menurunkan tingkat pencemaran lingkungan, tidak menimbulkan kebisingan, perawatan yang cukup mudah, sumber energi dapat diperoleh dari berbagai alternatif, serta memiliki tingkat efisiensi yang tinggi. Komponen utama untuk menjalankan kendaraan listrik yaitu baterai (Sudjoko, 2021). Konsumsi daya kendaraan listrik lebih kecil daripada kendaraan konvensional yang bergantung pada bahan bakar fosil.

Pertumbuhan jumlah *battery electric vehicle* di Indonesia turut mendukung agenda transisi energi berkelanjutan. Indonesia sebelumnya telah berhasil melakukan konversi dari minyak tanah ke *liquefied petroleum gas* sejak tahun 2007. Komponen *battery electric vehicle* sepenuhnya dapat menyimpan tenaga listrik sehingga tidak ada emisi gas yang terbuang. Karakteristik *battery electric vehicle* sebagai salah satu alat transportasi dapat mengurangi ketergantungan terhadap energi fosil sehingga mampu menurunkan tingkat polusi udara. Baterai merupakan komponen utama pada kendaraan listrik yang berperan penting sebagai sumber sekaligus penyimpan energi listrik untuk menggerakkan seluruh sistem kendaraan. Baterai di kendaraan bermotor memiliki dua fungsi utama yaitu menyalurkan arus listrik ke sistem *starter* untuk mengaktifkan mesin serta menyediakan energi listrik yang diperlukan bagi lampu dan komponen kelistrikan lainnya (Indah, 2019). Hal ini menunjukkan bahwa perkembangan kendaraan listrik tidak hanya berdampak pada sektor transportasi, tetapi juga pada upaya pengurangan emisi karbon secara keseluruhan.

Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 diterbitkan sebagai bentuk penyempurnaan terhadap Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan

Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Kendaraan Listrik) untuk Transportasi Jalan. Regulasi ini tidak sekadar melakukan pembaruan terhadap arah dan landasan kebijakan yang telah ada, akan tetapi juga berkontribusi pada penguatan aspek kepastian hukum untuk merealisasikan program percepatan kendaraan listrik di Indonesia. Peningkatan jumlah *battery electric vehicle* di Indonesia tidak hanya dipicu oleh regulasi yang dibuat pemerintah, tetapi juga dipengaruhi oleh meningkatnya kesadaran masyarakat terhadap bahaya polusi dan perubahan iklim (Hidayati, 2020). Data dari Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa jumlah *battery electric vehicle* di Indonesia hingga April 2024 sebanyak 133,225 unit. Peningkatan jumlah *battery electric vehicle* sejalan dengan meningkatnya penggunaan *battery electric vehicle* sebagai objek jaminan fidusia.

Dasar hukum penggunaan *battery electric vehicle* sebagai objek jaminan fidusia terdapat dalam Pasal 1 angka (4) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa benda adalah segala sesuatu yang dapat dimiliki dan dialihkan, baik berwujud maupun tidak berwujud, terdaftar maupun tidak terdaftar, bergerak maupun tidak bergerak yang tidak dapat dibebani hak tanggungan. *Battery electric vehicle* termasuk dalam kategori aset berwujud yang secara hukum berhak atas jaminan fidusia dalam skema pembiayaan *leasing* di Indonesia. Oleh karena itu, prosedur pendaftaran fidusia memainkan peran penting untuk mengukuhkan kepastian hukum dan melindungi kepentingan kreditor yang memegang hak jaminan tersebut. Kreditor berwenang untuk melaksanakan jaminan fidusia tanpa harus melalui prosedur litigasi perdata yang cukup panjang apabila seorang debitur gagal memenuhi kewajiban pembayarannya atau melakukan wanprestasi. Hal ini bertujuan untuk memberikan kepastian hukum dan penyelesaian sengketa yang efisien (Jadidah, 2022). Sertifikat fidusia memberi wewenang kepada kreditor untuk melakukan eksekusi penjualan atas objek jaminan dalam rangka pelunasan kewajiban utang apabila debitur wanprestasi. Hak untuk melakukan penjualan secara langsung tersebut dalam doktrin hukum yang dikenal sebagai *parate eksekusi* (Wahyuni, 2021). *Parate eksekusi* dapat dilaksanakan meskipun dalam praktiknya sering ditemukan adanya perlawanan dari pemberi fidusia.

Battery electric vehicle sebagai salah satu jenis kekayaan bergerak dinilai sah untuk dijadikan jaminan dengan skema fidusia, mengingat hak kepemilikan dapat dialihkan atau ditransfer kepada pihak lain. *Battery electric vehicle* dikategorikan sebagai benda bergerak yang berwujud dan memiliki mobilitas untuk dipindahkan. *Battery electric vehicle* tidak dapat dikenakan jaminan seperti yang berlaku untuk tanah dan bangunan, karena hak tanggungan hanya diperuntukkan bagi benda tidak bergerak sebagai objeknya. Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tidak mengatur secara spesifik mengenai karakteristik *battery electric vehicle* yang dapat dijadikan sebagai objek jaminan fidusia. Proses kepemilikan *battery electric vehicle* melalui lembaga pembiayaan seperti *leasing* seringkali menjadi pilihan konsumen yang tidak mempunyai cukup dana untuk membeli secara tunai. *Leasing* sebagai lembaga pembiayaan dalam menjalankan bisnisnya melibatkan para pihak diantaranya yaitu *lessor*, *lessee*, dan *supplier* yang ketiganya mempunyai hubungan hukum. *Leasing* memerlukan jaminan agar dana yang sudah disalurkan beserta keuntungan yang telah diperhitungkan dapat diterima kembali secara utuh oleh *lessor* sehingga dalam proses ini keberadaan lembaga jaminan mutlak sangat dibutuhkan. Besaran cicilan yang ditetapkan setidaknya harus selaras dengan nilai amortisasi barang modal untuk menekan potensi kerugian yang mungkin diderita oleh *lessor*, apabila penyewa gagal bayar barang tersebut dapat dijual kembali dengan nilai yang mampu menutupi kewajiban utang yang tersisa (Fuady, 2002). Keberadaan jaminan fidusia menjadi instrumen penting dalam menjaga kepastian hukum dan keberlangsungan pembiayaan kendaraan listrik.

Kedudukan lembaga jaminan fidusia dalam upaya memberikan perlindungan hukum kepada kreditor sangat penting. Hal ini berkaitan dengan perlindungan terhadap kepentingan penerima fidusia agar kedudukannya setara dengan pemberi fidusia. Perlindungan yang diberikan dapat diwujudkan melalui perjanjian jaminan sebagai perjanjian *accessoir* yang melahirkan hak kebendaan, sehingga memberikan kepastian bahwa objek jaminan setiap saat dapat dieksekusi untuk dikonversi menjadi uang apabila diperlukan (Subagiyo, 2018). Konstruksi jaminan fidusia menunjukkan bahwa yang berpindah dari debitur kepada kreditor hanya hak milik atas benda yang

didasarkan pada perjanjian pokok, sedangkan fisik benda masih dikuasai oleh debitur. Debitur dapat memanfaatkan benda tersebut untuk kegiatan kesehariannya (Usman, 2021). Akibat hukum yang melekat pada perjanjian fidusia yaitu bersifat *accessoir* terhadap perjanjian pokok. Konsekuensinya apabila perjanjian pokok dinyatakan cacat hukum dan tidak sah maka perjanjian fidusia juga batal secara hukum. Pemberlakuan perjanjian fidusia sebagai perjanjian *accessoir* tergantung pada hal-hal yang disyaratkan dalam perjanjian pokok.

Keberadaan regulasi mengenai jaminan fidusia menjadi instrumen penting dalam memberikan kepastian hukum dalam praktik pembiayaan di Indonesia. Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tidak hanya menghadirkan kepastian hukum tetapi juga memberikan rasa aman secara hukum bagi seluruh pihak, dalam hal ini pemberi dan penerima jaminan fidusia (Maskur, 2021). Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 memberikan hak preferen kepada penerima fidusia seperti *leasing* untuk didahulukan dari kreditur lain. Hak ini bersifat *resilient* karena tidak gugur akibat kepailitan pemberi fidusia. Hak tersebut hanya berakhir jika utang yang dijamin dengan fidusia telah dilunasi.

Battery electric vehicle sebagai objek jaminan fidusia berpotensi menyebabkan kondisi yang dapat merugikan kreditur, mengingat adanya karakteristik khusus yang melekat pada kendaraan listrik berbasis baterai. Baterai sebagai komponen utama memegang persentase tertinggi dari nilai jual *battery electric vehicle* (Masayu, 2024). Kreditur sebelum memberikan fasilitas utang memiliki kewajiban untuk melakukan *due diligence* terhadap debitur berdasarkan prinsip kehati-hatian. Pihak kreditur selaku penerima fidusia yang memegang sertifikat jaminan fidusia dapat menggunakan kekuatan eksekutorial untuk menjual benda yang menjadi jaminan apabila debitur ingkar janji (Rufaida, 2019). Wanprestasi secara yuridis mencakup empat bentuk kelalaian debitur yaitu kegagalan memenuhi kewajiban, keterlambatan pemenuhan kewajiban, pemenuhan kewajiban secara tidak benar, serta pelanggaran terhadap hal-hal yang dilarang dalam perjanjian. Debitur dinyatakan wanprestasi apabila tidak melakukan pembayaran atau pelunasan kepada kreditur sebagaimana telah diatur dalam perjanjian pokok.

Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 telah mengatur bahwa penerima fidusia memiliki hak eksekusi atas objek jaminan fidusia melalui penjualan apabila debitur terbukti wanprestasi. Wanprestasi dapat terjadi karena adanya keadaan memaksa (*force majeure*) yang disebabkan oleh peristiwa di luar kendali debitur, seperti bencana alam yang tidak dapat dihindari dan bukan merupakan kesalahan debitur. Wanprestasi juga dapat terjadi karena kesalahan dilakukan oleh debitur, baik karena kesengajaan maupun kelalaian, atas suatu keadaan yang sebenarnya masih dapat dihindari sehingga menimbulkan kerugian (Astawa, 2020). Kreditur sebagai pemegang hak fidusia berwenang untuk menjual barang jaminan apabila debitur melakukan wanprestasi. Hal ini merupakan manifestasi dari kekuatan eksekutorial yang melekat pada kreditur yaitu hak untuk melakukan *parate eksekusi*.

Perlindungan hukum terhadap kreditur selaku penerima fidusia sangat dibutuhkan mengingat dalam konstruksi fidusia benda yang dijamin tidak mengalami penyerahan secara fisik melainkan tetap berada dalam penguasaan debitur. Kondisi ini berbeda dengan lembaga gadai karena benda jaminan berada dalam penguasaan kreditur sebagai penerima gadai (Usman, 2021). Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 ditetapkan seiring dengan maraknya praktik eksekusi yang dilakukan oleh perusahaan *leasing* serta sering terjadinya penolakan dari pihak debitur. Putusan tersebut berimplikasi terhadap perubahan prosedur eksekusi benda jaminan fidusia. Perubahan ini diharapkan dapat memberikan rasa keadilan sekaligus jaminan kepastian hukum bagi kreditur sebagai penerima fidusia (Puspitasari, 2024). Oleh karena itu, penguatan kepastian hukum dalam pelaksanaan eksekusi fidusia menjadi hal yang sangat penting untuk menjaga efektivitas sistem pembiayaan.

Pelaksanaan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 menimbulkan persoalan hukum terkait prosedur pelaksanaan eksekusi atas jaminan fidusia yang tidak sejalan dengan ketentuan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999. Eksekusi objek jaminan fidusia berdasarkan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 dapat dilakukan secara langsung oleh pihak penerima fidusia atau

kekurangan tanpa campur tangan lembaga peradilan. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 mengubah ketentuan tersebut dengan mensyaratkan bahwa eksekusi tidak boleh dilakukan secara sepihak apabila debitur pemberi fidusia menyatakan keberatan. Langkah eksekusi tidak dapat dilakukan sepihak apabila terjadi wanprestasi dan debitur tidak kooperatif dalam mengosongkan atau menyerahkan objek jaminan. Kreditur wajib mengajukan permohonan eksekusi melalui proses litigasi di pengadilan. Pengaturan ini dimaksudkan untuk memberikan perlindungan terhadap kepentingan debitur, namun kepentingan kreditur untuk melakukan eksekusi menjadi terhambat karena proses tersebut membutuhkan waktu dan biaya (Utami, 2021). Hal ini tentu menimbulkan permasalahan baru bagi kreditur karena arus lalu lintas keuangan menjadi terhambat.

Permasalahan yang dihadapi oleh kreditur penerima fidusia menjadi semakin kompleks pasca dikeluarkannya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019. Prosedur eksekusi objek jaminan berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 harus didasarkan pada penetapan pengadilan untuk memberikan perlindungan hukum bagi debitur. Prosedur yang mewajibkan penantian penetapan hakim untuk eksekusi justru memperlambat pengembalian modal dan perolehan keuntungan kreditur. Kondisi tersebut menyebabkan proses litigasi di pengadilan menjadi semakin panjang sehingga nilai jual objek jaminan fidusia semakin menurun (Andalusia, 2025). Permasalahan yang dihadapi kreditur tidak berhenti pada prosedur eksekusi objek jaminan fidusia tetapi juga mengalami penurunan nilai objek jaminan, dalam hal ini adalah *battery electric vehicle*.

Battery electric vehicle yang sebelumnya memiliki nilai tinggi ketika dijadikan sebagai objek jaminan fidusia akan mengalami penurunan nilai yang signifikan karena karakter khusus yang dimiliki. Penurunan nilai objek jaminan fidusia dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti usia kendaraan yang semakin tua seiring berjalannya waktu, kondisi dan kapasitas kendaraan yang menurun, serta harga pasar yang tidak menentu (Rahmalia, 2024). *Battery electric vehicle* memiliki tingkat depresiasi yang lebih tinggi dibandingkan dengan karakteristik kendaraan bermotor pada umumnya. *Battery electric vehicle* mengalami tingkat depresiasi sebesar 10% setiap

tahunnya (Pranata, 2023). Tingkat depresiasi *battery electric vehicle* diperoleh dari perhitungan biaya awal yang dikeluarkan dikurangi dengan jarak tempuh tahunan kendaraan menggunakan metode *straight line*. Aspek pembiayaan lain yang perlu diperhatikan pemilik *battery electric vehicle* yaitu pengeluaran untuk penggantian baterai sebagai komponen utama kendaraan listrik yang mencapai nominal cukup tinggi dan harus dilakukan secara periodik, setidaknya setiap lima tahun sekali (Patriawan, 2021). Kreditur akan dirugikan karena dana yang telah dikeluarkan dan keuntungan yang telah diperhitungkan tidak dapat diterima sesuai dengan harapan (Tohar, 2022). Kondisi ini menunjukkan bahwa karakteristik ekonomi *battery electric vehicle* perlu menjadi pertimbangan penting dalam skema pembiayaan dan penjaminan fidusia agar tidak merugikan salah satu pihak.

Proses eksekusi jaminan objek fidusia pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 yang mensyaratkan penetapan pengadilan ditambah dengan tingkat depresiasi *battery electric vehicle* yang cukup tinggi sangat merugikan pihak kreditur. Penerima fidusia dalam praktiknya harus menanggung risiko penurunan nilai objek fidusia (Akbar, 2023). Kreditur juga harus mengeluarkan biaya tambahan untuk melacak posisi objek jaminan fidusia sekaligus biaya lelang. Regulasi khusus mengenai jaminan fidusia dengan objek jaminan *battery electric vehicle* sangat diperlukan agar kreditur yang selama ini telah berperan besar dalam proses pertumbuhan ekonomi di Indonesia tidak mengalami kerugian. Regulasi jaminan fidusia idealnya dirancang untuk menghadirkan kepastian hukum yang adil dan proporsional, baik bagi debitur maupun kreditur.

SIMPULAN

Regulasi hukum jaminan fidusia di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 yang memuat ketentuan mengenai kedudukan para pihak, hak preferen bagi kreditur, serta mekanisme pendaftaran dan eksekusi objek jaminan. Praktik hukum jaminan fidusia dengan objek berupa *battery electric vehicle* dihadapkan pada persoalan yang dapat merugikan salah satu pihak. Karakteristik ekonomi *battery electric vehicle* yang memiliki tingkat depresiasi cukup tinggi, penurunan kapasitas baterai dari waktu ke waktu, serta biaya penggantian baterai

yang relatif besar menyebabkan kerugian bagi pihak kreditur apabila terjadi wanprestasi karena proses eksekusi membutuhkan waktu yang panjang sebagaimana ditetapkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019. Pembaruan hukum jaminan fidusia sangat diperlukan untuk mengakomodasi karakteristik khusus *battery electric vehicle* sebagai objek jaminan sehingga mampu memberikan kepastian hukum, perlindungan yang seimbang bagi kreditur dan debitur, serta mendukung perkembangan pembiayaan kendaraan listrik dalam rangka transisi menuju sistem transportasi yang berkelanjutan.

DAFTAR RUJUKAN

- Ahyani, S. (2014). Perlindungan Hukum bagi Kreditur melalui Perjanjian Jaminan Fidusia. *Jurnal Wawasan Yuridika*, 24(2), 308-319.
- Akbar, A. F. (2023). Peran Notaris pada Pembuatan Akta Jaminan Fidusia dengan Objek Jaminan berupa Hak Cipta. *Indonesian Notary*, 5(1), 36-57.
- Andalusia. (2025). Pelaksanaan Eksekusi Objek Jaminan Fidusia Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 71/PUU-XIX/2021 di Sumatera Barat. *Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora, dan Politik*, 5(3), 4189-4201.
- Astawa, A. J. (2020). Perlindungan Hukum terhadap Penerima Fidusia apabila Benda Jaminan Fidusia Musnah dalam Perjanjian Kredit. *Jurnal Kertha Semaya*, 8(6), 767-777.
- Azali, A. D. (2024). Pelaksanaan Eksekusi Objek Jaminan Fidusia Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 2/PUU-XIX/2021. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(19), 1-19.
- Cisse, G. (2019). Food-Borne and Water-Borne Diseases Under Climate Change in Low-and Middle-Income Countries: Further Efforts Needed for Reducing Environmental Health Exposure Risk. *Acta Tropica*, 194(1), 181-188.
- Fuady, M. (2002). *Hukum tentang Pembiayaan: Dalam Teori dan Praktik*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Hidayati, R. (2020). Drivers of Electric Vehicle Development in Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik*, 7(2), 201-212.
- Hossain, S. (2012). An Econometric Analysis for CO₂ Emissions, Energy Consumption, Economic Growth, Foreign Trade and Urbanization of Japan. *Low Carbon Economy*, 3(2), 92-105.
- Indah, R. C. (2019). Analysis of Determining Battery Capacity and Charging in Electric Cars. *Elektra Journal*, 4(2), 29-37.
- Jadidah, F. (2022). Perlindungan Hukum bagi Kreditur terhadap Pelaksanaan Eksekusi Jaminan Fidusia: Analisis Putusan MK No.18/PUU-XVII/2019. *IBLAM Law Review*, 2(1), 18-38.
- Marzuki, P. M. (2014). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Masayu, R. O. (2024). Menuju Energi Berkelanjutan: Dinamika Penerapan Kendaraan Listrik di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(3), 835-846.
- Maskur, L. (2021). Kekuatan Eksekutorial Jaminan Fidusia Pasca Lahirnya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019. *Journal of Lex Generalis*, 2(3), 481-498.
- Novirsa, R. (2012). Analisis Risiko Pajanan PM_{2,5} di Udara Ambien Siang Hari terhadap Masyarakat di Kawasan Industri Semen. *Kesmas: National Public Health Journal*, 7(4), 173-179.
- Patriawan, D. A. (2021). Analisis Perbandingan Biaya Operasional antara Kendaraan Listrik, Bensin, dan Diesel. *Senastitan*, 1(1), 128-135.
- Pranata, S. E. (2023). Analisis Perbandingan Nilai Ekonomis Mobil Listrik dan Mobil Konvensional dengan Pendekatan Total Cost of Ownership (TCO). *JISE*, 2(1), 22-33.
- Puspitasari, D. (2024). Kepastian Hukum bagi Kreditur Sehubungan Pelaksanaan Eksekusi Jaminan Fidusia Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 yang Berdampak Kerugian Finansial. *Jurnal Hukum Legalita*, 6(2), 181-204.
- Rahmalia, Y. S. (2024). Penyelesaian Wanprestasi dalam Perjanjian Kredit dengan Jaminan Fidusia di Bank Perkreditan Rakyat Usaha

- Mikro Kecil Menengah Jawa Timur Cabang Surabaya. *Kabilah: Journal of Social Community*, 9(2), 530-541.
- Ramadhan, B. A. (2024). Perlindungan Jaminan Fidusia terhadap Penjualan di Bawah Tangan yang Disebabkan Kredit Macet. *Eduyustisia*, 5(1), 1-5.
- Republik Indonesia. (1960). Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 104. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2043.
- Republik Indonesia. (1996). Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 42. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3632.
- Republik Indonesia. (1999). Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 168. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3889.
- Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.
- Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059.
- Republik Indonesia. (2009). Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 18.
- Republik Indonesia. (2011). Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2006 tentang Sistem Resi Gudang. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 78. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5231.
- Republik Indonesia. (2017). Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 20 Tahun 2017 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1473.
- Republik Indonesia. (2019). Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1033.
- Republik Indonesia. (2023). Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 185.
- Rufaida. (2019). Tinjauan Hukum terhadap Eksekusi Objek Jaminan Fidusia tanpa Titel Eksekutorial yang Sah. *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum*, 4(1), 21-40.
- Salim. (2021). *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Santoso, B. (2023). The Evolution of Secured Transactions in Indonesian Private Law. *Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan*, 11(1), 65-80.
- Satrio, J. (2002). *Hukum Jaminan: Hak Jaminan Kebendaan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Serlina, Y. (2023). Analisis Konsentrasi Particulate Matter 2,5 di Udara Ambien dan Rekomendasi Tanaman Pereduksi PM2.5 di Perumahan Unand Blok B, Ulu Gadut, Kota Padang. *Jurnal Serambi Engineering*, 8(4), 7516-7524.
- Sidabariba. (2021). Penyerahan Hak Milik atas Objek Fidusia Berdasarkan Constitutum Osssessorium. *Jurnal Lex Privatum*, 9(8), 15-23.
- Subagiyo, D. T. (2018). *Hukum Jaminan dalam Perspektif Undang-Undang Jaminan Fidusia: Suatu Pengantar*. Surabaya: UWKS Press.
- Subekti. (2008). *Jaminan-Jaminan untuk Pemberian Kredit menurut Hukum Indonesia*. Jakarta: Citra Aditya Bakti.
- Sudjoko, C. (2021). Strategi Pemanfaatan Kendaraan Listrik Berkelanjutan sebagai Solusi untuk Mengurangi Emisi Karbon. *Jurnal Paradigma: Jurnal Multidisipliner Mahasiswa Pascasarjana Indonesia*, 2(2), 54-68.

- Supainto. (2024). Kelahiran Hak Kebendaan pada Jaminan Fidusia. *Jurnal Magister Hukum Udayana*, 13(3), 508-526.
- Tohar, H. (2022). Jaminan Fidusia sebagai Hak Jaminan Kebendaan Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 tentang Jaminan Fidusia. *Eksekusi: Journal of Law*, 4(1), 1-21.
- Ubaidillah, M. N. (2024). Penanggulangan Pencemaran Udara melalui Peraturan Daerah. *Ma'mal: Jurnal Laboratorium Syariah dan Hukum*, 5(1), 73-94.
- Usman, R. (2016). *Hukum Jaminan Keperdataan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Usman, R. (2021). Makna Pengalihan Hak Kepemilikan Benda Objek Jaminan Fidusia atas Dasar Kepercayaan. *JH Ius Quia Iustum*, 28(1), 139-162.
- Utami, S. (2021). Hak Kreditur dalam Sengketa Jaminan Fidusia Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi. *Jurnal Kajian Hukum dan Sosial*, 2(2), 119-134.
- Wahyuni, Y. (2021). Parate Eksekusi Objek Jaminan Fidusia Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia Nomor 18/PUU-XVII/2019. *Interdisciplinary Journal on Law, Social Sciences and Humanities*, 2(1), 65-84.
- Zola, G. (2023). Inovasi Kendaraan Listrik sebagai Upaya Meningkatkan Kelestarian Lingkungan dan Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Hijau di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan*, 12(2), 159-170.
- Zulfikar, R. (2022). Perlindungan Hukum Pemegang Jaminan Fidusia atas Dirampasnya Objek Jaminan dalam Perkara Korupsi. *Ius Quia Iustum*, 29(1), 47-67.