

TINJAUAN HUBUNGAN HUKUM PERJANJIAN *LEASING* KENDARAAN BERMOTOR

Silvi Triadita Sari

E-mail: silvytriadita@gmail.com

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Arief Suryono

E-mail: arsur15@yahoo.co.id

Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Article Information

Keywords: *Leasing Agreement; Legal relation; Legal consequence.*

Kata Kunci: Perjanjian *Leasing*; Hubungan hukum; Akibat hukum.

Abstract

This article aims to understand the the construction of legal relation of parties in motor vehicle leasing agreement. This study was normative law research that was prescriptive and applied in nature. The approach used statute approach with secondary data source supported with primary data as supporting data. Techniques of collecting data used were literature studies and field studies. Furthermore, technique of analyzing data used was deductive method. Considering the result of research analysis, it could be concluded that the construction of legal relation in leasing agreement did not meet the fourth requirement of legitimate agreement based on Article 1320 of KUHPerdara (Civil Code). Leasing agreement is in contradiction with Article 65 clause (2) of Law Number 22 of 2009 about Traffic and Road Transportation in the case of leasing object property juridically based on the certificate of ownership of the motor vehicle (BPKB). Although leasing agreement is based on the principle of contract freedom, its existence may not be in contradiction with the law, morality, and public orderliness as governed in Article 1337 of KUHPerdara Thus, the legal consequence of agreement should be void for the sake of law. Particularly for motor vehicle leasing in leasing agreement, the parties should agree to override the Article 65 clause (2) of Law Number 22 of 2009 just like the parties overriding Article 1266 of KUHPerdara to lessee in agreement.

Abstrak

Artikel ini bertujuan untuk mengetahui konstruksi hukum para pihak dalam perjanjian *leasing* kendaraan bermotor. Penelitian hukum ini termasuk jenis penelitian hukum normatif yang bersifat preskriptif dan terapan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan sumber data sekunder yang ditunjang dengan data primer sebagai data pendukungnya. Teknik pengumpulan data menggunakan studi kepustakaan dan studi lapangan. Selanjutnya teknik analisis data menggunakan metode deduksi.

Berdasarkan hasil analisis penelitian, dapat diambil kesimpulan bahwa konstruksi hukum perjanjian *leasing* tidak memenuhi syarat sahnya perjanjian yang keempat berdasarkan Pasal 1320 KUHPerduta. Perjanjian *leasing* bertentangan dengan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal hak milik objek *leasing* secara yuridis berdasarkan BPKB. Meskipun perjanjian *leasing* didasarkan pada asas kebebasan berkontrak, namun keberadaannya tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, maupun ketertiban umum seperti yang diatur dalam Pasal 1337 KUHPerduta. Sehingga akibat hukumnya perjanjian tersebut seharusnya batal demi hukum. Khusus untuk *leasing* kendaraan bermotor dalam perjanjian *leasing*, para pihak seharusnya sepakat untuk mengesampingkan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 sebagaimana para pihak mengesampingkan Pasal 1266 KUHPerduta bagi *lessee* dalam perjanjian.

A. Pendahuluan

Seiring berkembangnya globalisasi di era sekarang ini, semakin berkembang pula kebutuhan dalam masyarakat. Perkembangan ekonomi mendorong masyarakat bersaing untuk memenuhi kebutuhannya dalam menjalankan roda perekonomian. Tentunya dalam menjalankan roda perekonomian tersebut menuntut adanya kecepatan mobilitas di dalamnya. Salah satu hal yang dapat mempercepat mobilitas masyarakat yaitu dengan adanya kendaraan bermotor. Tingkat kemampuan masyarakat berbeda-beda, tidak semua masyarakat berada pada tingkat perekonomian yang cukup mampu untuk membeli kendaraan bermotor. Permasalahan utama yang dihadapi yaitu keterbatasan modal. Meskipun banyak lembaga keuangan yang dapat membantu menyelesaikan permasalahan perekonomian dalam masyarakat, namun sebagian masyarakat tertentu merasa syarat yang harus dipenuhi dalam mendapatkan kredit tidak mudah. Sehingga muncul figur baru yaitu lembaga pembiayaan yang diatur dalam Peraturan Presiden No. 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan. Salah satu bentuk lembaga pembiayaan yaitu sewa guna usaha (*leasing*).

Pengertian *leasing* berdasarkan ketentuan pasal 1 huruf a Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 1169/KMK.01/1991 tentang Kegiatan Sewa Guna Usaha (*leasing*) yaitu “Sewa guna usaha (*leasing*) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara sewa guna usaha dengan hak opsi (*finance lease*) maupun sewa guna usaha tanpa hak opsi (*operating lease*) untuk digunakan oleh *lessee* selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara berkala”. Para pihak dalam *leasing* sendiri yaitu *lessor* (kreditur), *lessee* (debitur), dan *supplier* (*showroom*).

Leasing tergolong perjanjian tidak bernama (*innominaat contracten*), karena perjanjian *leasing* tidak diatur dalam KUHPerdota dan belum diatur secara khusus dalam Undang-undang, tetapi merupakan perjanjian yang timbul, tumbuh dan berkembang dalam masyarakat. Berdasarkan bentuknya, perjanjian *leasing* merupakan salah satu jenis perjanjian baku atau standart. Pada prinsipnya, perjanjian baku menempatkan pihak yang lemah untuk menghadapi suatu pilihan "*take it or leave it*". Sehingga *lessee* hanya memiliki pilihan untuk menerima atau menolak isi perjanjian *leasing* yang telah diberikan tanpa memiliki kesempatan untuk negosiasi atau mengubah klausula-klausula yang telah ditetapkan perusahaan. Selain itu *leasing* timbul berdasarkan asas kebebasan berkontrak berdasarkan ketentuan pasal 1338 alinea 1 KUHPerdota yang menyatakan bahwa "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya".

Namun dalam pelaksanaannya masih terdapat perbedaan pengaturan antara ketentuan *leasing* kendaraan bermotor dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan *leasing* menjelaskan bahwa konstruksi hukum antara *lessee* dengan *lessor* adalah perjanjian sewa guna usaha, dimana *lessor* sebagai pihak yang menyewakan dan *lessee* sebagai penyewa. Namun dalam ketentuan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 *lessee* adalah pemilik kendaraan bermotor. Sebab perlindungan hak kepemilikan kendaraan bermotor ada pada Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), dimana BPKB *leasing* kendaraan bermotor tercantum atas nama pihak *lessee*. Seperti yang dijelaskan pada pasal 65 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa "Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor". Berdasarkan pemaparan tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam lagi mengenai hubungan hukum para pihak dalam perjanjian *leasing* kendaraan bermotor.

B. Metode Penelitian

Metode dalam penulisan hukum ini menggunakan metode penelitian hukum normatif atau doktrinal dengan sifat penelitian preskriptif dan terapan. Pendekatan penelitian menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu dengan menelaah aturan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang diteliti (Peter Mahmud Marzuki, 2014: 133). Sumber data yang digunakan berupa data sekunder yang ditunjang dengan data primer untuk mendukung argumentasi dalam penelitian ini. Teknik pengumpulan data menggunakan studi kepustakaan dan studi lapangan dengan teknik analisis menggunakan metode deduksi.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Leasing merupakan salah satu jenis lembaga pembiayaan yang menjalankan usaha dalam bentuk penyediaan barang modal. *Leasing* di Indonesia dimulai sejak tahun 1973 dan baru mendapat pengakuan secara yuridis tanggal 7 Februari 1974 berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 122/MK/2/1974, Nomor 32/M/SK/2/1974, dan Nomor 30/Kpb/I/1974 tentang Perizinan *Leasing*. *Leasing* tergolong perjanjian tidak bernama (*innominaat contracten*), karena tidak diatur dalam KUHPerdota dan belum diatur secara khusus dalam Undang-undang, namun merupakan perjanjian yang timbul, tumbuh, dan berkembang dalam masyarakat. Pengertian *leasing* berdasarkan Pasal 1 angka 5 Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan, yaitu

Sewa Guna Usaha (*Leasing*) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara Sewa Guna Usaha dengan hak opsi (*Finance Lease*) maupun Sewa Guna Usaha tanpa hak opsi (*Operating Lease*) untuk digunakan oleh Penyewa Guna Usaha (*Lessee*) selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara angsuran.

Leasing timbul berdasarkan asas kebebasan berkontrak yang diatur dalam Pasal 1338 alinea 1 KUHPerdota. Perjanjian *leasing* merupakan sesuatu yang lazim disertakan dalam pengadaan kontrak antara perusahaan pembiayaan *leasing* dengan debiturnya. Hal ini berkaitan dengan timbulnya perikatan diantara kedua belah pihak. Menurut R. Subekti (1980: 10) Perikatan adalah suatu hubungan hukum antara dua pihak, yang isinya merupakan hak dan kewajiban, suatu hak untuk menuntut sesuatu dan di lain pihak berkewajiban untuk memenuhi tuntutan tersebut.

Guna menunjang pembahasan yang penulis teliti, penulis mengambil contoh perjanjian pembiayaan sewa guna usaha (*leasing*) yaitu salah satu perusahaan pembiayaan multiguna yang berkedudukan di Solo. Perusahaan Multiguna tersebut merupakan anak perusahaan yang memiliki 2 cabang di Solo. Cabang 1 memegang fasilitas pembiayaan untuk kendaraan baru dan cabang 2 memegang fasilitas untuk kendaraan bekas (*second*). Namun dalam penelitian hukum ini penulis akan memfokuskan pembahasan pada fasilitas pembiayaan kendaraan bermotor dalam kondisi baru.

Perjanjian *leasing* dibuat dalam bentuk standart (baku) yaitu dokumen-dokumen yang diperlukan untuk membuat kontrak telah disediakan atau dibuat oleh perusahaan *leasing*. Dalam praktiknya calon debitur hanya perlu membaca dan memahami isi perjanjian yang diajukan oleh pihak yang kedudukannya kuat, dan apabila ia menyetujui persyaratan tersebut maka calon debitur dipersilahkan untuk menandatangani (*take it*), namun sebaliknya apabila calon debitur tidak menyetujui persyaratan yang diajukan pelaku usaha, maka transaksi tidak dapat diajukan (*leave it*). Itulah sebabnya perjanjian baku ini kemudian dikenal dengan penyebutan "*take it or leave it contract*" (Shidarta, 2000: 120).

Perjanjian *leasing* pada perusahaan pembiayaan Multiguna juga melampirkan ketentuan mengenai pasal-pasal yang dibuat secara baku oleh perusahaan dan ditujukan kepada *lessee*. Sehingga *lessee* harus patuh pada ketentuan yang telah ditetapkan perusahaan tersebut. Adapun pengaturan mengenai pasal-pasal tersebut memuat:

- a. Pasal 1 tentang pembayaran angsuran
- b. Pasal 2 tentang kewajiban debitur
- c. Pasal 3 tentang pembayaran denda
- d. Pasal 4 tentang asuransi
- e. Pasal 5 tentang keadaan lalai/wanprestasi
- f. Pasal 6 tentang pemberian jaminan fidusia
- g. Pasal 7 tentang penjaminan silang (*cross-collateral*)
- h. Pasal 8 tentang pengalihan hak
- i. Pasal 9 tentang penanggungan hutang
- j. Pasal 10 tentang ketentuan hal-hal lain
- k. Pasal 11 penutup

Apabila kesepakatan antara *lessor*, *lessee*, dan *supplier* telah tercapai, maka selanjutnya akan timbul hak dan kewajiban bagi para pihak yang diuraikan pada klausula perjanjian *leasing*. Berdasarkan hak dan kewajiban tersebut, dapat disimpulkan mengenai konstruksi hubungan hukum para pihak yaitu antara *lessor* dengan *supplier* terdapat hubungan kerjasama/rekanan, dimana *supplier* merupakan pihak penyandang barang yang dibutuhkan *lessee*, sedangkan *lessor* merupakan pihak penyandang modal. Pada mulanya *lessee* membutuhkan barang modal, karena *lessee* tidak memiliki cukup dana maka *lessee* meminta bantuan perusahaan *leasing* (*lessor*) untuk membeli barang modal yang dibutuhkan. Hubungan hukum antara *lessor* dan *supplier* hanya sebatas membiayai barang yang dibutuhkan *lessee*, kemudian *supplier* menyerahkan barang tersebut kepada *lessee*, serta membantu dalam pengurusan dokumen kendaraan tersebut. Sedangkan antara *lessor* dengan *lessee* terdapat hubungan hukum berdasarkan perjanjian *leasing*, dimana *lessor* adalah pemilik barang modal dan *lessee* berdasarkan Pasal 6.1 perjanjian Multiguna sebagai peminjam/pemakai barang modal selama angsuran belum lunas. Kemudian antara *supplier* dengan *lessee* konstruksinya berdasarkan perjanjian jual beli dengan perantara *lessor*, dengan menuangkannya pada surat pernyataan bersama. Sehingga berdasarkan konstruksi tersebut terdapat 3 bentuk hubungan hukum yaitu antara *supplier* dengan calon debitur (*lessee*) berdasarkan perjanjian jual beli dengan surat pernyataan bersama, antara *supplier* dengan kreditur (*lessor*) berdasarkan hubungan kerjasama/rekanan dan antara *lessor* dengan *lessee* berdasarkan perjanjian *leasing*.

Berdasarkan Pasal 6.1 perjanjian *leasing* konstruksi hukumnya *lessor* sebagai pemilik dari barang modal, dalam artian *lessor* merupakan pihak yang menyewakan dan *lessee* adalah pihak peminjam/pemakai, yaitu yang berhak

menikmati, artinya selama angsuran *lessee* pada *lessor* belum lunas maka *lessee* statusnya sebagai peminjam/pemakai. Namun ketika angsurannya sudah lunas maka *lessee* sebagai pemilik barang modal tersebut. Seperti yang diatur dalam Pasal 3 Ayat (3) Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 1251/KMK.013/1988 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan bahwa "Sepanjang perjanjian sewa guna usaha masih berlaku, hak milik atas barang modal objek transaksi sewa guna usaha berada pada perusahaan sewa guna usaha".

Jika dilihat dari mekanisme pembiayaan *leasing* untuk barang modal kendaraan baru, pengurusan BPKB secara langsung bisa di atasnamakan pihak *lessee* sebagai pihak pertama yang memiliki kendaraan tersebut meskipun angsuran pada perusahaan pembiayaan *leasing* belum lunas. Sehingga disini *lessor* bukan sebagai pemilik barang modal, tetapi hanya sebagai penyandang dana bagi *lessee*. Berdasarkan Pasal 65 ayat (2) undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa "Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor". Sehingga dengan demikian *lessee* merupakan pemilik kendaraan secara yuridis berdasarkan BPKB. Walaupun *lessor* pemegang BPKB sebagai jaminan fidusia, namun pemegang BPKB bukan berarti pemilik dari barang modal tersebut secara yuridis. Jaminan fidusia ini hanya sebagai jaminan pelunasan angsuran *lessee* kepada *lessor*. Maka ketentuan Pasal 3 Ayat (3) Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 1251/KMK.013/1988 bertentangan dengan Pasal 65 ayat (2) undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai hak milik dari suatu objek *leasing*.

Perjanjian *leasing* harus memenuhi syarat sahnya perjanjian berdasarkan Pasal 1320 KUHPerduta. Dua syarat pertama (sepakat dan cakap) merupakan syarat-syarat subjektif, karena mengenai orang-orangnya atau subjeknya yang mengadakan perjanjian. Apabila syarat subjektif tidak terpenuhi dalam suatu perjanjian berarti pihak yang merasa dirugikan dapat meminta pembatalan. Kemudian dua syarat yang terakhir (suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal) merupakan syarat-syarat objektif, karena mengenai perjanjiannya sendiri atau obyek dari perbuatan hukum yang dilakukan (Subekti, 2002: 19). Apabila syarat-syarat objektif tidak terpenuhi maka suatu perjanjian batal demi hukum (*null and void*).

Adapun kesesuaian antara syarat sahnya perjanjian berdasarkan Pasal 1320 KUHPerduta dengan perjanjian *leasing* pada Perusahaan Multiguna yaitu syarat yang pertama "sepakat", perjanjian Multiguna yang diadakan antara *lessor* dan *lessee* sudah memenuhi syarat yang pertama karena dibuat berdasarkan kesepakatan kedua belah pihak yang menyatakan "Bahwa sehubungan dengan hal-hal diatas, maka para pihak sepakat untuk saling mengikatkan diri membuat perjanjian ini dengan syarat dan ketentuan..." meskipun *lessee* hanya perlu memahami dan menandatangani saja. Syarat yang kedua yaitu "cakap",

terbukti bahwa dalam kesepakatan perjanjian Multiguna ini *lessee* mendapat persetujuan dari istrinya dengan turut menandatangani perjanjian tersebut. Sehingga dapat disimpulkan bahwa *lessee* tidak bertentangan dengan teori penafsiran *contrario* dari Pasal 330 KUHPerdota yaitu dewasa adalah mereka yang telah berumur 21 tahun atau terlebih dahulu telah kawin. Syarat yang ketiga yaitu “suatu hal tertentu”, dimana suatu perjanjian harus memiliki objek tertentu. Berdasarkan perjanjian Multiguna objek yang diperjanjikan yaitu kendaraan bermotor yang di sewa guna usahakan. Kemudian syarat yang keempat yaitu “suatu sebab yang halal”, ketentuan dalam perjanjian Multiguna masih terdapat perbedaan pengaturan antara perjanjian dengan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berkaitan dengan hak kepemilikan kendaraan bermotor secara yuridis yang ditandai dengan nama yang tercantum dalam BPKB.

Pada penelitian ini antara perjanjian *leasing* pada perusahaan Multiguna bertentangan dengan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Apabila ditinjau dari Pasal 1337 KUHPerdota bahwa “suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum”. Sehingga perjanjian antara kreditur dan debitur ini seharusnya tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, dimana pada permasalahan ini ditinjau dari Undang-undang No. 22 Tahun 2009. Meskipun berdasarkan Pasal 1338 alinea 1 KUHPerdota “semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya” sehingga dapat dikatakan bahwa perjanjian tersebut berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang mengadakan perjanjian, namun keberadaannya tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan ataupun ketertiban umum.

Terhadap kontrak baku mengenai pengakhiran perjanjian, pembiayaan Multiguna juga mencantumkan klausula pengakhiran berdasarkan syarat dan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 10.2 “Sepanjang mengenai pengakhiran dari perjanjian, DEBITUR dengan ini melepaskan ketentuan Pasal 1266 KUHPerdota tentang pengakhiran/pembatalan perjanjian”. Dimana pihak debitur tanpa hak untuk menuntut ganti rugi pada kreditur terkait pemutusan perjanjian oleh kreditur tanpa melalui pengadilan karena debitur tidak melaksanakan pembayaran pokok, bunga, dan denda keterlambatan sesuai dengan yang disepakati. Kontrak yang demikian sering diibaratkan berhadapan dengan dua kekuatan yang tidak seimbang, antara pihak yang mempunyai *bargaining position* kuat dengan Pihak yang lemah *bargaining position*-nya (Agus Yudha Hernoko, 2011: 2).

Namun apabila dikaitkan dengan perjanjian yang tidak memenuhi salah satu syarat sah berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdota yang merupakan syarat objektif dari suatu perjanjian, maka berakibat perjanjian tersebut batal demi hukum. Perjanjian Multiguna bertentangan dengan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 mengenai hak milik dari suatu objek *leasing*. Sehingga

perjanjian pembiayaan Multiguna tersebut seharusnya batal demi hukum. Hal ini didukung dengan Pasal 1337 KUHPerdota bahwa “Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum”. Selain itu dalam Pasal 1335 “Suatu persetujuan tanpa sebab, atau dibuat berdasarkan suatu sebab yang palsu atau yang terlarang, tidaklah mempunyai kekuatan”. Dari Pasal 1337 dan Pasal 1335 dapat disimpulkan bahwa perjanjian tidak mempunyai kekuatan hukum apabila dibuat berdasarkan suatu sebab yang terlarang, yaitu yang bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan maupun dengan ketertiban umum.

Sehingga khusus untuk *leasing* kendaraan bermotor dalam perjanjian *leasing*, para pihak seharusnya sepakat untuk mengesampingkan atau melepaskan ketentuan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai hak milik kendaraan bermotor secara yuridis. Sebab hak kepemilikan kendaraan bermotor ditandai dengan BPKB, dimana dalam perjanjian *leasing* untuk kendaraan baru, nama yang tercantum dalam BPKB adalah nama dari pihak *lessee*. Artinya seharusnya yang mempunyai hak milik secara yuridis adalah *lessee* bukan pihak *lessor*-nya. Namun dalam perjanjian *leasing*, *lessee* dikonstruksikan sebagai penyewa dan *lessor* sebagai pemilik. Jika dilihat dari nama yang tercantum dalam BPKB, seharusnya *lessor* tidak dikonstruksikan sebagai pemilik, namun hanya sebagai pemberi fasilitas pembiayaan. Padahal dalam kegiatan *leasing* atau disebut juga sewa guna usaha yang berhak menyewakan seharusnya sebagai pemilik.

Sehingga dengan demikian sebaiknya para pihak mengesampingkan atau melepaskan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal hak milik secara yuridis, sebagaimana dalam perjanjian *leasing* kendaraan bermotor para pihak sepakat untuk mengesampingkan Pasal 1266 KUHPerdota bagi debitur/*lessee*. Karena sebenarnya pihak perusahaan sadar dengan mengesampingkan Pasal 1266 KUHPerdota berarti ada yang salah dengan perjanjian baku yang dibuatnya. Sehingga sebagai bentuk perlindungan hukum bagi perusahaan dalam perjanjian dibuat klausula mengenai mengesampingkan Pasal 1266 KUHPerdota.

D. Simpulan

Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdota mengenai syarat sahnya perjanjian, konstruksi hukum perjanjian *leasing* tidak memenuhi syarat sahnya perjanjian yang keempat yaitu suatu sebab yang halal, karena perjanjian *leasing* bertentangan dengan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal hak milik objek *leasing*. Berdasarkan perjanjian *leasing*, *lessor* dikonstruksikan sebagai pemilik dan *lessee* sebagai peminjam/pemakai. Namun berdasarkan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 hak milik kendaraan bermotor yaitu berdasarkan atas nama yang tercantum dalam BPKB. Sehingga seharusnya *lessee* sebagai pemilik objek *leasing* secara yuridis, karena untuk kendaraan baru pengurusan BPKB sejak awal atas nama

lessee. Meskipun perjanjian *leasing* didasarkan pada asas kebebasan berkontrak, namun keberadaannya tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, maupun ketertiban umum berdasarkan Pasal 1337 KUHPerduta. Maka akibat hukumnya perjanjian tersebut seharusnya batal demi hukum yaitu bahwa sejak semula perjanjian tersebut dianggap tidak pernah ada. Berdasarkan Pasal 1335 KUHPerduta bahwa “Suatu persetujuan tanpa sebab, atau dibuat berdasarkan suatu sebab yang palsu atau terlarang, tidaklah mempunyai kekuatan.

E. Saran

Perjanjian *leasing* yang dilakukan antara pihak *lessor* dengan *lessee* seharusnya dapat memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak. Faktanya klausula-klausula dalam perjanjian *leasing* sebagian besar hanya melindungi hak-hak *lessor*. Oleh karena itu konsultan hukum dalam pembuatan perjanjian *leasing*, seharusnya dapat memberikan pertimbangan mengenai klausula-klausula perjanjian, sehingga kepastian dan perlindungan para pihak lebih terjamin. Selain itu mengenai perjanjian *leasing* yang bertentangan dengan undang-undang No. 22 Tahun 2009, sebaiknya para pihak sepakat untuk mengesampingkan Pasal 65 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai hak milik kendaraan bermotor secara yuridis apabila tetap menghendaki konstruksi perjanjian sebagai perjanjian pinjam beli, sebagaimana para pihak sepakat untuk mengesampingkan Pasal 1266 KUHPerduta bagi *lessee* dalam klausula perjanjian *leasing* kendaraan bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Yudha Hernoko. 2011. *Hukum Perjanjian: Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*. Jakarta: Kencana.
- Christiana Tri Budhayati. 2009. “Asas Kebebasan Berkontrak dalam Hukum Perjanjian Indonesia”. *Jurnal Widya Sari*. Vol. 10, No. 3, Januari 2009. Salatiga: Fakultas Hukum Salatiga.
- Christopher Iskandar, dkk. 2014. “Kekuatan Mengikat Klausula Syarat Batal dalam Kontrak Bisnis yang Mengesampingkan Ketentuan Pasal 1266 dan Pasal 1267 KUH Perdata”. *USU Law Journal*. Vol. 2, No. 2. September 2014. Sumatera: Universitas Sumatera Utara.
- Marwan Mohammad Abu Orabi. 2014. “The Impact of Leasing Decisions on the Financial Performance of Industrial Companies”. *Global Journal Management and Business Research*. Vol. 14, Issue 2, version 1.0, 2014. USA : Global Journals Inc.
- Peter Mahmud Marzuki. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

- R.Subekti. 1980. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: PT. Intermasa.
- Shidarta. 2000. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Subekti. 2002. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa
- Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata).
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96).
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan.
- Keputusan Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. KEP-122/MK/IV/2/1974, No. 32/M/SK/2/1974, No. 30/Kpb/I/1974 tentang Perizinan *Leasing*.
- Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 1251/KMK.013/1988 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan.
- Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 634/KMK.013/1990 tentang Pengadaan Barang Modal Berfasilitas melalui Perusahaan Sewa Guna Usaha (Perusahaan *leasing*).
- Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 1169/KMK.01/1991 tentang Kegiatan Sewa Guna Usaha (*Leasing*).