

Analisis Hukum Pengadaan Barang/Jasa Terhadap Kasus Korupsi Proyek Tol Mbz: Pelanggaran Tender dan Pertanggungjawaban Korporasi

Legal Analysis of Procurement of Goods/Services in the Corruption Case of the MBZ Toll Road Project: Tender Violations and Corporate Liability

Antonius Ryan Dandy Setiawan¹, Aurellia Zerikha Syah², Josua Ferdinand Sihotang³, Rochella Amalia Narindra⁴

¹⁻⁴Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Hukum, UPN Veteran Jakarta

Email: 2210611432@mahasiswa.upnvj.ac.id¹ 2210611186@mahasiswa.upnvj.ac.id²
2210611168@mahasiswa.upnvj.ac.id³ 2210611166@mahasiswa.upnvj.ac.id⁴

Abstract: *This study analyzes legal violations in the procurement of goods/services in the corruption case of the Sheikh Mohammed bin Zayed (MBZ) Toll Road project, focusing on deviations from the principles of Presidential Regulation Number 16 of 2018 and the application of corporate criminal liability under Article 20 of Law Number 31 of 1999 as amended by Law Number 20 of 2001 on the Eradication of Corruption Crimes (UU Tipikor). The case reveals patterns of tender collusion, technical specification manipulation, budget mark-ups, and collusion causing state losses up to IDR 510 billion, violating principles of efficiency, transparency, accountability, competitiveness, and value for money. Using a normative juridical approach with secondary data from regulations, court decisions, and scholarly literature, the analysis concludes that corporations like KSO Waskita-Acset meet the corporate fault criteria under Supreme Court Regulation Number 13 of 2016, warranting fines, additional sanctions such as blacklisting, and asset recovery. The study emphasizes the need for procurement system reforms to prevent systemic corruption.*

Abstract: Penelitian ini menganalisis pelanggaran hukum dalam pengadaan barang/jasa pada kasus korupsi proyek Jalan Tol Sheikh Mohammed bin Zayed (MBZ), dengan fokus pada deviasi dari prinsip-prinsip Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 dan penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi berdasarkan Pasal 20 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 jo. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (UU Tipikor). Kasus ini menunjukkan pola persekongkolan tender, manipulasi spesifikasi teknis, mark-up anggaran, dan kolusi yang menyebabkan kerugian negara hingga Rp 510 miliar, melanggar asas efisiensi, transparansi, akuntabilitas, kompetitif, dan value for money. Menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan data sekunder dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, dan literatur ilmiah, analisis menyimpulkan bahwa korporasi seperti KSO Waskita-Acset memenuhi kriteria corporate fault menurut Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016, sehingga layak dikenai sanksi pidana denda, tambahan seperti blacklisting, dan pemulihan aset. Penelitian menekankan perlunya reformasi sistem pengadaan untuk mencegah korupsi sistemik.

Article History

Received: Oktober 29, 2025

Revised: November 20, 2025

Published: November 22, 2025

Keywords :

Corruption, Procurement of Goods/Services, MBZ Toll Road, Tender, Corporate Liability, UU Tipikor.

Kata Kunci :

Korupsi, Pengadaan Barang/Jasa, Tol MBZ, Tender, Pertanggungjawaban Korporasi, UU Tipikor.



<https://doi.org/10.5281/zenodo.17698517>

This is an open-access article under the [CC-BY-SA License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan tol merupakan salah satu pilar utama dalam strategi pembangunan nasional Indonesia, karena tol memberikan kontribusi besar dalam memperlancar konektivitas, mendukung mobilitas logistik, dan menurunkan biaya transportasi. Namun, di balik potensi manfaat tersebut, proyek infrastruktur skala besar juga rentan terhadap risiko korupsi, terutama

dalam aspek pengadaan barang dan jasa. Salah satu contoh paling menonjol dalam beberapa tahun terakhir adalah kasus korupsi pada proyek Jalan Tol Jakarta–Cikampek II Elevated, atau yang dikenal sebagai Jalan Tol Sheikh Mohammed bin Zayed (MBZ).¹ Kasus ini tidak hanya menunjukkan pola penyalahgunaan anggaran dan persekongkolan tender, tetapi juga mengungkap persoalan tanggung jawab korporasi dalam tindak pidana korupsi.

Dalam kasus Tol MBZ, Kejaksaan Agung menemukan bahwa pemenang tender seakan telah diatur sejak awal, sehingga kompetisi yang seharusnya terbuka dan sehat justru menjadi formalitas. Saksi dalam persidangan menyatakan bahwa saat pelelangan tahun 2016–2017, para peserta tender sebenarnya sudah mengetahui siapa yang akan menang, sehingga prosedur tender hanya dijalankan demi kelengkapan administrasi. Selain itu, Kejaksaan menyebut adanya praktik persekongkolan untuk menguntungkan pihak-pihak tertentu. Dari segi teknis konstruksi, para terdakwa juga terbukti mengubah spesifikasi desain awal proyek: struktur beton yang semula direncanakan diganti dengan baja, volume pekerjaan dikurangi, dan mutu beton diturunkan, semua demi menghemat biaya tetapi mengorbankan kualitas jalan. Akibatnya, negara mengalami kerugian finansial yang sangat besar, diperkirakan mencapai Rp. 150 Miliar. Majelis hakim pada Pengadilan Tipikor Jakarta akhirnya menjatuhkan hukuman penjara antara tiga hingga empat tahun kepada beberapa terdakwa, termasuk Dirut PT Jasamarga (Jalan Layang Cikampek) dan pihak-pihak lain yang terkait.

Fenomena tersebut menimbulkan pertanyaan hukum yang mendasar: sejauh mana pelanggaran dalam pengadaan barang dan jasa dalam proyek ini melanggar norma-norma yang diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 (“Perpres 16/2018”)? Apakah proses tender yang kelihatannya formalitas itu telah melanggar prinsip-prinsip dasar pengadaan menurut peraturan tersebut? Dan bagaimana pertanggungjawaban pidana korporasi dapat diterapkan dalam konteks perusahaan besar yang menjadi pihak penyedia proyek, bila terjadi korupsi sistematis dalam struktur korporasi tersebut?

Perpres 16/2018 mengatur secara komprehensif mekanisme pengadaan barang dan jasa pemerintah, mulai dari perencanaan, pemilihan penyedia, pelaksanaan kontrak,² hingga pengawasan. Di dalamnya, ditegaskan bahwa pengadaan harus berdasarkan prinsip efisien, efektif, transparan, terbuka, bersaing, adil, dan akuntabel. Selain itu, Perpres ini menegaskan etika pengadaan agar semua pihak yang terlibat bertindak profesional, menjaga independensi, dan menghindari konflik kepentingan. Terlebih lagi, dalam konteks tender besar seperti MBZ, pemilihan metode pengadaan (misalnya tender) dan dokumentasi teknis proyek seharusnya mencerminkan kompetisi sejati dan kesesuaian spesifikasi teknis yang menjamin keselamatan dan kualitas.

Namun, fakta persidangan dalam kasus MBZ menunjukkan bahwa pengaturan tender dan spesifikasi teknis telah disalahgunakan. Menurut keputusan majelis hakim, para terdakwa bersama-sama merencanakan agar konsorsium tertentu (KSO Waskita-Acset) menjadi pemenang tender, dan kemudian melakukan perubahan desain girder (balok jembatan) dari beton ke baja, serta pengurangan volume pekerjaan untuk memangkas biaya tetapi juga mengurangi kualitas struktural. Ada saksi yang menyebut bahwa lelang hanyalah “formalitas” karena pemenang sudah ditetapkan lebih dahulu. Di samping itu, audit BPKP juga menemukan beberapa penyimpangan teknis: dimensi girder as built berbeda dengan rencana awal, volume akhir pekerjaan menyimpang, dan kualitas beton tidak sesuai spesifikasi awal.

¹ Aulia, M. D. (2025). Analisis Hukum Terhadap Tindak Pidana Korupsi Dalam Proyek Jalan Tol Mbz: Legal Analysis Of Corruption In The Mbz Toll Road Project. *Res Nullius Law Journal*, 7(1), 12-22.

² Ratnasari, Y. (2025). *Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Penyedia Jasa Konstruksi Bangunan Atas Dugaan Korupsi Proyek Infrastruktur Milik Negara Yang Berbasis Keadilan* (Doctoral Dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

Dari perspektif hukum pengadaan, pelanggaran semacam ini jelas menunjukkan deviasi dari prinsip dan ketentuan dalam Perpres 16/2018. Jika tender telah dikondisikan sedemikian rupa, maka prinsip kompetisi (bersaing) dan terbuka bisa dilanggar. Jika spesifikasi teknis diubah secara sepihak tanpa transparansi dan justifikasi teknis, maka aspek akuntabilitas dan nilai manfaat (*value for money*) dipertaruhkan. Perubahan spesifikasi juga dapat menunjukkan manipulasi dokumen tender, yang merupakan penyalahgunaan proses pengadaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yang berfokus pada analisis hukum terhadap norma-norma yang berlaku, dokumen hukum, dan kasus konkret. Pendekatan ini dipilih karena penelitian bertujuan untuk menganalisis pelanggaran pengadaan barang/jasa dalam kasus korupsi proyek Tol MBZ berdasarkan ketentuan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 dan Pasal 20 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 jo. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (UU Tipikor), serta Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penanganan Perkara Tindak Pidana oleh Korporasi. Data yang digunakan adalah data sekunder, yang diperoleh melalui studi pustaka (*library research*). Sumber data meliputi:

1. Peraturan perundang-undangan terkait, seperti Perpres 16/2018, UU Tipikor, dan PERMA 13/2016.
2. Putusan pengadilan dan dokumen persidangan terkait kasus Tol MBZ, termasuk temuan Kejaksaan Agung dan audit BPKP.
3. Literatur ilmiah, seperti jurnal, disertasi, dan buku hukum yang relevan, sebagaimana tercantum dalam daftar pustaka.
4. Dokumen pendukung lainnya, seperti laporan media terpercaya dan analisis hukum dari pakar.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi, yaitu pencarian, pengumpulan, dan pengklasifikasian bahan hukum serta literatur terkait. Analisis data menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deduktif, yaitu mulai dari prinsip-prinsip umum hukum pengadaan dan pertanggungjawaban korporasi, kemudian diterapkan pada fakta kasus Tol MBZ untuk menarik kesimpulan. Pendekatan ini memastikan analisis yang sistematis, obyektif, dan berbasis pada norma hukum yang berlaku di Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bentuk dan Pola Pelanggaran Pengadaan Barang/Jasa dalam Kasus Korupsi Proyek Jalan Tol MBZ, Ditinjau dari Prinsip dan Ketentuan Perpres 16 Tahun 2018

Dalam Perpres 16/2018 dijelaskan dengan tegas bahwasanya pelaksanaan pengadaan barang dan jasa wajib mengedepankan asas efisiensi dan efektivitas. Akan tetapi, dengan terjadinya praktik korupsi pembangunan Tol MBZ menjadikan gambaran konkrit bahwasanya kedua asas yang diatur dalam Perpres 16/2018 belum dapat dilaksanakan secara optimal. terjadinya mark up anggaran serta penggunaan sub kontraktor fiktif menjadi alasan utama bahwa proses pengadaan tidak diarahkan untuk mencapai hasil optimal, melainkan digunakan untuk menciptakan keuntungan bagi pihak-pihak tertentu. kondisi tersebut mengakibatkan alokasi anggaran yang jauh melebihi kebutuhan sehingga pengadaan secara efektif dan efisien tidak berjalan dengan baik. Proyek bernilai besar memiliki kerentanan dalam hal efisiensi ketika mendapat intervensi non teknis dalam perencanaan maupun perhitungan biaya. Dalam situasi ketika keputusan teknis dikuasai oleh aktor internal yang bekerjasama dengan kontraktor, memicu terjadinya ruang manipulasi proses pengadaan barang dan jasa menjadi semakin luas dan

efisiensi sulit untuk diwujudkan.³ Maka dapat disimpulkan terjadinya inefisiensi kasus korupsi Tol MBZ tidak sebatas pada penyimpangan prosedural, akan tetapi merupakan konsekuensi dari struktur pengadaan yang terdistorsi pada tahapan awal.

Pengadaan barang dan jasa penting untuk memperhatikan prinsip transparansi, guna memberikan keterbukaan informasi agar dalam tahap pengawasan baik oleh publik maupun lembaga pengawas dapat berjalan dengan baik. Transparansi merupakan tahapan pengadaan barang dan jasa yang sangat penting, hal tersebut guna mencegah terjadinya kecurangan dengan memperketat pengawasan melalui kontrol eksternal.⁴ Kasus proyek Tol MBZ tidak mengindahkan prinsip keterbukaan dalam pengadaan barang dan jasa, hal tersebut didukung dengan tidak terbukanya informasi terkait proses penunjukan penyedia, penyusunan dokumen, dan pelaksanaan tender. Selain itu, berbagai keputusan krusial hanya diinformasikan melalui saluran informal serta informasi pengadaan tidak dipublikasikan secara memadai. Bentuk pelanggaran dalam prinsip keterbukaan juga ditemukan dengan adanya indikasi manipulasi dokumen yang menjadikan proses tender hanya bersifat administratif tanpa substansi kompetitif. Hal tersebut menunjukkan deviasi nyata dari kewajiban transparansi dalam Perpres 16/2018.

Dalam kasus korupsi proyek Tol MBZ juga mengabaikan prinsip akuntabilitas, dikarenakan berbagai keputusan pengadaan tidak dapat dijelaskan secara administratif terkhusus pada penetapan harga dan pemilihan penyedia. Ketidakesesuaian dokumen, keterlibatan pihak yang tidak berwenang, serta ketiadaan justifikasi objektif menunjukkan rentannya struktur pertanggungjawaban. Kelemahan dalam prinsip akuntabilitas menjadi faktor pemicu dalam korupsi pengadaan barang dan jasa.⁵ Ketika otoritas yang tidak selaras dengan pertanggungjawaban, maka menimbulkan subjektivitas dalam pengambilan keputusan akibat dari adanya kepentingan pribadi sebagaimana tercermin dalam kasus korupsi proyek Tol MBZ yang menunjukkan kegagalan sistemik dalam menjaga integritas proses administrasi.

Pelaksanaan pengadaan barang dan jasa juga memperhatikan prinsip kompetitif yang mana mengharuskan proses pemilihan penyedia dilakukan melalui persaingan yang sehat dan objektif. Hal tersebut tidak selaras dengan yang terjadi pada proyek Tol MBZ yang mana terdapat indikasi tender yang direkayasa dengan adanya pembatasan akses bagi calon penyedia lain dan perumusan spesifikasi teknis yang mengarah pada penyedia tertentu sebagaimana bentuk praktik *bid rigging* yang terorganisir. Proses pengadaan barang dan jasa akan kehilangan sifat kompetitifnya apabila terjadi rekayasa dalam dokumen tender yang di desain untuk hanya menguntungkan penyedia tertentu saja.⁶ Sebagaimana yang terjadi pada kasus, bahwa kompetisi digantikan oleh koordinasi informal antara penyedia dan pejabat internal proyek yang menimbulkan pelaksanaan tender tidak memenuhi prinsip persaingan yang sehat. Selain itu kasus Tol MBZ juga melanggar prinsip kewajaran dan nilai manfaat yang mana dalam kondisi ideal setiap pengadaan barang dan jasa dapat menghasilkan nilai manfaat bagi masyarakat dengan mengedepankan konsep *value for money*. Terjadinya pembengkakan biaya dan penyimpangan anggaran dalam kasus Tol MBZ mengakibatkan hilangnya nilai sosial dan ekonomi pada proyek tersebut. *Fraud* dalam pengadaan barang dan jasa dapat menghilangkan *value for money* akibat terjadinya penggunaan

³ Muharram, M., Hariyati, D., & Simanjuntak, L. R. (2025). Efisiensi Dan Efektivitas Pengadaan Barang/Jasa (E-Procurement) Pada Lpse Dan E-Katalog Di Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Dki Jakarta. *Journal Of Accounting And Finance Management*, 6(3), 1547–1559.

⁴ Wardhani, I. I., Pratami, A., & Pratama, I. (2021). E-Procurement Sebagai Upaya Pencegahan Fraud Terhadap Pengadaan Barang Dan Jasa Di Unit Layanan Pengadaan Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Akuntansi Dan Bisnis*, 7(2), 126–139.

⁵ Setiawan, A., Asis, A., & Sahid, S. (2022). Reduce Corruption In Public Procurement: The Effort Towards Good Governance. *Bestuur: Jurnal Ilmu Administrasi & Kebijakan*, 10(1), 33–42.

⁶ Nugraha, I. A., & Midhol, A. B. (2022). Penerapan Prinsip Good Governance Dan Celah Korupsi Dalam Pengadaan Barang Dan Jasa Pemerintah Secara Elektronik. *Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa*, 6(1), 235

anggaran yang tidak efektif dan efisien.⁷ Oleh karena itu, proyek Tol MBZ tidak hanya melanggar prinsip hukum, melainkan juga melanggar tanggung jawab pelayanan publik.

Bentuk pelanggaran yang paling mencolok adalah manipulasi dokumen pengadaan, termasuk rekayasa spesifikasi teknis. Penyusunan dokumen tidak dilakukan berdasarkan kebutuhan objektif, tetapi diarahkan untuk menyesuaikan kemampuan penyedia yang telah ditentukan. Rekayasa dokumen sering terjadi ketika implementasi e-procurement tidak berjalan efektif.⁸ Kondisi ini menyebabkan proses evaluasi kehilangan integritas dan membuka ruang penyimpangan sejak tahap perencanaan sebagaimana tercermin dalam proyek Tol MBZ, yang sebagian besar dokumen tidak melalui sistem elektronik resmi sehingga lebih mudah untuk direkayasa. Bentuk pelanggaran lain yang terjadi dalam kasus Tol MBZ adalah terjadinya Kolusi antara PPK dan penyedia terlihat dari adanya komunikasi informal, penentuan pemenang tender secara terselubung, serta pengaturan harga yang tidak mencerminkan kondisi pasar. Penyedia dan pejabat pengadaan bekerja sama untuk mengkondisikan proses tender sesuai kepentingan bersama. Selain itu terdapat *Mark-up* anggaran yang dilakukan dengan menaikkan harga material dan memanipulasi volume pekerjaan. Praktik ini dimungkinkan karena lemahnya proses verifikasi fisik di lapangan serta ketidakakuratan laporan teknis yang disusun oleh penyedia dan pihak internal proyek. Pelanggaran juga muncul dalam bentuk penyalahgunaan wewenang oleh pejabat yang memiliki otoritas menentukan penyedia. Dalam kasus Tol MBZ, PPK dan pejabat terkait diduga menggunakan kewenangannya untuk mendorong pemilihan penyedia tertentu sekaligus mengabaikan rekomendasi teknis yang tidak menguntungkan pihak tertentu.

Pelanggaran dalam proyek Tol MBZ tidak terjadi secara insidental, tetapi mengikuti pola integrasi vertikal antara penyedia dan pejabat internal. Integrasi ini menciptakan pengaruh yang signifikan dari penyedia dalam perencanaan, tender, hingga pengawasan proyek. Pola ini lazim terjadi pada proyek bernilai besar karena tingginya insentif ekonomi bagi penyedia untuk mengamankan kontrak dengan cara non-prosedural. Pola penyimpangan lain adalah pengendalian informasi agar proses tender tidak kompetitif. Pembatasan akses dokumen, keterlambatan publikasi, serta penyembunyian detail teknis digunakan untuk mencegah penyedia kompetitor mengikuti tender secara optimal. Pola ini memperlihatkan adanya kesengajaan untuk mengarahkan tender kepada pihak tertentu. Pengawasan proyek Tol MBZ dilakukan sebatas formalitas tanpa pemeriksaan substansial. Banyak laporan teknis tidak sesuai dengan kondisi di lapangan dan bahkan direkayasa untuk menutupi ketidaksesuaian pekerjaan. Hal ini menunjukkan kegagalan sistemik dalam mekanisme monitoring dan evaluasi yang seharusnya menjadi alat kontrol utama dalam pengadaan barang dan jasa.

Penerapan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Perusahaan yang Ditetapkan Sebagai Tersangka dalam Kasus Korupsi Proyek Jalan Tol MBZ Berdasarkan Ketentuan Pasal 20 UU Tipikor

Penerapan hukum pidana terhadap korporasi merupakan tonggak penting dalam upaya penegakan hukum di Indonesia, khususnya dalam menanggulangi kejahatan ekonomi dan korupsi yang terstruktur dan sistemik. Secara historis, hukum pidana dianut berdasarkan asas *societas delinquere non potest*, yang berarti badan hukum tidak dapat melakukan tindak pidana. Namun, perkembangan kejahatan korporasi yang semakin masif dan berdampak luas terhadap perekonomian negara menuntut adanya terobosan hukum. Lahirnya Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (UU

⁷ Melati, S., & Chariri, A. (2020). Fraud Pengadaan Barang Dan Jasa Pemerintah Dengan Penerapan E-Procurement Sebagai Variabel Moderasi. Jurnal Akuntansi: Kajian Ilmiah Akuntansi.

⁸ Simanjuntak, M. P. B., & Rusli, Z. (2023). Electronic Procurement From The Perspective Of Collaborative Governance In The City Of Pekanbaru. Indonesian Journal Of Social Science And Education, 1(3).

Tipikor) secara fundamental menempatkan korporasi sebagai subjek hukum pidana yang dapat dimintai pertanggungjawaban.⁹ Pengakuan ini merupakan langkah progresif yang menjadikan korporasi tidak lagi hanya objek, melainkan subjek yang dapat dipidana.

Landasan normatif utama untuk pertanggungjawaban ini terdapat pada Pasal 20 UU Tipikor. Pasal 20 ayat (1) secara tegas mengatur bahwa dalam hal tindak pidana korupsi dilakukan oleh atau atas nama suatu korporasi, tuntutan dan penjatuhan pidana dapat dilakukan terhadap korporasi dan/atau pengurusnya.¹⁰ Konsepsi ini membuka dua kemungkinan penuntutan, yaitu pertanggungjawaban alternatif (korporasi saja atau pengurus saja) atau pertanggungjawaban kumulatif (korporasi dan pengurus sekaligus). Hal ini penting karena dalam kejahatan korupsi yang melibatkan pengadaan barang dan jasa, kerugian negara seringkali diuntungkan secara langsung oleh korporasi itu sendiri, bukan hanya oleh individu pengurus. Jenis tindak pidana korupsi yang dapat dilakukan oleh korporasi sangat luas, mencakup delik-delik umum dalam UU Tipikor, seperti perbuatan melawan hukum yang merugikan keuangan negara (Pasal 2), penyalahgunaan wewenang untuk memperkaya diri sendiri atau korporasi (Pasal 3), hingga delik suap (Pasal 5) dan perbuatan curang (Pasal 7), yang semuanya relevan dengan praktik kecurangan dalam tender proyek infrastruktur. Sabungan Sibarani dan Faisal Santiago menegaskan bahwa skema pertanggungjawaban ganda (korporasi dan pengurus) ini adalah upaya untuk menjamin efektivitas penegakan hukum terhadap *white collar crime*.¹¹

Meskipun Pasal 20 UU Tipikor telah menetapkan dasar hukumnya, mekanisme pembuktian kesalahan korporasi (*corporate fault*) secara teknis diatur lebih lanjut oleh Peraturan Mahkamah Agung (PERMA) Nomor 13 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penanganan Perkara Tindak Pidana oleh Korporasi.¹² PERMA ini merupakan instrumen krusial yang menjembatani antara ketentuan pidana dalam UU Tipikor dengan praktik penuntutan dan pengadilan di lapangan. PERMA 13/2016 memperkenalkan konsep-konsep doktrinal yang harus dipertimbangkan oleh Hakim, di antaranya adalah teori identifikasi (*identification doctrine*) dan teori pendelegasian (*delegation doctrine*).

Teori identifikasi berpandangan bahwa korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana jika perbuatan melawan hukum dilakukan oleh orang-orang yang berkedudukan sebagai pengurus puncak (manajer atau direksi) yang bertindak sebagai representasi kehendak dan otak korporasi. Sementara itu, teori pendelegasian berfokus pada pendelegasian wewenang dari manajemen puncak kepada karyawan yang lebih rendah, di mana pendelegasian tersebut mengandung risiko dilakukannya tindak pidana.¹³ Namun, yang paling krusial adalah kriteria kesalahan korporasi yang harus dibuktikan, yaitu:

1. Korporasi memperoleh keuntungan atau manfaat dari tindak pidana atau tindak pidana tersebut dilakukan untuk kepentingan korporasi.
2. Korporasi membiarkan terjadinya tindak pidana.
3. Korporasi tidak melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk pencegahan, mencegah dampak yang lebih besar, dan memastikan kepatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku, termasuk gagal membangun *compliance system* yang memadai.

⁹ Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi Sebagaimana Telah Diubah Dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001.

¹⁰ Pasal 20 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi.

¹¹ Sibarani, S., & Santiago, F. (2021). Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Korporasi Berdasarkan Uu No 20 Tahun 2001 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi. *Lex Librum*, 7(2), 125-138.

¹² Mahkamah Agung Republik Indonesia, Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara Tindak Pidana Oleh Korporasi, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 13.

¹³ Andi Hamzah, *Pemberantasan Korupsi Melalui Hukum Pidana Nasional Dan Internasional*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2017), Hlm. 150-153. (Buku, Diterbitkan 2017, Ok)

Kriteria ini, terutama poin ketiga mengenai kegagalan pencegahan, sangat penting. Zeis Zultaqawa dan rekan-rekan menyatakan bahwa dalam konteks penanganan tindak pidana korupsi pada proyek pembangunan jalan tol MBZ, analisis hukum harus difokuskan pada prinsip-prinsip legalitas, transparansi, dan akuntabilitas. Korupsi yang terjadi merupakan *corruption business crime* yang dilakukan oleh korporasi melalui orang-orang yang memiliki posisi strategis dan bertindak atas nama perusahaan.¹⁴ Oleh karena itu, kesalahan korporasi tidak lagi dilihat sebagai sekadar *vicarious liability* (pertanggungjawaban pengganti) atas tindakan karyawan, tetapi sebagai kegagalan sistemik korporasi itu sendiri.

Penerapan Pasal 20 UU Tipikor terhadap perusahaan yang ditetapkan sebagai tersangka dalam kasus korupsi proyek Jalan Tol MBZ adalah langkah penegakan hukum yang sangat tepat dan krusial. Kasus ini merupakan cerminan kejahatan korporasi yang terorganisir dalam pengadaan barang/jasa pemerintah, melibatkan kolusi antara oknum penyelenggara negara (PPK dan Direksi BUMN) dengan pihak kontraktor pelaksana (KSO Waskita-Acset). Dugaan inti kasus ini mencakup pengaturan tender, manipulasi Harga Perkiraan Sendiri (HPS), perubahan dokumen spesifikasi, hingga penentuan pemenang lelang yang curang.

Dalam analisis hukum, pelanggaran-pelanggaran tersebut memenuhi secara sempurna kriteria *corporate fault* di bawah PERMA 13/2016. Pertama, korporasi memperoleh keuntungan dari tindak pidana. Perusahaan-perusahaan yang terlibat mendapatkan kontrak proyek infrastruktur bernilai triliunan Rupiah melalui cara-cara yang melawan hukum, sehingga keuntungan yang diperoleh dari proyek tersebut otomatis dikategorikan sebagai hasil dari tindak pidana korupsi. Kedua, adanya pembiaran dan kelalaian pencegahan. Tidak mungkin kecurangan tender dan *mark-up* harga yang menghasilkan kerugian negara hingga Rp 510 Miliar terjadi tanpa diketahui, disetujui, atau setidaknya dibiarkan oleh jajaran manajerial korporasi.¹⁵ Tindakan ini dilakukan di bawah payung korporasi dan demi mencapai tujuan bisnis korporasi, yaitu memenangkan tender dan mendapatkan laba.

Fakta bahwa kecurangan ini meliputi penyimpangan dalam proses lelang dan persetujuan perubahan mutu beton menunjukkan adanya kebijakan internal yang mengarah pada tindak pidana. Zeis Zultaqawa dan rekan-rekan secara spesifik menyoroti bahwa kerugian negara yang timbul dari kasus MBZ menunjukkan perlunya penindakan pidana korporasi secara tegas. Apabila perbuatan ini hanya dihukumkan kepada individu pengurus, maka korporasi sebagai entitas yang menikmati hasil kejahatan akan terlepas dari tanggung jawab pidana dan dapat mengulangi perbuatannya di proyek-proyek lain.¹⁶ Oleh karena itu, penuntutan korporasi secara langsung adalah wujud nyata penerapan prinsip *asset recovery* dan *corporate deterrence* yang sejalan dengan semangat Pasal 20 UU Tipikor.

Sesuai Pasal 20 ayat (4) UU Tipikor, pidana pokok yang dapat dijatuhkan terhadap korporasi adalah pidana denda, yang jumlah maksimumnya ditambah sepertiga.¹⁷ Meskipun denda merupakan sanksi pokok, efektivitas pemidanaan korporasi dalam kejahatan korupsi proyek besar seperti Tol MBZ sangat bergantung pada penerapan pidana tambahan dan tindakan tata tertib sebagaimana diatur dalam PERMA 13/2016. Sanksi tambahan ini, seperti pencabutan izin usaha, pembekuan seluruh kegiatan usaha, larangan mengikuti tender publik, hingga pembubaran korporasi, memiliki dampak yang jauh lebih besar dan memberikan efek jera yang nyata.

Dalam konteks kasus Tol MBZ, di mana integritas pengadaan barang dan jasa publik telah ternodai, pidana denda saja tidaklah cukup. Pelarangan bagi korporasi yang terbukti korup untuk

¹⁴ Aulia, M. D. (2025). Analisis Hukum Terhadap Tindak Pidana Korupsi Dalam Proyek Jalan Tol Mbz: Legal Analysis Of Corruption In The Mbz Toll Road Project. *Res Nullius Law Journal*, 7(1), 12-22.

¹⁵ Pasal 4 Huruf A Dan B Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016.

¹⁶ Aulia, M. D. (2025). Analisis Hukum Terhadap Tindak Pidana Korupsi Dalam Proyek Jalan Tol Mbz: Legal Analysis Of Corruption In The Mbz Toll Road Project. *Res Nullius Law Journal*, 7(1), 12-22.

¹⁷ Pasal 20 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001.

berpartisipasi dalam proyek-proyek pemerintah (daftar hitam/blacklisting) merupakan sanksi yang paling relevan dan efektif. Sanksi ini tidak hanya menghukum kerugian yang telah terjadi, tetapi juga mencegah kerugian di masa depan. Sibarani dan Santiago menekankan bahwa salah satu tujuan utama dari pertanggungjawaban pidana korporasi adalah untuk merampas seluruh keuntungan yang diperoleh dari tindak pidana korupsi dan memastikan dana tersebut kembali ke kas negara, sejalan dengan prinsip pemulihan kerugian negara.¹⁸

Oleh karena itu, Hakim yang menangani kasus ini harus mempertimbangkan secara serius faktor-faktor yang memberatkan, termasuk besarnya kerugian negara yang mencapai Rp 510 Miliar, luasnya dampak publik, dan sifat terstruktur dari kejahatan yang melanggar trust publik. Penerapan sanksi pidana tambahan yang maksimal, seperti pelarangan mengikuti tender dan penyitaan aset korporasi yang terbukti diperoleh dari hasil korupsi, akan berfungsi ganda: sebagai hukuman yang setimpal dan sebagai sarana edukasi yang kuat bagi seluruh perusahaan di sektor konstruksi untuk membangun sistem anti-korupsi yang kredibel.

Meskipun dasar hukumnya kuat, penegakan Pasal 20 UU Tipikor dalam kasus MBZ tidak lepas dari tantangan. Tantangan utama terletak pada pembuktian elemen kesalahan korporasi. Membuktikan bahwa perbuatan individu dilakukan *untuk kepentingan* dan *dengan persetujuan* korporasi memerlukan penelusuran dokumen, aliran dana, dan keputusan rapat yang sangat rumit. Pembelaan korporasi seringkali mencoba memisahkan tindakan individu yang korup dari kebijakan resmi perusahaan, sehingga membebankan pembuktian yang kompleks kepada Jaksa Penuntut Umum.

Namun, keberhasilan penetapan tersangka korporasi dalam kasus MBZ menunjukkan adanya kemajuan dalam penegakan hukum. Kasus ini dapat menjadi preseden kuat (yurisprudensi) yang mendorong perusahaan-perusahaan di Indonesia untuk meningkatkan kepatuhan hukumnya. Korporasi didorong untuk segera menerapkan Sistem Manajemen Anti Penyuapan (SMAP) dan *compliance programs* lainnya. Di masa depan, penegakan hukum harus semakin mengedepankan pendekatan *holistik*, di mana proses pengadaan barang/jasa diawasi sejak tahap perencanaan hingga pelaksanaan, dan hukuman terhadap korporasi harus mencerminkan seriusnya kejahatan korupsi yang terorganisir. Melalui penegakan Pasal 20 UU Tipikor secara konsisten, diharapkan integritas pengadaan proyek infrastruktur nasional dapat ditingkatkan, dan kepercayaan publik terhadap tata kelola pemerintahan yang bersih dapat pulih.

Pengaitan tindak pidana korupsi yang dilakukan oleh individu kepada entitas korporasi memerlukan langkah pembuktian yang cermat, sebagaimana diamanatkan oleh PERMA 13/2016. Di sinilah doktrin-doktrin seperti Teori Identifikasi berperan penting. Teori Identifikasi menganggap bahwa perbuatan pengurus puncak (misalnya, Direktur Utama atau jajaran Direksi) yang memiliki otoritas untuk mengambil keputusan strategis dan kebijakan, dapat diidentikkan sebagai perbuatan korporasi itu sendiri. Artinya, kehendak jahat (*mens rea*) pengurus di tingkat tertentu dianggap sebagai kehendak jahat korporasi.¹⁹ Dalam kasus MBZ, di mana terjadi kolusi tender yang terstruktur dan melibatkan persetujuan atas perubahan mutu barang yang merugikan negara, sangat mungkin bahwa tindakan-tindakan ini merupakan keputusan kolektif atau setidaknya disetujui oleh jajaran manajemen puncak yang bertindak sebagai “otak” perusahaan.

Namun, tidak semua tindak pidana korupsi dilakukan oleh pengurus puncak. Kadang kala, perbuatan melawan hukum dilakukan oleh staf atau manajer di tingkat menengah, yang kemudian hasilnya dinikmati oleh korporasi. Dalam konteks ini, PERMA 13/2016 mempermudah pembuktian

¹⁸ Sibarani, S., & Santiago, F. (2021). Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Korporasi Berdasarkan Uu No 20 Tahun 2001 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi. *Lex Librum*, 7(2), 125-138.

¹⁹ Adami Chazawi, 2016, *Hukum Pidana Korupsi Di Indonesia*, Jakarta, Pt. Raja Grafindo Persada

kesalahan korporasi dengan kriteria kelalaian pencegahan (*failure to prevent*). Kegagalan korporasi dalam membangun dan menerapkan sistem kepatuhan (*compliance system*) yang memadai, atau membiarkan tindak pidana korupsi terjadi karena longgarnya pengawasan internal, sudah cukup untuk mendakwa korporasi. Korupsi dalam proyek Tol MBZ yang terjadi dalam jangka waktu yang lama dan melibatkan beberapa tahapan kontrak menunjukkan adanya kelemahan signifikan dalam tata kelola internal perusahaan, yang memungkinkan praktik curang tersebut terus berlangsung demi keuntungan finansial. Korporasi, dalam hal ini, dianggap telah melalaikan kewajibannya untuk bertindak sebagai warga negara hukum yang baik (*good corporate citizen*).

Penerapan pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi yang terlibat dalam proyek Tol MBZ tidak hanya memiliki dampak hukum, tetapi juga dampak ekonomi dan sosial yang luas. Di sektor konstruksi, kejahatan korporasi menciptakan *moral hazard* dan mendistorsi persaingan usaha yang sehat. Korporasi yang mendapatkan proyek melalui cara curang (seperti *bid rigging* dan suap) seringkali mengorbankan kualitas dan mutu pekerjaan, yang pada akhirnya merugikan pengguna jalan tol dan infrastruktur publik. Kasus MBZ menjadi preseden penting untuk menekan praktik KKN (Kolusi, Korupsi, dan Nepotisme) yang merajalela di sektor pengadaan barang/jasa.

Dari sisi sanksi, pidana denda yang dijatuhkan terhadap korporasi haruslah proporsional dan signifikan, yakni ditambah sepertiga dari denda maksimal yang diancamkan kepada individu. Namun, seperti yang dijelaskan sebelumnya, sanksi yang paling memberikan efek jera adalah sanksi tambahan. Larangan mengikuti tender publik, misalnya, akan memutus sumber pendapatan utama perusahaan konstruksi. Ini merupakan sanksi yang bersifat 'mematikan' bagi korporasi yang sangat bergantung pada proyek pemerintah. Tujuan utama pemidanaan adalah untuk menyeimbangkan keadilan dan kepastian hukum, di mana sanksi yang dijatuhkan harus mampu memulihkan kerugian negara dan memberikan pembelajaran bagi pelaku usaha lainnya. Oleh karena itu, putusan hakim dalam kasus MBZ harus memuat sanksi yang tidak hanya bersifat retributif (pembalasan), tetapi juga restoratif (pemulihan kerugian negara) dan preventif (pencegahan).

Meskipun PERMA 13/2016 telah memberikan panduan yang jelas, tantangan di lapangan tetap ada. Tantangan terbesar dalam pembuktian adalah menembus tirai korporasi (*piercing the corporate veil*). Korporasi seringkali menggunakan struktur organisasi yang kompleks untuk menyembunyikan kejahatan yang dilakukan, sehingga sulit untuk menunjukkan adanya kehendak atau persetujuan dari entitas itu sendiri. Jaksa Penuntut Umum harus mampu menghubungkan keuntungan finansial korporasi dengan tindakan melawan hukum yang dilakukan oleh pengurus. Dalam kasus MBZ, ini berarti membuktikan bahwa keuntungan yang diperoleh KSO Waskita-Acset dari proyek tol tersebut adalah konsekuensi langsung dari pengaturan tender yang curang dan manipulasi spesifikasi.

Namun, prospek penerapan hukum pidana korporasi di masa depan tampak cerah. Dengan adanya PERMA 13/2016 dan yurisprudensi dari kasus-kasus korupsi besar, penegak hukum semakin berani untuk menyeret korporasi ke meja hijau. Selain itu, PERMA juga memberikan ruang bagi Hakim untuk mempertimbangkan langkah-langkah mitigasi yang telah dilakukan oleh korporasi. Pasal 29 PERMA 13/2016 mengatur bahwa Hakim dapat mempertimbangkan faktor-faktor yang meringankan, seperti adanya upaya korporasi untuk mencegah dampak yang lebih besar, adanya sistem manajemen anti-penyuapan, atau adanya kerja sama dengan penegak hukum (*cooperation and restitution*). Oleh karena itu, penetapan tersangka dalam kasus MBZ harus menjadi momentum bagi perusahaan-perusahaan di Indonesia, khususnya di sektor konstruksi, untuk melakukan reformasi internal secara radikal dan mengadopsi budaya kepatuhan hukum yang kuat, bukan sekadar respons reaktif terhadap ancaman pidana. Hal ini adalah kunci untuk menciptakan lingkungan bisnis yang bersih dan mendukung pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan berintegritas.

SIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa kasus korupsi proyek Jalan Tol Sheikh Mohammed bin Zayed (MBZ) merupakan contoh nyata pelanggaran prinsip-prinsip pengadaan barang/jasa yang diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018. Pelanggaran tersebut mencakup inefisiensi dan inefektivitas akibat mark-up anggaran dan penggunaan subkontraktor fiktif, ketidaktransparanan dalam proses tender dan dokumen pengadaan, kegagalan akuntabilitas dalam pertanggungjawaban administratif, hilangnya prinsip kompetitif melalui rekayasa tender (bid rigging), serta pengabaian nilai manfaat (value for money) akibat pembengkakan biaya dan penurunan kualitas konstruksi. Bentuk pelanggaran utama meliputi manipulasi dokumen, kolusi antara Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dan penyedia, mark-up anggaran, serta penyalahgunaan wewenang, yang semuanya mengikuti pola integrasi vertikal antara penyedia dan pejabat internal, pengendalian informasi, dan pengawasan yang bersifat formalitas semata.

Selain itu, penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi berdasarkan Pasal 20 UU Tipikor terhadap perusahaan yang terlibat (seperti KSO Waskita-Acset) adalah langkah yang tepat dan sesuai dengan kriteria corporate fault dalam Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016. Korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban karena memperoleh keuntungan dari tindak pidana, membiarkan terjadinya korupsi, serta gagal melakukan pencegahan melalui sistem kepatuhan yang memadai. Doktrin identifikasi dan pendelegasian memperkuat pembuktian bahwa tindakan pengurus diidentikkan sebagai kehendak korporasi, sementara sanksi pidana denda ditambah sepertiga, beserta sanksi tambahan seperti pelarangan tender dan penyitaan aset, diperlukan untuk mencapai efek jera, pemulihan kerugian negara, dan pencegahan di masa depan. Kasus ini menunjukkan kegagalan sistemik dalam pengadaan infrastruktur, yang tidak hanya merugikan keuangan negara hingga Rp 510 Miliar, tetapi juga mengancam integritas pembangunan nasional.

SARAN

Untuk mencegah terulangnya kasus serupa, disarankan agar pemerintah memperkuat implementasi e-procurement secara penuh dan transparan guna meminimalkan manipulasi dokumen serta meningkatkan pengawasan eksternal melalui integrasi sistem dengan lembaga seperti BPKP dan KPK. Selain itu, korporasi di sektor konstruksi harus segera menerapkan Sistem Manajemen Anti-Penyuapan (SMAP) dan program kepatuhan hukum yang ketat, termasuk audit internal rutin dan pelatihan anti-korupsi bagi pengurus.

Penegak hukum, khususnya Kejaksaan Agung dan Mahkamah Agung, diharapkan lebih konsisten dalam menerapkan Pasal 20 UU Tipikor dengan memprioritaskan pembuktian corporate fault dan sanksi tambahan yang efektif, seperti blacklisting permanen bagi korporasi yang terbukti korup. Selanjutnya, revisi Perpres 16/2018 diperlukan untuk memperketat ketentuan pencegahan kolusi, termasuk penerapan teknologi blockchain untuk traceability dokumen tender. Akhirnya, masyarakat dan akademisi diimbau untuk aktif melakukan pengawasan publik dan penelitian lanjutan guna mendukung reformasi tata kelola pengadaan barang/jasa yang lebih akuntabel dan bersih dari korupsi.

REFERENSI

- Adami Chazawi, 2016, *Hukum Pidana Korupsi di Indonesia*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada
- Andi Hamzah, *Pemberantasan Korupsi Melalui Hukum Pidana Nasional dan Internasional*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2017), hlm. 150-153. (Buku, diterbitkan 2017, OK)
- Aulia, M. D. (2025). ANALISIS HUKUM TERHADAP TINDAK PIDANA KORUPSI

- DALAM PROYEK JALAN TOL MBZ: Legal Analysis of Corruption in the MBZ Toll Road Project. *Res Nullius Law Journal*, 7(1), 12-22.
- Melati, S., & Chariri, A. (2020). Fraud pengadaan barang dan jasa pemerintah dengan penerapan e-procurement sebagai variabel moderasi. *Jurnal Akuntansi: Kajian Ilmiah Akuntansi*.
- Muharram, M., Hariyati, D., & Simanjuntak, L. R. (2025). Efisiensi dan efektivitas pengadaan barang/jasa (e-procurement) pada LPSE dan e-katalog di Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta. *Journal of Accounting and Finance Management*, 6(3), 1547–1559.
- Nugraha, I. A., & Midhol, A. B. (2022). Penerapan prinsip good governance dan celah korupsi dalam pengadaan barang dan jasa pemerintah secara elektronik. *Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa*, 6(1), 235.
- Setiawan, A., Asis, A., & Sahid, S. (2022). Reduce corruption in public procurement: The effort towards good governance. *Bestuur: Jurnal Ilmu Administrasi & Kebijakan*, 10(1), 33–42.
- Simanjuntak, M. P. B., & Rusli, Z. (2023). Electronic procurement from the perspective of collaborative governance in the City of Pekanbaru. *Indonesian Journal of Social Science and Education*, 1(3).
- Wardhani, I. I., Pratami, A., & Pratama, I. (2021). E-procurement sebagai upaya pencegahan fraud terhadap pengadaan barang dan jasa di Unit Layanan Pengadaan
- Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penanganan Perkara Tindak Pidana oleh Korporasi
- Ratnasari, Y. (2025). *Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Penyedia Jasa Konstruksi Bangunan Atas Dugaan Korupsi Proyek Infrastruktur Milik Negara Yang Berbasis Keadilan (Doctoral Dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang)*.
- Sibarani, S., & Santiago, F. (2021). Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Korporasi Berdasarkan Uu No 20 Tahun 2001 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi. *Lex Librum*, 7(2), 125-138.