

**PENGENDALIAN LALU LINTAS JALAN BERBAYAR
ELEKTRONIK: STUDI PERATURAN GUBERNUR DKI JAKARTA
NO. 149 TAHUN 2016**

Mustakim

Dosen Fakultas Hukum, Universitas Nasional
Email : mustakim@unas.ac.id/mustakim_adv@yahoo.com

Abstract

Congestion in the capital city of Indonesia, Jakarta, is getting worse and acute. The data of Metro Jaya Police Department shows that the addition number of new cars reaches 250 units per day on average while motorcycle reaches 1.250 units per day. The total number of vehicles until the end of year 2014 di Jakarta is 17.523.967 units dominated by two wheeled vehicles which is up to 13.084.372 units. It was followed by car, 3.226.009 units, goods carrier car 673.661 units, bus 362.066 units, and specific purpose car 137.859 units. Therefore, in order to overcome those problems, Jakarta, the capital city of Indonesia, applied Electronic Road Pricing (ERP) aiming to charge vehicles passing through certain road in certain specific time. The character of this study is normative with constitutional approach and a study of Jakarta Governor Regulation No. 149 Year 2016. The result showed that the substance of Jakarta Governor Regulation No. 149 Year 2016 about electronic road pricing traffic control was qualified as against the principle of act and regulation formation as what has been regulated by act No. 12 Year 2011 especially related to the kind of charging, the amount of the charge, and the penalty of the violation toward the ERP. The legal steps by changing to adapt related regulation about the amount of the charge and the penalty refers to constitution and / or conducting the trial to the Supreme Court to judge the regulation.

Keywords: *Electronic Road Pricing, ERP*

A. Pendahuluan

Sesuai data tahun 2010 ini, jumlah kendaraan di Jakarta telah mencapai angka 11.362.396 unit kendaraan. Dimana dari jumlah tersebut 8.244.346 unit merupakan kendaraan roda dua dan 3.118.050 unit merupakan kendaraan roda empat. Data Polda Metro Jaya, penambahan mobil baru di Jakarta rata-rata mencapai 250 unit per hari, sedangkan sepeda motor mencapai 1.250 unit per hari. Jumlah unit kendaraan bermotor hingga

akhir 2014 di Jakarta sebanyak 17.523.967 unit yang didominasi oleh kendaraan roda dua dengan jumlah 13.084.372 unit. Diikuti dengan mobil pribadi sebanyak 3.226.009 unit, mobil barang 673.661 unit, bus 362.066 unit, dan kendaraan khusus 137.859 unit (Aditya Antara : 2015 di unduh pada tanggal 8 Juli 2016)

Dalam 5 (lima) tahun terakhir ini diketahui bahwa kecenderungan bertambahnya jumlah mobil di Jakarta diperkirakan sebanyak 11% sedangkan kenaikan luas jalan hanya naik 1%. Ini berarti dalam beberapa tahun ke depan, jalan di Jakarta diperkirakan tidak mampu menampung luapan jumlah kendaraan yang terus tumbuh melebihi panjang jalan yang ada (Naskah Akademik, *Revisi Peraturan Daerah No. 12 Tahun 2003*, Tahun 2010)

Fakta tersebut, mengakibatkan DKI Jakarta mengalami tingkat kemacetan yang semakin parah dan sebagai solusi kemacetan di Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta (DKI Jakarta) segera menerapkan kebijakan jalan berbayar atau lebih dikenal dengan Electronic Road Pricing/ERP.

Berbagai regulasi sebagai landasan penerapan ERP juga telah mengatur mulai dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi, hingga akhirnya pada tahun 2016, Basuki Djahaya Purnama alias Ahok menerbitkan Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 Tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik sebagai acuan pelaksanaan pengendalian lalu lintas jalan berbayar, namun hingga saat ini belum terlaksana.

Salah satu masalah yang muncul ke permukaan adalah sikap Komisi Pengawas dan Persaingan Usaha menyatakan ada potensi pelanggaran melanggar Pasal 22 UU No. 5 Tahun 1999 dalam Pasal 8 ayat 1 huruf c Peraturan Gubernur No. 149 tahun 2016, terkait dengan penggunaan Teknologi komunikasi jarak pendek Dedicated Short Range Cmmunication (DSRC) frekuensi 5.8 GHz (lima koma delapan gigahertz).

Oleh karena itulah, dalam tulisan ini akan dilakukan kajian mengenai substansi yang diatur Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 Tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar elektronik dilihat dari aspek materiil dan formil pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang.

B. Rumusan Masalah

1. Apakah substansi Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar telah memberikan landasan

hukum yang kuat dalam penerapan jalan berbayar di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta?

2. Bagaimanakah reformulasi Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik sehingga menjadi landasan pelaksanaan pengendalian lalu lintas jalan berbayar di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta ?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini dikualifikasi sebagai penelitian normatif yaitu “penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka (Soerjono Soekanto : 2007, hal. 12-13). Isu hukum dalam penelitian ini adalah substansi dari Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik berkenaan dengan penentuan pungutan pengendalian lalu lintas berbayar, sanksi dan konsekuensi pelaksanaannya. karenanya pendekatan masalah menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Bahan yang digunakan adalah bahan hukum Primer, bahan hukum Sekunder dan bahan tersier atau penunjang atau bahan non hukum.

Dalam melakukan pengumpulan bahan Kepustakaan (*Library Research*) yang diperoleh dari studi dokumen atau bahan pustaka berkenjeng ke Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, Fakultas Hukum Universitas Nasional, Dewan Transportasi Kota Jakarta dan kunjungan ke situs internet.

Bahan hukum yang diperoleh dalam penelitian ini diuraikan dan dihubungkan sedemikian rupa, sehingga disajikan dalam penulisan yang lebih sistematis guna menjawab permasalahan yang telah dirumuskan (Johnny Ibrahim : 2006, hal. 393). Pengolahan bahan hukum dilakukan secara deduktif, yakni menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan yang dihadapi (Johnny Ibrahim, *Ibid*). Selanjutnya bahan hukum yang ada dianalisis secara kualitatif yaitu dengan menguraikan hasil penelitian berupa kalimat-kalimat.

D. Hasil dan Pembahasan

1. Pengertian Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar

Pasal 1 angka 9 Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 149 Tahun 20016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik, menjelaskan bahwa Jalan Berbayar Elektronik adalah penerapan jalan berbayar secara elektronik pada kawasan dan/ atau ruas jalan tertentu bagi kendaraan yang melewatinya. Pembatasan Lalu Lintas dengan Pengenaan Retribusi Pengendalian lalu lintas, dalam di luar negeri dikenal dengan istilah *Electronic Road Pricing* (ERP).

ERP itu sendiri, mengutip dari Wikipedia yang mengambil contoh penerapan di Hongkong adalah “is an electronic toll collection scheme to manage traffic by congestion pricing.” (skema pembayaran tol secara elektronik dalam pengelolaan lalu-lintas melalui pungutan kemacetan). Sistem ini diterapkan di Hongkong sejak awal 80an, dan diadopsi oleh Singapura pada tahun 1998 (Ekonomi Perkotaan: Minggu, 16 Mei 2010)

Dalam kajian ini yang dimaksud dengan road pricing adalah “... that motorists pay directly for driving on a particular roadway or in a particular area. Value Pricing is a marketing term which emphasizes that road pricing can directly benefit motorists through reduced congestion or improved roadways.” Berdasarkan pengertian tersebut bahwa penerapan road pricing adalah pembayaran langsung yang dikenakan kepada pengendara di jalan raya atau wilayah-wilayah tertentu (Naskah Akademik : Koalisi Warga Untuk Masyarakat Demand Manajemend Tahun 2010)

Road Pricing adalah pengenaan biaya secara langsung terhadap pengguna jalan karena melewati ruas jalan tertentu. Pada dasarnya terdapat dua tujuan dari pengenaan Road Pricing yaitu untuk menambah pendapatan suatu daerah atau Negara, atau suatu sarana untuk mengatur penggunaan kendaraan agar tidak terjadi kemacetan. Terdapat beberapa tujuan utama dari road pricing, yaitu mengurangi kemacetan, menjadi sumber pendapatan daerah, mengurangi dampak lingkungan, mendorong penggunaan angkutan umum masal (Bambang Susantono : Edisi September-Oktober 2008)

Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia, Bambang Susantono, mengelompokan road pricing berdasarkan tujuan sebagai berikut :

Nama	Deskripsi	Tujuan
Road toll (fixed rates)	Pengenaan biaya atas penggunaan jalan-jalan tertentu.	Untuk meningkatkan pendapatan dan investasi.
Congestion pricing (time-variable)	Pengenaan biaya didasarkan atas kepadatan lalu lintas, jika lalu lintas padat maka biaya yang dikenakan akan tinggi, namun sebaliknya jika lalu tidak padat maka biaya yang dikenakan akan rendah	Untuk meningkatkan pendapatan dan mengurangi kemacetan.
Cordon fees	Pengenaan biaya atas penggunaan jalan-jalan	Mengurangi kemacetan di pusat-

	tertentu	pusat kota.
HOV lanes	Bagi kendaraan yang tidak bisa banyak menampung jumlah penumpang, akan dikenakan pungutan	Untuk mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi kepada penggunaan kendaraan yang memiliki daya tampung yang banyak, sehingga jumlah kendaraan di jalanraya dapat dikurangi.
Distance-based fees	Biaya yang dikenakan terhadap kendaraan bergantung pada seberapa jauh kendaraan digunakan	Untuk meningkatkan pendapatan dan mengurangi berbagai masalah lalu lintas.
Pay-As-You-Drive insurance	Membagi rata pembayaran berdasarkan jarak sehingga asuransi kendaraan menjadi biaya yang tidak tetap.	Mengurangi berbagai masalah lalu lintas khususnya kecelakaan lalu lintas.
Road space rationing	Penggunaan batasan tertentu di jam-jam padat lalu lintas (misalnya berdasarkan nomor kendaraan)	Untuk mengurangi kemacetan di Jalan-jalan utama atau di pusat-pusat kota.

Sumber : Bambang Susantono, 2008.

Congestion pricing (pungutan biaya kemacetan) merupakan salah satu economic instruments yang bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Electronic Road Pricing (ERP) merupakan salah satu sebutan untuk Congestion Pricing. Dengan congestion pricing, pengguna kendaraan pribadi akan dikenakan biaya jika mereka melewati satu area atau koridor yang macet pada periode waktu tertentu. Pengguna kendaraan pribadi, akhirnya, harus menentukan apakah akan meneruskan perjalanannya melalui area atau koridor tersebut dengan membayar sejumlah uang, mencari rute lain, mencari tujuan perjalanan lain, merubah waktu dalam melakukan perjalanan, tidak jadi melakukan perjalanan, atau berpindah menggunakan moda lain yang diijinkan untuk melewati area atau koridor tersebut.

Biaya yang dikenakan juga bertujuan untuk memberikan kesadaran kepada pengguna kendaraan pribadi bahwa perjalanan mereka dengan

kendaraan pribadi mempunyai kontribusi terhadap kerusakan lingkungan dan kerugian kepada masyarakat yang tidak menggunakan kendaraan pribadi. Kondisi ini seringkali tidak dipikirkan oleh masyarakat dan pembuat kebijakan. Congestion pricing telah sukses diaplikasikan di beberapa kota seperti Singapore, Oslo, Stockholm, dan London. Dana yang terkumpul, bisa juga dijadikan sebagai salah satu sumber pembiayaan untuk mendukung beroperasinya moda transportasi yang lebih efektif, sehat, dan ramah lingkungan seperti Bus Rapid Transit, Mass Rapid Transit, dan lain-lain.

2. Landasan Hukum Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar

Dalam bidang Transportasi dan pelaksanaan tugas pembantuan, Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta telah diberikan kewenangan menetapkan kebijakan di bidang transportasi sebagaimana amanat Undang-Undang No. 29 Tahun 2007 tentang Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia, Pasal 26 ayat (4) huruf c yang menyebutkan : Kewenangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang ini sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penetapan dan pelaksanaan kebijakan dalam bidang: transportasi.

Landasan hukum khusus terkait kebijakan jalan berbayar sebagai pengendalian lalu lintas dapat dilihat ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi, dan Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 Tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar.

Pasal 133 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan :

Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria :

- a. perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan;
- b. ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
- c. kualitas lingkungan.

Kemudian manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tersebut dilakukan cara-cara sebagaimana disebutkan dalam ayat (2) yaitu dengan cara :

- a. Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;

- b. Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
- c. Pembatasan Lalu Lintas Sepeda Motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
- d. Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan klasifikasi fungsi Jalan;
- e. Pembatasan ruang Parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang Parkir maksimal; dan/atau
- f. Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Tidak Bermotor Umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.

Pasal 60 ayat (2) huruf c Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, menjelaskan bahwa pembatasan lalu lintas dilaksanakan dengan cara : lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu. Pembatasan tersebut dilakukan dengan kriteria sebagaimana diatur dalam Pasal 67 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011, paling sedikit memiliki kriteria : perbandingan volume lalu lintas pada kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur sama dengan atau lebih besar dari 0,5 dan telah tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal pada jalan, kawasan atau koridor yang bersangkutan dan memperhatikan kualitas lingkungan.

Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi sebagai pengganti Peraturan Daerah No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai, Danau serta Penyeberangan, Pasal 76 ayat (1) dan (2) huruf h menjelaskan bahwa untuk melaksanakan pengendalian Lalu Lintas Jalan, Pemerintah Daerah dapat melakukan pembatasan Kendaraan Bermotor perseorangan yang dioperasikan di Jalan dan/atau pergerakan Lalu Lintas dengan cara :

- 1) Memberlakukan sistem satu arah pada jam tertentu dan/atau jaringan Jalan tertentu dan/atau di pusat kegiatan
- 2) Memberlakukan sistem stiker lisensi memasuki kawasan pengendalian Lalu Lintas;
- 3) Memberlakukan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar pada jaringan Jalan tertentu dan/atau kawasan tertentu dan/atau waktu tertentu;
- 4) Menyediakan Kendaraan Bermotor antar jemput bagi Pegawai Pemerintah Daerah;
- 5) Mendorong badan usaha milik swasta yang mempekerjakan tenaga kerja paling sedikit 10 (sepuluh) orang untuk menyediakan

- Kendaraan Bermotor antar jemput dan/atau fasilitas pembiayaan penggunaan Kendaraan Bermotor Umum;
- 6) Mewajibkan setiap kegiatan umum yang menimbulkan dampak kemacetan untuk melakukan upaya mengatasi kemacetan secara segera melalui penyediaan Kendaraan Bermotor bersama dan/atau upaya lainnya;
 - 7) Mewajibkan Pegawai Pemerintah Daerah yang tidak menggunakan Kendaraan Bermotor antar jemput sebagaimana dimaksud pada huruf d untuk menggunakan Kendaraan Bermotor Umum paling sedikit 1 (satu) kali seminggu pada hari kerja;
 - 8) Membatasi Lalu Lintas sepeda motor pada kawasan tertentu dan/atau waktu dan/atau jaringan Jalan tertentu;
 - 9) Menerapkan Pajak Kendaraan Bermotor progresif khususnya untuk Kendaraan Bermotor baru;
 - 10) Memberlakukan sistem Sertifikat Hak Kepemilikan Kendaraan Bermotor Perseorangan;
 - 11) Mengendalikan kepemilikan Kendaraan Bermotor baru dengan jumlah maksimum Surat Tanda Nomor Kendaraan per tahun sesuai kapasitas prasarana Jalan;
 - 12) Mengendalikan Kendaraan Bermotor luar Daerah yang masuk ke Daerah;
 - 13) Mewajibkan pengelola pusat kegiatan komersial tertentu untuk menyediakan fasilitas Parkir park and ride pada hari kerja bagi penumpang Kendaraan Bermotor Umum dengan keringanan tarif Parkir; dan/atau
 - 14) Menerapkan metoda pembatasan Lalu Lintas lainnya.

3. Unit Pengelola Elektornik Road Pricing (UP. ERP)

Unit Pengelola merupakan Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan dan Transportasi dalam pengelolaan sistem pengendalian lalu lintas jalan berbayar yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.

Unit Pengelola mempunyai tugas mengelola sistem pengendalian lalu lintas jalan berbayar secara elektronik dan berfungsi:

- a. penyusunan rencana strategis, rencana kerja anggaran rencana bisnis anggaran Unit Pengelola;
- b. pelaksanaan rencana strategis, dokumen pelaksanaan anggaran dan rencana bisnis anggaran Unit Pengelola;
- c. penyusunan standar dan prosedur pelayanan;
- d. penyusunan rencana kebutuhan pemeliharaan dan perawatan prasarana beserta kelengkapan sistem jalan berbayar elektronik;

- e. pelaksanaan monitoring pemeliharaan dan perawatan sistem jalan berbayar elektronik;
- f. pelaksanaan pemeliharaan, perawatan dan modifikasi prasarana beserta perlengkapan sistem jalan berbayar elektronik;
- g. pelaksanaan perhitungan dan pengajuan tarif layanan sistem jalan berbayar elektronik; pelaksanaan perhitungan unit cost (biaya Rp/km per kilometer) sistem jalan berbayar elektronik;
- h. penyelenggaraan pengoperasian sistem jalan berbayar elektronik;
- i. pelaksanaan pemilihan operator sistem jalan berbayar elektronik milik Pemerintah Daerah;
- j. pelaksanaan pemilihan investor dan operator sistem jalan berbayar elektronik bukan milik Pemerintah Daerah;
- k. penetapan operator sistem jalan berbayar elektronik milik Pemerintah Daerah sesuai kewenangannya;
- l. penetapan investor dan operator sistem jalan berbayar elektronik bukan milik Pemerintah Daerah sesuai kewenangannya;
- m. pelaksanaan dan pengendalian operasional sistem jalan berbayar elektronik;
- n. pengaturan dan penataan ruang berupa penempatan gerbang dan peralatan pendukung sesuai kewenangannya;
- o. penjagaan ketertiban dan keamanan prasarana dan sarana sistem jalan berbayar elektronik serta kantor Unit Pengelola;
- p. pelaksanaan rencana pengembangan untuk peningkatan layanan sistem jalan berbayar elektronik;
- q. pelaksanaan publikasi dan kehumasan;
- r. perencanaan, pelaksanaan dan pengelolaan teknologi komunikasi dan informasi Unit Pengelola;
- s. pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, keuangan, barang, kerumahtanggaan dan ketatausahaan; dan
- t. pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola.

Susunan Organisasi Unit Pengelola terdiri dari :

- a. Kepala Unit;
- b. Subbagian Tata Usaha;
- c. Subbagian Keuangan;
- d. Satuan Pelaksana Operasional dan Pengendalian;
- e. Satuan Pelaksana Prasarana dan Sarana;
- f. Satuan Pengawas Internal; dan
- g. Subkelompok Jabatan Fungsional.

4. Asas-asas pembentukan Peraturan Gubernur DKI Jakarta

Dalam penyusunan Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 Tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik harus memperhatikan asas-asas dalam penyusunan peraturan perundang-undangan, yakni (Hamid S. Attamimi : 1990, hlm 336-343).

- a. asas formal, meliputi (1) memiliki tujuan yang jelas, maksud yang ingin diwujudkan dengan dibentuknya suatu peraturan perundang-undangan; (2) memiliki dasar-dasar pertimbangan yang pasti pada konsideran menimbang; (3) memiliki dasar-dasar peraturan hukum yang jelas pada konsideran mengingat; (4) memiliki sistematika yang logis dan tidak saling bertentangan antara Bab, Bagian, Pasal, Ayat, dan sub ayat; (5) dapat dikenali melalui pengundangan ke dalam lembaran negara serta disosialisasikan atau penyebarluasan.
- b. asas material, meliputi : (1) dibentuk oleh pejabat atau lembaga pembentuk peraturan hukum yang berwenang untuk itu; (2) dibentuk melalui mekanisme, prosedur atau tata tertib yang berlaku untuk itu; (3) materi muatannya memiliki asas-asas hukum yang jelas, tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum, peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan/atau dengan peraturan perundang-undangan lainnya yang sederajat/mengatur perihal yang sama; (4) isi peraturan harus jelas, mengandung kebenaran, keadilan dan kepastian hukum; (5) dapat dilaksanakan dan diterapkan dengan baik untuk menyelesaikan kasus pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan dimaksud.

Di Ineonesia, jenis peraturan perundang-undangan dapat dilihat dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, maka peraturan perundang-undangan terlihat sebagai berikut (Moch. Bakri : 2016, hal. 177) :

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota

Selain Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau

komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.

Selain itu jika dikaitkan dengan syarat-syarat peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan juga harus memperhatikan asas-asas (Hamzah Alim dan Kemal Redindo SP : 2013, hal. 34-35), misalnya kejelasan tujuan, dapat dilaksanakan kedayagunaan dan kehasilgunaan. Dan asas-asas yang harus dikandung dalam materi muatan Peraturan Perundang-undangan dirumuskan dalam Pasal 6 mengenai asas keadilan, ketertiban dan kepastian hukum, keseimbangan; keserasian, dan keselarasan.

5. Subtansi Peraturan Gubernur No. 146 Tahun 2016 Tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik

Dari penelusuran Penulis, ada tiga pengaturan materi atau subtansi yang berpotensi melanggar. Tiga materi tersebut berkenaan dengan penentuan jenis pungutan, kewenangan menentukan besaran pungutan dan sanksi denda yang dikenakan ketika ada pelanggaran di wilayah ERP.

a. Jenis Pungutan

Jika berpedoman pada Pasal 60 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas dan dipertegas Pasal 97 ayat (1), maka jenis pungutan pengendalian lalu lintas dapat menggunakan retribusi pengendalian Lalu Lintas yang diperuntukkan bagi peningkatan kinerja Lalu Lintas dan peningkatan pelayanan angkutan umum.

Menurut Pasal 1 ayat (64) Undang-undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, disebutkan bahwa Retribusi Daerah, yang selanjutnya disebut Retribusi, adalah "Pungutan Daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan.

Di dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, terdapat pengelompokan Jenis retribusi yaitu :

1. Retribusi Jasa Umum
Retribusi Jasa Umum, meliputi : Retribusi Pelayanan Kesehatan, Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan, Retribusi Penggantian Biaya Cetak Kartu Tanda Penduduk dan Akta Catatan Sipil, Retribusi Pelayanan Pemakaman dan Pengabuan Mayat, Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, Retribusi Pelayanan Pasar, Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Retribusi Pemeriksaan Alat Pemadam Kebakaran, Retribusi Penggantian Biaya Cetak Peta, Retribusi Penyediaan dan/atau Penyedotan Kakus, Retribusi Pengolahan Limbah Cair, Retribusi Pelayanan Tera/Tera Ulang, Retribusi Pelayanan Pendidikan; dan Retribusi Pengendalian Menara Telekomunikasi
2. Restribusi Produksi Usaha Daerah
Retribusi Jasa Usaha, meliputi Retribusi Pemakaian Kekayaan Daerah, Retribusi Pasar Grosir dan/atau Pertokoan, Retribusi Tempat Pelelangan, Retribusi Terminal, Retribusi Tempat Khusus Parkir, Retribusi Tempat Penginapan/Pesanggrahan/Villa, Retribusi Rumah Potong Hewan, Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan, Retribusi Tempat Rekreasi dan Olahraga, Retribusi Penyeberangan di Air dan Retribusi Penjualan
3. Retribusi Perizinan
Retribusi Perizinan, meliputi Retribusi Izin Mendirikan Bangunan, Retribusi Izin Tempat Penjualan Minuman Beralkohol, Retribusi Izin Gangguan, Retribusi Izin Trayek; dan Retribusi Izin Usaha Perikanan

Dari berbagai jenis retribusi tersebut di atas, jenis retribusi daerah ERP tidak termasuk di dalamnya, akan tetapi terdapat satu pasal yang memungkinkan agar ERP dijadikan retribusi daerah yakni, pasal 150 UU No 28 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa Jenis Retribusi selain yang ditetapkan dalam Pasal 110 ayat (1), Pasal 127, dan Pasal 141 sepanjang memenuhi sebagaimana disebutkan dalam Pasal 150 huruf a dimaksud dan ditindaklanjuti Pasal 79 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas dan Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah No, 97 Tahun 2012 tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Restribusi Perpanjangan Ijin Mempekerjakan Tenaga Asing menjelaskan bahwa pungutan terhadap pengendalian lalu lintas perseorangan dan barang pada

jalan, kawasan atau koridor tertentu pada waktu tertentu dengan menggunakan retribusi.

Disatu sisi Pasal 81 ayat (5) Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi menjelaskan bahwa “pungutan Pengendalian lalu lintas jalan berbayar dengan tarif pengendalian lalu lintas jalan berbayar dan mengenai tarif pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar diatur dengan Peraturan Daerah akan tetapi Pasal 149 Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar justru menentukan pungutan ERP dengan Tarif Layanan.

Penentuan Retribusi sebagai pungutan Pengendalian Lalu Lintas harus ditetapkan dengan Peraturan Daerah, akan tetapi Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 3 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah tidak ada ketentuan satupun yang menyebutkan jenis pungutan pengendalian lalu lintas.

b. Besaran Tarif Pungutan

Begitu juga dalam penentuan besaran tarif, baik dalam Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011, Peraturan Pemerintah No, 97 Tahun 2012 dan Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 menjelaskan bahwa besaran tarif Pengendalian Lalu lintas ditetapkan dengan Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 3 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah juga tidak menjelaskan hal tersebut, justru Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik menetapkan sepihak mengenai besaran tarif ERP bahkan unit pengelola ERP di Dinas Perhubungan dan Transportasi diberikan kewenangan menentukan besaran tarif ERP. Basuki Cahaya Purnama atau dikenal sebutan Ahok menjelaskan bahwa Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar dengan rujukan UU LLAJ, Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas serta Pasal 78 ayat (2) huruf c dan Pasal 82 ayat (4) Peraturan Daerah No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, dianggap sebagai suatu diskresi kebijakan untuk mengatasi hambatan pelaksanaan ERP guna mengatasi kemacetan di DKI Jakarta.

c. Sanksi Denda Pelanggar ERP

Adanya pertentangan dan atau kekaburan aturan tidak hanya persoalan jenis dan besaran tarif, akan tetapi sanksi ketika ada pelanggaran juga terdapat persoalan hukum. Di dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 3 Tahun 2012 tentang Retribusi dan Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi, hanya terdapat ketentuan sanksi terhadap pelanggaran yaitu retribusi terutang dimana hanya dikenakan sanksi maksimal 3 kali dari retribusi terutang. Akan tetapi dalam Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik Pasal 22

ayat (2) jika ada pelanggaran akan dikenakan sanksi pembayaran denda sebesar 10 (sepuluh) kali lipat berdasarkan tarif layanan yang berlaku pada saat itu terhitung 2 x 24 jam sejak memasuki Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik. Apabila pemilik kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran tidak membayar denda sebagaimana dimaksud, maka Kepolisian Negara Republik Indonesia akan melakukan tilang secara elektronik dan hasil penerimaan denda tersebut akan masuk kedalam kas Negara. Pasal 173 UU No. 28 tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, terkait dengan penindakan terhadap pelanggaran Retribusi diberikan kepada Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Pemerintah Daerah diberi wewenang khusus sebagai Penyidik untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang perpajakan Daerah dan Retribusi, sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

6. Konsekuensi dan langkah Hukum Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 Tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik

Hamid S. Attamimi dan penjelasan Pasal 6 UU No. 12 Tahun 2011 yang menjelaskan bahwa sebuah materi muatan suatu peraturan harus memiliki asas-asas hukum yang jelas, tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum, peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan/atau dengan peraturan perundang-undangan lainnya yang sederajat/mengatur perihal yang sama, maka dengan adanya pertentangan dalam menentukan jenis, besaran tarif dan sanksi yang ada dalam pengaturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 dengan Pasal 79 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas dan Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah No, 97 Tahun 2012 tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Restribusi Perpanjangan Ijin Memperkerjakan Tenaga Asing serta Pasal 81 ayat (5) Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi maka dapat disimpulkan materi jenis, besaran tarif dan sanksi melanggar asas-asas pembentukan peraturan sebagaimana diatur dalam UU No. 12 Tahun 2011 yang berakibat ketentuan tersebut dapat dikesampingkan.

Pengenyampingan ketentuan yang rendah terhadap ketentuan yang lebih tinggi sesuai dengan asas *lex superior derogat legi inferior* artinya asas ini apabila terjadi konflik hukum antara peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya dengan peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tingkatannya, maka peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tingkatannya dikesampingkan/tidak diberlakukan. peraturan yang lebih tinggi mengesampingkan.

Masalahnya, penerbitan Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 dimaksudkan dijadikan landasan untuk melaksanakan pengendalian lalu

lintas jalan berbayar elektronik, sehingga tidak mungkin aturan dan asas terkait keberlakuan hukum tersebut dipatuhi.

Terhadap kondisi sebagaimana tersebut di atas, secara teori dapat diselesaikan dengan mekanisme evaluasi oleh Gubernur terkait Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016, dengan menyesuaikan dengan aturan yang di atasnya dan/atau dibatalkan melalui mekanisme Judicial Review/pengujian ke lembaga peradilan yang diberikan kewenangan untuk menguji ketentuan tersebut,

Judicial Review atau Hak Uji Materiil (disingkat HUM) pada prinsipnya adalah suatu hak atau kewenangan yang dimiliki oleh lembaga Yudikatif untuk melakukan pengujian mengenai sah atau tidaknya suatu peraturan perundang-undangan terhadap peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi. Jimly Asshiddiqie sebagaimana dikutip oleh Riki Yuniagara menjelaskan bahwa judicial review merupakan upaya pengujian oleh lembaga judicial terhadap produk hukum yang ditetapkan oleh cabang kekuasaan negara legislatif, eksekutif, ataupun yudikatif dalam rangka penerapan prinsip checks and balances berdasarkan sistem pemisahan kekuasaan negara (separation of power) (Jimly Asshiddiqie : tanpa tempat, tanpa tahun, hal. 1. Lihat juga Riki Yuniagara, di unduh pada tanggal 4 Januari 2016)

Sedang menurut Prof. Dr. Sri Soemantri, dalam bukunya: "Hak Uji Materiil Di Indonesia", menyebutkan ada dua jenis pengujian undang-undang, yaitu pengujian formil dan pengujian materiil. Pengujian formil menurutnya adalah wewenang untuk menilai, apakah suatu produk legislatif, seperti undang-undang misalnya terjelma melalui cara-cara (prosedure) sebagaimana telah ditentukan/diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku ataukah tidak. Selanjutnya pengujian materiil adalah wewenang untuk menyelidiki dan kemudian menilai, apakah suatu peraturan perundang-undangan isinya sesuai atau bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi derajatnya, serta apakah suatu kekuasaan tertentu (verordenende macht) berhak mengeluarkan suatu peraturan tertentu (Sri Sumantri : 1982, hal.6.)

Pengujian, baik formil maupun materiil, diakui keberadaannya dalam sistem hukum Indonesia sebagaimana terdapat dalam Konstitusi Indonesia sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 24A ayat (1) UUD 1945 Pasal 1 angka 8 Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangng, Undang-Undang NO. 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman dan Pasal 31A Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009, tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung dan Pasal 1 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2004 tentang Hak Uji Materiil.

Mendasarkan pada ketentuan tersebut, ada 2 (dua) lembaga peradilan yang diberikan kewenasngan untuk melakukan pengujian peraturan

perundang-undangan, yaitu Mahkamah Konstitusi dan Mahkamah Agung. Sesuai Pasal 24C ayat (1) dan (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menggariskan wewenang Mahkamah Konstitusi adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga Negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik, dan memutus perselisihan tentang hasil pemilu dan memberikan putusan atas pendapat Dewan Perwakilan Rakyat mengenai dugaan pelanggaran Presiden dan/atau Wakil Presiden menurut Undang-Undang Dasar.

Sedangkan Mahkamah Agung sebagai lembaga yang melakukan kekuasaan kehakiman diberi kewenangan oleh UUDNRI tahun 1945 untuk melakukan pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang untuk menguji keabsahan Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016, dapat diajukan ke Mahkamah Agung.

E. Simpulan dan Saran

1. Simpulan

- a. Subtansi Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik dikualifikasi melanggar asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur UU No. 12 Tahun 2011 khususnya terkait penentuan jenis pungutan, besaran tarif dan sanksi denda pelanggaran atas jalan berbayar.
- b. Langkah hukum terhadap Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik dengan melakukan perubahan menyesuaikan aturan terkait dengan jenis pungutan besaran tarif dan sanksi denda dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan dan/atau melakukan pengujian ke Mahkamah Agung untuk menilai adanya aturan terkait hal tersebut.

2. Saran

- a. Untuk menghindari adanya inkonsistensi dan inharmonisasi, perlu dibuat payung hukum yang tunggal sehingga memudahkan untuk dijadikan pedoman dalam pelaksanaan kebijakan bidang transportasi khususnya pengendalian lalu lintas jalan berbayar.
- b. Melakukan kajian ulang mengenai jenis pungutan yang tepat dan benar terkait pengendalian lalu lintas jalan berbayar.
- c. Untuk segera terlaksananya kebijakan pengendalian lalu lintas jalan berbayar di DKI Jakarta, perlu dilakukan perubahan Peraturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian

Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik khususnya terhadap sanksi denda terhadap pelanggar di area ERP agar tidak menjadi penghambat dan menimbulkan potensi untuk dijadikan dasar dan alasan untuk mempersoalkan adanya sanksi atau tindakan dari penegak hukum;

Daftar Pustaka

- Abdullah, Ujang, *Hak Menguji di bawah Undang-undang*, Makalah, tanpa tahun, Download di [www.google. Com](http://www.google.com), tanggal 05 Desember 2010.
- Attamimi, Hamid S. *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara : Suatu Studi Analisis Mengenai Keputusan Presiden Yang Berfungsi Pengaturan Dalam Kurun Waktu Pelita I – Pelita IV*, Fakultas Pascasarjana, 1990.
- Asshiddiqie, Jimly, *Menelaah Putusan Mahkamah Agung Tentang Judicial Review atas PP No. 19 Tahun 2000 yang bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999*, tanpa tempat, tanpa tahun.
- Alim, Hamzah dan Kemal Redindo SP, *Cara Praktis Menyusun dan Merancang Peraturan Daerah (Suatu Kajian Teoritis dan Praktis Disertai Manual)*, cet. 3, Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2013.
- Bakri, Moch, *Pengantar Hukum Indonesia : Pembidangan dan asas-asas hukum, Jidil II*, cet. 4, Malang : Universitas Brawijaya Press, 2016.
- Naskah Akademik, *Rancangan Peratruan Daerah Provinsi DKI Jakarta Tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Melalui Pengenaan Restribusi Pengendalian Lalu Lintas , Koalisi Warga Untuk Masyarakat Demand Manajemend Tahun 2010*.
- Ekonomi Perkotaan: *Electronic Road Pricing (ERP)*, Minggu, 16 Mei 2010.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Cet. I, Jakarta : Prenada Media, 2005.
- Masalah Transportasi dan Kemacetan Jakarta Sengaja Dibiarkan, OkeZon New, Kamis, 27 Oktober 2011.
- Naskah Akademik, *Revisi Peraturan Daerah No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kereta Api, Sungai dan Danau Serta Penyebrangan, Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*, Tahun 2010.

Ramadhan, Aditya, *Jumlah motor dan mobil di Jakarta tumbuh 12 persen tiap tahun*, Antara NEW.Com, Jumat, 9 Januari 2015 18:21 WIB | 28.805 Views, di unduh pada tanggal 8 Juli 2016

Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, Jakarta : UI Press, 1986.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, PT. RajaGrafindo, 2007, hal. 12.

Susantono, Bambang (Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia), *Electronic Road Pricing (ERP) Salah Satu Solusi Masalah Kemacetan di Kota Jakarta*, Buletin Tata Ruang, Edisi September-Oktober 2008.

Sumantri, Sri, *Hak Menguji Materiil di Indonesia*, Bandung : Alumni Bandung, 1982, hal.6.

Yuniagara, Riki, *Perbedaan Judicial Review, Executive Review dan Legislative Review Dalam Sistem Perundang-Undangan Di Indonesia*, Posted on June 16, 2012 by Rikiyuniagara, di unduh pada tanggal 4 Januari 2016.

Indonesia, Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia tahun 1945

_____, Undang-Undang No. 29 Tahun 2007 tentang Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia.

_____, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

_____, Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

_____, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

_____, Peraturan Pemerintah Nomor 97 Tahun 2012 Tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Restribusi Perpanjangan Izin Mempekerjakan Tenaga Asing.

_____, Peraturan Gubernur No. 309 tahun 2014 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja UP. Jalan Berbayar Elektronik.

_____, Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik