

RENCANA PENERAPAN *ELECTRONIC ROAD PRICING* (ERP) DI PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA (ASPEK HUKUM DAN PERMASALAHANNYA)¹

Mustakim²

Pendahuluan

Kemacetan di Ibukota Negara Indonesia yaitu DKI Jakarta makin hari semakin akut dan harus segera diminimalisasi dengan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor secara ekstrem.

Pada tahun 2007, tercatat lebih dari 8 Juta kendaraan yang terdaftar pada Samsat DKI Jakarta 75% adalah sepeda motor dengan angka pertumbuhan kendaraan bermotor mencapai 0,7 – 0,8 % per bulan atau 11 % pertahun. Tahun 2010 jumlah kendaraan bermotor di Jakarta mencapai 6,7 Juta unit, dengan kendaraan roda dua mencapai 4,3 Juta unit dan sebanyak 2,4 Juta unit kendaraan roda empat. Setiap harinya pertumbuhannya mencapai 1.172 Unit dengan komposisi 986 kendaraan roda dua dan 186 roda empat³

Salah satu kebijakan yang rencananya akan diterapkan dan diuji cobakan pertengahan juni 2014 ini adalah kebijakan pembatasan atau lebih dikenal dengan istilah *Elektronik Road Pricing* (ERP) dengan tujuan untuk men-charge kendaraan yang melewati ruas jalan tertentu dalam waktu tertentu terutama pada jam sibuk.

Keputusan ini juga merupakan tindak lanjut dari keputusan 17 strategi kebijakan pemerintah Keputusan tersebut diambil dalam rapat di kantor Wakil Presiden 2 September tahun lalu, yang dihadiri antara lain oleh Menteri Perhubungan Freddy Numberi, Menteri Dalam Negeri Gamawan Fauzi, Menko Perekonomian Hatta Rajasa, Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto, Kepala Bappenas Armida Alisjahbana dan Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo. tambahan.⁴

Bambang Susantono, Ketua MTI dalam artikelnya menjelaskan bahwa salah satu syarat keberhasilan penerapan ERP adalah landasan hukum, yang mana harus memuat tentang lembaga yang akan mengoperasikan aspek teknis ERP, mengelola keuangan, dan melakukan *law enforcement*.

Dalam tulisan ini, Penulis akan mengkaji dari aspek hukumnya mengenai apakah Pemerintah DKI Jakarta mempunyai kewenangan untuk menerapkan ERP untuk kendaraan bermotor di DKI Jakarta, apakah setiap kendaraan bermotor dapat dikenakan ERP dan apakah Pemda DKI mempunyai landasan hukum yang kuat untuk menarik redistribusi atas kebijakan pembatasan kendaraan bermotor melalui ERP

¹ Tulisan ini dibuat sebagai bahan rekomendasi penerapan ERP kepada Gubernur DKI Jakarta

² Penulis adalah Advokat sekaligus Dosen di Fakultas Hukum Universitas Nasional, Sekretaris di Pusat Bantuan Hukum Universitas Nasional dan Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta Periode 2014-2017.

³ Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Melalui Pengenaan Restribusi Pengendalian Lalu Lintas , Koalisi Warga Untuk Masyarakat Demand Manajemend Tahun 2010.

⁴ Masalah Transportasi dan Kemacetan Jakarta Sengaja Dibiarkan, OkeZon New, Kamis, 27 Oktober 2011

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 1998.⁵

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.⁶

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.⁷

Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia, Bambang Susantono, mengelompokkan *road pricing* berdasarkan tujuan sebagai berikut⁸

Nama	Deskripsi	Tujuan
<i>Road toll (fixed rates)</i>	Pengenaan biaya atas penggunaan jalan-jalan tertentu.	Untuk meningkatkan pendapatan dan investasi.
<i>Congestion pricing (time-variable)</i>	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.
<i>Cordon fees</i>	Pengenaan biaya atas penggunaan jalan-jalan tertentu	Mengurangi kemacetan di pusat-pusat kota.
<i>HOV lanes</i>	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.
<i>Distance-based fees</i>	Biaya yang dikenakan terhadap kendaraan bergantung pada seberapa jauh kendaraan digunakan	Untuk meningkatkan pendapatan dan mengurangi berbagai masalah lalu lintas.
<i>Pay-As-You-Drive insurance</i>	Membagi rata pembayaran berdasarkan jarak sehingga asuransi kendaraan menjadi biaya yang tidak tetap.	Mengurangi berbagai masalah lalu lintas khususnya kecelakaan lalu lintas.
<i>Road space rationing</i>	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.

⁵ Ekonomi Perkotaan: *Electronic Road Pricing (ERP)*, Minggu, 16 Mei 2010.

⁶ Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Melalui Pengenaan Restribusi Pengendalian Lalu Lintas , Koalisi Warga Untuk Masyarakat Demand Manajemend Tahun 2010

⁷ Bambang Susantono (Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia), *Electronic Road Pricing (ERP) Salah Satu Solusi Masalah Kemacetan di Kota Jakarta*, Buletin Tata Ruang, DISI SEPTEMBER - OKTOBER 2008

⁸ *Ibid*,

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 pengambil 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.

Dasar Penerapan ERP di DKI Jakarta

DKI Jakarta sebagai bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia tentunya tunduk kepada ketentuan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia, yang mengamanatkan bahwa sebagai negara hukum, segala kebijakan-kebijakan negara atau pemerintah harus mendasarkan kepada peraturan perundangan yang berlaku termasuk rencana penerapan ERP di DKI Jakarta

Undang-Undang No. 29 Tahun 2007 tentang Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia, telah memberikan kewenangan Pemda DKI Jakarta untuk menentukan otonomisasinya dalam kebijakan transportasi sebagaimana disebutkan dalam 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;*

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 133 ayat (1) dicantumkan bahwa untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, dapat diselenggarakan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas,⁹ berupa pembatasan lalu lintas kendaraan

⁹ Selain cara tersebut juga ada pembatasan lainya yaitu Pembatasan lalu lintas kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu; Pembatasan lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu; ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal; dan/atau; Pembatasan lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu.

perseorangan dan kendaraan bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu. Pembatasan lalu lintas yang serupa juga dapat dilihat Pasal 60 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Dasar hukum lainnya yaitu Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi, menentukan mengenai pembatasan kendaraan bermotor, sebagaimana disebutkan Pasal 76 ayat (1) dan (2) bahwa pembatasan dapat dilakukan dengan cara memberlakukan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar pada jaringan Jalan tertentu dan/atau kawasan tertentu dan/atau waktu tertentu¹⁰

Objek Penerapan ERP

Kemungkinan objek kebijakan pembatasan pengendalilian lalu lintas diatur UU No. 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas adalah kendaraan bermotor dan barang termasuk didalamnya adalah kendaraan sepeda motor, akan tetapi Pemerintah Nomor 97 Tahun 2012 Tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Restribusi Perpanjangan Izin Mempekerjakan Tenaga Asing, sebagaimana disebutkan dalam ***Pasal 3 ayat (2) mengecualikan sepeda motor dan beberapa kendaraan lainnya tidak sebagai objek restribusi diantaranya kendaraan penumpang umum, kendaraan pemadam kebakaran; dan ambulans.*** Dengan demikian, secara prosedural substansi akan mengalami permasalahan hukum dalam menerapkan kebijakan pembatasan ERP, karena disatu sisi UU No. 22 Tahun 2009 dan PP No. 32 Tahun 2011 telah ada dasar untuk pembatasan sepeda motor dan sekiranya Pasal 3 ayat (2) PP No. 97 Tahun 2012 tidak menyebutkan demikian, maka sepeda motor juga dapat menjadi objek ERP¹¹, karenanya salah satu cara agar sepeda motor dapat menjadi objek ERP dengan mengajukan uji materi ke Mahkamah Agung¹² dengan meminta pasal 3 ayat (2) sepanjang ***sepeda motor*** tidak mempunyai kekuatan hukum emngikat dan bertentangan dengan PP 32 Tahun 2011.

¹⁰ Cara pembatasan lalu lintas lainya dapat berupa : memberlakukan sistem satu arah pada jam tertentu dan/atau jaringan Jalan tertentu dan/atau di pusat kegiatan; memberlakukan sistem stiker lisensi memasuki kawasan pengendalian Lalu Lintas; menyediakan Kendaraan Bermotor antar jemput bagi Pegawai Pemerintah Daerah; 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, mewajibkan setiap kegiatan umum yang menimbulkan dampak kemacetan untuk melakukan upaya mengatasi kemacetan secara segera melalui penyediaan Kendaraan Bermotor bersama dan/atau upaya lainnya, 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, membatasi Lalu Lintas sepeda motor pada kawasan tertentu dan/atau waktu dan/atau jaringan Jalan tertentu, menerapkan Pajak Kendaraan Bermotor progresif khususnya untuk Kendaraan Bermotor baru, memberlakukan sistem Sertifikat Hak Kepemilikan Kendaraan Bermotor Perseorangan, mengendalikan kepemilikan Kendaraan Bermotor baru dengan jumlah maksimum Surat Tanda Nomor Kendaraan per tahun sesuai kapasitas prasarana Jalan, mengendalikan kendaraan bermotor luar Daerah yang masuk ke Daerah, 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/ataumenerapkan metoda pembatasan Lalu Lintas lainnya.

¹¹ Perlu dijelaskan bahwa pembatasan beda dengan pelarangan, karenanya jika sudah ada ketentuan pembatasan maka kemungkinan kebijakan pelarangan secara hukum melanggar dan perlunya sepeda motor menjadi objek ERP disebabkan pertumbuhan sepeda motor di DKI Jakarta terus meningkat dan menjadi salah satu faktor kemacetan di DKI Jakarta

¹² Pengujian ini hanya dapat dilakukan oleh orang perorangan dan/atau badan hukum yang merasa kepentinganya dirugikan (kalau Badan Hukum lihat AD/ART) dan hanya mungkin dilakukan oleh pihak-pihak yang berkicimpung dibidang transportasi dan/atau penyelenggara transportasi baik pemerintah ataupun lembaga independen.

Prasyarat Penerapan ERP

Pelaksanaan kebijakan tersebut harus memenuhi kriteria sebagaimana diatur dalam Pasal 133 ayat (1) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 dan Pasal 65-78 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Persyaratan atau kriteria: memiliki 2 (dua) jalur jalan yang masing-masing jalur memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur, tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum massal dalam trayek yang harus memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, Waktu tertentu ditentukan berdasarkan tingkat kepadatan lalu lintas pada suatu ruas jalan, koridor atau kawasan tertentu, berdasarkan kriteria memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,9 (nol koma sembilan); dan Kecepatan rata-rata sama dengan atau kurang dari 10 (sepuluh) km/jam, berlangsung secara rutin pada setiap hari kerja.

Restribusi Pengendalian Lalu Lintas oleh Pemda DKI Jakarta

Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Restribusi Daerah, terdapat pengelompokan Jenis retribusi yaitu Restribusi Jasa Umum¹³, Produksi Usaha Daerah¹⁴ dan Restribusi Perizinan¹⁵. 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 Restribusi selain yang ditetapkan dalam Pasal 110 ayat (1), Pasal 127, dan Pasal 141 sepanjang memenuhi sebagaimana disebutkan dalam Pasal 150 huruf a dimaksud¹⁶ dapat dijadikan sebagai retribusi jenis retribusi tambahan yang ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah No. 97 Tahun 2012 Tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas.

Akan tetapi yang menjadi permasalahan adalah Peraturan Pemerintah No. 97 Tahun 2012 Tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas, Pasal 12 menjelaskan bahwa

¹³ Restribusi Jasa Umum, meliputi : Restribusi Pelayanan Kesehatan, Restribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan, Restribusi Penggantian Biaya Cetak Kartu Tanda Penduduk dan Akta Catatan Sipil, Restribusi Pelayanan Pemakaman dan Pengabuan Mayat, Restribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, Restribusi Pelayanan Pasar, Restribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Restribusi Pemeriksaan Alat Pemadam Kebakaran, Restribusi Penggantian Biaya Cetak Peta, Restribusi Penyediaan dan/atau Penyedotan Kakus, Restribusi Pengolahan Limbah Cair, Restribusi Pelayanan Tera/Tera Ulang, Restribusi Pelayanan Pendidikan; dan Restribusi Pengendalian Menara Telekomunikasi

¹⁴ Restribusi Jasa Usaha, meliputi Restribusi Pemakaian Kekayaan Daerah, Restribusi Pasar Grosir dan/atau Pertokoan, Restribusi Tempat Pelelangan, Restribusi Terminal, Restribusi Tempat Khusus Parkir, Restribusi Tempat Penginapan/Pesanggrahan/Villa, Restribusi Rumah Potong Hewan, Restribusi Pelayanan Kepelabuhanan, Restribusi Tempat Rekreasi dan Olahraga, Restribusi Penyeberangan di Air dan Restribusi Penjualan

¹⁵ Restribusi Perizinan, meliputi Restribusi Izin Mendirikan Bangunan, Restribusi Izin Tempat Penjualan Minuman Beralkohol, Restribusi Izin Gangguan, Restribusi Izin Trayek; dan Restribusi Izin Usaha Perikanan

¹⁶ Kriteriaanya adalah Restribusi Jasa Umum bersifat bukan pajak dan bersifat bukan Restribusi Jasa Usaha atau Restribusi Perizinan Tertentu, jasa yang bersangkutan merupakan kewenangan Daerah dalam rangka pelaksanaan Desentralisasi, jasa tersebut memberi manfaat khusus bagi orang pribadi atau Badan yang diharuskan membayar retribusi, disamping untuk melayani kepentingan dan kemanfaatan umum, jasa tersebut hanya diberikan kepada orang pribadi atau Badan yang membayar retribusi dengan memberikan keringanan bagi masyarakat yang tidak mampu, Restribusi tidak bertentangan dengan kebijakan nasional mengenai penyelenggaraannya, Restribusi dapat dipungut secara efektif dan efisien, serta merupakan salah satu sumber pendapatan Daerah yang potensial; dan pemungutan Restribusi memungkinkan penyediaan jasa tersebut dengan tingkat dan/atau kualitas pelayanan yang lebih baik.

Besarnya tarif Retribusi Pengendalian Lalu Lintas ditetapkan dengan Peraturan Daerah, dimana dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 3 Tahun 2012 tentang Restribusi Daerah tidak ada ketentuan satupun yang menyebutkan mengenai besaran tarif mengenai pembatasan pengendalian lalu lintas jenis apapun sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan turunannya yang menjadi dasar kebijakan ERP.

Seandainya terhadap kekosongan hukum tersebut Gubernur DKI Jakarta mengeluarkan Peraturan Gubernur mengenai besaran tarif pengendalian lalu lintas, maka secara hukum Gubernur tidak mempunyai kewenangan tersebut dan bahkan menabrak prosedur pembentukan peraturan yang diamanatkan dalam UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang membawa konsekuensi peraturan tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, artinya solusi yang harus ditempuh oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta, tidak ada lain harus melakukan revisi terhadap akan tetapi Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 3 Tahun 2012 tentang Restribusi

Pemanfaatan Restribusi Pengendalian Lalu Lintas

Sesuai dengan Pasal 9 ayat (1) Pemerintah Nomor 97 Tahun 2012 Tentang Pemerintah Nomor 97 Tahun 2012 Tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Restribusi Perpanjangan Izin Memperkerjakan Tenaga Asing, menjelaskan bahwa Penerimaan Restribusi Pengendalian Lalu Lintas diperuntukkan bagi peningkatan kinerja lalu lintas dan peningkatan pelayanan angkutan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Peningkatan kinerja lalu lintas sebagaimana paling sedikit meliputi kegiatan Perbaikan pada ruas jalan, koridor atau kawasan yang dilakukan pembatasan, Pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan pada ruas jalan, koridor, atau kawasan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan di ruas jalan dan/atau persimpangan, Pemeliharaan dan pengembangan teknologi untuk kepentingan lalu lintas; dan Peningkatan kualitas sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Sedangkan Peningkatan pelayanan angkutan umum paling sedikit meliputi kegiatan Penambahan dan pemeliharaan jalur dan lajur dan/atau jalan khusus untuk angkutan umum massal, Penambahan dan pemeliharaan sarana dan fasilitas pendukung angkutan umum massal; dan Penggunaan dan pengembangan teknologi informasi untuk kepentingan pelayanan angkutan umum massal.

Di dalam ketentuan ini memberikan peluang adanya tindakan-tindakan pelanggaran hukum yang condong kearah korupsi karena tidak adanya batasan yang jelas penggunaan dana restribusi terkait ERP, oleh karena itu perlu adanya tindak lanjut Gubernur untuk menentukan kepastian penyaluran besaran restribusi ERP dimaksud, itupun kalau Gubernur diberikan kewenangan delegasi oleh ketentuan terkait Restribusi ERP.

Penindakan Terhadap Pelanggar Restribusi ERP

Sesuai dengan Pasal 173, UU No. 28 tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Restribusi Daerah, terkait dengan penindakan terhadap pelanggaran Restribusi 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,¹⁷ sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyampaikan hasil penyidikannya kepada Penuntut Umum melalui Penyidik pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Menurut Penulis terdapat tumpang tindih peraturan terkait dengan pemberian kewenangan PPNS dimaksud dengan penyidik kepolisian sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagaimana diketahui bahwa untuk penindakan atas pelanggaran lalu lintas di jalan dilakukan oleh Kepolisian dan kita pahami bersama bahwa ERP diterapkan di jalan-jalan dan jika merujuk kepada UU No. 22 Tahun 2009 itu merupakan kewenangan kepolisian, tetapi secara kelembagaan masing-masing pihak dapat berjalan dengan mendasarkan kepada landasan hukum masing-masing dan sebaiknya ini tidak terjadi, karenanya perlu adanya komunikasi dan koordinasi yang baik antara kepolisian dan PPNS yang diberikan kewenangan untuk mencari problem penindakan pelanggaran tersebut.

Disisi lain, jika melihat pada Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 3 Tahun 2012 tentang Restribusi dan Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi, hanya terdapat ketentuan sanksi terhadap pelanggaran yaitu restribusi terutang dimana hanya dikenakan sanksi maksimal 3 kali dari restribusi terutang.¹⁸ Permasalahannya adalah bagaimana jika yang melanggar tersebut adalah kendaraan yang bukan kendaraan plat

¹⁷ PPNS di bidang Restribusi mempunyai wewenang:

- a. Menerima, mencari, mengumpulkan, dan meneliti keterangan atau laporan berkenaan dengan tindak pidana di bidang Restribusi agar keterangan atau laporan tersebut menjadi lebih lengkap dan jelas;
- b. Meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan mengenai orang pribadi atau Badan tentang kebenaran perbuatan yang dilakukan sehubungan dengan tindak pidana Restribusi;
- c. Meminta keterangan dan bahan bukti dari orang pribadi atau Badan sehubungan dengan tindak pidana di bidang perpajakan Daerah dan Restribusi
- d. Memeriksa buku, catatan, dan dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang Restribusi;
- e. Melakukan penggeledahan untuk mendapatkan bahan bukti pembukuan, pencatatan, dan dokumen lain, serta melakukan penyitaan terhadap bahan bukti tersebut;
- f. Meminta bantuan tenaga ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak pidana di bidang Restribusi;
- g. Menyuruh berhenti dan/atau melarang seseorang meninggalkan ruangan atau tempat pada saat pemeriksaan sedang berlangsung dan memeriksa identitas orang, benda, dan/atau dokumen yang dibawa;
- h. Memotret seseorang yang berkaitan dengan tindak pidana Restribusi;
- i. Memanggil orang untuk didengar keterangannya dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- j. Menghentikan penyidikan; dan/atau
- k. Melakukan tindakan lain yang perlu untuk kelancaran penyidikan tindak pidana di bidang Restribusi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

¹⁸ Informasi adanya ristribusi terutang hanya diketahui apabila kendaraan yang melanggar adalah yang telah teregistrasi di DKI Jakarta atau dengan kata lain plat B/Jakarta

B/Jakarta, padahal secara hukum peraturan daerah di DKI Jakarta berlaku bagi kendaraan/siapa saja yang berada di wilayah di DKI Jakarta, dilain pihak ketentuan yang mengatur ERP tidak ada ketentuan pidana yang memberikan sanksi selain daripada sanksi terutang. Dengan kondisi yang demikian akan menyulitkan bagi penegak hukum (Kepolisian dan/atau PPNS) untuk melakukan penindakan-penindakan terhadap kendaraan-kendaraan yang belum terigistrasi atau dengan kata lain akan memberikan peluang bagi pengguna kendaraan bermotor untuk menggunakan kendaraan plat nomor di luar DKI Jakarta.

Keimpulan

1. Pemeintah DKI Jakarta mempunyai kewenangan untuk menerapkan kebijakan pembatasan kendaraan bermotor dengan ERP
2. Perlunya merevisi Peraturan Daerah No. 03 Tahun 2012 tentang Restribusi khususnya terkait tarif restribusi ERP
3. Perlu dilakukan Eksekutif Review dan/atau Judicial Review terkati Pasal 3 ayat (2) Pemerintah Pemerintah Nomor 97 Tahun 2012 Tentang Restribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Restribusi Perpanjangan Izin Memperkerjakan Tenaga Asing, sepanjang kata “sepeda motor “ diduga bertentangan dengan UU No. 22 Tahun 2009 Jo. PP 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
4. Perlunya kebijakan terkait kendaraan bermotor dari luar DKI Jakarta yang akan melewati jalur ERP dengan memasukkan ketentuan pidana dalam Peraturan Daerah terkait.
5. Perlunya koordinasi antara Kepolisian dan PPNS terkiat untuk mencari solusi adanya tumpang tindih meyangkut kewenangan dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas khususnya dalam pelaksanaan ERP.
6. Perlunya koordinasi dengan Kementerian Perhubungan terkait penentun jalan penerapan ERP
7. Pemerintah DKI Jakarta sebaiknya jalan tergesa-gesa dalam pelaksanaan ERP di DKI Jakarta seperti kebijakan-kebijakan seperti monorel dan kebijakan transportasi lainnya agar tidak terjadi masalah-masalah hukum dan lainnya yang berujung kepada kerugian khususnya masyarakat DKI Jakarta dan umumnya masyarakat indonesia,

DAFTAR PUSTAKA

Bambang Susantono (Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia), *Electronic Road Pricing (ERP) Salah Satu Solusi Masalah Kemacetan di Kota Jakarta*, Buletin Tata Ruang, DISI SEPTEMBER - OKTOBER 2008

Ekonomi Perkotaan: *Electronic Road Pricing* (ERP), Minggu, 16 Mei 2010.

Masalah Transportasi dan Kemacetan Jakarta Sengaja Dibiarkan, OkeZon New, Kamis, 27 Oktober 2011

Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Tentang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Melalui Pengenaan Restribusi Pengendalian Lalu Lintas , Koalisi Warga Untuk Masyarakat Demand Manajemend Tahun 2010

Indonesia, 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 Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan .

_____, Undang – Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah

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

_____, Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

_____, 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 Daerah, Peraturan Daerah No. 03 Tahun 2012 tentang Restribusi Daerah.

_____, Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 05 Tahun 2014 tentang Transportasi.

_____, Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 10 Tahun 2011 tentang Perlindungan Penyandang Disabilitas.

_____, Peraturan Gubernur No. 11 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerimaan Pembayaran Daerah Dengan Sistem Elektronik Restribusi