

**ASPEK HUKUM PENGGUNAAN KARTU TOL
ELEKTRONIK (*E-TOLL CARD*) DALAM
LAYANAN PUBLIK
(Studi di PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera)**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh:

ANNISA RINDIANI NASUTION
NPM. 1406200174



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



Stepak, Cerdas dan Berprestasi

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Kamis, tanggal 05 April 2018, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : ANNISA RINDIANI NASUTION
NPM : 1406200174
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : ASPEK HUKUM PENGGUNAAN KARTU TOL ELEKTRONIK (E-TOLL CARD) DALAM LAYANAN PUBLIK (Studi di PT. Jasa Marga Persero Tbk Cabang Belmera)


Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium dengan predikat Istimewa
() Lulus Bersyarat, memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

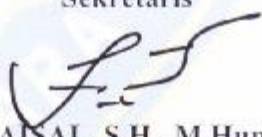
Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam BAGIAN HUKUM BISNIS.

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris


IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001


FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. Dr. SURYA PERDANA, S.H., M.Hum
2. IDA HANIFAH, S.H., M.H
3. IDA NADIRAH, S.H., M.H
4. RAHMAT RAMADHANI, S.II., M.H

1. 
2. 
3. 
4. 



Keagungan, Cerdas dan Jujur

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Strata I bagi:


NAMA : ANNISA RINDIANI NASUTION
NPM : 1406200174
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : ASPEK HUKUM PENGGUNAAN KARTU TOL ELEKTRONIK (E-TOLL CARD) DALAM LAYANAN PUBLIK (Studi di PT. Jasa Marga Persero Tbk Cabang Belmera)

PENDAFTARAN : Tanggal 03 April 2018


Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Komprehensif, penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM
BAGIAN HUKUM BISNIS


Diketahui
Dekan


IDA HANFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001

Pembimbing I


IDA NADIRAH, S.H., M.H
NIDN: 0030116606

Pembimbing II


RAHMAT RAMADHANI, S.H., M.H
NIDK: 8808950017



Slamang, Cerdas dan Sempurna

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : ANNISA RINDIANI NASUTION
NPM : 1406200174
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : ASPEK HUKUM PENGGUNAAN KARTU TOL
ELEKTRONIK (E-TOLL CARD) DALAM LAYANAN
PUBLIK (Studi di PT. Jasa Marga Persero Tbk Cabang
Belmera)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 02 April 2018

Pembimbing I

IDA NADIRAH, S.H., M.H
NIDN: 0030116606

Pembimbing II

RAHMAT RAMADHANI, S.H., M.H
NIDK: 8808950017

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Annisa Rindiani Nasution
NPM : 1406200174
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Bisnis
Judul : ASPEK HUKUM PENGGUNAAN KARTU TOL ELEKTRONIK (E-TOLL CARD) DALAM LAYANAN PUBLIK (Studi di PT Jasa Marga Persero Tbk Cabang Belmera)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 24 Maret 2018

Saya yang menyatakan



ANNISA RINDIANI NASUTION

ABSTRAK

ASPEK HUKUM PENGGUNAAN KARTU TOL ELEKTRONIK (*E-TOLL CARD*) DALAM LAYANAN PUBLIK (Studi di PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera)

Annisa Rindiani Nasution

Perkembangan teknologi pada bidang transportasi menimbulkan berbagai kendala yang harus dihadapi, salah satunya adalah kemacetan yang terjadi di jalan tol yang seharusnya merupakan jalan bebas hambatan. Jalan tol di Indonesia, khususnya di kota-kota besar diharapkan dapat menjadi solusi yang baik karena dapat mengurangi inefisiensi akibat kemacetan di ruas utama, namun harapan tersebut tidak akan tercapai dengan baik karena kemacetan juga terjadi di jalan tol. Untuk menjawab permasalahan tersebut, PT Jasa Marga melakukan tender dengan Bank Mandiri dalam meluncurkan layanan transaksi pembayaran jalan tol menggunakan sistem pembayaran nontunai yang pemberlakuan sepenuhnya diwajibkan mulai 31 oktober 2017. Kewajiban ini menuai kontroversi di kalangan masyarakat, tujuan penggunaan *e-toll card* dianggap tidak terealisasi. Banyak pendapat yang mengatakan bahwa *e-toll* tidak berpengaruh mengurangi kemacetan, hal ini diperkuat dengan banyaknya berita yang menunjukkan kemacetan panjang terjadi di jalan tol.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum deskriptif dengan pendekatan yuridis empiris. Sumber data yang digunakan terdiri dari data primer dan data sekunder yang diperoleh melalui studi lapangan (*file research*) dan studi kepustakaan (*library research*) yang dianalisis secara kualitatif dengan fokus pada permasalahan aspek hukum penggunaan kartu tol elektronik dalam layanan publik, perlindungan hukum pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik, kendala dan upaya pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik.

Berdasarkan hasil penelitian ini bahwa *e-toll card* termasuk kedalam uang elektronik (*e-money*) yang ketentuan hukumnya mengacu pada Peraturan Bank Indonesia Nomor 16/8/PBI/2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik, dimana pelaksanaannya di jalan tol mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2017, pengguna jalan tol dapat meminta ganti rugi atas kerugian yang disebabkan oleh kesalahan Badan usaha, pelaksanaan *e-toll* sampai saat ini belum mencapai 100% sebagaimana diamanatkan oleh Peraturan Kementrian PUPR. Pencapaian tertinggi yang pernah terjadi hanyalah sampai 96%. Hal ini Dikarenakan adanya beberapa kendala dalam pelaksanaannya seperti terjadinya saldo kurang, mesin *top up* belum banyak, tidak semua pengguna *e-toll* memiliki rekening tabungan bank untuk melakukan *top up* sendiri dan belum semua ritel dapat memberikan fasilitas *top up*.

Kata Kunci: Aspek Hukum, Penggunaan Kartu Tol Elektronik, Layanan Publik

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirabbil'alamin dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala limpahan rahmat dan karuniaNya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan Salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul: Aspek Hukum Penggunaan kartu Tol Elektronik (E-Toll Card) Dalam Layanan Publik (Studi di PT Jasa Marga Persero Tbk Cabang Belmera).

Melalui kesempatan ini tidak lupa penulis sampaikan rasa terimakasih kepada berbagai pihak yang sangat berperan dalam proses penyelesaian skripsi ini, secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terimakasih kepada:

1. Ibunda tercinta Aminah dan ayahanda tercinta Syafruddin Nst, yang telah mengasuh dan mendidik saya dengan curahan kasih sayang beserta dukungan formil dan materil.
2. Bapak Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

3. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Ida Hanifah, SH., MH. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal, SH., M.Hum dan Wakil dekan III Bapak Zainuddin, SH., MH.
4. Kepada Ibu Ida Nadirah, SH., MH. selaku Pembimbing I, dan Bapak Rahmat Ramadhani, SH., MH. selaku Pembimbing II, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran sehingga skripsi ini selesai.
5. Kepada PT Jasa Marga Persero Tbk Cabang Belmera yang telah dengan tangan terbuka menerima penulis riset di tempat.
6. Kepada kakak tersayang Yuliani Nasution SE, abang-abang tersayang M. Irsan Nasution S.Pdi, Isman Husairi Nasution S.Pdi, Fauzan Siddik Nasution S.Pd, dan adik tersayang Ihlan Musla Nasution dan kepada sepupu penulis yang turut serta membantu penulis mencari bahan buku acuan Nailun Najmi SH MKn penulis ucapkan terimakasih.
7. Kepada kakanda Bahrum Syarifuddin S.Kom yang selalu memberi semangat beriring doa dari kejauhan kepada penulis beberapa tahun ini, semoga segala doa kakanda dijabah Allah SWT.
8. Kepada sahabat-sahabat penulis Tri Satria rambe, Alfri Duha Rizki Putra, Abdul Husen Daulay, Armadhani Fitri, Roro Malinda Wulan Sari,
9. Kepada teman-teman diskusi Mina Sari Harahap, Amwaluddin, Nur Ainun Aslam, Bela Puspita Sari, Auliyani, Lailatul Fitri, Rini Sartika Barus, Juti May Rena.
10. Tak lupa penulis ucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh keluarga dari Ikatan Keluarga Nasution Dohot Anakboruna (IKANAS

SUMUT) yang selama ini selalu berada di baris terdepan mendukung penulis di tanah perantauan ini dan juga Terimakasih kepada Sikola Pangajaran Adat Tradisi Mandailing (SIPANDARAMAN).

11. Kepada semua pihak yang tidak disebutkan satu persatu namanya, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran kalian, dan untuk itu disampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya.

Akhir kata, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Medan, Maret 2018

Penulis

ANNISA RINDIANI NASUTION

DAFTAR ISI

Abstrak

Kata Pengantar..... i

Daftar Isi iv

Daftar Gambar vi

Daftar Tabel..... vii

BAB I : PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

1. Rumusan Masalah 5

2. Faedah Penelitian 6

B. Tujuan Penelitian 6

C. Metode Penelitian 7

1. Sifat Penelitian 7

2. Sumber Data..... 8

3. Alat Pengumpul Data..... 9

4. Analisis Data 10

D. Definisi Operasional..... 10

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA 12

A. Aspek Hukum 12

1. Pengertian 12

2. Ruang Lingkup..... 15

B. Tinjauan Umum Kartu Tol Elektronik (*e-Toll Card*) 17

1. Pengertian dan Sejarah 17

2.	Kartu Tol Elektronik (E-Toll Card) Sebagai Uang Elektronik (E-Money)	20
3.	Mekanisme Penggunaan Kartu Tol Elektronik.....	27
C.	Layanan Publik	28
1.	Pengertian dan Ruang Lingkup.....	28
2.	Jenis-Jenis dan Institusi Pelaksana Layanan Publik.....	30
3.	PT. Jasa Marga Sebagai Institusi Pelayanan Publik.....	34
a.	Gambaran Umum PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera.....	34
b.	Tujuan dan Ruang Lingkup Tugas PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera	36
BAB III :	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	41
A.	Ketentuan Hukum Tentang Penggunaan Kartu Tol Elektronik (<i>e-toll card</i>) Dalam Layanan Publik	41
1.	Kedudukan Hukum Pemberlakuan Penggunaan Kartu Tol Elektronik	41
2.	Maksud dan Tujuan.....	52
B.	Perlindungan Hukum Pelaksanaan Penggunaan Kartu Tol Elektronik (<i>e-Toll Card</i>) Dalam Layanan Publik.....	54
1.	Pihak-Pihak yang Terlibat dalam Penggunaan Kartu Tol Elektronik	54
2.	Hak dan Kewajiban dalam Penggunaan Kartu Tol Elektronik	58

a.	Hak dan Kewajiban Penyedia Jasa Layanan Tol	58
b.	Hak dan Kewajiban Pengguna Jasa Layanan Tol	60
3.	Pelaksanaan Kartu Tol Elektronik pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera.....	61
4.	Perlindungan Hukum Penggunaan kartu Tol elektronik	69
C.	Kendala Dan Upaya Pelaksanaan Penggunaan Kartu Tol Elektronik (<i>e-Toll Card</i>) Dalam Layanan Publik	72
1.	Kendala.....	72
a.	Internal.....	73
b.	Eksternal	75
2.	Upaya.....	76
BAB IV :	KESIMPULAN DAN SARAN.....	79
A.	Kesimpulan	79
B.	Saran.....	81

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Institusi Penyelenggara Pelayanan Publik Pemerintah	31
Gambar 2.	Struktur Organisasi PT. Jasa Marga (persero) Tbk Cabang Belmera Medan	36
Gambar 3.	Kartu E-Toll Mandiri	56
Gambar 4.	Kartu TapCash BNI	56
Gambar 5.	Kartu Brizzi	57
Gambar 6.	Kartu Flazz	57
Gambar 7.	Kartu Blink	58

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Ragam Perbedaan Institusi Birokrasi, BLU/D, dan BUMN/D	33
Tabel 2.	Penilaian Aspek Pelayanan dan Jaminan Sistem Pembayaran Non Tunai oleh Masyarakat	64
Tabel 3.	Golongan Jenis Kendaraan Bermotor Pada Ruas Tol	69

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan nasional merupakan pembangunan berkesinambungan dalam rangka mewujudkan masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Indonesia sebagai negara yang berkembang terus berinovasi mengikuti perkembangan globalisasi. Perkembangan teknologi yang terjadi saat ini tidak hanya berdampak pada sektor teknologi saja tapi juga berdampak pada sektor-sektor lain seperti transportasi. Perkembangan teknologi pada bidang transportasi menimbulkan berbagai kendala yang harus dihadapi, salah satunya adalah kemacetan yang terjadi di jalan tol yang seharusnya merupakan jalan bebas hambatan. Jalan tol di Indonesia, khususnya di kota-kota besar, diharapkan dapat menjadi solusi yang baik karena dapat mengurangi inefisiensi akibat kemacetan di ruas utama, namun harapan tersebut tidak akan tercapai dengan baik karena kemacetan juga terjadi di jalan tol, fungsi jalan tol sebagai jalan alternatif bagi pengguna kendaraan beroda empat atau lebih adalah untuk mempersingkat waktu tempuh dibandingkan dengan melalui jalan non-tol yang mengalami kepadatan kendaraan yang sangat parah tidak terlaksana.

Kemacetan yang terjadi di jalan tol timbul karena volume kendaraan yang terus meningkat namun tidak dibarengi dengan pembangunan jalan yang memadai sehingga menyebabkan ruas jalan non-tol menjadi sangat padat. Hal tersebut berimbas pada penumpukan kendaraan yang ingin menggunakan jalan tol

termasuk di gerbang atau pintu tol karena proses pembayaran yang harus dilakukan oleh setiap kendaraan yang ingin memasuki jalan tol. Antrian kendaraan yang sering terlihat pada setiap gerbang tol membuat pemerintah mencari cara jalan keluar yang terbaik dan dapat mempermudah proses transaksi pembayaran tol bagi pengguna jalan tol.

Untuk menjawab permasalahan tersebut, PT Jasa Marga (persero) Tbk sebagai Badan Usaha Milik Negara yang bertujuan untuk mencari keuntungan dalam memberikan layanan kepada masyarakat melakukan tender dengan Bank Mandiri guna memanfaatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi dalam membuat sistem pembayaran. Bank Mandiri menjadi mitra pertama Jasa Marga dalam meluncurkan layanan transaksi pembayaran jalan tol menggunakan sistem pembayaran nontunai.

Pembayaran tol secara nontunai menggunakan kartu uang elektronik yang pada umumnya disebut dengan kartu tol elektronik (*e-toll Card*) pemberlakuan sepenuhnya diwajibkan mulai 31 oktober 2017, hal ini bertujuan untuk mengatasi kemacetan di gerbang tol. Dikeluarkannya sistem pembayaran nontunai ini pemerintah mengharapkan agar kendala serta permasalahan yang timbul saat melakukan transaksi pembayaran tol dapat terselesaikan dengan baik.

Tahun 2017, kewajiban penggunaan kartu tol elektronik (*e-toll card*) dalam penggunaan Gerbang Tol Otomatis (GTO) sempat menuai kontroversi di kalangan masyarakat. Hal ini dibuktikan dengan viralnya video penggunaan jalan tol yang berdebat dengan petugas pintu tol lantaran pengguna jalan tersebut ingin melakukan pembayaran dengan transaksi tunai namun hal ini ditolak oleh petugas

tol dengan alasan sudah tidak menerima pembayaran *cash* lagi, petugas tersebut meminta pengendara untuk mundur dan tidak lewat jalan tol apabila pengendara tetap bersitegas ingin membayar secara tunai.¹ Hal ini dianggap mengabaikan hak konsumen karena tidak diberikan pilihan alat pembayaran antara menggunakan uang tunai atau nontunai saat menggunakan jalan tol. Kebijakan yang mulai diberlakukan oleh PT Jasa Marga sejak 31 Oktober 2017 ini dinilai tidak memberi kemudahan, memperoleh kesempatan, dan manfaat yang sama bagi konsumen pengguna jalan tol.

Tidak hanya itu, tujuan penggunaan uang elektronik (*e-toll card*) dalam pembayaran Gerbang Tol Otomatis (GTO) dianggap tidak terealisasi. Banyak keluhan dari konsumen terkait penggunaan GTO yang tidak mengatasi masalah kemacetan di jalan tol. Hal ini dikemukakan oleh Pengurus Harian Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), Tulus Abadi, penggunaan GTO tidak berpengaruh terhadap kemacetan karena tingginya volume kendaraan beliau menerangkan “jadi jangan mimpi Jasa Marga atau operator tol mengatakan dengan e-tol mengurangi kemacetan bahkan kita sebelum masuk pun sudah macet dan keluar dari itu juga sudah macet jadi tidak ada nilai lebihnya”.²

Pernyataan tersebut di dukung dengan sejumlah ruas tol di Jakarta pada 31 Oktober 2017 lalu yang terpantau macet meskipun kebijakan transaksi non tunai secara penuh telah diterapkan. Padahal penggunaan uang elektronik dipercaya

¹ Mei Amalia R, “Seluruh Gerbang Tol Tak Layani Transaksi Tunai Mulai Oktober 2017”, melalui <https://news.detik.com/berita/d-3505640/seluruh-gerbang-tol-tak-layani-transaksi-tunai-mulai-oktober-2017>, diakses Selasa, 21 November 2017, pukul 22.50 wib.

² Herwanto Bimo Pratomo, “Pro Kontra Kewajiban Pembayaran tol gunakan e-money”, melalui <https://www.merdeka.com/uang/pro-kontra-kewajiban-pembayaran-tol-gunakan-e-money.html>, diakses Kamis, 23 November 2017, pukul 19:35 wib.

mampu mempercepat waktu transaksi di gerbang tol sehingga dapat mengurangi penumpukan kendaraan di gerbang tol.³

Kemacetan juga kerap terjadi di jalan tol, pada bulan november 2017 kemacetan panjang sempat terjadi di jalan tol dalam kota kawasan kuningan, Jakarta Selatan. Sejumlah kendaraan terjebak macet panjang, kemacetan tersebut diakibatkan hujan yang mengguyur Jakarta sejak sore yang diperparah dengan jam-jam sibuk seperti pulang kantor.⁴ sebagaimana yang sering tersebar video di sosial media yang menunjukkan kemacetan di jalan tol. Salah satu contohnya adalah video yang diviralkan oleh akun instagram Medan Talk, video yang di unggah pada tanggal 21 Desember 2017 itu menunjukkan kemacetan panjang terjadi di gerbang tol Amplas Medan.

Masyarakat yang memilih menggunakan jalan tol sebagai jalan alternatifnya bertujuan untuk mempersingkat waktu tempuh dari penggunaan jalan umum biasa. Namun Penggunaan jalan tol masih saja tidak seperti yang semestinya sebagaimana dikatakan jalan bebas hambatan. Kemacetan panjang masih saja sering terjadi di jalan tol. Kemacetan ini tentu saja sangat menghambat pertumbuhan ekonomi masyarakat.

Kemacetan yang luar biasa di kota-kota besar, akan menyebabkan ekonomi biaya tinggi, yang akan berakibat terhadap kurang berkembangnya *hinterland*. DKI Jakarta sebagai pusat wilayah (*node*) dari wilayah JABODETABEK, dimana

³ Eduardo Simorangkir, "Pakai Non Tunai Tapi Masih Macet, Ini Kata Badan Pengatur Tol", melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/3707739/pakai-non-tunai-tapi-masih-macet-ini-kata-badan-pengatur-tol>, diakses Jum'at, 5 Januari 2018 pukul 10:43.

⁴ Angga Bhagya Nugraha, "Berita Foto: Begini Kemacetan Malam di Jalan Tol Jakarta", melalui <http://wartakota.tribunnews.com/2017/11/17/berita-foto-begini-kemacetan-malam-di-jalan-tol-jakarta>, 3 Januari 2018 pukul 10:10 wib.

sebagian besar kebutuhan masyarakatnya dipasok dari wilayah *hinterlandnya* (JABODETABEK), maka apabila terjadi kemacetan, maka akan meningkatkan biaya transportasi bagi barang-barang pasokan tersebut. Apalagi bagi barang-barang pertanian yang mudah rusak, keterlambatan pengiriman akan menimbulkan kerusakan terhadap barang-barang tersebut, sehingga akan menyebabkan terjadinya penurunan harga barang dan jumlah barang yang terbuang besar.⁵

Berdasarkan uraian di atas, selanjutnya memunculkan suatu ketertarikan untuk melakukan suatu penelitian. Penelitian ilmiah ini dituangkan dalam bentuk skripsi dengan judul: **Aspek Hukum Penggunaan Kartu Tol Elektronik (e-Toll Card) dalam Layanan Publik**

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas dapat di tarik permasalahan yang akan menjadi pembahasan dari penelitian, adapun rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini antara lain:

- a. Bagaimana ketentuan hukum tentang penggunaan kartu tol elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik?
- b. Bagaimana perlindungan hukum pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik?
- c. Bagaimana kendala dan upaya pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik?

⁵ Hessel Nogi S. 2003. *Distorisasi Pengelolaan Privatisasi Jalan Toll*. Yogyakarta: Lukman Offset, halaman 175.

2. Faedah Penelitian

Faedah dari penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis, manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Manfaat secara teoritis, dengan selesainya penulisan skripsi ini diharapkan dapat dijadikan sebagai sarana penambah ilmu pengetahuan hukum khususnya dalam bidang hukum bisnis yang dimana mengkaji Aspek Hukum Penggunaan Kartu Tol Elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik.
- b. Secara praktis, dengan selesainya penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi penulis sendiri serta dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi pihak-pihak yang terkait dalam hal ini baik masyarakat, pemerintah, maupun para penegak hukum khususnya bagi pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan yang dikaji.

B. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian yang terkandung dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui ketentuan hukum tentang penggunaan kartu tol elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik.
2. Untuk mengetahui perlindungan hukum pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik.
3. Untuk mengetahui kendala dan upaya pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik.

C. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi. Hal ini disebabkan oleh karena penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut diadakan analisa dan kontruksi terhadap data yang telah dikumpulkan dan diolah.⁶ Penelitian sebagai upaya untuk memperoleh kebenaran, harus didasari oleh proses berpikir ilmiah yang dituangkan dalam metode ilmiah.⁷ Untuk mempermudah dan mendapatkan hasil yang sesuai standar penulisan skripsi sebagai suatu karya ilmiah, maka diperlukan adanya suatu metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini agar mendapat hasil yang maksimal antara lain :

1. Sifat Penelitian

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian yuridis empiris yang bersifat deskriptif analitis. Penelitian ini merupakan sebuah metode penelitian hukum yang berupaya untuk melihat hukum dalam artian yang nyata dan untuk meneliti bagaimana hukum bekerja di masyarakat yaitu menggambarkan atau mendeskripsikan ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan penggunaan kartu tol elektronik dalam layanan publik dilakukan dengan mengumpulkan data-data lapangan.⁸

⁶Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian hukum*. Jakarta: unuversitas Indonesia (UI Press), halaman 3.

⁷*Ibid.*, halaman 2.

⁸*Ibid.*, halaman 51

2. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan sumber data primer yaitu data yang berasal dari sumber data utama yang berupa tindakan-tindakan sosial dan perkataan dari pihak-pihak yang terikat dengan masalah yang diteliti. Data primer merupakan data yang berupa keterangan atau yang berasal dari pihak yang diteliti, yaitu berupa data-data yang diperoleh dari PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Kota medan dan hasil wawancara yang diperoleh dengan mewawancarai Bapak Irpansyah, S. Kom sebagai *Toll Collection Management Manager*. Penelitian ini juga didukung oleh data sekunder yaitu data-data yang diperoleh dari bahan kepustakaan yang terdiri dari:

- a. Bahan hukum primer yang dipakai dalam penelitian ini berupa Norma Dasar, yang meliputi:
 - 1) Undang-Undang Dasar Tahun 1945,
 - 2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
 - 3) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik,
 - 4) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik,
 - 5) Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2017 Tentang Uang,
 - 6) Peraturan Bank Indonesia Nomor 16/8/PBI/1014 tentang Perubahan Atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*),

- 7) Surat Edaran Bank Indonesia (“SEBI”) Nomor 16/11/DKSP Perihal Penyelenggaraan Uang Elektronik (*Elektronic Money*),
 - 8) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai di Jalan Tol, dan
 - 9) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.
- b. Bahan hukum sekunder yang dipakai dalam penelitian ialah sumber-sumber yang tidak terkait secara langsung dengan permasalahan yang diteliti. Dalam penelitian ini sumber data sekunder ialah data yang berupa dokumen, referensi dan berbagai buku atau informasi dari berbagai media massa yang berkaitan dengan objek penelitian;
 - c. Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder misalnya: Kamus-kamus hukum, ensiklopedia, indeks komulatif dan sebagainya.⁹

3. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah berupa studi lapangan (*file research*) dan studi kepustakaan (*library research*). Studi lapangan (*file research*) yang digunakan untuk menggali bahan hukum primer melalui teknik wawancara tertulis kepada pihak PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan.

Studi kepustakaan (*library research*) digunakan untuk memperoleh data sekunder . Data sekunder diperoleh dengan dua cara yaitu cara *online* dan *offline*. Cara *online* dilakukan dengan *googeling* dan *shearching* melalui internet,

⁹ Bambang Sunggono. 2009. *Metodologi Penelitian hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, halaman 114.

sementara cara *offline* mendatangi perpustakaan dan toko buku yang berkaitan dengan judul penelitian ini yang dilakukan dengan penelusuran keperpustakaan (*library research*) di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera (UMSU) maupun diluar UMSU termasuk Perpustakaan Daerah maupun toko-toko buku,

4. Analisis Data

Data yang terkumpul dapat dijadikan acuan pokok dalam melakukan analisis dan pemecahan masalah. Data yang diperoleh dari penelitian, selanjutnya akan dianalisis dengan analisis kualitatif yaitu dengan memberikan interpretasi terhadap data yang diperoleh dilapangan serta melalui telaah pustaka, selanjutnya diberikan interpretasi melalui kaedah-kaedah hukum positif yang berhubungan dengan pembahasan ini.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti.¹⁰ Konsep merupakan salah satu unsur konkrit dari teori. Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu “Aspek Hukum Penggunaan Kartu Tol Elektronik (*e-Toll card*) dalam layanan publik”, maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian, yaitu:

1. Aspek hukum yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sudut pandang sistem hukum yang terpenting dalam pelaksanaan atas rangkaian penggunaan kartu tol elektronik.

¹⁰ Tim penyusun. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*, Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, halaman 5.

2. Kartu tol elektronik (*e-toll card*) yang dimaksud dalam penelitian ini adalah uang elektronik sebagai alat transaksi pembayaran yang dikeluarkan oleh perbankan yang dipergunakan untuk membayar biaya masuk jalan tol.
3. Layanan publik yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pelayanan yang diberikan oleh PT Jasa Marga Tbk sebagai Badan Usaha Milik Negara yang memegang sebagian besar jalan tol di Indonesia.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Aspek Hukum

1. Pengertian

Aspek hukum mengkaji mengenai legalitas maupun sudut pandang sistem hukum. Tujuan aspek hukum adalah untuk meneliti keabsahan, kesempurnaan dalam pelaksanaan atas rangkaian penggunaan kartu tol elektronik. Hukum menurut Aristoteles adalah *particular law is that which each community lays down and applies to its own members. Universal law is the law of nature.*¹¹ Sedangkan Immanuel Kant mendefinisikan hukum ialah keseluruhan syarat-syarat yang dengan ini kehendak bebas dari orang yang satu dapat menyesuaikan diri dengan kehendak bebas dari orang yang lain, menuruti peraturan hukum tentang kemerdekaan.¹²

Hukum bisnis lahir karena adanya istilah bisnis. istilah “bisnis” sendiri diambil dari kata *business* (bahasa Inggris) yang berarti kegiatan usaha. Oleh karena itu, secara luas kegiatan bisnis diartikan sebagai kegiatan usaha yang dijalankan oleh orang atau badan usaha (perusahaan) secara teratur dan terus-menerus, yaitu berupa kegiatan mengadakan barang-barang atau jasa maupun

¹¹ C.S.T Kansil. 2011. *Pengantar Ilmu Hukum Indonesia*. Jakarta: PT Rineka Cipta, halaman 31.

¹² *Ibid.*

fasilitas-fasilitas untuk diperjualbelikan, atau disewakan dengan tujuan untuk mendapat keuntungan.¹³ Hukum bisnis atau *business law* (dalam bahasa Inggris), *bestuur rechts* (dalam bahasa Belanda), adalah keseluruhan dari peraturan-peraturan hukum, baik yang tertulis maupun tidak tertulis, yang mengatur hak dan kewajiban yang timbul dari perjanjian-perjanjian maupun perikatan-perikatan yang terjadi dalam praktik bisnis.¹⁴

Bisnis merupakan suatu aktivitas yang dilakukan oleh seorang atau sekelompok orang untuk menyediakan barang dan jasa dengan tujuan memperoleh keuntungan. Orang yang berusaha menggunakan waktunya dengan menanggung resiko dalam menjalankan kegiatan bisnis biasa disebut *entrepreneur*. Untuk menjalankan kegiatan bisnis tersebut, *entrepreneur* harus menggunakan empat macam sumber, yaitu *material, human, financial, dan information*. Ada pandangan yang menyatakan bahwa bisnis adalah sejumlah total usaha yang meliputi pertanian, produksi, konstruksi, distribusi, transportasi, komunikasi, usaha jasa dan pemerinyahan yang bergerak dalam bidang pembuatan dan pemasaran barang dan jasa untuk memberikan kepuasan kepada konsumen. Istilah bisnis ini pada umumnya menekankan tiga hal, yaitu usaha perseorangan kecil-kecilan dalam bidang barang dan jasa, usaha perusahaan besar (seperti pabrik, transportasi, perusahaan surat kabar, hotel dan sebagainya), dan usaha dalam bidang struktur ekonomi bangsa.¹⁵

¹³ Zaeni Asyhadie. 2016. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, halaman 29.

¹⁴ Abdul R. Saliman. 2016. *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan: Teori dan Contoh Kasus*. Edisi keenam. Jakarta: Kencana, halaman 8.

¹⁵ Sudaryono. 2015. *Pengantar Bisnis - Teori & Contoh Kasus*. Yogyakarta: CV Andi Offset, halaman 6-7.

Hukum bisnis merupakan suatu perangkat hukum yang mengatur tata cara dan pelaksanaan suatu urusan atau kegiatan perdagangan, industri, ataupun keuangan yang berhubungan dengan pertukaran barang dan jasa, kegiatan produksi maupun kegiatan menempatkan uang yang dilakukan oleh para *entrepreneur* dengan usaha dan motif tertentu dimana sudah mempertimbangkan segala resiko yang mungkin terjadi.¹⁶ Dengan demikian dapat dirumuskan bahwa hukum bisnis adalah serangkaian peraturan yang berkaitan secara langsung maupun tidak langsung dengan urusan-urusan perusahaan dalam menjalankan roda perekonomian.¹⁷

Ada beberapa aspek hukum yang perlu diperhatikan dalam bisnis, aspek hukum ini meliputi:

1. Aspek yuridis, merupakan aspek hukum bahwa yang mempunyai kewenangan membuat peraturan dan tatacara membuatnya adalah badan-badan yang resmi, seperti DPR, DPRD, Pemerintah. Apabila yang membuat dan tata cara membuat peraturan tersebut tidak benar (ilegal), maka peraturan tersebut akan menjadi cacat. Karena yang membuat bukanlah badan yang berwenang.
2. Aspek ekonomis. Merupakan gambaran apakah peraturan tersebut mempunyai nilai ekonomis, dalam arti tidak merugikan masyarakat luas seperti peraturan-peraturan yang bersifat birokrasi sehingga menimbulkan ekonomi tinggi akibat peraturan tersebut.

2. ¹⁶ Danang Sunyoto. 2015. *Aspek Hukum Dalam Bisnis*. Yogyakarta: Nuha Medika, halaman

¹⁷ Zaeni Asyhadie, *Op. Cit.*, halaman 30.

3. Aspek politis. Dalam pembuatan peraturan-peraturan tersebut sudahkan melihat dari beberapa sudut pandang politis, jangan sampai peraturan yang dibuat hanyalah untuk membuat sekelompok golongan mendapatkan keuntungan, sedangkan golongan atau kelompok lain mendapat kesulitan/kerugian seperti Peraturan tentang Tata Niaga Cengkeh, Kepres Jalan Tol dll. Aspek sosiologis dan histori juga merupakan suatu aspek yang tidak boleh diabaikan, karena dalam membuat suatu peraturan, aspek tersebut seperti latar belakang pendidikan, ekonomi dan apakah peraturan tersebut sudah pernah dibuat dan merugikan masyarakat haruslah menjadi perhatian agar tidak terulang kembali hal-hal yang negatif dari peraturan tersebut.¹⁸

Dengan demikian aspek hukum dalam penggunaan kartu tol elektronik ini merupakan perangkat hukum yang mengatur tatacara dan pelaksanaan suatu urusan atau kegiatan keuangan yang berhubungan dengan pertukaran barang dan jasa. Usaha sebagai kegiatan melaksanakan jasa ini yaitu kegiatan melaksanakan atau menyediakan jasa yang dilakukan badan usaha, dimana badan usaha yang melaksanakan usaha ini adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT Jasa Marga.

2. Ruang Lingkup

Kegiatan atau usaha dalam bidang bisnis dapat dibedakan dalam beberapa bidang sebagai berikut:

¹⁸ Danang Sunyoto, *Op. Cit.*, halaman 6-7

1. Usaha sebagai kegiatan perdagangan (*commerce*) yang seluruh kegiatan jual beli yang dilakukan oleh perorangan dan badan hukum. Kegiatan perdagangan ini biasa dilakukan di dalam dan di luar negeri. Tujuan dari usaha kegiatan perdagangan ini untuk mendapatkan keuntungan. Contohnya dealer, agen, toko dan lain sebagainya.
2. Usaha sebagai kegiatan industri, yaitu kegiatan yang memproduksi, menghasilkan barang atau jasa yang berguna bagi masyarakat. Contohnya industri pertanian, perkebunan, pertambangan, pabrik semen, pakaian dan lain sebagainya.
3. Usaha sebagai kegiatan melaksanakan jasa, yaitu kegiatan melaksanakan atau menyediakan jasa yang dilakukan secara perorangan atau badan usaha. Contohnya, jasa perhotelan, konsultan, asuransi, pariwisata, pengacara, akuntan dan sebagainya.¹⁹

Secara garis besar yang merupakan ruang lingkup dari hukum bisnis, antara lain sebagai berikut:²⁰

- 1) Kontrak bisnis
- 2) Bentuk-bentuk badan usaha (PT, CV, Firma)
- 3) Perusahaan *go* publik dan pasar modal
- 4) Jual beli perusahaan
- 5) Penanaman modal/investasi (PAM/PMDN)
- 6) Kepailitan dan likuidasi
- 7) Merger, konsolidasi dan akuisisi
- 8) Perkreditan dan pembiayaan
- 9) Jaminan hutang
- 10) Surat-surat berharga
- 11) Ketenagakerjaan/perburuhan
- 12) Hak kekayaan intelektual
- 13) Larangan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat

¹⁹ *Ibid.*, halaman 2.

²⁰ *Ibid.*

- 14) Perlindungan konsumen (UU No.8/1999)
- 15) Keagenan dan distribusi
- 16) Asuransi (UU No.2/1992)
- 17) Perpajakan
- 18) Penyelesaian sengketa bisnis
- 19) Bisnis internasional
- 20) Hukum pengangkutan (darat, laut, udara)
- 21) Alih teknologi, perlu perlindungan dan jaminan kepastian hukum bagi pemelik teknologi maupun pengguna teknologi seperti mengenai bentuk dan cara pengalihan teknologi asing ke dalam negeri.
- 22) Hukum perindustrian/indistri pengolahan
- 23) Hukum kegiatan perusahaan multinasional (ekspor – import)
- 24) Hukum kegiatan pertambangan
- 25) Hukum perbankan (UU No. 10/1998) dan surat-surat berharga
- 26) Hukum *Real Estate*/perumahan/pembangunan
- 27) Hukum perjanjian internasional/perdagangan internasional
- 28) Hukum tindak pidana pencucian uang (UU No.15/2002)

B. Tinjauan Umum Tentang Kartu Tol Elektronik (*e-Toll Card*)

1. Pengertian Dan Sejarah

Aktifitas sehari-hari tidak bisa terlepas dari yang namanya uang. Uang sangat diperlukan hampir disetiap kegiatan-kegiatan yang dijalani. Terlebih ketika membutuhkan suatu barang maupun jasa. Untuk mendapatkan barang dan atau jasa yang diinginkan kita membutuhkan uang sebagai alat pembayarannya.

Dahulu untuk mendapatkan suatu barang atau jasa maka kita harus memberikan barang yang senilai sebagai pembayarannya, sistem pembayaran ini disebut juga dengan sistem pembayaran barter. Dalam KBBI barter adalah perdagangan yang saling tukar menukar barang.²¹

Seiring perkembangan zaman sistem pembayaran barter telah ditinggalkan dan beralih ke pembayaran tunai menggunakan mata uang rupiah sebagai mata uang nasional. Sejalan dengan kebutuhan dan perubahan gaya hidup masyarakat,

²¹ Sulchan Yasin. 1997. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Surabaya: Amanah, halaman 57.

kini uang tak lagi hanya terbatas pada uang logam dan uang kertas saja (uang kartal) tetapi juga dilengkapi dengan uang giral dalam bentuk cek dan giro. Bank merupakan salah satu pengadopsi teknologi yang paling cepat demi meningkatkan efisiensi dan layanan pelanggan.

Uang (*money*) adalah alat penukaran atas standar pengukur nilai kesatuan hitungan yang sah, dikeluarkan oleh pemerintah suatu negara berupa kertas, perak, atau logam lain yang dicetak dengan bentuk dan gambar tertentu.²² Uang adalah suatu benda yang dapat berfungsi sebagai:²³

- 1) Alat tukar (*medium of exchange*) dalam bertransaksi atau membeli suatu barang atau jasa yang masyarakat butuhkan atau inginkan;
- 2) Alat penyimpanan nilai (*store of value*) atau kekayaan dalam bentuk uang tunai seperti deposito dan tabungan, makin besar nilai nominal tabungan seseorang berarti makin kayalah seseorang;
- 3) Satuan hitung (*unit of account*) yaitu dengan adanya uang sebagai satuan hitung maka masyarakat dapat menyetarakan nilai 4 buah HP *BlackBerry* seniali Rp 8 juta adalah sama dengan satu unit HP Samsung Notes III;
- 4) Standar pembayaran masa depan untuk membayar pembelian produk melalui cicilan, sebagai contoh sebuah iklan di harian Kompas: “Dapatkan mobil Chevrolet Spin dengan angsuran ringan Rp 12 juta per bulan untuk jangka waktu 12 bulan dengan bunga 0%”, dan

²² Suharso dan Ana Retnoningsih. 2014. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Semarang: Widya Karya, halaman 605.

²³ Tri Hendro dan Conny Tjandara Rahardja. 2014. *Bank & Institusi Keuangan Non Bank di Indonesia*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN, halaman 2.

- 5) Komoditas yang diperdagangkan, kenaikan nilai US\$ terhadap rupiah yang melampaui Rp 11.000,- memicu pemilik dana untuk mengkonversi mata uang rupiah ke US\$ karena mereka memprediksi US\$ akan terus menguat dan investor akan mendapatkan laba dengan menjual US\$-nya.

Menurut Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2011 tentang Mata Uang, mata uang adalah uang yang dikeluarkan oleh Negara Kesatuan Republik Indonesia yang selanjutnya disebut Rupiah. Macam rupiah terdiri atas rupiah kertas dan rupiah logam. Dalam Pasal 5 UU Mata Uang, rupiah memiliki ciri-ciri yang terdiri atas ciri umum dan ciri khusus. Ciri khusus rupiah bersifat terbuka, semi tertutup dan tertutup. Sedangkan ciri umumnya sebagai berikut:

Rupiah kertas memiliki ciri-ciri umum, paling sedikit memuat:

- a. gambar lambang negara "Garuda Pancasila";
- b. frasa "Negara Kesatuan Republik Indonesia";
- c. sebutan pecahan dalam angka dan huruf sebagai nilai nominalnya;
- d. tanda tangan pihak Pemerintah dan Bank Indonesia;
- e. nomor seri pecahan;
- f. teks "DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA, NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA MENGELUARKAN RUPIAH SEBAGAI ALAT PEMBAYARAN YANG SAH DENGAN NILAI...";
- g. tahun emisi dan tahun cetak.

Ciri umum dari rupiah logam, yaitu memuat:

- a. gambar lambang negara "Garuda Pancasila";
- b. frasa "Republik Indonesia";
- c. sebutan pecahan dalam rangka sebagai nilai nominalnya; dan
- d. tahun emisi.

Kartu tol elektronik (*E-toll card*) di Indonesia sendiri pertama kali dimulai pada awal Januari tahun 2009, dimana pada tahap awal ini pembayaran tol menggunakan uang elektronik hanya bisa dilakukan di tiga ruas tol yaitu tol dalam

Kota Jakarta, Padalarang-Cileunyi dan Cikupa-Merak dan yang dimana ditahun-tahun selanjutnya semakin banyak pula gerbang-gerbang tol yang siap menerima pembayaran melalui *e-Toll card*.²⁴ Tahun 2017 *e-toll card* semakin dikenal oleh masyarakat dikarenakan beredarnya kabar yang menyatakan akan diwajibkannya penggunaan jalan tol menggunakan pembayaran secara nontunai.

Kartu tol elektronik pada awal penggunaannya hanya dikeluarkan oleh Bank Mandiri yang bekerjasama dengan PT Jasa Marga, yang kemudian di tahun-tahun selanjutnya bank-bank yang lain turut ikut serta bekerja sama dengan PT. Jasa Marga dalam mengeluarkan kartu tol elektronik

2. Kartu Tol Elektronik Sebagai Uang Elektronik (*e-money*)

Pembayaran nontunai umumnya dilakukan tidak dengan menggunakan uang sebagai alat pembayaran tetapi dengan cara transfer antar bank maupun transfer intra bank melalui jaringan internal bank sendiri.²⁵ Pengiriman uang (transfer) merupakan suatu kegiatan yang dilakukan oleh bank untuk mengirim sejumlah uang yang ditujukan kepada pihak tertentu dan di tempat yang tertentu.²⁶ Selain itu, pembayaran nontunai juga dapat dilakukan dengan menggunakan fasilitas yang diberikan bank sebagai alat pembayaran, seperti dengan menggunakan kartu ATM, kartu debit dan uang elektronik (*e-money*).²⁷ Pembayaran elektronik ini

²⁴ Anonim, "e-Toll Card Bisa Dinikmati mulai Januari 2009", melalui <http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/1029212/e-toll-card-bisa-dinikmati-mulai-januari-2009>, diakses Jum'at, 17 November 2017, Pukul 21.18 wib.

²⁵ Laila Ramadani. 2016. "Pengaruh Penggunaan Kartu Debit dan Uang Elektronik (E-Money) Terhadap Pengeluaran Konsumsi Mahasiswa", *Skripsi*, Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Malang, Malang, halaman 1

²⁶ Hermansyah. 2011. *Hukum Perbankan Nasional Indonesia*. Jakarta: Kencana, halaman 82.

²⁷ Laila Ramadani, *Loc. Cit.*

adalah pembayaran yang menggunakan uang elektronik atau yang disebut juga dengan *electronic money (e-money)*.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2004 tentang Bank Indonesia salah satu wewenang Bank Indonesia dalam rangka mengatur dan menjaga kelancaran sistem pembayaran adalah menetapkan penggunaan alat pembayaran. Penetapan penggunaan alat pembayaran ini dimaksudkan agar alat pembayaran yang digunakan dalam masyarakat memenuhi persyaratan keamanan dan efisiensi bagi penggunaannya. Selaku otoritas yang berwenang, Bank Indonesia memasukkan *e-toll card* sebagai uang elektronik.

Alat pembayaran nontunai dapat digolongkan menjadi dua kelompok, yakni alat pembayaran untuk *credit transfer* dan alat pembayaran untuk *debit transfer*. *Credit transfer* adalah perintah pembayaran untuk tujuan penempatan dana dari pengirim ke penerima melalui jalur transfer dana dari bank pengirim ke bank penerima dan dimungkinkan melalui bank lain sebagai perantara. *Debit transfer* adalah sistem transfer dana dimana perintah transfer dibuat atau diotorisasikan oleh pihak yang memiliki dana dan akan melakukan pengiriman dana tersebut kepada pihak lain. Perintah transfer tersebut disampaikan kepada pihak yang akan menerima dana untuk kemudian dicairkan.²⁸

Sistem pembayaran nontunai instrumen yang digunakan berupa alat pembayaran menggunakan kartu (APMK), Cek, Bilyet Giro, Nota Debit, maupun uang elektronik. Jenis alat pembayaran nontunai terdiri dari alat pembayaran berbasis warkat (*paper based*) dan alat pembayaran berbasis kartu (*card based*)

²⁸ Aulia Pohan. 2013. *Sistem Pembayaran Strategi dan Implementasi Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 57-58.

dan elektronik (*electronic based*). Pembayaran nontunai berbasis warkat (*paper based*):²⁹

1. Cek, adalah surat perintah tidak bersyarat untuk membayar sejumlah uang tertentu.
2. Bilyet Giro, adalah surat perintah dari nasabah kepada bank penyimpan dana untuk memindah bukukan sejumlah dana dari rekening pemegang kepada rekening yang disebutkan namanya (penerima).
3. Nota debit, adalah warkat yang digunakan untuk menagih dana pada bank lain untuk bank atau nasabah bank yang menyampaikan warkat tersebut.
4. Nota kredit, adalah warkat yang digunakan untuk menyampaikan dana pada bank lain untuk bank atau nasabah bank yang menerima warkat tersebut.

Pembayaran nontunai berbasis kartu (*card based*):

1. Kartu kredit, adalah kartu yang dikeluarkan oleh bank dan sejenisnya untuk memungkinkan pembawanya membeli barang-barang secara hutang yang akan dibayar kemudian.
2. Kartu ATM/Debit, adalah kartu yang diberikan oleh bank kepada pemilik rekening yang dapat digunakan untuk bertransaksi melalui mesin ATM maupun mesin EDC (*Electronic Data Capture*).
3. Kartu Prabayar (*prepaid*), adalah kartu yang digunakan dalam bertransaksi yang jumlah pembayarannya akan dikurangkan dari saldo yang tersisa dikartu tersebut.

²⁹ Lestari Ambarini. 2015. *Ekonomi Moneter*. Bogor: In Media, halaman 38-39.

4. Uang Elektronik, adalah uang yang digunakan dalam transaksi internet dengan cara elektronik yang melibatkan penggunaan jaringan komputer.

Menurut sebuah perusahaan *switching* terpercaya, yaitu PT. Artajasa Pembaruan Elektronik atau lebih dikenal dengan ATM Bersama, terdapat beberapa manfaat dan kelemahan dari *e-money*. Salah satu kelebihanannya adalah pengguna dapat melakukan berbagai transaksi tanpa membawa banyak uang fisik. Kedua, pengguna dapat melakukan transaksi lebih cepat karena tinggal mengurangi nilai di *e-money* sesuai dengan nilai transaksi, tanpa perlu menghitung berlembar uang.³⁰

Kelemahan dari *e-money* ini ialah pertama, belum semua transaksi bisa memakai *e-money* dikarenakan uang elektronik ini hanya bisa digunakan pada *merchant* yang bekerja sama dengan penerbit. Selain itu, kelemahan yang kedua ialah risiko seluruh uang hilang ketika pengguna kehilangan kartu atau piranti yang dipakai untuk menyimpan nilai uang elektroniknya.³¹

Nilai Uang Elektronik adalah nilai uang yang disimpan secara elektronik pada suatu media *server* atau *chip* yang dapat dipindahkan untuk kepentingan transaksi pembayaran dan/atau transfer dana. Uang elektronik dapat diterbitkan oleh Bank dan Lembaga Selain Bank.

Uang elektronik dibedakan menjadi 2, perbedaan ini dilihat berdasarkan pencatatan data identitas pemegang, perbedaan tersebut yaitu:

³⁰ Richard Matias Sumolang. 2015. "Analisis Permintaan Uang Elektronik (E-Money) Di Indonesia", *Skripsi*, Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin, Makassar, halaman 39.

³¹ *Ibid.*, halaman 39-40

- 1) *Registered*, yaitu uang elektronik yang data identitas pemegangnya terdaftar dan tercatat pada Penerbit; dan
- 2) *Unregistered*, yaitu uang elektronik yang data identitas pemegangnya tidak terdaftar dan tidak tercatat pada penerbit.

Berdasarkan tempat penyimpanan nilai dana uang elektronik, maka juga terbagi dua jenis yaitu yang pertama uang elektronik berbasis kartu atau *chip*, dimana nilai dana pemegang tersimpan pada *chip* yang terdapat pada kartu uang elektronik, lalu yang kedua ialah uang elektronik berbasis *server*, dimana nilai dana pemegang tersimpan pada *database* penerbit dan dalam melakukan transaksi akan membutuhkan media berupa *gadget* pengguna untuk mengirim nomor sandi dan nilai transaksi yang dibutuhkan dan menerima nomor *token* untuk melakukan transaksi.³²

Pasal 1A PBI No. 16/8/PBI/2014 juga mengatur mengenai fasilitas yang dapat diberikan penerbit uang elektronik jenis *registered* dan jenis *unregistreted* kepada pemegang uang elektronik. Fasilitas kepada pemegang *registered* meliputi:

- a. Registrasi Pemegang;
- b. Pengisian Ulang (*top up*);
- c. Pembayaran transaksi;
- d. Pembayaran tagihan;
- e. Transfer dana;
- f. Tarik Tunai;
- g. Penyaluran program bantuan pemerintah kepada masyarakat; dan/atau
- h. Fasilitas lain berdasarkan persetujuan Bank Indonesia.

Fasilitas kepada pemegang *unregistreted* meliputi:

- a. Pengisian Ulang (*top up*);
- b. Pembayaran transaksi;
- c. Pembayaran tagihan;

³² *Ibid.*

d. Fasilitas lain berdasarkan persetujuan Bank Indonesia.

e-Toll Card sebagai alat transaksi pembayaran tol elektronik memiliki fitur yang khusus. Fitur tersebut berupa:³³

a. Saldo tersimpan pada *chip* kartu sehingga pada saat transaksi tidak dibutuhkan PIN atau tanda tangan

Dengan adanya fitur ini pada *e-Toll Card* maka berdasarkan media penyimpanannya maka jenis Uang Elektronik dari *e-Toll Card* adalah uang elektronik selain dicatat pada media elektronik yang dikelola oleh penerbit juga dicatat pada media elektronik yang dikelola oleh pemegang. Media elektronik yang dikelola oleh pemegang dapat berupa *chip* yang tersimpan pada kartu, stiker atau *harddisk* yang terdapat pada *personal computer* milik pemegang. Dengan sistem pencatatan ini, maka transaksi pembayaran dengan menggunakan uang elektronik dapat dilakukan secara *off-line* dengan mengurangi secara langsung nilai uang elektronik pada media elektronik yang dikelola oleh pemegang.

b. Dapat diisi ulang

Pengertian dari pengisian ulang diatur pada Pasal 1 angka 10 PBI No. 16/8/PBI/2014, bahwa pengisian ulang yang disebut juga dengan *top up* adalah penambahan nilai uang elektronik pada Uang Elektronik.

c. Batas Nilai Uang Elektronik

PBI No. 16/8/PBI/2014 pada Pasal 13 ayat (1) menyatakan bahwa Penerbit dilarang untuk menerbitkan uang elektronik dengan nilai uang elektronik yang

³³ Aprianiza Humaerah. 2013. "Analisis Yuridis Mekanisme Pelaksanaan Produk Perbankan: E-Toll Card Bank Mandiri", *Skripsi*, Program Studi Ilmu Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, halaman 11-12.

lebih besar atau lebih kecil daripada nilai uang yang disetorkan oleh pemegang kepada penerbit. Pasal 13A juga menjelaskan sebagai berikut:

- (1) Nilai uang yang disetorkan ke dalam Uang Elektronik harus dapat digunakan atau ditransaksikan seluruhnya sampai bersaldo nihil.
- (2) Penerbit Uang Elektronik dilarang:
 - a) menetapkan minimum Nilai Uang Elektronik sebagai:
 - 1) persyaratan penggunaan Uang Elektronik; dan/atau
 - 2) persyaratan pengakhiran penggunaan Uang Elektronik (*redeem*);
 - b) menahan atau memblokir Nilai Uang Elektronik secara sepihak; dan/atau.
 - c) mengenakan biaya pengakhiran penggunaan Uang Elektronik (*redeem*).

Surat Edaran Bank Indonesia (SEBI) No. 16/11/DKSP tahun 2014 mengatur batas nilai uang elektronik, yaitu

1. batas Nilai uang Elektronik untuk jenis *unregistered* dan *registered* diatur sebagai berikut:
 - a. untuk jenis *unregistered* paling banyak Rp1.000.0000 (satu juta rupiah); dan
 - b. untuk jenis *registered* paling banyak Rp5.000.000 (lima juta rupiah).
2. Batas nilai transaksi Uang Elektronik jenis *unregistered* dan *unregistered* dalam 1 (satu) bulan masing-masing paling banyak Rp20.000.000 (dua puluh juta rupiah).

d. Saldo mengendap pada kartu tidak diberikan bunga

Perlu untuk diperhatikan bagi pemegang *e-Toll Card* bahwa nilai uang elektronik yang disetorkan terlebih dahulu oleh pemegang kepada bank bukan merupakan simpanan seperti yang diartikan dalam undang-undang tentang perbankan dan undang-undang tentang perbankan syariah sehingga tidak akan ada bunga yang diberikan oleh bank kepada pemegang *e-Toll Card*.

Dalam PBI ini juga disebutkan bahwa penerbit wajib menginformasikan secara jelas dan transparan kepada pemegang mengenai biaya layanan fasilitas uang elektronik ini. PBI ini juga melarang penerbit menerbitkan uang elektronik

dengan nilai uang elektronik yang lebih besar atau lebih kecil daripada nilai uang yang disetorkan kepada penerbit. Nilai uang yang disetorkan ke dalam uang elektronik harus dapat digunakan atau ditransaksikan seluruhnya sampai bersaldo nihil. Penerbit juga dilarang untuk menetapkan minimum nilai uang elektronik, menahan atau memblokir nilai uang elektronik secara sepihak, dan/atau mengenakan biaya pengakhiran penggunaan uang elektronik (*redeem*).

3. Mekanisme Penggunaan Kartu Tol Elektronik (*e-Toll Card*)

Pasal 39 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Tol menggolongkan gerbang tol sebagai tempat pengumpul tol terdiri dari 2 jenis sistem yaitu sistem tertutup dan sistem terbuka. Pengumpul tol dengan sistem tertutup merupakan sistem pengumpulan tol yang kepada penggunaannya diwajibkan mengambil tanda masuk pada gerbang masuk dan membayar tol pada gerbang keluar. Sedangkan sistem terbuka merupakan sistem pengumpulan tol yang kepada penggunanya diwajibkan membayar tol pada saat melewati gerbang masuk atau gerbang keluar.

Tata cara transaksi kartu e-toll pada gerbang sistem tertutup yaitu pengguna jalan tol tidak perlu mengambil Kartu Tanda Masuk Elektronik (KTME) akan tetapi cukup menempelkan *e-toll card* atau *e-money* di *reader* mesin GTO, dan kemudian memberikan *e-toll card* atau *e-money* (yang telah ditempel pada Gardu Masuk sebelumnya) kepada petugas di gerbang keluar untuk pembayaran tol. *E-toll card* dan *e-money* yang digunakan pada sistem transaksi tertutup berfungsi sebagai Kartu Tanda Masuk Elektronik (KTME), yaitu media pembawa informasi

asal gerbang tol, golongan kendaraan, serta berfungsi sebagai alat pembayaran tol.³⁴

Cara menggunakan *e-toll card* atau *e-money* di gardu manual (terbuka ada petugas), dilakukan dengan cara pengguna menyerahkan kartu *e-money* kepada kasir tol, kemudian kartu akan ditempelkan pada *reader* yang ada di gardu, transaksi berhasil saldo kartu *e-money* akan berkurang sesuai dengan tarif tol yang berlaku. Sedangkan cara penggunaan *e-toll card* atau *e-money* di gardu tol otomatis (tertutup tidak ada petugas/kasir tol) dilakukan dengan cara pengguna jalan tol menempelkan sendiri kartu *e-money*nya pada *reader* di mesin GTO dan saldo *e-money* akan berkurang sesuai tarif jalan tol.³⁵

C. Layanan Publik

1. Pengertian Dan Ruang Lingkup

Dalam kehidupan sehari-hari kita mengenal banyak kalimat yang menggunakan istilah publik. Istilah “publik” diartikan sebagai “umum, orang banyak, masyarakat dan negara”. Akan tetapi secara sosiologi, istilah publik tidak dapat disamakan dengan masyarakat. Secara sosiologi, masyarakat diartikan sebagai sistem antar hubungan sosial diantara manusia yang hidup dan tinggal seara bersama yang terikat dengan norma atau nilai-nilai yang disepakati bersama. Sementara itu, publik adalah kumpulan orang-orang yang menaruh perhatian,

³⁴ Irwan Kamal, “Tata Cara Transaksi Kartu E-Toll Pada Gerbang Sistem Tertutup“, melalui <http://ketemulagi.com/tata-cara-transaksi-kartu-e-toll/>, diakses Jum’at, 02 Maret 2018, pukul 22.15 wib.

³⁵ Azarine Yus, “cara Menggunakan e-Money Untuk Bayar di Gerbang Tol”, melalui <https://e-money-uangelektronik.blogspot.co.id/2017/10/cara-menggunakan-e-money-untuk-bayar-di.html>, diakses Jum’at, 02 Maret 2018, pukul 22.30

minat, atau kepentingan yang sama dan tidak diikat oleh nilai atau norma tertentu.³⁶

Dalam arti sempit layanan publik adalah suatu tindakan pemberian barang dan jasa dari pemerintah kepada masyarakat dalam rangka tanggung jawabnya kepada publik, baik diberikan secara langsung maupun melalui kemitraan dengan swasta dan masyarakat, berdasarkan jenis dan intensitas kebutuhan masyarakat, kemampuan masyarakat dan pasar.³⁷ Pelayanan publik ini dapat dilihat dalam berbagai bidang seperti bidang administrasi, keamanan, kesehatan, pendidikan, perumahan, air bersih, telekomunikasi, transportasi, bank dan sebagainya. Pelayanan publik atau pelayanan umum adalah segala bentuk pelayanan kepada umum yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah di pusat, di daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara/Daerah (BUMN/BUMD) dalam bentuk barang dan atau jasa baik dalam upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.³⁸

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik Pasal 1 ayat (1), pelayanan publik diartikan sebagai “Kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggaraan pelayanan publik”.

Ruang lingkup pelayanan publik digolongkan ke dalam 2 bentuk, yaitu:

³⁶ Wirman Syafri. 2012. *Studi Tentang Administrasi Publik*. Jakarta: Erlangga, halaman 14.

³⁷ Nurman. 2015. *Strategi pembangunan Daerah*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, halaman 35.

³⁸ Amin Ibrahim. 2008. *Teori dan Konsep Pelayanan Publik Serta Implementasinya*. Bandung: Mandar Maju, halaman 15.

1. Pelayanan Barang dan Jasa Publik

Pelayanan pengadaan dan penyaluran barang dan jasa publik bisa dikatakan mendominasi seluruh pelayanan yang disediakan pemerintah kepada masyarakat. Pelayanan publik kategori ini bisa dilakukan oleh instansi pemerintah yang sebagian atau seluruh dananya merupakan kekayaan negara yang tidak bisa dipisahkan atau bisa diselenggarakan oleh badan usaha milik pemerintah yang sebagian atau seluruh dananya berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan (BUMN).³⁹

2. Pelayanan Administratif

Pelayanan publik dalam kategori ini meliputi tindakan administratif pemerintah yang diwajibkan oleh negara dan diatur dalam perundang-undangan dalam rangka mewujudkan perlindungan pribadi, keluarga, kehormatan, dan harta benda; dan kegiatan administratif yang dilakukan oleh instansi nonpemerintah yang diwajibkan oleh negara dan diatur dalam perundang-undangan serta diterapkan berdasarkan perjanjian dengan penerima layanan.⁴⁰

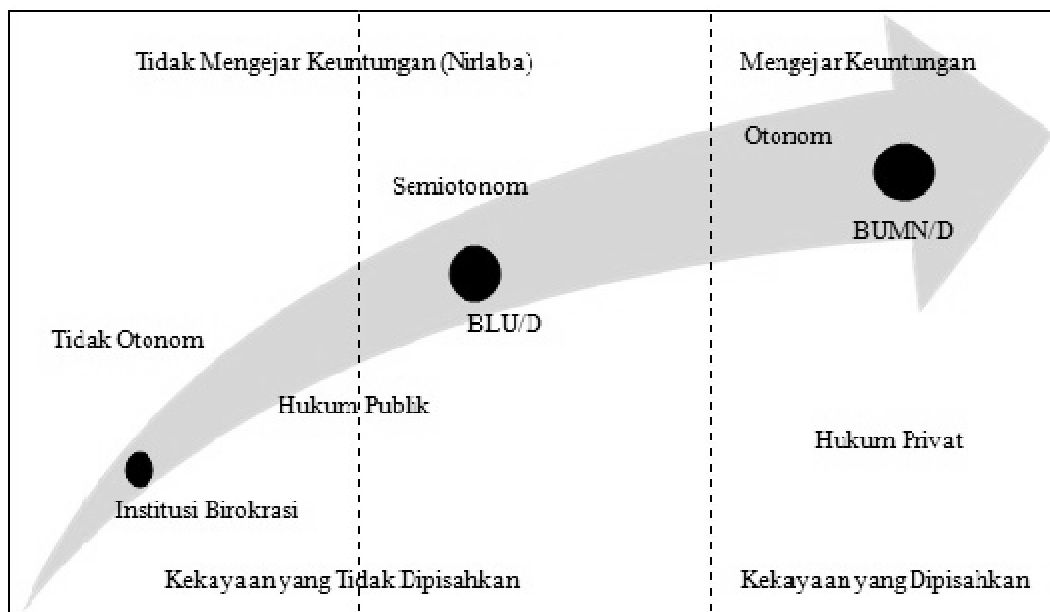
2. Jenis-Jenis Dan Institusi Pelaksanaan Layanan Publik

Secara kelembagaan dengan menggunakan konsep pengagenan (*agencification*) unit pemerintah sebagaimana yang telah berkembang di negara-negara maju serta dengan mengacu pada Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara dan Undang-Undang Nomo. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, istitusi penyelenggaraan atau penyedia pelayanan publik pemerintah

³⁹ Mediya Lukman. 2015. *Badan Layanan Umum Dari Birokrasi Menuju Korporasi*. Jakarta: Bumi Aksara, halaman 16.

⁴⁰ *Ibid.*, halaman 16-17.

dapat dikelompokkan ke dalam 3 (tiga) bentuk sebagaimana yang ditunjukkan oleh gambar dibawah.



Gambar 1. Institusi Penyelenggara Pelayanan Publik Pemerintah
(Sumber: Mediya Lukma “Badan layanan Umum dari Birokrasi Menuju Korporasi”)

Institusi Birokrasi, badan atau lembaga pemerintah ini biasanya memberikan pelayanan publik lebih bersifat administratif, pembuat peraturan dan kebijakan, serta menegakkan hukum. Lembaga ini lebih memfokuskan pada formulasi penetapan tujuan, perencanaan pemerintah, membuat aturan dan menetapkan standar bagi institusi pemerintah sendiri maupun pada sektor swasta. Lembaga ini juga bisa melakukan pembinaan, monitoring, pengawasan, inspeksi audit (eksternal maupun internal) dan bahkan bisa melakukan penindakan, pemberian sanksi dan penghargaan. Unit organisasi pada bentuk lembaga ini bisa didelegasikan kepada instansi-instansi di bawahnya dan biasanya dijalankan melalui rantai komando, hierarkis atau berjenjang.⁴¹

⁴¹ *Ibid.*, halaman 30.

Badan Layanan Umum/Daerah merupakan instansi atau organisasi pemerintah yang memberikan pelayanan publik dengan tujuan memaksimalkan pelayanan publik tanpa mengutamakan pencarian keuntungan. Oleh karena BLU/D adalah bagian dari kementerian negara/lembaga induk ataupun bagian dari instansi pemerintah/daerah, maka kekayaan negara yang dimiliki oleh BLU/D otomatis juga merupakan kekayaan negara/daerah yang tidak dipisahkan sama halnya dengan institusi birokrasi. Walaupun BLU/D memperoleh pendapatan dari layanan yang diberikan, namun hal tersebut diperlakukan sebagai PNBP/lain-lain PAD yang sah. Oleh karena itu segala aset dan barang, ataupun kekayaan negara/daerah dalam bentuk lain yang diperoleh BLU/D otomatis juga merupakan kekayaan milik negara/daerah.⁴²

BUMN/D adalah instansi milik pemerintah yang banyak diketahui masyarakat dengan beragam layanan usaha. Dalam penyediaan layanan publik, BUMN/D sangat mandiri dan otonom dibandingkan unit organisasi di kelompok institusi birokrasi dan badan layanan umum. Walaupun sahamnya dimiliki sepenuhnya atau sebagian oleh pemerintah pusat atau daerah, campur tangan pemerintah pusat atau daerah serta rentang kendali relatif jauh lebih sedikit. BUMN/D diberi keleluasaan secara penuh dalam menjalankan misi usahanya baik itu dari segi pengolahan keuangan, sumber daya manusia, ataupun organisasi dan kelembagaan.⁴³ Lebih jelasnya perbeda antara Institusi Birokrasi, Badan Layanan Umum/Daerah dan Badan Usaha Milik Negara/Daerah dapat dilihat dari tabel berikut.

⁴² *Ibid.*, halaman 33.

⁴³ *Ibid.*, halaman 35.

No	Ragam Perbedaan	Institusi Birokrasi (Pusat dan Daerah)	BLU/D	BUMN/D
1	Status Hukum	Bukan Badan Hukum atau Subjek Hukum	Bukan Badan Hukum atau Subjek Hukum	Badan Hukum dan Subjek Hukum
2	Kekayaan	Tidak Dipisahkan	Tidak Dipisahkan	Dipisahkan
3	Motif	Nirlaba	Nirlaba	Pengejaran keuntungan
4	Kemandirian	Tidak Otonom	Semi Otonom	Otonom
5	Pola Pengelolaan Keuangan	Tidak Fleksibel	Fleksibel	Sangat fleksibel
6	Sumber Dana	APBN/APBD	APBN/APBD dan Dana Operasional Sendiri (dari konsumen)	Dana Operasional Sendiri (dari konsumen)
7	Sumber Daya Manusia	Pegawai Negeri	Pegawai Negeri dan Non Pegawai Negeri (<i>Hybrid</i>)	Non Pegawai Negeri
8	Kontrol dan Campur Tangan Pemerintah	Sangat Kuat	Kurang Kuat	Tidak Kuat
9	Perpajakan	Bukan Subjek Pajak (Badan)	Bukan Subjek Pajak (Badan)	Subjek Pajak (Badan)
10	Penggunaan Standar Akuntansi	Standar Akuntansi Pemerintah	Standar Akuntansi Pemerintah dan Standar Akuntansi Keuangan (<i>Hybrid</i>)	Standar Akuntansi Keuangan

Tabel 1. Ragam Perbedaan Institusi Birokrasi, BLU/D, dan BUMN/D
(Sumber: Mediya Lukma “Badan layanan Umum dari Birokrasi Menuju Korporasi”)

3. PT Jasa Marga Sebagai Institusi Pelayanan Publik

a. Gambaran Umum PT. Jasa marga (Persero) Tbk Cabang Belmera

PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera mendapat kepercayaan pemerintah untuk mengelola dan memelihara jalan tol antara lain jalan tol Belmera (Belawan, Medan, Tanjung Morawa). Proyek jalan tol Belmera memiliki panjang 33,982 Km (jalan utama) ini merupakan jalan yang menghubungkan Pelabuhan Belawan ke Kota Medan dan Tanjung Morawa. Jalan tol Belmera ini juga memiliki 7 Lokasi Gerbang Tol, 51 Lokasi Jembatan *Overpass*, 7 Lokasi *Underpass* dan 1 Lokasi *Pool Ruas*.

Awalnya PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera medan hanya memiliki 5 (lima) gerbang tol yaitu: Belawan, Tanjung Mulia, Bandar Selamat, Amplas, dan Tanjung Morawa. Namun dengan perkembangan Kotamadya Medan yang begitu pesat pada tanggal 09 Juli 1992, telah dibangun Gerbang Tol Mabar dan ditetapkan menjadi Jalan Tol Belmera melalui KEPPRES RI Nomor 36 Tahun 1992. Pada tanggal 10 Januari 2011 dibuka gerbang tol H. Anif hal ini bertujuan untuk mempermudah berkendara menuju kompleks Cemara Asri untuk melayani dan melancarkan lalu lintas distribusi barang dan jasa dari Kawasan Industri Medan (KIM) dan mungkin berkembang terus sejalan dengan perkembangan di Indonesia.

Adapun bidang usaha PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan adalah sebagai perusahaan yang mengkhususkan diri pada bidang usaha jasa yang memiliki usaha pokok yakni mengelola jalan secara maksimal demi kelancaran

dan teraturnya jalan, yang semuanya diatur dalam program kerja perusahaan. Adapun tujuan dan sasaran perusahaan, menurut Pasal 14 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan, sangat diharapkan peran serta PT. Jasa Marga (Persero) Tbk dalam mengembangkan jaringan jalan nasional terutama guna tercapainya sasaran berikut:

1. Pemerataan pengembangan wilayah agar perkembangan antara daerah menjadi seimbang.
2. Pemerataan hasil pembangunan.
3. Pemantapan Pertahanan dan keamanan nasional.

Dalam usaha mencapai sasaran tersebut PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera melaksanakan fungsi:

- a. Pengoperasian tol usaha lain yang dipandang sesuai dengan tujuan perusahaan.
- b. Pemeliharaan jalan dan jembatan tol beserta fasilitasnya.
- c. Pengembangan jaringan jalan tol.

Struktur organisasi adalah suatu pola kerangka tetap yang menunjukkan hubungan, tugas, wewenang dan tanggung jawab yang dimiliki oleh masing-masing jabatan. PT. Jasa Marga (Persero) Tbk memiliki struktur organisasi garis dan staf. Dengan demikian semua perintah-perintah operasional dari kepala berjalan menurut garis vertikal dari atas ke bawah melalui tangga-tangga jabatan yang telah ditetapkan. Atasan dapat berkomunikasi/berinteraksi langsung dengan bawahan, sehingga bawahan dapat melakukan pekerjaannya dengan baik.



Gambar 2. Struktur Organisasi PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan
(Sumber: PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan)

Dalam kegiatan ini kepala/pimpinan akan menentukan jenis-jenis kerja yang harus dilakukan dan menentukan orang yang akan melakukan masing-masing pekerjaan. langkah ini dilakukan dalam spesialisasi kerja (*Job Specialization*) menentukan pembagian kerja. Dengan struktur organisasi yang baik akan tercipta kelancaran dan keberhasilan setiap aktivitas yang dijalankan oleh perusahaan, mendorong terciptanya kepada peningkatan efisiensi kegiatan usaha merupakan suatu fungsi penting yang perlu dilaksanakan.

b. Tujuan dan Ruang Lingkup Tugas PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera

Jalan tol di Indonesia disebut juga sebagai jalan bebas hambatan adalah suatu jalan yang dikhususkan untuk kendaraan bersumbu lebih dari dua (mobil,

bus, truk) dan bertujuan untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari satu tempat ke tempat lain.⁴⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol memberikan pengertian bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Jalan tol sebagai jalan alternatif merupakan jalan yang bebas hambatan baik dari lampu merah, pasar, pejalan kaki, kendaraan roda dua, dan sebagainya. Untuk dapat menikmati jalan tol, pengguna jalan tol diharuskan untuk membayar, tarif pembayaran ini didasarkan pada golongan kendaraan yang digunakan. Jalan tol hanya diperuntukkan bagi pengguna jalan yang menggunakan kendaraan bermotor roda empat atau lebih.

Organisasi merupakan sekumpulan orang yang bersama-sama mencapai tujuan yang telah ditetapkan. berdasarkan tujuan, organisasi umumnya dikelompokkan pada dua jenis yakni; (1) organisasi yang bertujuan untuk memperoleh laba, (2) organisasi yang tidak bertujuan untuk memperoleh laba. Jenis organisasi yang pertama sering disebut organisasi bisnis atau organisasi perusahaan yang berusaha semaksimal mungkin untuk memperoleh laba. Organisasi kedua sering juga disebut sebagai organisasi nirlaba, contoh konkret dari jenis ini yaitu organisasi tempat ibadah seperti takmir masjid, organisasi olahraga, dan organisasi pemerintah seperti pemerintah pusat dan pemerintah daerah.⁴⁵

⁴⁴ Anonim, "Jalan Tol", melalui https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_tol, diakses Sabtu 16 Desember 2017, pukul 14.50 wib.

⁴⁵ Abdul Halim. 2014. *Manajemen Keuangan Sektor Publik: Problematika Penerimaan dan Pengeluaran Pemerintah (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara/Daerah)*. Jakarta: Salemba Empat, halaman 3-4.

Perseroan Terbatas (*Limited liability Company, Naamloze Vennootschap*) adalah bentuk yang paling populer dari semua bentuk usaha bisnis. yang dimaksud dengan perseroan terbatas menurut hukum Indonesia adalah suatu badan hukum yang merupakan persekutuan modal yang didirikan berdasarkan perjanjian antara 2 (dua) orang atau lebih, untuk melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham-saham.⁴⁶

Badan Usaha Milik Negara atau yang sering disingkat dengan BUMN, merupakan bentuk usaha dibidang-bidang tertentu, yang umumnya menyangkut dengan kepentingan umum, dimana peran pemerintah di dalamnya relatif besar, minimal dengan menguasai mayoritas pemegang saham. Eksistensi dari Badan Usaha Milik Negara ini adalah sebagai konsekuensi dan amanah dari konstitusi dimana hal-hal yang penting atau cabang-cabang produksi yang penting dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.⁴⁷

Salah satu bentuk dari Badan Usaha Milik Negara adalah Perusahaan Perseroan disingkat “persero”, yang lebih diutamakan untuk mendapatkan keuntungan dengan berusaha dibidang-bidang yang dapat mendorong perkembangan sektor swasta dan koperasi. Dalam prakteknya PT Persero ini hampir tidak ada bedanya dengan PT-PT biasa, kecuali eksistensi unsur pemerintah yang masih mayoritas di dalamnya.⁴⁸

Berdasarkan Pasal 3 Anggaran Dasar, maksud dan tujuan perseroan adalah turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program Pemerintah

⁴⁶ Munir Fuady. 2012. *Pengantar Hukum Bisnis*. Cetakan Keempat. Jakarta: Citra Aditya Bakti, halaman 35-36.

⁴⁷ *Ibid.*, halaman 44.

⁴⁸ *Ibid.*, halaman 45.

di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya pembangunan di bidang perusahaan jalan tol dengan sarana penunjangnya dengan menerapkan prinsip-prinsip perusahaan terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut, Perseroan melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

- 1) Melakukan perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan/atau pemeliharaan jalan tol.
- 2) Mengusahakan lahan di ruang milik jalan tol (Rumijatol) dan lahan yang berbatasan dengan Rumijatol untuk tempat istirahat dan pelayanan, berikut dengan fasilitas-fasilitas dan usaha lainnya.⁴⁹

Sedangkan kegiatan Usaha Penunjang Perseroan adalah sebagai berikut:

- 1) Bidang pengembangan properti di wilayah yang berdekatan dengan koridor jalan tol.
- 2) Bidang pengembangan jasa untuk usahausaha yang terkait dengan moda-moda/sarana transportasi, pendistribusian material cair/padat/gas, jaringan sarana informasi, teknologi dan komunikasi, terkait dengan koridor jalan tol.
- 3) Bidang jasa dan perdagangan untuk layanan konstruksi, pemeliharaan dan pengoperasian jalan tol.⁵⁰

Dengan tugas utama Jasa Marga adalah merencanakan, membangun, mengoperasikan dan memelihara jalan tol serta sarana kelengkapannya agar jalan tol dapat berfungsi sebagai jalan bebas hambatan yang memberikan manfaat lebih tinggi daripada jalan umum bukan tol.⁵¹

⁴⁹ Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Tahun 2012, halaman 239.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*

Untuk mengkomunikasikan tujuan dan manfaat keberadaan perseroan serta sasaran jangka panjang perseroan, maka perseroan menetapkan visi dan misi untuk menegaskan sasaran dan tujuan perseroan. Adapun visi perseroan adalah menjadi perusahaan modern dalam bidang pengembangan dan pengoperasian jalan tol, menjadi pemimpin (*leader*) dalam industri jalan tol dengan mengoperasikan mayoritas jalan tol di Indonesia, serta memiliki daya saing yang tinggi di tingkat nasional dan regional. Dan misinya adalah menambah panjang jalan tol secara berkelanjutan, sehingga perusahaan menguasai paling sedikit 50% panjang jalan tol di Indonesia dan usaha terkait lainnya, dengan memaksimalkan pemanfaatan potensi keuangan perusahaan serta meningkatkan mutu dan efisiensi jasa pelayanan jalan tol melalui penggunaan teknologi yang optimal dan penerapan kaidah-kaidah manajemen perusahaan modern dengan tata kelola yang baik.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Ketentuan Hukum Tentang Penggunaan Kartu Tol Elektronik (*E-Toll Card*) dalam Layanan Publik

1. Kedudukan Hukum Pemberlakuan Penggunaan Kartu Tol Elektronik

Infrastruktur (*infrastructure*) fisik dan sosial dapat di definisikan sebagai kebutuhan dasar fisik pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan sektor privat sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik. Infrastruktur dapat dikategorikan ke dalam beberapa pengertian. Istilah infrastruktur teknis atau fisik adalah infrastruktur yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah, perlistrikan, telekomunikasi, pelabuhan secara fungsional. Infrastruktur selain fasilitas tersebut dapat pula untuk mendukung kelancaran aktifitas ekonomi masyarakat, distribusi aliran produksi barang dan jasa, sebagai contoh jalan dapat melancarkan transportasi pengiriman bahan baku sampai ke pabrik kemudian untuk distribusi ke pasar hingga sampai kepada masyarakat.⁵²

Kebijakan publik adalah hal-hal yang berhubungan dengan apa yang harus dikerjakan oleh pemerintah mengenai masalah-maslaah yang sedang dihadapinya.

⁵² Abdul R. Saliman, *Op. Cit.*, halaman 257.

James E. Aderson, “merumuskan kebijakan merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu perubahan”.⁵³

Pembangunan hukum diarahkan untuk mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri, serta menciptakan kepastian investigasi.⁵⁴ Hukum dalam pembangunan ekonomi di Indonesia sangat dipengaruhi oleh beberapa aliran, hal ini bisa dilihat dari wujud nyata pada peraturan-peraturan yang diterbitkan oleh pemerintah. Aliran tersebut berbau dalam mengatur bidang ekonomi di Indonesia mengakibatkan bahwa paham ekonomi Indonesia disebut dengan aliran yang menganut paham ekonomi campuran. Dengan sistem ekonomi campuran ini diharapkan mampu mencapai tujuan akhir dari pembangunan ekonomi, yaitu masyarakat adil dan makmur sesuai yang diamanatkan oleh konstitusi.⁵⁵

La Piere selaku pendukung pandangan tradisional mengatakan bahwa faktor yang menggerakkan perubahan hukum itu sebenarnya bukan hukum, melainkan faktor-faktor lain seperti kegiatan ekonomi, bertambahnya penduduk, perubahan nilai dan ideologi, dan pesatnya perkembangan Iptek.⁵⁶

Satu dekade terakhir ini sebuah fenomena telah terjadi dan merevolusi hampir semua sendi-sendi kehidupan khususnya dalam hal bertransaksi. Fenomena ini tidak lain bernama Teknologi yang sering dianggap dewa bagi

⁵³ Hessel Nogi S. Tangkilisan, *Op. Cit.*, halaman 22.

⁵⁴ Abdul Manan. 2014. *Peran Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi*. Jakarta: Kencana, halaman 37.

⁵⁵ *Ibid.*, halaman 43-44.

⁵⁶ *Ibid.*, halaman 49-50.

sebagian orang khususnya pelaku usaha. Kesaktian teknologi ini terbukti ketika dengan mudahnya teknologi mampu merevolusi sistem pembayaran konvensional (*cash*) yang telah berjalan berabad-abad menjadi sistem elektronik (*non-cash*).⁵⁷

Perkembangan alat pembayaran non tunai sebenarnya didorong oleh beberapa hal, pertama ini yang paling berperan penting adalah teknologi. Perkembangan teknologi, khususnya di bidang telekomunikasi dan informasi mendorong penggunaan berbagai alat pembayaran. Hal lain yang paling signifikan mendorong penggunaan instrumen nontunai tidak lain adalah pemanfaatan teknologi informasi dan segala variannya oleh masyarakat.⁵⁸ Gerakan pembayaran non tunai telah dicanangkan oleh Gubernur Bank Indonesia (BI) Agus D.W Martowardojo pada 14 Agustus 2014 di Jakarta, gerakan ini bertujuan untuk memudahkan aktivitas perekonomian masyarakat.⁵⁹

Pada umumnya produk yang dihasilkan oleh pihak perbankan tidak diatur oleh bank Indonesia dan diserahkan pada bank masing-masing. Namun untuk sistem pembayaran diperlukan izin dari Bank Indonesia jika ingin mengeluarkan suatu instrumen pembayaran yang baru, sehingga Bank Indoneisa akan mengatur mengenai perizinan apa saja yang diperlukan bagi bank atau lembaga bukan bank untuk mendapat izin tersebut.⁶⁰

⁵⁷ Resa Raditio. 2014. *Aspek Hukum Transaksi Elektronik: Perikatan, Pembuktian dan Penyelesaian Sengketa*. Yogyakarta: Graha Ilmu, halaman 1.

⁵⁸ Aulia Pohan, halaman 67-68.

⁵⁹ Fajar Sidik, "Pengembangan Alat Pembayaran Nontunai, Pemerintah Jangan terpaku Pada Uang elektronik Perbankan", melalui <http://industri.bisnis.com/read/20171002/98/694961/pengembangan-alat-pembayaran-nontunai-pemerintah-jangan-terpaku-pada-uang-elektronik-perbankan>, diakses pada Senin, 18 Desember 2017, pukul 18.15 wib.

⁶⁰ Aprianiza Humaerah, *Op. Cit*, halaman 7.

Dalam kehidupan sehari-hari bentuk transaksi menggunakan teknologi ini dapat dilihat dalam wujud *electronic transaction (e-banking)* melalui ATM, *phone banking*, *internet banking* dan lain sebagainya sebagai bentuk baru *delivery channel* modernisasi setiap transaksi. Secara umum saat ini setidaknya terdapat tiga basis instrumen pembayaran, yakni:

- 1) *Paper-based*: cek, bilyet giro dan nota debit
- 2) *Card-based*: kartu kredit, kartu debit dan kartu ATM
- 3) *Electronic-based*: *e-money*, *internet banking*, *mobile banking*, *electronic mall*⁶¹

Perkembangan *less cash society* ini merupakan *trend* yang tidak dapat dihindari. Peningkatan perputaran ekonomi jelas menuntut dukungan sistem pembayaran yang cepat, aman, efisien dan handal. Lancarnya sistem pembayaran, selain akan memberikan kepastian masyarakat dalam bertransaksi, secara otomatis juga akan mempercepat peredaran uang (*velocity of money*) dan mengurangi *floating* dana dalam satelmen.⁶²

Pada perkembangannya, transaksi yang memanfaatkan teknologi tersebut diatas dikenal dengan istilah *E-Commerce* atau Transaksi Elektronik yang didefinisikan Wikipedia sebagai berikut:

Electronic commerce atau *e-commerce* adalah penyebaran, pembelian, penjualan, pemasaran barang dan jasa melalui sistem elektronik seperti internet atau televisi, www, atau jaringan komputer lainnya. *E-commerce* dapat melibatkan transfer dana elektronik, pertukaran data elektronik, sistem manajemen inventori otomatis, dan sistem pengumpulan data otomatis.⁶³

⁶¹ Resa Raditio, *Op. Cit.*, halaman 2.

⁶² *Ibid.*

⁶³ Anonim, "Perdagangan Elektronik", melalui https://id.m.wikipedia.org/wiki/perdagangan_elektronik, diakses kamis 22 Febuari 2018, pukul 20:50 wib.

Di Indonesia sendiri *e-commerce* atau transaksi elektronik telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843 (“UU ITE”). Yang kemudian dirubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Pasal 1 angka 2 UU ITE mendefinisikan transaksi elektronik sebagai perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan komputer, jaringan komputer, dan/atau media elektronik lainnya. Angka 3 menjelaskan sistem elektronik adalah serangkaian perangkat dan prosedur elektronik yang berfungsi mempersiapkan, mengumpulkan, mengolah, mengumumkan, mengirimkan, dan/atau menyebarkan informasi elektronik. Kemudian angka Pasal 1 angka 7 UU ITE mendefinisikan jaringan sistem elektronik sebagai terhubungnya dua sistem elektronik atau lebih yang bersifat tertutup ataupun terbuka.

Karena uang merupakan suatu mekanisme yang memfasilitasi pertukaran, maka berbagai tipe uang muncul dan difungsikan disepanjang sejarah umat manusia. Bila mengklaim bahwa hanya sebuah tipe uang tertentu yang merupakan uang sejati dan tepat, maka diri kita seperti akan mengklaim bahwa hanya mobil yang merupakan sarana transportasi sejati dan tepat, sehingga mengabaikan bus, sepeda, truk, kereta api, dan lain-lain sebagai sarana transportasi yang viabel. Sebagaimana berbagai tipe kendaraan yang pernah ada dan masih ada, disertai fitur-fitur yang berlainan untuk memenuhi kebutuhan yang berbeda-beda,

demikian pula berbagai bentuk uang disesuaikan dengan berbagai kondisi sosial dan pasar, bergantung pada kemajuan-kemajuan teknologi pada masa yang sedang dipersoalkan.⁶⁴

Sebagai contoh, uang kertas tidak mungkin dapat di introduksikan secara besar-besaran sebelum invensi mesin cetak yang memungkinkan pemroduksian besar-besaran uang kertas homogen dan penerimaan uang sebagai sarana pencatatan utang. Serupa, uang elektronik tidak mungkin dapat digunakan sebelum invensi komputer, internet dan penggunaan uang sebagai sarana informasi. Yang lebih penting dari tipe-tipe uang adalah sasaran-sasaran dan fungsi-fungsi yang diperankan dalam masyarakat dan jenis model pertukaran yang ditunjangnya. Karena adanya keragaman luas kemungkinan tipe uang, maka mungkin dapat dikatakan bahwa uang dapat berupa apapun yang secara luas dignakan dan diterima untuk melakukan pembayaran.⁶⁵

Kartu tol elektronik (*e-toll card*) yang digunakan dalam pembayaran transaksi penggunaan jalan tol secara nontunai merupakan salah satu peruntukan dari penggunaan uang elektronik (*e-money*). *E-Toll Card* digunakan sebagai alat pembayaran tol. *e-Toll Card* masuk ke dalam produk perbankan yang dikeluarkan oleh bank dengan mengacu pada Undang-Undang tentang Perbankan bahwa bank dapat mengeluarkan produk dan jasa perbankan asal tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan sudah mendapatkan izin untuk mengeluarkan produk atau jasa perbankan tersebut.

⁶⁴ Asyraf Wajdi Dusuki. 2015. *Sistem Keuangan Islam: Prinsip dan Operasional*. Jakarta: Raja Grafindo, halaman 97-98.

⁶⁵ *Ibid.*, halaman 98.

Pada awal mula, uang elektronik termasuk ke dalam alat pembayaran dengan menggunakan kartu/APMK. Alat pembayaran menggunakan kartu/APMK terdiri dari kartu ATM, kartu debit, kartu kredit serta uang elektronik (termasuk kartu Prabayar) yang pernah diatur dalam sejumlah regulasi Peraturan Bank Indonesia (PBI), sebagai berikut:⁶⁶

1. PBI Nomor 6/30/PBI/2004 tentang penyelenggaraan Kegiatan APMK.
2. PBI Nomor 7/52/PBI/2005 tentang Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
3. PBI Nomor 10/8/PBI/2008 tentang perubahan atas PBI Nomor 7/52/PBI/2005 tentang Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
4. PBI Nomor 10/4/PBI/2008 tentang Laporan Penyelenggaraan Kegiatan APMK oleh Bank Perkreditan Rakyat (BPR) dan Lembaga Selain Bank (LSB)
5. PBI Nomor 14/2/PBI/2012 tentang Perubahan atas PBI Nomor 11/11/PBI/2009 tentang Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
6. APMK dan uang elektronik juga diatur dalam sejumlah Surat Edaran BI, sebagai berikut PBI Nomor 11/11/PBI/2009 tentang Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
7. PBI Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*).

APMK dan uang elektronik juga diatur dalam sejumlah Surat Edaran BI, sebagai berikut:⁶⁷

1. SE BI Nomor 7/59/DASP/2005 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Kegiatan APMK.

⁶⁶ Serfianto, dkk. 2012. *Untung Dengan Kartu kredit, Kartu ATM-Debit, dan Uang Elektronik*. Jakarta: Visimedia, halaman 61-62.

⁶⁷ *Ibid.*, halaman 62-63.

2. SE BI Nomor 7/60/DASP/2005 tentang Prinsip Perlindungan Nasabah dan Kehati-hatian serta Peningkatan Keamanan dalam Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
3. SE BI Nomor 7/61/DASP/2005 tentang Pengawasan Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
4. SE BI Nomor 8/18/DASP/2006 tentang Perubahan atas SE BI Nomor 7/60/DASP/2005 tentang Prinsip Perlindungan Nasabah dan Kehati-hatian serta Peningkatan Keamanan dalam Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
5. SE BI Nomor 10/04/UKMI/2008 tentang laporan Penyelenggaraan Kegiatan APMK oleh Bank Perkreditan Rakyat (BPR) dan Lembaga selain bank (LSB).
6. SE BI Nomor 10/07/DASP/2008 tentang Pengawasan Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
7. SE BI Nomor 10/20/DASP/2008 tentang Perubahan Kedua atas SE BI Nomor 7/60/DASP/2005 tentang Prinsip Perlindungan Nasabah dan Kehati-hatian serta Peningkatan Keamanan dalam Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
8. SE BI Nomor 11/10/DASP/2009 tentang Penyelenggaraan Kegiatan APMK.
9. SE BI Nomor 11/11/DASP/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*).
10. SE BI Nomor 13/22/DASP/2011 tentang Implementasi Teknologi *Chip* dan Penggunaan *Personal Identification Number* (PIN) pada Kartu ATM dan/atau Kartu Debet yang diterbitkan di Indonesia.

Sejak diberlakukannya PBI Nomor 11/11/PBI/2009 tentang Penyelenggaraan Kegiatan APMK dan PBI Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*), membuat uang elektronik tidak lagi termasuk ke dalam Alat Pembayaran menggunakan Kartu (APMK) sedangkan kartu prabayar digolongkan sebagai uang elektronik. Mengenai uang elektronik kini diatur dalam Peraturan Bank Indonesia Nomor 16/8/PBI/2014 tentang Perubahan atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*).

Perubahan penggolongan tersebut antara lain dilatarbelakangi fakta bahwa uang elektronik (*e-money*) tidak hanya diterbitkan oleh bank tetapi juga diterbitkan lembaga selain bank (perusahaan telekomunikasi). Di samping itu, uang elektronik juga memiliki perbedaan dengan APMK, karena penggunaan uang elektronik tidak harus menjadi nasabah bank atau membuka rekening di bank.⁶⁸

Dengan demikian, dalam mengeluarkan *e-Toll Card* ini bank mengacu pada Peraturan Bank Indonesia (“PBI”) Nomor 16/8/PBI/2014 tentang perubahan atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*) dan Surat Edaran Bank Indonesia (“SEBI”) No. 16/11/DKSP perihal Penyelenggaraan Uang Elektronik (*Elektronic Money*). Bank menggunakan PBI dan SEBI tersebut sebagai landasan hukum dalam mengeluarkan produk perbankan *e-Toll* karena pengaturan mengenai uang elektronik telah terpisah dari PBI Nomor 14/2/PBI/2012 tentang Perubahan atas

⁶⁸ *Ibid.*, halaman 63.

Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/11/PBI/2009 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Alat Pembayaran dengan Menggunakan Kartu (“APMK”).

Alasan dari uang elektronik diatur terpisah dari APMK adalah karena salah satu ciri dari uang elektronik sebagai alat pembayaran adalah adanya kegiatan prabayar dari pemegang kepada penerbit uang elektronik, sebelum pemegang menggunakannya untuk kepentingan transaksi pembayaran. Uang dari pemegang disimpan secara elektronik dalam bentuk suatu *chip* atau dalam suatu media *server* yang dikelola oleh penerbit. Dengan media penyimpan *chip* maka bentuk uang elektronik tidak selalu berupa kartu, sehingga kurang tepat jika uang elektronik dimasukkan sebagai APMK.⁶⁹

Kartu tol elektronik (*e-toll card*) pertama kali dapat digunakan di jalan tol adalah pada tahun 2009 dimana saat itu hanya beberapa ruas jalan tol saja yang dapat menerima pembayaran menggunakan *e-toll card*. Sejak 2017 penggunaan kartu tol elektronik (*e-toll card*) meningkat, hal ini disebabkan oleh keluarnya peraturan yang mewajibkan pembayaran tol harus dilakukan secara nontunai. Kewajiban pembayaran secara nontunai menggunakan *e-toll card* ini berawal pada akhir bulan Oktober 2017. Dimana pertanggal 31 Oktober 2017 pembayaran jalan tol dengan uang tunai tidak lagi dapat diterima pada gardu tol

Ketentuan Pasal 4 ayat (4) Peraturan Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2017 menerangkan mengenai bentuk teknologi transaksi nontunai, dimana transaksi tol nontunai di jalan tol menggunakan 2 (dua) bentuk teknologi. Bentuk teknologi tersebut terdiri dari

⁶⁹ Aprianiza Humaerah, *Op. Cit.*, halaman 7-8.

transaksi tol nontunai yang menggunakan teknologi berbasis kartu uang elektronik, dan transaksi tol non tunai yang menggunakan teknologi berbasis nirsentuh.

Transaksi tol nontunai berbasis uang elektronik merupakan pembayaran jalan tol menggunakan uang elektronik, uang elektronik dalam peraturan kementerian PUPR ini diartikan sebagai alat pembayaran sah yang diterbitkan atas dasar nilai uang yang disetor terlebih dahulu oleh pemegang kepada penerbit. Transaksi tol nontunai yang menggunakan teknologi berbasis nirsentuh adalah transaksi pembayaran uang tol yang dilakukan tanpa bersetuhan secara fisik dengan peralatan transaksi tol, hal ini tertera dalam Pasal 1 ayat (8). Teknologi berbasis kartu uang elektronik (kartu tol elektronik atau *e-toll card*) haruslah memenuhi beberapa kriteria, kriteria tersebut tercantum dalam Ketentuan Pasal 7 ayat (2) Peraturan Menteri PUPR Nomor 16/PRT/M/2017, yaitu:

- a. Memiliki tingkat kehandalan yang tinggi sebagai alat pembayaran tarif tol sesuai dengan karakteristik lalu lintas di jalan tol;
- b. Memiliki mekanisme untukantisipasi pelanggaran terhadap transaksi tol;
- c. Dapat dioperasikan dengan seluruh sistem transaksi tol BUJT;
- d. Mengakomodir integrasi sistem transaksi antar BUJT dan sistem transaksi nontunai pada sektor transportasi lainnya;
- e. Sesuai dengan daya beli pengguna jalan tol;
- f. Dapat menerima uang elektronik secara multi penerbit yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- g. Memiliki sistem yang mampu melakukan penyesuaian besaran tarif tol sebagaimana diatur dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 1 butir 3 menyatakan uang elektronik (*electronic money*) adalah alat pembayaran yang memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Diterbitkan atas dasar nilai uang yang disetor terlebih dahulu kepada penerbit;
- b. Nilai uang disimpan secara elektronik dalam suatu media *server* atau *chip*;

- c. Digunakan sebagai alat pembayaran kepada pedagang yang bukan merupakan penerbit uang elektronik tersebut; dan
- d. Nilai uang elektronik yang dikelola oleh penerbit bukan merupakan simpanan sebagaimana dimaksud dalam undang-undang yang mengatur mengenai perbankan.

2. Maksud dan Tujuan

Pembangunan yang dilakukan oleh suatu negara merupakan suatu keharusan dan keniscayaan, sebab dengan pembangunan tersebut kesejahteraan rakyat dapat dicapai. Biasanya dalam pembangunan itu lebih dipusatkan pada pembangunan ekonomi, sebab dengan pembangunan ekonomi itu maka *output* atau kekayaan suatu masyarakat akan bertambah sebab pembangunan ekonomi itu akan menambah untuk mengadakan pilihan yang lebih luas. Di samping itu, pembangunan ekonomi dapat memberikan kepada manusia kemampuan yang lebih besar untuk menguasai alam sekitarnya dan mempertinggi tingkat kebebasan dalam mengadakan suatu tindakan tertentu. Oleh karena itu, pembangunan ekonomi perlu dilaksanakan demi kehidupan manusia yang layak dan dengan pembangunan ekonomi manusia akan dapat mencapai kesejahteraan dan kebahagiaan.⁷⁰

Perpindahan cara pembayaran dalam layanan tol secara tunai menjadi nontunai ini dikarenakan dalam hal waktu penggunaan uang kartal dalam pembayaran tunai dinilai tidak efisien dimana ketika hendak melakukan pembayaran di loket sering kali memakan waktu yang cukup lama dikarena antrian yang cukup panjang, belum lagi keselamatan yang cenderung terancam tiap kali ingin melakukan pembayaran tunai dengan nominal yang cukup besar,

⁷⁰ Abdul Manan, *Op. Cit*, halamn 56-57.

hal ini dikarenakan tingginya resiko seperti pencurian, perampokan dan juga pemalsuan uang. Pemakaian uang kartal memiliki kendala dalam hal efisiensi. Ini terjadi karena biaya pengadaan dan pengelolaan (*cash handling*) terbilang mahal.⁷¹

Dengan dikeluarkannya produk perbankan *e-toll card* ini, pemerintah mengharapkan agar kendala serta permasalahan yang timbul saat melakukan transaksi pembayaran tol dan kemacetan yang kerap terjadi di jalan tol dapat terselesaikan dengan baik. Sebagaimana menurut Roscoe Pound, hukum harus menjadi faktor penggerak ke arah perubahan masyarakat agar lebih baik daripada sebelumnya. Fungsi hukum pada setiap masyarakat (*kecuali pada masyarakat totaliter*) ditentukan dan dibatasi oleh kebutuhan untuk menyeimbangi antara satabilitas hukum sebagai alat evolusi sosial. Oleh karena itu, perubahan-perubahan dalam kehidupan masyarakat hendaknya direncanakan dengan baik dan terarah, sehingga tujuan dari perubahan itu dapat tercapai dengan arahan dan perlindungan dari hukum.⁷²

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol mendefinisikan jalan tol sebagai jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Pasal 2 menyatakan Penyelenggaraan jalan tol ini pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang

⁷¹ Bank Indonesia, "Sistem Pembayaran di Indonesia", melalui <http://www.bi.go.id/id/sistem-pembayaran/di-indonesia/Contents/Default.aspx>, diakses senin 18 Desember 2017, pukul 17.44 wib.

⁷² Abdul Manan, *Op. Cit*, halamn 48.

peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

B. Perlindungan Hukum Pelaksanaan Penggunaan Kartu Tol Elektronik (*E-Toll Card*) dalam Layanan Publik

1. Pihak Pihak Yang Terlibat Dalam Penggunaan Kartu Tol Elektronik

Dilihat dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PTR/M/2017 Tentang Transaksi Tol Nontunai di Jalan Tol, pihak-pihak yang terlibat dalam penggunaan kartu tol elektronik antara lain:

- a. Badan Pengatur Jalan Tol yang selanjutnya disingkat BPJT adalah badan yang dibentuk oleh Menteri, berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- b. Badan Usaha Jalan Tol yang selanjutnya disingkat BUJT adalah badan hukum yang bergerak di bidang perusahaan jalan tol.
- c. Badan Usaha Pelaksana Transaksi Nontunai yang selanjutnya disebut Badan Usaha Pelaksana adalah badan yang didirikan untuk melaksanakan pengolahan Transaksi Tol Nontunai di jalan tol.
- d. Penerbit uang elektronik adalah lembaga keuangan atau non keuangan yang menerbitkan alat pembayaran berupa uang elektronik.

Jasa Marga bersama dengan perusahaan pengelola jalan tol lainnya yaitu PT. Citra Marga Nusaphala Persada Tbk, PT. Marga Mandalasakti dan PT. Bintaro Serpong Damai melakukan perjanjian kerjasama sebagai suatu

konsorsium antara para operator jalan tol dengan melaksanakan tender untuk melakukan pengembangan Sistem Pembayaran Elektronik (*Electronic Payment*) menggunakan Teknologi kartu Nir Sentuh (*Contactless Smartcard*). Dengan melakukan tender tersebut, perusahaan konsorsium jalan tol menunjuk Bank Mandiri sebagai mitra dalam melakukan pengembangan sistem pembayaran tersebut dengan jangka waktu kontrak kerjasama adalah selama sepuluh tahun.⁷³

Penerbit uang elektronik adalah lembaga keuangan atau non keuangan yang menerbitkan alat pembayaran berupa uang elektronik. Sampai saat ini *e-toll card* tidak lagi hanya diterbitkan oleh Bank Mandiri saja. Beberapa bank lain juga sudah turut mengeluarkan kartu tol elektronik. Sampai saat ini *e-toll card* sudah dikeluarkan oleh 4 bank, yaitu PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (Bank BNI), PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk (Bank BRI), PT Bank Central Asia Tbk (Bank BCA). PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk (Bank BTN) juga mengeluarkan *e-toll card* hanya saja BTN ini menumpang ke Bank Mandiri, jadi BTN sama Bank Mandiri sama kartunya. Bank yang sudah mengeluarkan *e-toll card* tergolong kedalam HIMBARA (Himpunan Bank Negara). Karena ikut sertanya Bank BCA maka menjadi HIMBARA+.⁷⁴

Kartu mandiri prabayar adalah kartu prabayar *contactless/nirsentuh* yang diterbitkan oleh Bank Mandiri. Jenis kartu mandiri prabayar yang saat ini dimiliki oleh Bank Mandiri adalah GazCard, Indomaret Card, dan e-Toll Card. e-Toll Card adalah kartu prabayar *contactless smartcard* yang diterbitkan oleh Bank Mandiri bekerja sama dengan operator tol. Saat ini operator tol yang telah bekerja

⁷³ Aprianiza Humaerah, *Op. Cit.*, halaman 4.

⁷⁴ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Menagement Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

sama yaitu Jasa Marga, Cipta Marga Nusaphala Persada, Marga Mandala Sakti dan Jalan tol Lingkar Luar Jakarta (JLJ). *e-Toll Card* digunakan untuk transaksi pembayaran tol dan selanjutnya dapat digunakan untuk transaksi di luar *merchant* tol.⁷⁵



Gambar 3. Kartu E-Toll Mandiri
(sumber: Bank Mandiri)

TapCash merupakan uang elektronik pengganti uang tunai yang dikeluarkan oleh Bank BNI yang dapat di isi ulang, dapat digunakan untuk pembayaran pada *merchant-merchant* kerjasama BNI seperti pembayaran tol, e-parkir, Bus TransJakarta dll.⁷⁶



Gambar 4. Kartu Tapcash BNI
(sumber: Bank BNI)

⁷⁵ Bank Mandiri, “E-Toll Card”, melalui <http://www.bankmandiri.co.id/article/mandiri-etoll-card.asp>, diakses Jum’at, 16 Febuari 2018, Pukul 01:15 wib.

⁷⁶ Bank BNI, “Tapcash”, melalui <http://www.bni.co.id/id-id/ebanking/tapcash>, diakses Jum’at 16 Febuari 2018, Pukul 01:45 wib.

Bank BRI juga menawarkan alat transaksi nontunai atau *E-money* dalam bentuk uang elektronik bernama Brizzi yang dapat digunakan untuk pembayaran tol, parkir, kuliner, kereta api, pembayaran bensin dll.⁷⁷



Gambar 5. Kartu Brizzi
(sumber: Bank BRI)

Kartu *e-money* FLAZZ diterbitkan oleh BCA untuk kepraktisan transaksi pembayaran dengan amat mudah karena hanya cukup meletakkan kartu pada *reader*, maka seketika transaksi selesai dilakukan. Selembar kartu Flazz memiliki multifungsi karena bisa digunakan untuk pembayaran di Tol, *food and beverage*, minimarket, supermarket, hipermarket, SPBU, parkir, toko buku, tempat rekreasi, transportasi umum, dll.⁷⁸



Gambar 6. Kartu FLAZZ
(sumber: Bank BCA)

⁷⁷ Anonim, "Jenis Kartu E-Money Untuk Pembayaran Jalan Tol", melalui <http://kartuetoll.emoney.blogspot.co.id/2017/10/jenis-kartu-e-money-untuk-pembayaran.html>, diakses Jum'at 16 Februari 2018, Pukul 02:30 wib.

⁷⁸ Bank BCA, "Flazz", melalui <https://www.bca.co.id/id/individu/produk/e-banking/flazz>, diakses Jum'at 16 Februari 2018, Pukul 03:00 wib.

Kartu *Prepaid* BTN Blink merupakan kartu yang dapat digunakan untuk kemudahan transaksi nasabah. Kartu BLINK dapat digunakan sebagai alat pembayaran transportasi, alat pembayaran di restoran, tempat rekreasi dan lain tempat yang berlogo e-money.⁷⁹



Gambar 7. Kartu Blink BTN
(sumber: Bank BTN)

2. Hak dan Kewajiban dalam Penggunaan Kartu Tol Elektronik

a. Hak dan Kewajiban Penyedia Jasa Layanan Tol

Penyedia jasa layanan tol atau yang disebut juga dengan Badan Usaha Jalan Tol (disingkat BUJT) adalah badan hukum yang bergerak di bidang perusahaan jalan tol. BUJT dalam hal ini salah satunya adalah PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera yang memiliki hak dan kewajiban sebagaimana tercantum dalam PP Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol sebagai berikut: Pasal 89 menyatakan “Badan Usaha berhak untuk menolak masuknya dan/atau mengeluarkan pengguna jalan tol yang tidak memenuhi ketentuan batasan sumbu terberat di gerbang terdekat dari jalan tol”.

Pasal 90 menyatakan:

⁷⁹ Bank BTN “Blink Untuk Segala Kemudahan Transaksi Harian Anda”, melalui <https://www.btn.co.id/id/Conventional/Product-Links/Produk-BTN/E-Channel/Kebutuhan-Kartu/Blink>, diakses Jum’at 16 Februari 2018, pukul 03.20 wib.

- (1) Pada setiap ruas jalan tol, Badan Usaha wajib menyediakan unit ambulans, unit pertolongan penyelamatan pada kecelakaan, unit penderek, serta unit-unit bantuan dan pelayanan lainnya sebagai sarana penyelamatan di jalan tol.
- (2) Badan Usaha wajib menyediakan unsur pengaman dan penegakan hukum lalu lintas jalan tol bekerja sama dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 91 menyatakan “Badan Usaha wajib mengusahakan agar jalan tol selalu memenuhi syarat kelayakan untuk dioperasikan”. Dan Pasal 92 menyatakan “Badan Usaha wajib mengganti kerugian yang diderita oleh pengguna jalan tol sebagai akibat kesalahan dari Badan Usaha dalam pengusahaan jalan tol”.

Pelaksanaan transaksi tol nontunai dilakukan oleh Badan Usaha Pelaksana yang dibentuk oleh konsorsium BUJT. Dalam Pasal 14 ayat (5) dinyatakan bahwa Badan Usaha Pelaksana wajib melaksanakan transaksi tol nontunai dengan indikator kerja utama yang disepakati dengan BPJT, sebagai berikut:

- a. Mampu secara finansial termasuk menyediakan dana talangan dalam hal proses penyelesaian pembayaran akhir (*satelmen*) tidak dapat diselesaikan sesuai dengan prosedur operasional standar yang disepakati antara BUJT dan penerbit uang elektronik;
- b. Mampu menyelesaikan proses *setelmen* dengan tingkat akurasi tinggi;
- c. Menyediakan sistem monitoring pelaksanaan transaksi tol nontunai
- d. Menyediakan sarana dan prasarana transaksi tol nontunai sesuai dengan spesifikasi teknis yang ditetapkan dalam prosedur operasional standar; dan
- e. Indikator kerja utama lainnya yang ditetapkan dalam prosedur operasional standar.

Badan Usaha Pelaksana sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 15 Peraturan Menteri PUPR memiliki beberapa kewajiban, kewajiban tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Melaksanakan transaksi tol nontunai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2);
- b. Melakukan persiapan dalam upaya untuk mewujudkan transaksi tol nontunai tanpa henti dengan sekurang-kurangnya melakukan kajian dan uji coba teknologi;
- c. Meningkatkan teknologi dari teknologi yang berbasis kartu uang elektronik menjadi teknologi yang berbasis nirsentuh sesuai dengan waktu penerapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6;
- d. Melaksanakan kegiatan pelaksanaan transaksi tol nontunai sesuai dengan prosedur operasional standar penyelenggaraan transaksi tol nontunai yang disepakati dengan BUJT dan/atau penerbit uang elektronik; dan
- e. Melaksanakan kewajiban lainnya yang ditetapkan dalam prosedur operasional standar.

b. Hak dan Kewajiban Pengguna Jasa Layanan Tol

Setiap orang yang menggunakan kendaraan bermotor memasuki jalan tol dan membayar tol adalah pengguna jalan tol. Pengguna jalan tol dalam membayar jalan tol menggunakan *e-toll card* atau uang elektronik sebagai alat pembayarannya. Dalam menggunakan jasa jalan tol, konsumen sebagai pemakai jalan tol memiliki hak dan kewajiban sebagaimana yang ditentukan dalam PP Nomor 15 Tahun 2005 sebagai berikut:

Pasal 86 menyatakan:

- (1) Pengguna jalan tol wajib membayar tol sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan
- (2) Pengguna jalan tol wajib membayar denda sebesar dua kali tarif tol jarak terjauh pada suatu ruas jalan tol dengan sistem tertutup dalam hal:
 - a. apengguna jalan tol tidak dapat menunjukkan bukti tanda masuk jalan tol pada saat membayar tol;
 - b. menunjukkan bukti tanda masuk yang rusak pada saat membayar tol; atau
 - c. tidak dapat menunjukkan bukti tanda masuk yang benar atau yang sesuai dengan arah perjalanan pada saat membayar tol.
- (3) Pengguna jalan tol wajib mengganti kerugian Badan Usaha yang diakibatkan oleh kesalahannya sebesar nilai kerusakan yang ditimbulkan atas kerusakan pada:
 - a. bagian-bagian jalan tol;
 - b. perlengkapan jalan tol;

- c. bangunan pelengkap jalan tol; dan
 - d. sarana penunjang pengoperasian jalan tol.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berlaku pula untuk jalan penghubung.
- (5) Kecuali ditentukan lain, pengguna jalan tol wajib mengikuti peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 87 menyatakan “Pengguna jalan tol berhak menuntut ganti kerugian kepada Badan Usaha atas kerugian yang merupakan akibat kesalahan dari Badan Usaha dalam pengusahaan jalan tol”. Pasal 88 menyatakan “Pengguna jalan tol berhak mendapatkan pelayanan jalan tol yang sesuai dengan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8”.

3. Pelaksanaan Kartu Tol Elektronik pada PT Jasa Marga (Persero)

Tbk cabang Belmera

Dalam implementasi kebijakan jalan tol, sektor swasta berinteraksi langsung dengan masyarakat pengguna jasa dalam melakukan fungsi pelayanan publik.⁸⁰ Sebagai pemimpin pasar di industri jalan tol, pengoperasian jalan tol yang dilakukan Jasa Marga merupakan acuan dan telah mendapatkan pengakuan dari beberapa pihak. Selain itu Jasa Marga terus meningkatkan mutu pengoperasian jalan tol berbasis ISO, serta penerapan Kriteria Penilaian Kinerja Unggul (KPKU).⁸¹

Pelayanan jalan tol pada dasarnya dibagi menjadi tiga, yaitu:

1. Pelayanan transaksi, pelayanan transaksi terlihat jelas pada pengemudi tol karena langsung berhadapan dengan pengemudi. Jadi, dengan adanya dinamika dan perkembangan tuntutan dari pemakai jalan tol maka perlu

⁸⁰ Hessel Nogi S. Tangkilisan, *Op. Cit.*, halaman 135.

⁸¹ Anonim, “Informasi dan layanan Jalan Tol”, melalui <http://www.jasamarga.com/public/id/infolayanan/infolayanan.aspx>, diakses senin 29 Januari 2018 pukul 14:30 wib.

diberikan *image* yang baik kepada masyarakat mengenai pelayanan saat melakukan transaksi. Terutama dari pihak petugas tol dengan memberikan pembatas-pembatas jalan di depan pintu tol dan layanan terbaik. Sehingga pemakai jalan tol langsung merasakan bagaimana layanan transaksi yang diberikan.

2. Pelayanan lalu lintas, yaitu pelayanan yang dilakukan terhadap kendaraan yang melalui jalan tol. Pelayanan ini dapat dilihat dari kejadian-kejadian yang terjadi disepanjang jalan tol. Misalnya menurunnya angka kecelakaan pada jalan tol. disediakannya fasilitas patroli, *ambulance*, pemadam, dan keadaan *rescue*, rambu-rambu lalu lintas sebagai penunjuk arah daerah batas kecepatan yang dapat digunakan saat penggunaan jalan tol mengalami kesulitan. Juga penanggulangan tanah longsor/banjir yang terjadi pada beberapa bagian jalan tol.
3. Layanan terhadap pemeliharaan dikelompokkan dalam tiga kategori, yaitu pemeliharaan rutin, pemeliharaan periodik dan pemeliharaan khusus. Pemeliharaan rutin dilakukan setiap waktu-waktu tertentu terhadap seluruh aset jalan tol. Seperti pengecatan garis-garis pembatas jalan, pembatas-pembatas jalan, pengaspalan jalan-jalan yang rusak dan lain-lain.⁸²

Pelayanan yang diberikan perseroan difokuskan dengan tujuan untuk memberikan jasa layanan tol yang modern dan berkualitas. Hal tersebut dilakukan perseroan melalui peralihan dari sistem yang berbasis SDM (*human-based*) menjadi berbasis teknologi (*technology-based*). Modernisasi peralatan layanan

⁸² Srikandi Rahayu, "Seputar Pengertian Jalan Tol", melalui <http://seputarpengertian.blogspot.com/2014/03/seputar-pengertian-jalan-tol.html>, diakses Sabtu, 16 Desember 2017, pukul 15.13 wib.

transaksi yang dilakukan perseroan dengan menerapkan *e-toll card*, Gardu Tol Otomatis (GTO), dan *e-Toll pass*.⁸³

Penerapan sistem transaksi elektronik tersebut memberikan layanan transaksi yang lebih cepat serta memberikan kemudahan bagi pengguna jalan tol dengan tidak diperlukannya uang tunai dalam bertransaksi. Teknologi *e-Toll Card* terus dikembangkan sebagai bagian dari komitmen Jasa Marga untuk memberikan pelayanan yang memudahkan pengguna jalan dalam bertransaksi serta memperluas jumlah GTO untuk transaksi dengan e-toll.⁸⁴

Uang elektronik yang digunakan untuk pembayaran tol (*e-toll card*) pertama sekali dapat digunakan untuk membayar tol sejak tahun 2009, namun dikarenakan terkendala dipengadaan mesin membuat penggunaannya dimulai di tahun 2010. Penggunaan *e-toll card* pada awal tahun pemakaiannya sangat minim minat masyarakat. Masyarakat sebagai konsumen jalan tol cenderung lebih memilih pembayaran jalan tol dengan tetap menggunakan uang kartal (pembayaran secara tunai). Kecenderungan penggunaan uang kartal membuat persentase penggunaan *e-toll card* hanya sebesar 2% sampai 3%.⁸⁵

Penelitian BI mengidentifikasi beberapa alasan masyarakat yang tidak menerima pembayaran non tunai. Ternyata alasan terbesarnya adalah masyarakat belum merasa perlu menggunakan instrumen pembayaran non tunai. Alasan lain yang teridentifikasi secara berurutan dari yang terbanyak dikemukakan adalah:⁸⁶

⁸³ Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Tahun 2012, halaman 18.

⁸⁴ Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Tahun 2012, halaman 19.

⁸⁵ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Menagement Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

⁸⁶ Andri Gunawan, dkk. 2013. *Membatasi Transaksi Tunai: Peluang dan Tantangan*. Jakarta: Indonesian Legal Roundtable, halaman 89-90.

1. Belum adanya infrastruktur;
2. Belum mengetahui prosedur;
3. Masyarakat belum siap;
4. Khawatir merepotkan;
5. Biaya operasional tinggi;
6. Kurang aman; dan
7. Tidak efisien.

Apabila menilik kembali motivasi masyarakat pengguna sistem pembayaran non-tunai, maka akan diketahui aspek-aspek yang dinilai penting oleh masyarakat terkait dengan pelayanan dan jaminan kepada masyarakat untuk melakukan transaksi secara non tunai. Penelitian yang dilakukan oleh BI telah memetakan penelitian masyarakat terhadap aspek-aspek pelayanan dan jaminan transaksi non tunai, sebagaimana tergambar dalam tabel berikut di bawah ini:⁸⁷

Tabel 2. Penilaian Aspek Pelayanan dan Jaminan Sistem Pembayaran Non-Tunai oleh Masyarakat

Aspek yang dinilai	Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi
Keamanan transaksi	0,77	5,68	18,89	45,31	27,96
Akurasi transaksi	0,92	3,53	27,80	50,54	15,83
Kecepatan transaksi	0,15	3,69	21,66	49,92	23,20
Kemudahan/akseibilitas	0,31	4,76	16,59	49,62	27,34
Biaya transaksi	4,15	21,66	42,24	20,74	9,98
Kenyamanan	-	3,23	25,81	53,46	16,28
Efisiensi	0,46	5,07	21,51	53,00	18,74
Layanan khusus	14,29	27,96	18,59	18,59	6,30

Secara umum terlihat bahwa masyarakat memberikan penilaian tinggi dan sangat tinggi pada aspek-aspek tersebut. Tetapi apabila dicermati penilaian aspek

⁸⁷ *Ibid.*, halaman 100.

yang rendah dan sangat rendah, maka terlihat bahwa keamanan (6,4) dan akurasi (4,4) adalah aspek yang perlu mendapatkan perhatian lebih. Hal ini menjadi tantangan bagi perbankan untuk direspon secara serius, agar kepercayaan masyarakat terhadap sistem transaksi non tunai semakin meningkat.⁸⁸

Penelitian yang dilakukan oleh BI juga mengidentifikasi kesediaan masyarakat untuk memanfaatkan instrumen pembayaran non tunai. Hasilnya 54,12% responden bersedia menggunakan instrumen tersebut, dengan alasan: memberikan kemudahan dan kenyamanan; lebih aman; pengeluaran lebih terkontrol; dan alasan lainnya (seperti trendi, *prestise* dan menandakan kemajuan di masyarakat).⁸⁹

Pada sisi lain, terungkap bahwa alasan masyarakat yang tidak bersedia menggunakan instrumen transaksi non tunai adalah dikarenakan takut lebih boros; belum terlalu perlu; lebih menyukai pembayaran non tunai dan alasan lainnya (seperti jumlahnya yang terbatas, belum teruji, takut tidak aman dan tidak berminat).⁹⁰

Hasil survei juga menggali kelemahan instrumen pembayaran non tunai berdasarkan pengalaman dari responden, yang teridentifikasi sebagai berikut: fasilitas masih terbatas; jaringan sering rusak/*offline*; biaya yang dikeluarkan mahal; pelayanan bank kurang memuaskan; menjadi lebih boros/konsumtif; keamanan kurang terjamin; dan lain-lain.⁹¹ Sedangkan kelebihan pada instrumen pembayaran non tunai yang dialami oleh responden di antaranya: praktis dan

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ *Ibid.*, halaman 100-101.

⁹⁰ *Ibid.*, halaman 101.

⁹¹ *Ibid.*

mudah; lebih aman; cepat; nyaman dan sangat membantu; dan lain-lain (biaya transaksi murah; bunga rendah lebih *prestise*; dan akurat).⁹²

Peraturan Menteri PUPR Nomor 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai Di Jalan Tol diundang-undangkan pada tanggal 15 September 2017 di Jakarta membuat penggunaan kartu tol elektronik (*e-toll card*) meningkat pesat hingga 26%.⁹³ Hal ini tentu saja dikarenakan kewajiban penerapan transaksi tol nontunai sepenuhnya di seluruh jalan tol per 31 Oktober 2017. Masyarakat sebagai konsumen jalan tol mau tidak mau harus memiliki uang elektronik atau kartu tol elektronik jika ingin tetap dapat menikmati layanan jalan tol di Indonesia. Sebagaimana dikatakan dalam ketentuan Pasal 6 Peraturan Menteri PUPR Nomor 16/PRT/M/2017

- (1) Penyelenggaraan Transaksi Tol Nontunai di jalan tol dilakukan dengan tahapan:
 - a. Penerapan Transaksi Tol Nontunai sepenuhnya di seluruh jalan tol per 31 Oktober 2017; dan
 - b. Penerapan Transaksi yang sepenuhnya menggunakan teknologi berbasis nirsentuh per 31 Desember 2018.
- (2) Pada saat penerapan Transaksi Tol Nontunai sepenuhnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diberlakukan, seluruh ruas jalan tol tidak menerima transaksi tunai.

Per 31 Oktober 2017 sebagaimana yang telah diamanatkan oleh Peraturan Kementrian PUPR diharuskan penerapan transaksi tol nontunai sudah sepenuhnya 100%. Namun dalam penerapannya hal ini belum tercapai sepenuhnya. Setelah diberlakukannya Peraturan Kementrian PUPR tersebut penggunaan kartu tol

⁹² *Ibid.*

⁹³ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Menagement Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

elektronik (*e-toll card*) mencapai 70%. Pencapaian tertinggi yang pernah terjadi hanyalah sampai 96%.⁹⁴

Hingga saat ini penerapan transaksi nontunai di jalan tol di gerbang masuk sudah mencapai 100%, tidak ada pengambilan karcis secara manual, untuk masuk ke gerbang tol para pengguna harus sudah memiliki kartu *e-toll* namun pada pintu keluar penerapannya belum mencapai 100% seperti di pintu masuk. Di pintu keluar pembayaran masih saja dapat terjadi secara tunai, hal ini terjadi karena adanya sistem saldo kurang. Yaitu pada saat men-*tap* kartu *e-toll* saldo yang tersisa di kartu tidak cukup untuk membayar biaya jalan tol. Sehingga kekurangan pembayaran tersebut dilakukan secara tunai kepada petugas di gerbang pintu keluar tol.⁹⁵

Untuk memaksa pengguna jalan tol agar memiliki kartu tol elektronik (*e-toll card*) pihak Jasa Marga mempunyai cara tersendiri, yaitu dengan menyediakan satu gerbang khusus untuk pengguna jalan tol yang ingin bertransaksi secara tunai. Seperti di jalan tol Bandar Selamat dan Tanjung Mulia, kedua jalan tol ini masih tetap menyediakan gerbang tunai. Dengan adanya gerbang khusus ini maka pengguna jalan tol yang akan membayar secara tunai akan mengalami antrian yang panjang.⁹⁶

Penerapan penggunaan kartu tol elektronik agar lebih dikenal oleh masyarakat diperlukan sosialisasi. Mengenai sosialisasi penggunaan *e-Toll Card* kebanyakan sosialisasi ini dilakukan dari Bank Indonesia. sosialisasi yang pernah

⁹⁴ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Management Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Februari 2018.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

dilakukan oleh PT Jasa Marga untuk memperkenalkan pembayaran nontunai ini kepada masyarakat pernah dilakukan beberapa kali di *Merdeka Walk*. Pihak Jasa Marga juga berupaya menumbuhkan minat masyarakat agar menggunakan *e-Toll Card* dengan menyurati ke perusahaan-perusahaan, instansi-instansi, membuat spanduk-spanduk, brosur, sosialisasi melalui radio juga dilakukan, bahkan Jasa Marga secara keseluruhan sudah melakukan sosialisasi melalui televisi nasional. Sebelum maupun sesudah diberlakukannya kewajiban penggunaan *e-Toll Card* sosialisasi yang dilakukan pihak Jasa Marga sama saja seperti diatas.⁹⁷

Sebagai komitmen perseroan untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan, perseroan telah mengimplementasikan *e-Toll Card* di berbagai ruas jalan tol perseroan. Tingkat penggunaan *e-Toll Card* secara nasional meningkat, terlihat pada tahun 2012 pemakaian *e-Toll Card* adalah sebesar 9,25% dari total transaksi dibandingkan tahun 2011 sebesar 5,17% dari total transaksi. Untuk gerbang tol yang berada di sekitar wilayah pemukiman, penggunaan *e-Toll Card* telah mencapai lebih dari 20% dari total transaksi pada gerbang-gerbang tersebut. Perseroan berharap penggunaan *e-Toll Card* akan mencapai 30% dari total transaksi dalam kurun waktu 2-3 tahun kedepan. Perseroan juga telah memperkenalkan *e-Toll Pass* sebagai suatu teknologi terbaru dari sistem pembayaran non tunai tersebut.⁹⁸

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 370/KPTS/M/2007 tentang Penetapan Golongan Jenis Kendaraan Bermotor pada Ruas Jalan Tol yang Sudah Beroperasi dan Besarnya Tarif Tol pada Beberapa

⁹⁷ Hasil wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Management Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

⁹⁸ Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Tahun 2012, halaman 44.

Ruas Jalan Tol, ditetapkan Golongan jenis kendaraan bermotor pada ruas tol sebagai berikut:

Tabel.3 Golongan Jenis Kendaraan Bermotor pada Ruas Tol

Golongan	Jenis Kendaraan
I	Sedan, jip, <i>pick up</i> /truk, dan bus
II	Truk dengan 2 (dua) gandar
III	Truk dengan 3 (tiga) gandar
IV	Truk dengan 4 (empat) gandar
V	Truk dengan 5 (lima) gandar atau lebih

Untuk tahun 2016, total volume transaksi Perseroan mencapai 1,36 miliar transaksi kendaraan, diantara jumlah tersebut pengguna tol terbanyak adalah kendaraan golongan I (sedan, *pick up*) dengan persentase sebesar dengan 88,8% dan 11,2% pengguna jalan tol merupakan kendaraan besar (truk dan bus).⁹⁹,

Pada dasarnya penggunaan kartu tol elektronik (*e-toll card*) sebagai pembayaran tol secara non tunai dinilai sangat efisien mengurangi kemacetan dari waktu transaksi maupun dari uang pecahan. Penggunaan kartu tol elektronik (*e-Toll card*) membuat pihak penyelenggara tidak lagi perlu menyediakan uang pecahan 500 hingga 1000 Rupiah yang tidak terbit lagi. Meskipun sampai saat ini penerapan *e-toll card* belum sepenuhnya di gerbang tol pihak Jasa Marga menilai penggunaan *e-toll card* sudah sangat efektif, terlebih lagi jika penerapan penggunaan *e-toll card* ini sudah terleksana 100%.¹⁰⁰

4. Perlindungan Hukum Penggunaan Kartu Tol Elektronik

Adanya kewajiban pembayaran dalam penggunaan jalan tol menimbulkan adanya hak dan kewajiban bagi penyelenggara jalan tol dengan pengguna jalan

⁹⁹ Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Tahun 2016, halaman 108.

¹⁰⁰ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Management Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

tol. Dalam penggunaan jalan tol, Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) merupakan pelaku usaha dan masyarakat yang menggunakan jasa jalan tol dapat dikatakan sebagai konsumen. Badan Usaha Jalan Tol berkewajiban memberikan pelayanan yang terbaik bagi pengguna jalan tol dan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada pengguna jalan tol apabila dalam pengoperasian ruas jalan tol menimbulkan kerugian pada pengguna jalan tol

Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dinyatakan bahwa

- (1) Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan.
- (2) Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Penggunaan *e-toll card* pada dasarnya bertujuan untuk memberikan pelayanan kepada pengguna jalan tol yang efektif, efisien, aman dan nyaman. Kewajiban penggunaan *e-toll card* dimaksudkan sebagai upaya mengatasi kemacetan di gerbang tol akibat tingginya volume lalu lintas kendaraan. Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada, namun dalam kenyataannya dalam penggunaan prasarana jalan tol sering menimbulkan berbagai permasalahan dan musibah atau kerugian bagi pengguna jalannya. Masyarakat sebagai konsumen jalan tol mengharapkan kelancaran dalam penggunaan jalan tol sebagaimana semestinya yang tidak didapatkan di jalan umum. Kemacetan yang terjadi di jalan tol terlebih setelah kewajiban penggunaan *e-toll card* telah menimbulkan kerugian bagi konsumen.

Kerugian-kerugian yang di derita konsumen dapat berupa kerugian materiil dan imateriil, kerugian tersebut adalah pembayaran tarif tol, kerugian penggunaan bahan bakar yang terbuang percuma dan kerugian berupa stress, kelelahan, waktu yang hilang.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan Konsumen Pasal 4 tegas menyebutkan bahwa konsumen mempunyai hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan saat menggunakan barang dan atau jasa. Dikarenakan Badan Usaha Jalan Tol dikatakan sebagai pelaku usaha dan pengguna dikatakan sebagai konsumen maka dapat berlaku ketentuan yang ada dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen bahwa tanggung jawab pelaku usaha diatur dalam Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan Pasal 19 tersebut konsumen yang merasa dirugikan dapat menuntut ganti kerugian kepada pelaku usaha yang dalam hal ini adalah Badan Usaha Jalan Tol. Dengan demikian Badan Usaha jalan Tol memiliki kewajiban untuk mengganti kerugian atas kerusakan, pencemaran dan kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dalam Pasal 87 menyatakan “pengguna jalan tol berhak menuntut ganti kerugian kepada badan Usaha atas kerugian yang merupakan akibat kesalahan Badan Usaha dalam pengusahaan jalan tol”. Pasal 88 juga menyebutkan “Pengguna jalan tol berhak mendapatkan pelayanan jalan tol yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal” dan juga dalam Pasal 92 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol menyebutkan “Badan Usaha wajib mengganti kerugian yang diderita

pengguna jalan tol sebagai akibat kesalahan dari Badan Usaha dalam pengusahaan jalan tol” Berdasarkan bunyi pasal tersebut maka dapat diketahui bahwa apabila dalam menggunakan prasarana jalan tol pengguna jalan mendapatkan kerugian yang merupakan kesalahan dari pihak badan usaha jalan tol, maka pengguna jalan tol dapat menuntut penggantian kerugian karena sudah seharusnya pengguna jalan tol memperoleh hak keamanan, kenyamanan dan keselamatan sesuai yang diatur dalam Standar Pelayanan Minimal jalan tol dan Badan Usaha Jalan Tol wajib memberikan ganti rugi kepada pengguna jalan tol.

C. Kendala Dan Upaya Pelaksanaan Penggunaan Kartu Tol Elektronik (*E-Toll Card*) Dalam Layanan Publik

1. Kendala

Adanya masalah dan keluhan dari khalayak dari setiap daerah disampaikan ke humasnya, tentang keluhan kemacetan yang panjang dan bisa memakan waktu lama, proses pengembalian uang yang membutuhkan waktu, sehingga terjadi penumpukkan pengguna jalan tol. Hal ini lah menjadikan Humas PT Jasa Marga mensosialisasikan *E-Toll Card* bagi pengguna yang tunai dan dapat beralih menggunakan media non tunai. Sistem ini dilakukan dengan asumsi mengurangi kemacetan saat masuk ataupun keluar gerbang tol. Karena transaksi penggunaan uang tunai memakan waktu durasi sembilan detik sedangkan dengan pembayaran elektronik secara *online* transaksi pembayaran hanya cukup tiga detik saja.

Efisiensi enam detik ini menjadi pertimbangan untuk terus mengembangkan dan memperluas penggunaan transaksi elektronik di gerbang tol.¹⁰¹

Hambatan dalam penggunaan kartu tol elektronik (*e-toll card*) terbagi menjadi dua, yaitu hambatan secara internal dan hambatan secara eksternal.

a. Internal

Target yang menjadi sasaran pelayanan jasa jalan tol terhadap pemakai jasa adalah kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Untuk dapat mencapai sasaran tersebut, ditetapkan sebagai tolak ukur operasionalnya adalah berupa waktu pelayanan di gardu, waktu tempuh jalan tol, tingkat kelancaran, tingkat fasilitas, tingkat keluhan pelanggan dan standar kerataan jalan.

Permasalahan dan kendala yang kerap terjadi yang mengakibatkan semakin panjangnya kemacetan di jalan tol selama ini adalah pertama, permasalahan yang paling sering ditemui adalah permasalahan dalam *cash handling* yaitu permasalahan seperti terdapatnya uang palsu yang membuat petugas pintu tol yang bertugas sebagai penerima pembayaran dari pengguna tol dituntut untuk semakin waspada dan lebih memperhatikan keaslian uang yang diterima dari konsumen.

Permasalahan selanjutnya adalah salah hitung, pengguna jalan tol dalam pembayaran tol secara tunai sering sekali tidak memberikan uang pembayaran dengan pas sehingga harus dilakukan pengembalian uang. Pengembalian uang ini dinilai sangat memakan waktu. Hal ini dikarenakan terjadinya lama hitung yang membuat waktu transaksi semakin lama. Hal semakin dipeparah ketika terjadi

¹⁰¹ Helen Olivia. "Strategi Humas Dalam Mensosialisasikan Program E-Toll Card PT Jasa Marga (Studi Kasus pengguna E-Toll Card di GTO Semanggi)", *Skripsi*, Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik Prodi Ilmu Komunikasi Universitas Satya Negara Indonesia, Jakarta, halaman 53.

kurangnya uang pecahan di kasir pembayaran tol membuat petugas harus pergi ke kasir pintu lain untuk mengambil uang pecahan sebagai pengembalian untuk konsumen. Keberadaan *cash handling* mengindikasikan dibutuhkan biaya khusus untuk mengurus uang tunai ini. Beberapa jenis biaya yang timbul dari masalah ini adalah biaya upah (sumber daya manusia/SDM), operasional, asuransi, keamanan, dan lain-lain.¹⁰²

Setelah kartu *e-toll* dapat digunakan sebagai pembayaran biaya tol kendala utama dari penerapan pengguna uang elektronik adalah infrastruktur penunjang uang elektronik yang masih minim yang disebabkan oleh dua hal, yaitu yang pertama mahal nya mesin *Electronic Data Capture* (EDC) untuk disediakan di banyak tempat oleh penerbit dan yang kedua yaitu masih banyak *merchant* yang enggan bekerja sama dengan penerbit uang elektronik untuk menerima pembayaran menggunakan *e-money*. Kendala yang terakhir ialah belum terintegrasinya mesin-mesin EDC yang tersedia di *merchant* sehingga bertransaksi dengan menggunakan uang elektronik harus sesuai dengan *merchant* yang bekerja sama dengan penerbit yang digunakan.

Dalam pelaksanaan penerapan pembayaran transaksi tol secara nontunai Setelah diberlakukannya Peraturan kementerian PUPR Nomor 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai Di Jalan Tol terdapat beberapa hambatan-hambatan untuk pencapaian 100%, hambatan tersebut adalah: Mesin *top up* belum banyak. Pengisian ulang (*top up*) adalah penambahan nilai uang elektronik pada uang elektronik. *Top up* merupakan salah satu fasilitas yang dapat diberikan oleh

¹⁰² Andri Gunawan, dkk, *Op. Cit.*, halaman 88.

penerbit jenis uang elektronik baik yang *registered* maupun *unregistered*. Terhadap pengguna tol yang kehabisan saldo di gardu tol dapat mengisi ulang saldo *e-toll*nya (*top up*) di gerbang tol, hal ini dikarenakan tersedianya mesin *top up*. Namun kendala yang masih saja sering dialami adalah kurangnya jumlah mesin *top up*, tidak semua gerbang tol menyediakan mesin pengisian ulang saldo *e-toll*. Ditambah pula tidak semua pengguna *e-toll* memiliki rekening tabungan, hal ini membuat semakin sulitnya menyelesaikan permasalahan kehabisan saldo di gerbang tol. Pengguna *e-toll* dapat mengisi ulang saldonya di mesin *top up* apabila sudah memiliki rekening bank sendiri, sehingga pengisian dapat dilakukan pengguna secara transfer dari rekening bank-nya ke kartu *e-toll*.¹⁰³

b. Eksternal

Setelah kurtu *e-toll* dapat digunakan sebagai pembayaran biaya tol kendala utama dari penerapan pengguna uang elektronik adalah kesadaran masyarakat untuk menggunakan uang elektronik yang masih rendah, hal ini disebabkan masih kurangnya pemahaman masyarakat mengenai perbedaan antara uang elektronik, kartu kredit, dan kartu debit. Dalam pelaksanaan penerapan pembayaran transaksi tol secara nontunai Setelah diberlakukannya Petarutan Menteri PUPR Nomor 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai Di Jalan Tol terdapat beberapa hambatan-hambatan untuk pencapaian 100%, hambatan tersebut adalah:

Pertama, saldo kurang. Sulitnya tercapai penerapan transaksi tol nontunai di jalan tol 100% dikarenakan masih banyaknya pengguna jalan tol yang tidak menyadari bahwa saldo di kartu *e-money* atau *e-toll* nya kurang untuk membayar

¹⁰³ Hasil wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Management Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Februari 2018.

biaya tolnya. Pasal 1 angka 4 Peraturan Bank Indonesia PBI No. 16/8/2014 mengartikan Saldo atau nilai uang elektronik adalah nilai uang yang disimpan secara elektronik pada suatu media *server* atau *chip* yang dapat dipindahkan untuk kepentingan transaksi pembayaran dan/atau transfer dana.

Kendala selanjutnya yaitu belum semua ritel (seperti Indomaret dan Alfamart) dapat memberikan fasilitas *top up* tunai. Pengguna kartu *e-toll* atau *e-money* yang tidak memiliki rekening bank sendiri dalam pengisian ulang saldonya (*top up*) menggunakan *top up* tunai. *Top up* tunai ini pada umumnya dilakukan di toko-toko ritel seperti Indomaret, Alfamart dll. Namun belum semua toko-toko ritel ini dapat memberikan fasilitas layanan *top up* tunai sebagaimana semestinya.¹⁰⁴

2. Upaya

Di bidang pelayanan pengoperasian jalan tol, Jasa Marga terus melakukan modernisasi sistem transaksi di gardu tol, yang pada tahun 2016, Perseroan melakukan penambahan gardu tol otomatis (GTO) sebanyak 29 GTO. Selain itu, Perseroan juga meningkatkan aksesibilitas transaksi *e-payment* melalui penambahan jenis kartu *e-payment* yang dapat digunakan dengan bekerjasama dengan Himbara (Himpunan Bank Negara), yakni Bank Mandiri, BRI, BNI, dan BTN. Upaya penambahan GTO dan peningkatan aksesibilitas transaksi *e-payment* dari berbagai jenis bank berdampak positif terhadap peningkatan penggunaan *e-toll card* dari sebelumnya 15,25% dari total volume transaksi pada tahun 2015

¹⁰⁴ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Management Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

menjadi 24,20% pada tahun 2016. Hal ini selain meningkatkan pelayanan transaksi juga sebagai upaya untuk mengendalikan beban usaha Perseroan.¹⁰⁵

Terhadap pengguna *e-toll* yang tidak mengetahui bahwa saldo *e-toll*nya kurang untuk sementara ini pihak Jasa Marga masih menerima pembayaran secara tunai di pintu keluar. Di gerbang pintu keluar jasa marga masih menyediakan pegawai penjaga pintu keluar sebagai petugas penerima pembayaran tunai.¹⁰⁶

Ketiadaan rekening bank pengguna jalan tol yang kehabisan saldo di jalan tol menjadi kendala tersendiri. Terhadap penyelesaian kendala ini pihak Jasa Marga menyediakan *top up* melalui rekening Jasa Marga. Jadi, pengguna jalan tol yang kehabisan saldo dan tidak memiliki rekening bank sendiri dapat mengisi saldo *e-toll* nya melalui rekening Jasa Marga. Pengguna jalan tol memberikan uang *cash* kepada petugas di jalan tol lalu petugas tol mentransfer uang dari rekening Jasa Marga ke kartu *e-toll* milik pengguna jalan tol sebesar uang *cash* yang diberikan. Namun penyediaan *top up* melalui rekening Jasa Marga ini belum tersedia di semua gerbang tol, hingga sampai saat ini penyediaan *top up* tunai hanya tersedia di jalan tol Belawan.¹⁰⁷

Perseroan juga melakukan integrasi sistem transaksi pembayaran tol untuk mengefisienkan proses transaksi pembayaran tol dan mengurangi antrian pada gerbang-gerbang tol utama melalui pengurangan jumlah gerbang transaksi. Perseroan juga melakukan upaya peningkatan penetrasi penggunaan transaksi non

¹⁰⁵ Laporan Tahunan PT Jasa marga (Persero) Tbk. Tahun 2016, halaman 97-98.

¹⁰⁶ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Management Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

¹⁰⁷ Hasil Wawancara dengan Bapak Irpansyah, *Toll Collection Management Manager* PT Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, 2 Febuari 2018.

tunai melalui perluasan aksesibilitas penggunaan jenis-jenis kartu pembayaran elektronik (*e-payment*).¹⁰⁸

Perseroan juga akan terus meningkatkan penetrasi penggunaan transaksi non tunai (*e-payment*), yang selain dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan juga untuk mengendalikan beban usaha pelayanan operasional. Pelayanan yang selama ini sudah diberikan oleh pihak Jasa Marga sudah maksimal sekali, hanya saja pengetahuan dan kesadaran masyarakat sajalah yang belum tinggi. Pihak Jasa Marga menilai perlu beberapa tahun untuk membudayakan penggunaan *e-Toll Card* secara sempurna.

¹⁰⁸ Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Tahun 2016, halaman 106.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Adapun yang menjadi kesimpulan dari pembahasan diatas adalah sebagai berikut:

1. Ketentuan hukum tentang penggunaan kartu tol elektronik (*e-toll card*) diwajibkan melalui Peraturan Menteri PUPR Nomor 16/PRT/M/2017. *E-toll card* merupakan salah satu peruntukan dari penggunaan uang elektronik (*e-money*) yang mengacu pada Peraturan Bank Indonesia (“PBI”) Nomor 16/8/PBI/2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*) dan Surat Edaran Bank Indonesia (“SEBI”) No. 16/11/DKSP perihal Penyelenggaraan Uang Elektronik (*Elektronic Money*).
2. Perlindungan hukum dalam pelaksanaan kartu tol elektronik tercantun dalam Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen bahwa tegas disebutkan konsumen mempunyai hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan saat menggunakan barang dan atau jasa dan Pasal 19 menegaskan konsumen yang merasa dirugikan dapat menuntut ganti kerugian kepada pelaku usaha. Pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik (*e-toll card*) pada awal tahun pemakaiannya sangat minim minat masyarakat. konsumen jalan tol cenderung lebih memilih pembayaran tol menggunakan uang kartal. Hal ini membuat persentase penggunaan *e-toll*

card hanya sebesar 2% sampai 3%. Setelah Peraturan Menteri PUPR Nomor 16/PRT/M/ diundangkan membuat penggunaan *e-toll* meningkat pesat hingga 26%. Masyarakat sebagai konsumen jalan tol mau tidak mau harus memiliki *e-toll* jika ingin tetap dapat menikmati layanan jalan tol di Indonesia. Peraturan Menteri PUPR mengharuskan penerapan *e-toll* 100%. Namun hal ini belum tercapai sepenuhnya. Setelah diberlakukannya Peraturan tersebut penggunaan *e-toll card* mencapai 70%. Pencapaian tertinggi yang pernah terjadi hanyalah sampai 96%.

3. Kendala dan upaya pelaksanaan penggunaan kartu tol elektronik dalam layanan publik terdiri dari beberapa kendala dan upaya penyelesaiannya. Kendala tersebut adalah: Pertama, saldo kurang. Sulitnya tercapai penerapan transaksi tol nontunai di jalan tol 100% dikarenakan masih banyaknya pengguna jalan tol yang tidak menyadari bahwa saldo di kartu *e-money* atau *e-toll* nya kurang untuk membayar biaya tol. Untuk mengatasinya Jasa Marga masih menerima pembayaran secara tunai di pintu keluar. Kedua, mesin *top up* belum banyak dan tidak semua pengguna *e-toll* memiliki rekening tabungan. Ketiadaan rekening bank pengguna jalan tol yang kehabisan saldo di jalan tol menjadi kendala tersendiri. Terhadap penyelesaian kendala ini pihak jasa marga menyediakan *top up* melalui rekening jasa marga. Kendala selanjutnya yaitu belum semua ritel (seperti Indomaret) dapat memberikan fasilitas *top up* tunai.

B. SARAN

Adapun saran yang dapat penulis berikan dalam topik materi pembahasan ini adalah sebagai berikut:

1. Pemberlakuan kebijakan baru memang selalu menuai pro dan kontra. Begitu pula dengan pengwajibkan penggunaan pembayaran non tunai di jalan tol menuai dukungan dan penolakan dari masyarakat. Pendapat yang kontra menyatakan penyebab kemacetan di jalan tol adalah volume kendaraan yang tinggi. karena itu gerbang tol otomatis dan kewajiban penggunaan uang elektronik tidak berguna untuk mengurangi kemacetan. Penulis berpendapat dalam hal mengurangi kemacetan di jalan tol tidak hanya dapat diselesaikan hanya dengan penggunaan *e-toll card*. Pemerintah harus mampu menekan pertumbuhan penggunaan kendaraan di Indonesia yang semakin tahun semakin meningkat.
2. Negara memang harus berkembang dan mengikuti perkembangan zaman. Penulis berpendapat kewajiban penggunaan *e-toll card* di seluruh gardu tol di Indonesia merupakan pemaksaan bagi masyarakat. Alangkah baiknya jika tetap disediakan gerbang tol yang menerima pembayaran tunai sebagai pilihan alternatif bagi masyarakat. Sehingga masyarakat yang belum siap dengan perkembangan zaman tetap dapat menggunakan jasa jalan tol dan hal ini juga sebagai solusi jika terjadi kehabisan saldo pengguna *e-toll* bisa beralih ke gerbang tunai.
3. Kebijakan ini harus di dukung karena memudahkan masyarakat meskipun menuai pro dan kontra, kebijakan ini merupakan salah satu kebijakan yang

baik. Penulis berpendapat sebelum memasuki jalan tol baiknya masyarakat sebagai pengguna jalan tol mengecek terlebih dahulu apakah ada saldo yang cukup. Masyarakat harus menyiapkan diri sendiri terkait perkembangan zaman maupun pemberlakuan kebijakan ini. Alangkah lebih baik jika masyarakat tidak mengharapkan *top up* di gerbang tol. Karena akan semakin memperparah kemacetan di gerbang tol.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdul Halim. 2014. *Manajemen Keuangan Sektor Publik: Problematika Penerimaan dan Pengeluaran Pemerintah (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara/Daerah)*. Jakarta: Salemba Empat Abdul Manan. 2014. *Peran Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi*. Jakarta: Kencana.
- Abdul Manan. 2014. *Peran Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi*. Jakarta: Kencana
- Abdul R. Saliman. 2016. *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan: Teori dan Contoh Kasus*. Edisi keenam. Jakarta: Kencana.
- Amin Ibrahim. 2008. *Teori dan Konsep Pelayanan Publik Serta Implementasinya*. Bandung: Mandar Maju.
- Andri Gunawan, dkk. 2013. *Membatasi Transaksi Tuna: Peluang Dan Tantangan*. Jakarta: Indonesian Legal Roundtable.
- Asyraf Wajdi Dusuki. 2015. *Sistem Keuangan Islam: Prinsip dan Operasional*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Aulia Pohan. 2013. *Sistem Pembayaran Strategi dan Implementasi Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Bambang Sunggono. 2009. *Metodologi Penelitian hukum*. Jakarta: Raja Grafindo persada.
- C.S.T Kansil. 2011. *Pengantar Ilmu Hukum Indonesia*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Danang Sunyoto. 2015. *Aspek Hukum Dalam Bisnis*. Yogyakarta: Nuha Medika.
- Hermansyah. 2011. *Hukum Perbankan Nasional Indonesia*. Jakarta: Kencana.
- Hessel Nogi S. 2003. *Distorsasi Pengelolaan Privatisasi Jalan Toll*. Yogyakarta: Lukmatn Offset.
- Lestari Ambarini. 2015. *Ekonomi Moneter*. Bogor: In Media.
- Mediya Lukman. 2015. *Badan Layanan Umum dari birokrasi menuju Korporasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Munir Fuady. 2012. *Pengantar Hukum Bisnis*. Cetakan Keempat. Jakarta: Citra Aditya Bakti.
- Nurman. 2015. *Strategi pembangunan Daerah*. Jakarta: Raja Grafindo persada.

- Resa Raditio. 2014. *Aspek Hukum Transaksi Elektronik: Perikatan, Pembuktian dan Penyelesaian Sengketa*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Serfianto, dkk. 2012. *Untung Dengan Kartu kredit, Kartu ATM-Debit, dan Uang Elektronik*. Jakarta: Visimedia.
- Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Sudaryono. 2015. *Pengantar Bisnis - Teori & Contoh Kasus*. Yogyakarta: CV Andi Offset.
- Suharso dan Ana Retnoningsih. 2014. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Semarang: Widya Karya.
- Sulchan Yasin. 1997. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Surabaya: Amanah.
- Tim penyusun. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*, Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Tri Hendro dan Conny Tjandara Rahardja. 2014. *Bank & Institusi Keuangan Non Bank di Indonesia*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN
- Wirman Syafri. 2012. *Studi Tentang Administrasi Publik*. Jakarta: Erlangga.
- Zaeni Asyhadie. 2016. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

B. Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undnag-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2004 Tentang Bank Indonesia
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik.
- Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik
- Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik.
- Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2017 Tentang Uang.
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol
- Peraturan Bank Indonesia PBI No. 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik.

Peraturan Bank Indonesia No. 16/8/PBI/1014 tentang perubahan atas Peraturan Bank Indonesia No. 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*)

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 16/PRT/M/2017 Tentang Transaksi Tol Nontunai di Jalan Tol.

Surat Edaran Bank Indonesia (“SEBI”) No. 16/11/DKSP Tahun 2014 perihal Penyelenggaraan Uang Elektronik (*Elektronik Money*)

C. Majalah, Makalah dan Karya Ilmiah

Aprianiza Humaerah, 2013, “Analisis Yuridis Mekanisme Pelaksanaan Produk Perbankan: E-Toll Card Bank Mandiri”, *Skripsi*, Program Studi Ilmu Hukum Universitas Indonesia, Jakarta.

Helen Olivia, “Strategi Humas Dalam Mensosialisasikan Program E-Toll Card Pt Jasa Marga (Studi Kasus pengguna E-Toll Card di GTO Semanggi)”, *Skripsi*, Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik Prodi Ilmu Komunikasi Universitas Satya Negara Indonesia, Jakarta.

Laila Ramadani, 2016, “Pengaruh Penggunaan Kartu Debit dan Uang Elektronik (E-Money) Terhadap Pengeluaran Konsumsi Mahasiswa”, *Skripsi*, Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Malang, Malang.

Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Tahun 2012.

Laporan Tahunan PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Tahun 2016.

Richard Matias Sumolang. 2015. “Analisis Permintaan uang Elektronik (E-Money) Di Indonesia”, *Skripsi*, Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin, Makassar.

D. Internet

Angga Bhagya Nugraha, “Berita Foto: Begini Kemacetan Malam di Jalan Tol Jakarta”, melalui <http://wartakota.tribunnews.com>, diakses Rabu, 3 Januari 2018.

Anonim, “e-Toll Card Bisa Dinikmati mulai Januari 2009”, melalui <http://finance.detik.com>, diakses Jum’at, 17 November 2017.

Anonim, “Informasi dan layanan Jalan Tol”, melalui <http://www.jasamarga.com>, diakses Senin 29 Januari 2018.

Anonim, “Jalan Tol”, melalui <https://id.wikipedia.org>, diakses Sabtu, 16 Desember 2017.

Anonim, "Jenis Kartu E-Money Untuk Pembayaran Jalan Tol", melalui <http://kartuetoll.emoney.blogspot.co.id>, diakses Jum'at, 16 Februari 2018.

Anonim, "Perdagangan Elektronik", melalui <https://id.m.wikipedia.org>, diakses Kamis, 22 Februari 2018.

Azarine Yus, "Cara Menggunakan e-Money Untuk Bayar di Gerbang Tol", melalui <https://e-money-uangelektronik.blogspot.co.id>, diakses Jum'at, 02 Maret 2018.

Bank BCA, "Flazz", melalui <https://www.bca.co.id>, diakses Jum'at, 16 Februari 2018.

Bank BNI, "Tapcash", melalui <http://www.bni.co.id>, diakses Jum'at, 16 Februari 2018.

Bank BTN "Blink Untuk Segala Kemudahan Transaksi Harian Anda", melalui <https://www.btn.co.id>, diakses Jum'at, 16 Februari 2018.

Bank Indonesia, "Sistem Pembayaran di Indonesia", melalui <http://www.bi.go.id>, diakses Senin, 18 Desember 2017.

Bank Mandiri, "E-Toll Card", melalui <http://www.bankmandiri.co.id>, diakses Jum'at, 16 Februari 2018.

Eduardo Simorangkir, "Pakai Non Tunai Tapi Masih Macet, Ini Kata Badan Pengatur Tol", melalui <https://finance.detik.com>, diakses Jum'at, 5 Januari 2018.

Fajar Sidik, "Pengembangan Alat Pembayaran Nontunai, Pemerintah Jangan terpaku Pada Uang elektronik Perbankan", melalui <http://industri.bisnis.com>, diakses Senin, 18 Desember 2017.

Herwanto Bimo Pratomo, "Pro Kontra Kewajiban Pembayaran tol gunakan e-money", melalui <https://www.merdeka.com>, diakses Kamis, 23 November 2017.

Irwan Kamal, "Tata Cara Transaksi Kartu E-Toll Pada Gerbang Sistem Tertutup", melalui <http://ketemulagi.com>, diakses Jum'at, 02 Maret 2018.

Mei Amalia R, "Seluruh Gerbang Tol Tak Layani Transaksi Tunai Mulai Oktober 2017", melalui <https://news.detik.com>, diakses Selasa, 21 November 2017.

Srikandi Rahayu, "Seputar Pengertian Jalan Tol", melalui <http://seputar.pengertian.blogspot.com>, diakses Sabtu, 16 Desember 2017.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

Unggul, Cerdas, Terpercaya

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : ANNISA RINDIANI NASUTION
NPM : 1406200174
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : ASPEK HUKUM PENGGUNAAN KARTU TOL ELEKTRONIK (E – TOLL CARD) DALAM LAYANAN PUBLIK (Studi di PT. Jasa Marga Persero Tbk Cabang Belmera)
PEMBIMBING I : IDA NADIRAH, SH., M.H
PEMBIMBING II : RAHMAT RAMADHANI, SH., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	KONSULTASI LANJUTAN	PARAF
Kamis, 22/02-18	Diterima & direvisi		
Senin, 27/02-18	Parabole : * Abstrak + koreksi paragraf bab II & III Lengkap : * Surat Riset. + daftar wawancara		
Senin, 06/03-18	Parabole sistematika penelitian		
Jumat, 09/03-18	Parabole sumber kutipan (catatan kaki)		
Sabtu, 10/03-18	UU atau peraturan dan sejarahnya table belah di bagian catatan kaki & abstrak agar di parabole		
Senin, 12/03-18	Parabole sumber wawancara dlm kutipan "catatan kaki"		
Rabu, 14/03-18	Ace & dirapikan ke pembimbing I		
14-3-18	Penerapan skripsi		
10-3-18	Parabole : Daftar Isi = Definisi Operasional = Paragraf 2 dan 3 Kesimpulan		
23-3-18	Beberapa buku Daftar-bibliografi		
2-4-18	Ace dirapikan & dirubah		

Diketahui Dekan

Pembimbing I

Pembimbing II

(Ida Hanifah, S.H., M.H)

(Ida Nadirah, SH., M.H)

(Rahmat Ramadhani, SH., M.H)

Nomor : CL.HM.08.74
Lamp : -
Hal : Persetujuan Riset

Medan, 31 Januari 2018

Kepada : Yth. Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU)
Jl. Kapten Mochtar Basri No. 3
Medan - 20238

Sesuai dengan surat Saudara Nomor : 230/II.3-AU/UMSU-06/F/2018 tanggal 13 Januari 2018 tentang Permohonan Izin Riset pada Perusahaan kami, dengan ini dapat disetujui untuk Mahasiswi Saudara yaitu :

Nama : Annisa Rindiani Nasution
NIM : 1406200174
Jurusan : Hukum

Pelaksanaan Riset tersebut dapat dimulai pada tanggal 02 Februari 2018 dan sebelum melakukan Riset yang bersangkutan diminta untuk dapat memaparkan Rencana Riset tersebut kepada kami dan data yang diperoleh bukan untuk dipublikasikan.

Demikian kami sampaikan, atas perhatiannya di ucapkan terimakasih.

An.General Manager Belmera




Indonesia Highway Corp. **SARJONO. S.IP**
Deputy GM HR & GA

SDS.hm

PT. JASA MARGA (PERSERO) Tbk.

CABANG BELMERA
Jl. Simpang Tanjung No. 1 A
Medan 20241 - Indonesia
Telp. (+62 61) 661.1701, 661.2920
Fax. (+62 61) 661.1055
belmera@jasamarga.co.id
www.jasamarga.com

" PROVIDING HIGHWAYS FOR YOU "