

**EFISIENSI PELAKSANAAN**  
***ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT***  
**SEBAGAI WUJUD PERKEMBANGAN HUKUM**  
**(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Jepara)**

**TESIS**



Oleh :

**EGA WAKHYUDI**

N.I.M : 20302000161  
Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM**  
**FAKULTAS HUKUM**  
**UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG**  
**SEMARANG**  
**2023**

**EFISIENSI PELAKSANAAN  
*ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT*  
SEBAGAI WUJUD PERKEMBANGAN HUKUM  
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Jepara)**

**TESIS**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna  
Memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum

Oleh :

**EGA WAKHYUDI**

N.I.M : 20302000161

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG**

**2023**

**EFISIENSI PELAKSANAAN  
ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT  
SEBAGAI WUJUD PERKEMBANGAN HUKUM  
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Jepara)**

**TESIS**

Oleh :


**EGA WAKHYUDI**

N.I.M : 20302000161  
Konsentrasi : Hukum Pidana

Disetujui Oleh  
Pembimbing  
Tanggal, Tanggal

Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., SE., Akt., M.Hum.  
NIDN: 06-0503-6205

Mengetahui  
Ketua Program Magister (S2) Ilmu Hukum

  
Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.  
NIDN : 06-1710-6301

**EFISIENSI PELAKSANAAN**  
***ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT***  
**SEBAGAI WUJUD PERKEMBANGAN HUKUM**  
**(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Jepara)**

**TESIS**

Oleh:


**EGA WAKHYUDI**

N.I.M : 20302000161

Konsentrasi : Hukum Pidana


Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji  
Pada Tanggal **21 Februari 2023**  
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji  
Ketua,

  
**Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H.**

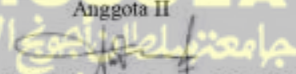
NIDN : 06-0707-7601

Anggota I

  
**Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., SE.Akt., M.Hum.**

NIDN: 06-0503-6205


Anggota II

  
**Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H., M.H.**

NIDN : 06-2005-8302

Mengetahui,

Ketua Program Magister (S2) Ilmu Hukum

  
**Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.**

NIDN : 06-1710-6301

**SURAT PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : EGA WAKHYUDI, S.H.

NIM : 20302000161

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul :

EFISIENSI PELAKSANAAN ELEKTRONIK TRAFFIC LAW ENFORCEMENT SEBAGAI WUJUD PERKEMBANGAN HUKUM

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 1 Maret 2023

Yang menyatakan,



EGA WAKHYUDI, S.H.  
NIM. 20302000161

**PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : EGA WAKHYUDI, S.H.  
NIM : 20302000161  
Program Studi : MAGISTER HUKUM  
Fakultas : FAKULTAS HUKUM

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi\* dengan judul :

EFISIENSI PELAKSANAAN ELEKTRONIK TRAFFIC LAW ENFORCEMENT SEBAGAI TUJUAN PERUBAHAN HUKUM

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, diahmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 11 Maret 2023

Yang menyatakan,



EGA WAKHYUDI, S.H.  
NIM. 20302000161

\*Coret yang tidak perlu

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadiran Tuhan yang Maha kuasa, karena berkat rahmat-Nya, tesis ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya setelah mengalami beberapa hambatan dan kesulitan yaitu terutama karena keterbatasan dalam hal pemahaman di dalam membuat laporan ilmiah. Namun demikian pada waktu yang telah direncanakan, penulis dapat menyelesaikan tesis ini karena adanya bantuan dari berbagai pihak. Judul tesis ini adalah **Efisiensi Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement sebagai wujud Perkembangan Hukum (Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Jepara).**

Pengambilan judul tersebut, berdasarkan pada baru-baru ini sedang ramai diberitakan terkait terobosan terbaru dari Kepolisian Republik Indonesia dalam hal penegakan hukum yakni peluncuran program tilang elektronik atau yang dikenal dengan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di 12 (dua belas) POLDA dan nantinya akan menyusul hingga keseluruhan wilayah Indonesia pada setiap tingkat Polres. Urgensi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini dapat dilihat dari segi manfaat, yaitu *transparency*, *empowerment*, *responsif (responsiveness)*, dan keadilan (*equity*). Keberadaan ETLE dalam perkembangan dan pembangunan hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam era digital dan kompatibilitas hukum lalu lintas jalan yang berlaku di Indonesia merespons ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan.

Maksud dan tujuan dari penulisan ini adalah untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat guna menyelesaikan program Magister Hukum studi di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang. Secara khusus tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisis (1) substansi yuridis penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), (2) penyesuaian hukum lalu lintas Indonesia terhadap mekanisme ETLE dengan implikasi efisiensi dan efektivitas hukum, dan (3) faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pelaksanaan ETLE.

Penulis menyadari bahwa penyusunan tesis ini tidak dapat selesai tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, oleh karenanya dalam kesempatan yang baik ini penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada yang terhormat:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E. Akt., M.Hum., selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang sekaligus Pembimbing I yang dengan penuh kepakaran, kebijaksanannya dan telah berkenan meluangkan waktu memberikan bimbingan kepada penulis untuk segera menyelesaikan penulisan tesis ini;
2. Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
3. Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H., selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
4. Para Penguji Ujian Tesis, yang telah memberikan bimbingan dan petunjuk serta arahan demi sempurnanya tesis ini sebagai karya ilmiah yang dapat bermanfaat;

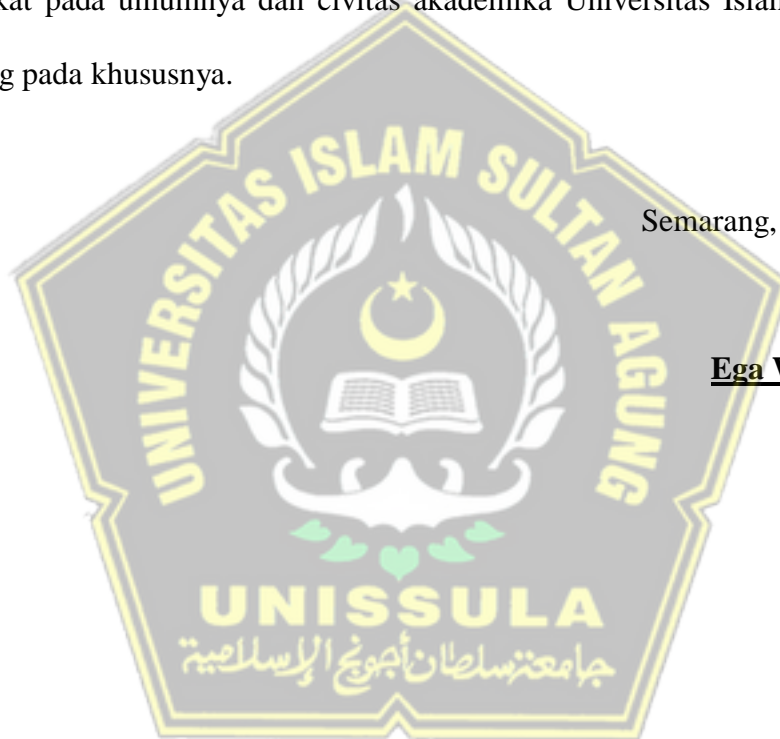


5. Dosen, yang telah memberikan ilmu yang tiada terhingga bagi diri penulis selama kuliah pada Program Magister Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi mahasiswa dan masyarakat pada umumnya dan civitas akademika Universitas Islam Sultan Agung Semarang pada khususnya.

Semarang, Januari 2023

**Ega Wahyudi**



## ABSTRAK

Terobosan terbaru dari Kepolisian Republik Indonesia dalam hal penegakan hukum yakni peluncuran program tilang elektronik atau yang dikenal dengan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di 12 (dua belas) POLDA dan nantinya akan menyusul hingga keseluruhan wilayah Indonesia pada setiap tingkat Polres. Urgensi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) saat ini dapat dilihat dari segi manfaat, yaitu transparency, empowerment, responsif (responsiveness), dan keadilan (equity).

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji, dan menganalisa 1) substansi yuridis penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), (2) penyesuaian hukum lalu lintas Indonesia terhadap mekanisme ETLE dengan implikasi efisiensi dan efektivitas hukum, dan (3) faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pelaksanaan ETLE.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis sosiologis. Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif analitis. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan atau dari sumber pertama dan belum diolah oleh pihak lain. Sedangkan data sekunder diperoleh dari penelitian kepustakaan yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan: (1) ETLE bukanlah suatu nomenklatur yuridis yang pendefinisianya bersifat imperatif, terbatas dan memiliki kekuatan hukum mengikat karena tidak ada satu peraturan perundang-undangan pun yang menyebut secara eksplisit kata "*Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*". (2) Dalam hukum positif di Indonesia, khususnya hukum lalu lintas jalan Indonesia, setidaknya terdapat dua peraturan yang berkaitan dengan keberadaan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (3) Penyesuaian hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam penerapan ETLE juga menimbulkan beberapa evaluasi hukum yang perlu diperhatikan, yaitu: penerapan ETLE harus dilakukan seiring dengan penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan; pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE; dan perlunya pengaturan yang *sui generis* mengatur mengenai ETLE.

**Kata Kunci:** Pelaksanaan, *Electronic Traffic Law Enforcement*, Perkembangan Hukum.

## **ABSTRACT**

*The latest breakthrough of the Indonesian National Police in terms of law enforcement is the launch of an electronic ticketing program or what is known as Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) at 12 (twelve) Regional Police and will later follow throughout Indonesia at every Polres level. The current urgency of Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) can be seen in terms of its benefits, namely transparency, empowerment, responsiveness and equity.*

*The purpose of this study was to examine and analyze 1) the juridical substance of the application of Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), (2) the adjustment of Indonesian traffic law to the ETLE mechanism by implications for the efficiency and effectiveness of the law, and (3) the supporting factors and inhibiting factors in implementation of ETLE.*

*The approach method used in this research is sociological juridical. The specification of this research is descriptive analytical. Sources of data used are primary data and secondary data. Primary data is data obtained directly from the field or from the first source and has not been processed by other parties. Meanwhile, secondary data was obtained from library research consisting of primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials.*

*The results of the research and discussion can be concluded: (1) ETLE is not a juridical nomenclature whose definition is imperative, limited and has binding legal force because there is not a single law and regulation that explicitly mentions the word "Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)". (2) In positive law in Indonesia, especially in Indonesian road traffic law, there are at least two regulations relating to the existence of ETLE as a new mechanism for enforcing road traffic law, namely Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and Government Regulation Number 80 of 2012 concerning Procedures for Inspecting Motorized Vehicles on the Road and Enforcement of Traffic and Road Transportation Violations. (3) The adjustment of Indonesian road traffic laws in the application of ETLE also raises several legal evaluations that need attention, namely: the application of ETLE must be carried out in conjunction with the provision of a Road Traffic and Transportation Information System control center; the limitation of the application of ETLE is only for incidental inspection of motorized vehicles on the road in the event of a violation being caught red-handed; criminal liability in implementing ETLE; and the need for sui generis settings regarding ETLE.*

**Keywords: Implementation, Electronic Traffic Law Enforcement, Legal Development.**

## DAFTAR ISI

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| <b>LEMBAR PERSETUJUAN</b> .....  | iii  |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....      | iv   |
| <b>ABSTRAK</b> .....             | vii  |
| <b>ABSTRACT</b> .....            | viii |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....          | ix   |
| <b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>         |      |
| A. Latar Belakang Masalah.....   | 1    |
| B. Rumusan Masalah .....         | 10   |
| C. Tujuan Penelitian.....        | 11   |
| D. Manfaat Penelitian.....       | 11   |
| E. Kerangka Konseptual.....      | 12   |
| a. Efisiensi .....               | 12   |
| b. ETLE .....                    | 13   |
| c. Perkembangan.....             | 13   |
| d. Hukum .....                   | 14   |
| F. Kerangka Teori .....          | 14   |
| 1. Teori Penegakan Hukum .....   | 14   |
| 2. Teori Efektivitas Hukum ..... | 17   |
| G. Metode Penelitian.....        | 21   |
| 1. Metode Pendekatan.....        | 21   |
| 2. Spesifikasi Penelitian.....   | 21   |

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 3. Sumber Data .....             | 22 |
| 4. Metode Pengumpulan Data ..... | 23 |
| 5. Metode Penyajian Data.....    | 24 |
| 6. Metode Analisis Data .....    | 24 |
| H. Sistematika Penulisan.....    | 25 |

**BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

|    |               |      |
|----|---------------|------|
| A. | Tinjauan Umum | Lalu |
|    | Lintas.....   | 26   |
| 1. | Definisi      | Lalu |
|    | Lintas .....  | 26   |
| 2. | Komponen      | Lalu |
|    | Lintas .....  | 27   |
| 3. | Manajemen     | Lalu |
|    | Lintas .....  | 28   |
| 4. | Pelanggaran   | Lalu |
|    | Lintas .....  | 31   |

|  |   |       |            |
|--|---|-------|------------|
| B.   | Tinjauan  | Umum  |            |
|  | Tilang .....  |       | 38         |
| C.   | Tinjauan  | Umum  |            |
|  | ETLE .....  |       | 44         |
| D.   | Penegakan   | Hukum | dalam      |
|  | Islam .....   |       | Perspektif |
|  |   |       | 49         |
| <b>BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b> |   |       |            |
| A.   | Substansi Yuridis Penerapan <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> |       |            |
|  | (ETLE) .....  |       | 55         |
| B.   | Penyesuaian Hukum Lalu Lintas Indonesia terhadap Mekanisme ETLE       |       |            |
|  | dengan Implikasi Efisiensi dan Efektivitas                            |       |            |
|  | Hukum .....   |       | 70         |
| C.   | Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat dalam Pelaksanaan              |       |            |
|  | ETLE .....  |       | 92         |

**BAB IV PENUTUP**

A.

Kesimpulan..... 107

B.

Saran..... 110

**DAFTAR PUSTAKA ..... 112**



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Kesadaran hukum pada masyarakat dalam berlalu lintas saat ini masih sangat kurang, perlu adanya upaya untuk menindaklanjuti kualitas maupun kuantitasnya, hal ini dimaksudkan dapat meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas. Suatu pelanggaran terkait dengan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu jenis pelanggaran yang masuk tindak pidana ringan. Dalam aturan hukum Indonesia, setiap tindak pidana baik itu tindak pidana biasa maupun tindak pidana ringan harus diproses dengan aturan hukum yang ada.<sup>1</sup>

Setiap pengendara kendaraan bermotor wajib menjaga ketertiban dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Hal ini bertujuan untuk menjamin keselamatan si pengemudi kendaraan bermotor sendiri dan melindungi hak-hak orang lain yang berkaitan dengan LLAJ. Namun, faktanya masih banyak ditemukan para pengemudi kendaraan bermotor yang tidak mematuhi aturan-aturan yang berlaku di jalan raya. “Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia juga sangat berpengaruh terhadap masalah lalu lintas secara umum”. Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi tanpa kedisiplinan berlalu lintas, membuat angka kecelakaan lalu lintas dan korban tertus meningkat. Umumnya faktor utama tingginya angka kecelakaan disebabkan oleh faktor

---

<sup>1</sup> Hadirman, 2004, *Menuju Tertib Lalu Lintas*, PT. Gendesa Puramas, Jakarta, hlm.23



manusianya (kecepatan tinggi, lengah, lelah, dll) disiplin pengendara/ pengemudi yang masih rendah.

Rendahnya kualitas sumber daya manusia merupakan masalah mendasar yang dapat menghambat pembangunan dan perkembangan ekonomi nasional. Rendahnya kualitas sumber daya manusia juga akan batu sandungan dalam era globalisasi, karena era globalisasi merupakan era persimpangan mutu. Jika bangsa Indonesia ingin berkiprah dalam percaturan global. Maka langkah yang pertama yang harus dilakukan adalah menata sumber daya manusia, baik dari aspek intelektual, spiritual, kreativitas, moral, maupun tanggung jawab. Kualitas sumber daya manusia sangat erat kaitannya dengan kinerja (*Performance*).

Salah satu bentuk penegakan hukum dalam bidang penindakan represif yaitu penindakan pelanggaran lalu lintas. Penindakan pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan secara edukatif yaitu dengan memberikan teguran dan peringatan dengan cara simpatik terhadap para pelanggar lalu lintas, sedangkan secara yuridis penindakan dilakukan dengan menggunakan tilang dan atau menggunakan berita acara singkat / sumir / tindak pidana ringan atau dengan berita acara biasa.

Hingga saat ini belum ada perubahan terhadap perilaku masyarakat dengan operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas. Hal ini banyak pengguna jalan yang mengabaikan aturan berlalu lintas sehingga menjadi pemicu terjadinya kecelakaan. Perilaku masyarakat yang seharusnya terhadap operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas tidak dapat hanya diberi makna sebagai pemakai

jalan/manusia, karena pemakai/pengguna jalan dapat perseorangan dan juga perseorangan yang mewakili korporasi.<sup>2</sup>

Mengenai bagaimana cara, proses dari pemeriksaan, penindakan hingga pemberian pidana denda pelanggaran lalu lintas oleh petugas tilang terhadap pelanggar lalu lintas tersebut baik tilang secara manual atau langsung maupun online atau berbasis menggunakan sistem elektronik, termuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta ditambah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan peraturan perundang-undangan dan peraturan pemerintah tersebut juga menjadi dasar dari proses pelaksanaan hingga penegakan pelanggaran lalu lintas.

Tingginya angka pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas yang terjadi, dengan mengambil tindakan yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas kemudian kepolisian menerapkan penegakan lalu lintas jalan untuk meminimalisasi pihak-pihak yang melakukan pelanggaran lalu lintas dan untuk meningkatkan kedisiplinan berkendara di masyarakat.<sup>3</sup> Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum adalah hukum itu sendiri, aparat penegak hukum, sarana prasarana, masyarakat, dan faktor budaya.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Muhar Junef. 2014. *Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas*. E-Journal Widya Yustisia Volume 1 No.1, hlm.52-60

<sup>3</sup> Agio V. Sangki. 2012. *Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*, Universitas Sam Ratulangi, Jurnal Hukum, Lex Crimen, Vol.I No.1,

<sup>4</sup> Soerjono Soekanto, 2007, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm.8

Polisi lalu lintas memiliki peran penting dalam penegakan lalu lintas, yang bertugas melaksanakan turjawali lalu lintas, pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor atau pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.<sup>5</sup> Pelayanan dibidang lalu lintas kepada masyarakat dilaksanakan untuk ketertiban, kelancaran, dan meningkatkan kualitas masyarakat dalam berkendara, karena dalam masyarakat modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktifitasnya.

Selanjutnya dijelaskan dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh undang-undang ini yaitu terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Selain mengatur mengenai gerak pindah dan entitas-entitas yang melakukan gerak pindah di jalan, hukum lalu lintas jalan juga mengatur perbuatan-perbuatan yang diancam sebagai pelanggaran hukum. Dalam UU LLAJ setidaknya membuat dikotomi pelanggaran hukum dalam 2 (dua) jenis, yaitu: (a) pelanggaran hukum administratif;

---

<sup>5</sup> Kabib Nawawi. 2010. *Progresifitas Polisi Menuju Polisi Profesional, Inovatif*, Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 2, No. 3.

dan (b) pelanggaran hukum pidana. Pelanggaran hukum administratif yang diancam dengan sanksi administratif, meliputi: (a) pelanggaran ketentuan mengenai registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor; (b) pelanggaran ketentuan mengenai izin mengemudi; (c) pelanggaran ketentuan mengenai analisis dampak lalu lintas; dan (d) pelanggaran ketentuan mengenai angkutan umum.<sup>6</sup> Adapun untuk perbuatan-perbuatan yang dikualifikasikan sebagai perbuatan pidana dan diancam dengan sanksi pidana diatur tersendiri dalam Bab Ketentuan Pidana dalam UU LLAJ.

Dengan memahami konstruksi pengaturan dalam lingkup hukum lalu lintas jalan di atas, menarik untuk kemudian mencermati mengenai penegakan hukum lalu lintas jalan, khususnya dalam konteks revolusi industri 4.0 dengan titik tumpu penggunaan data sebagai basis dalam penegakan hukum lalu lintas jalan.

Baru-baru ini sedang ramai diberitakan terkait terobosan terbaru dari Kepolisian Republik Indonesia dalam hal penegakan hukum yakni peluncuran program tilang elektronik atau yang dikenal dengan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di 12 (dua belas) POLDA dan nantinya akan menyusul hingga keseluruhan wilayah Indonesia pada setiap tingkat Polres. Kapolri Jenderal Listyo Sigit Prabowo meresmikan pemberlakuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) atau tilang elektronik Tahap I pada Selasa 23 Maret 2021. Dalam peresmian tersebut terdapat 12 Kepolisian Daerah (Polda) dengan 244 kamera tilang elektronik yang dioperasikan. Kedua belas Polda tersebut adalah Polda Metro Jaya, Polda Jabar, Polda

---

<sup>6</sup> Pasal 273-317 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jateng, Polda Jatim, Polda Jambi, Polda Sumut, Polda Riau, Polda Banten, Polda DIY, Polda Lampung, Polda Sulsel, dan Polda Sumbar.<sup>7</sup>

Namun menurut Kepala Sub Direktorat Penindakan Pelanggaran Direktorat Penegakan Hukum Korps Lalu Lintas Polri Kombes Abrianto Pardede, baru tiga Polda yang telah menerapkan sistem ETLE, yaitu Polda Metro Jaya, Polda DIY, dan Polda Jatim. Sisanya masih melakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang berlakunya ETLE.<sup>8</sup>

ETLE adalah upaya pengimplementasian teknologi untuk mencatat pelanggaran dalam sektor lalu lintas dan angkutan jalan secara elektronik untuk mendukung keamanan, keselamatan, dan ketertiban, ETLE juga di definisikan sebagai sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang efektif, dengan menggunakan teknologi elektronik berupa *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR), yang dapat mendeteksi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor secara otomatis, merekam, dan menyimpan bukti pelanggaran tersebut untuk bisa dipergunakan sebagai barang bukti pada saat dilakukan penindakan<sup>9</sup>, pada prinsipnya dalam penerapan ETLE terjadi perubahan mekanisme penegakan hukum atas pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. ETLE sendiri merupakan proses penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan menggunakan bantuan peralatan elektronik yang bisa *capture/*

---

<sup>7</sup> Noverdi Puja Saputra. 2021. *Electronis Traffic Law Enforcement (ETLE) dan Permasalahannya*. Info Singkat: Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual dan Strategis, Vol. XIII, No.7/I/Puslit, hlm.1

<sup>8</sup> *Ibid*

<sup>9</sup> Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia. 2019. *Transformasi Dan Kesiapan Polri Untuk Peningkatan Profesionalisme Kinerja Menghadapi Tantangan Dan Peluang Era Revolusi Industri*, Paparan Kakorlantas Polri, hlm. 24

menangkap gambar atau video pelanggaran dan nantinya menjadi dasar penerbitan surat tilang.

Dalam penerapannya, setidaknya ada 10 jenis pelanggaran lalu lintas yang bisa ditindak dalam tilang elektronik.<sup>10</sup> Kesepuluh pelanggaran itu yakni melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan; tidak mengenakan sabuk keselamatan; mengemudi sambil mengoperasikan smartphone; melanggar batas kecepatan; menggunakan pelat nomor palsu; berkendara melawan arus; menerobos lampu merah; tidak menggunakan helm; berboncengan lebih dari 3 orang; tidak menyalakan lampu saat siang hari bagi sepeda motor, yang mana kesemua pelanggaran tersebut merupakan tindak pidana yang diatur dalam BAB XX Ketentuan Pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terqualifikasi sebagai tindak pidana pelanggaran.

Urgensi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini dapat dilihat dari segi manfaat, yaitu *transparency*, *empowerment*, *responsif* (*responsiveness*), dan keadilan (*equity*). Dari segi kepastian hukum sistem ini memberi kepastian terhadap pelanggar yaitu mengenai berapa denda dan apa yang telah dilanggar yang telah dicantumkan di slip biru. Dari segi keadilan, bagi semua pelanggar yang telah melakukan pelanggaran yang sama kemudian akan mendapatkan hukuman serta denda yang sama pula. Karena dalam hal ini oleh sistem telah diatur dan ditentukan oleh pihak

---

<sup>10</sup> Setiyanto, Gunarto, & Wahyuningsih. 2017. *Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang)*, Jurnal Hukum Khaira Ummah, Vol.12 No.4,

yang berwenang. Maka telah jelas dengan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini selain mendapat manfaat kemudahan juga sebagai bentuk transparansi dan profesionalitas petugas kepolisian dalam penegakan hukum.<sup>11</sup>

Pemberlakuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Indonesia sejalan dengan amanat konstitusi Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 yang menjelaskan bahwa Negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Selain itu, kebijakan sistem tilang elektronik ini sudah terkooptasi di dalam Pasal 272 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bahwa, untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.

Dalam diskursus penerapan, pelaksanaan dan penegakan hukum tentu tidak dapat kita pisahkan dengan pembahasan sistem hukum yang merupakan satu kesatuan kumpulan unsur-unsur yang ada dalam interaksi satu sama lain, yang masing-masing unsur tidak berdiri sendiri lepas satu sama lain tetapi kait-mengait<sup>12</sup>, dalam sistem peradilan pidana misalnya khususnya penegakan hukum terkait pelanggaran lalu lintas yang dapat di tindak dengan ETLE seperti yang telah disebutkan diatas menurut rezim hukum lalu lintas merupakan tindak pidana yang dikategorikan sebagai pelanggaran yang diperiksa dengan acara pemeriksaan cepat.

---

<sup>11</sup> Ambar Suci Wulandari. 2020. *Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia*. Jurnal AlMasbut, Volume 12 Nomor 1, hlm.1-10.

<sup>12</sup> Sudikno Mertokusumo. 2009. *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Edisi Kedu, Yogyakarta: Liberty, hlm.18-19

Bagaimana proses acara pemeriksaan cepat dalam rezim hukum lalu lintas tentu kita harus kaitkan dengan acara pemeriksaan cepat yang diatur dalam Pasal 211 sampai Pasal 216 KUHAP, maka nampak jelas dalam penerapan, pelaksanaan dan penegakan suatu norma tertentu harus melihat pada aturan-aturan/ unsur-unsur yang merupakan satu kesatuan sistem hukum sehingga tidak menimbulkan kesan adanya pertentangan/disharmonisasi peraturan. Dalam diskursus penerapan prinsip penjatuhan sanksi pidana hanya bisa dikenakan melalui peradilan pada penegakan hukum lalu lintas berdasarkan ETLE berkaitan dengan prinsip/asas hukum pidana yang sangat fundamental yakni asas legalitas atas asas kepastian hukum yang artinya dalam penegakan hukum tidak hanya harus ada hukumnya terlebih dahulu namun juga harus adanya harmonisasi dari hukum-hukum tersebut, jika dalam suatu sistem penegakan hukum<sup>13</sup> terdapat kontradiksi antar peraturan tentu masyarakat pencari keadilan yang akan dirugikan sedangkan dalam sistem penegakan hukum Indonesia selain adanya asas legalitas juga terdapat asas *due process of law* yang terkandung dalam Pasal 28D Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang merupakan Konstitusi atau Hukum Tertinggi bangsa Indonesia yang telah memberi jaminan perlindungan agar masyarakat pencari keadilan mendapatkan proses hukum yang adil.

Dalam konteks kekinian, Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) telah menginisiasi program ETLE atau *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai terobosan dalam rangka penegakan hukum lalu lintas jalan secara elektronik. Program

---

<sup>13</sup> Maryanto. 2003. *Refleksi dan Relevansi Pemikiran Filsafat Hukum Bagi Pengembangan Ilmu Hukum*, Jurnal Hukum, Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Vol. 13 No.1



yang telah diuji coba pada beberapa Kepolisian Daerah (Polda) menarik untuk ditelaah kompatibilitasnya dalam hukum lalu lintas jalan Indonesia. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini berfokus pada permasalahan keberadaan ETLE dalam perkembangan dan pembangunan hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam era digital dan kompatibilitas hukum lalu lintas jalan yang berlaku di Indonesia merespons ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan. Hal inilah yang mendorong penulis untuk membahas mengenai efektifitas penegakan hukum tilang elektronik bagi pelanggaran lalu lintas, dengan menuangkan ke dalam bentuk penulisan skripsi dengan judul "**Efisiensi Pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai wujud Perkembangan Hukum (Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Jepara)**".

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan diatas, dapat dirumuskan beberapa permasalahan, yaitu :

1. Apa substansi yuridis penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)?
2. Bagaimana penyesuaian hukum lalu lintas Indonesia terhadap mekanisme ETLE dengan implikasi efisiensi dan efektivitas hukum?
3. Apa faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pelaksanaan ETLE?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan dalam penulisan tesis ini yang bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengkaji dan menganalisis substansi yuridis penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE);
2. Untuk mengkaji dan menganalisis penyesuaian hukum lalu lintas Indonesia terhadap mekanisme ETLE dengan implikasi efisiensi dan efektivitas hukum;
3. Untuk mengkaji dan menganalisis faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pelaksanaan ETLE.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih bagi para pihak, antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat secara teoritis dalam penulisan ini dapat dimanfaatkan bagi pengembangan ilmu hukum khususnya hukum pidana, terkait dengan efisiensi pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai wujud perkembangan hukum.

2. Manfaat Praktis

- a. Melalui penelitian ini, bagi aparaturnya penegak hukum untuk bisa menambah sebuah wawasan keilmuan bidang hukum pidana dalam menjalankan tugasnya sebagai fungsi yudikatif untuk bisa menghasilkan sebuah proses hukum yang sesuai dengan perundang-

undangan yang berlaku untuk bisa menghasilkan sebuah hasil dari proses hukum dengan berdasarkan nilai keadilan hukum dan kepastian hukum;

- b. Untuk meningkatkan analisa dan pola pikir yang ilmiah, serta pengujian aplikatif atas ilmu yang diperoleh penulis selama studi di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

## **E. Kerangka Konseptual**

### **a. Efisiensi**

Efisiensi adalah usaha pada produksi untuk memberantas segala pemborosan bahan dan tenaga kerja maupun gejala yang merugikan. Selanjutnya pengertian efisiensi terus berkembang meliputi hampir semua bidang ilmu pengetahuan.<sup>14</sup> Bekerja dengan efisien adalah bekerja dengan gerakan, usaha, waktu dan kelelahan yang sedikit mungkin. Cara bekerja yang efisien dapat diterapkan oleh setiap pegawai untuk semua pekerjaan, baik kecil maupun yang besar. Menurut Drucker dalam Amirullah, efisiensi berarti mengerjakan sesuatu dengan benar. Dalam bahasa yang lebih sederhana efisiensi itu menunjukkan kemampuan organisasi dalam menggunakan sumber daya dengan benar dan tidak ada pemborosan.

### **b. ETLE**

---

<sup>14</sup> Soewarni Handayani. 2010. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Jakarta: Haji Masanggung, hlm.100

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis data digital melalui perekaman pada kamera dengan perangkat lunak intelijen membuat tatap muka langsung antara anggota Polri dengan pelanggar semakin minim, sehingga dapat mencegah perilaku koruptif oleh anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas. Selain sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) selain sejalan dengan arah perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) atau *Information and Communication Technology* (ICT) yang pada saat ini menyebabkan revolusi industri 4.0. Faktor perubahan teknologi yang dikenal dengan teknologi digitalisasi (*digitalisation* atau *digitalization*) merupakan metode peralihan dari teknologi analog ke teknologi digital dan penyampaian informasi dalam format analog ke format biner (*binary*). Ini telah memungkinkan semua bentuk informasi (suara, data dan video) untuk disampaikan melintasi jenis jaringan yang berbeda.<sup>15</sup>

**c. Perkembangan**

Perkembangan adalah perubahan yang progresif dan kontinyu (berkesinambungan) dalam diri individu mulai lahir sampai mati. Pengertian lainnya yaitu: Perubahan-perubahan yang dialami individu atau organisme menuju tingkat kedewasaannya yang berlangsung secara sistematis, progresif, dan berkesinambungan baik menyangkut fisik maupun psikis. Perkembangan

---

<sup>15</sup> Danrivanto Budhijanto. 2014. *Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi*, Jurnal Dinamika Hukum Volume 14 Nomor 1 hlm.135.

merupakan proses yang tidak pernah berhenti (*never ending process*) artinya manusia secara terus menerus berkembang dipengaruhi oleh pengalaman atau belajar.

#### **d. Hukum**

Hukum memiliki banyak dimensi dan segi, sehingga tidak mungkin memberikan definisi hukum yang sungguh-sungguh dapat memadai kenyataan. Walaupun tidak ada definisi yang sempurna mengenai pengertian hukum, definisi dari beberapa sarjana tetap digunakan yakni sebagai pedoman dan batasan melakukan kajian terhadap hukum. Meskipun tidak mungkin diadakan suatu batasan yang lengkap tentang apa itu hukum, namun Utrecht telah mencoba membuat suatu batasan yang dimaksud sebagai pegangan bagi orang yang hendak mempelajari ilmu hukum. Menurut Utrecht hukum adalah himpunan peraturan-peraturan (perintah-perintah dan larangan-larangan) yang mengurus tata tertib suatu masyarakat dan oleh karena itu harus ditaati oleh masyarakat itu.<sup>16</sup>

### **F. Kerangka Teori**

#### **1. Teori Penegakan Hukum**

Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang berhadapan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan

---

<sup>16</sup> Satjipto Raharjo. 2005. *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Adhya Bakti, hlm.38

hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.<sup>17</sup> Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum in concreto dalam mempertahankan dan menjamin ditaatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.<sup>18</sup> Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, menurut Soerjono Soekanto antara lain:

a) Faktor Hukumnya sendiri

Pada hakikatnya, hukum itu mempunyai unsur-unsur antara lain hukum perundang-undangan, hukum traktat, hukum yuridis, hukum adat, dan hukum ilmuwan atau doktrin. Secara ideal unsur-unsur itu harus harmonis, artinya tidak saling bertentangan baik secara vertical maupun secara horizontal antara perundang-undangan yang satu dengan yang lainnya, Bahasa yang dipergunakan harus jelas, sederhana, dan tepat karena isinya merupakan pesan kepada warga masyarakat yang terkena perundang-perundangan itu.

b) Faktor penegak hukum

Penegak hukum yang dimaksudkan disini adalah mereka yang berkecimpung dalam bidang penegakan hukum. Kalangan tersebut

---

<sup>17</sup> Dellyana Shant. 1988. *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta, Liberty, hlm 32

<sup>18</sup> *Ibid*, hlm 33

mencangkup mereka yang bertugas di Kehakiman, Kejaksaan, Kepolisian, Pengacara, dan Pemasyarakatan. Menurut Soerjono Soekanto, seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara kedudukan dan peranan timbul konflik (*status conflict dan conflict of roles*). Bila di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan actual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*).

c) Faktor sarana dan fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu yang mendukung, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut, antara lain mencangkup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan lain-lain. Bila hal-hal itu tidak terpenuhi, maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

d) Faktor Masyarakat

Penegakan hukum ini bertujuan untuk melindungi hak-hak masyarakat yang telah direnggut oleh orang lain. Maka dari itu masyarakat sangat berperan penting dalam penegakan hukum tersebut.

Bilama masyarakat tidak mengetahui akan adanya upaya hukum untuk melindungi kepentingannya, dan masyarakat tidak memiliki keberanian untuk melindungi kepentingannya tersebut maka penegakan hukum tidak berlangsung.

e) Faktor Kebudayaan

Kebudayaan adalah hal yang sudah melekat dan mendarah daging pada masyarakat Indonesia. Kebudayaan inilah yang mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya saat mereka berhubungan dengan orang lain. Inilah yang membuat kebudayaan menjadikannya suatu garis pokok tentang perilaku yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan dan apa yang harus dilarang.<sup>19</sup>

Kelima faktor-faktor tersebut saling berkaitan erat, juga merupakan tolak ukur daripada keefektivan penegakan hukum yang ada.

## 2. Teori Efektivitas Hukum

Menurut Hans Kelsen, Jika Berbicara tentang efektifitas hukum, dibicarakan pula tentang Validitas hukum. Validitas hukum berarti bahwa norma-norma hukum itu mengikat, bahwa orang harus berbuat sesuai dengan yang diharuskan oleh norma-norma hukum., bahwa orang harus mematuhi dan

---

<sup>19</sup> Soerjono Soekanto. 2007. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm 5



menerapkan norma-norma hukum. Efektifitas hukum berarti bahwa orang benar-benar berbuat sesuai dengan norma-norma hukum sebagaimana mereka harus berbuat, bahwa norma-norma itu benar-benar diterapkan dan dipatuhi.<sup>20</sup>

Efektivitas berasal dari kata efektif yang mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Efektivitas adalah kemampuan melaksanakan tugas, fungsi (operasi kegiatan program atau misi) daripada suatu organisasi atau sejenisnya yang tidak adanya tekanan atau ketegangan diantara pelaksanaannya. Jadi efektivitas hukum menurut pengertian di atas mengartikan bahwa indikator efektivitas dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya merupakan sebuah pengukuran dimana suatu target telah tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Tujuan hukum adalah untuk mencapai kedamaian dengan mewujudkan kepastian dan keadilan dalam masyarakat. Kepastian hukum menghendaki perumusan kaedah-kaedah hukum yang berlaku umum, yang berarti pula bahwa kaedah-kaedah tersebut harus ditegakkan atau dilaksanakan dengan tegas. Hal ini menyebabkan bahwa hukum harus diketahui dengan pasti oleh para warga masyarakat, oleh karena hukum tersebut terdiri dari kaedah-kaedah yang ditetapkan untuk peristiwa-peristiwa masa kini dan untuk masa-masa

---

<sup>20</sup> Sabian Usman. 2009. *Dasar-Dasar Sosiologi*, Yogyakarta, Pustaka Belajar, hlm. 12.

mendatang serta bahwa kaedah-kaedah tersebut berlaku secara umum. Dengan demikian, maka di samping tugas-tugas kepastian serta keadilan tersimpul pula unsur kegunaan di dalam hukum. Artinya adalah bahwa setiap warga masyarakat mengetahui dengan pasti hal-hal apakah yang boleh dilakukan dan apa yang dilarang untuk dilaksanakan, di samping bahwa warga masyarakat tidak dirugikan kepentingan-kepentingannya di dalam batas-batas yang layak.<sup>21</sup>

Teori Efektivitas (Soerjono Soekanto) Hukum sebagai kaidah merupakan patokan mengenai sikap tindak atau perilaku yang pantas. Metode berpikir yang dipergunakan adalah metode deduktif-rasional, sehingga menimbulkan jalan pikiran yang dogmatis. Di lain pihak ada yang memandang hukum sebagai sikap tindak atau perilaku yang teratur (ajeg). Metode berpikir yang digunakan adalah induktif-empiris, sehingga hukum itu dilihatnya sebagai tindak yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama, yang mempunyai tujuan tertentu.

Efektivitas hukum dalam tindakan atau realita hukum dapat diketahui apabila seseorang menyatakan bahwa suatu kaidah hukum berhasil atau gagal mencapai tujuannya, maka hal itu biasanya diketahui apakah pengaruhnya berhasil mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu sehingga sesuai dengan tujuannya atau tidak) Efektivitas hukum artinya efektivitas hukum akan disoroti dari tujuan yang ingin dicapai, yakni efektivitas hukum. Salah satu upaya yang

---

<sup>21</sup> Soerjono Soekanto. 1976. *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan di Indonesia*, Jakarta, Universitas Indonesia, hlm. 40

biasanya dilakukan agar supaya masyarakat mematuhi kaidah hukum adalah dengan mencantumkan sanksi-sanksinya. Sanksi-sanksi tersebut bisa berupa sanksi negatif atau sanksi positif, yang maksudnya adalah menimbulkan rangsangan agar manusia tidak melakukan tindakan tercela atau melakukan tindakan yang terpuji.

Diperlukan kondisi-kondisi tertentu yang harus dipenuhi agar hukum mempunyai pengaruh terhadap sikap tindak atau perilaku manusia. Kondisikondisi yang harus ada adalah antara lain bahwa hukum harus dapat dikomunikasikan. Komunikasi hukum lebih banyak tertuju pada sikap, oleh karena sikap merupakan suatu kesiapan mental sehingga seseorang mempunyai kecenderungan untuk memberikan pandangan yang baik atau buruk, yang kemudian terwujud di dalam perilaku nyata. Apabila yang dikomunikasikan tidak bisa menjangkau masalah-masalah yang secara langsung dihadapi oleh sasaran komunikasi hukum maka akan dijumpai kesulitan-kesulitan. Hasilnya yaitu hukum tidak punya pengaruh sama sekali atau bahkan mempunyai pengaruh yang negatif. Hal itu disebabkan oleh karena kebutuhan mereka tidak dapat dipenuhi dan dipahami, sehingga mengakibatkan terjadinya frustrasi, tekanan, atau bahkan konflik.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> *Ibid*, hlm 48

## **G. Metode Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

### **1. Metode Pendekatan**

Untuk mengadakan pengkajian dalam penelitian ini penulis menggunakan metode yuridis sosiologis. Penelitian yuridis sosiologis adalah yaitu penelitian yang menggunakan metode pendekatan terhadap masalah dengan melihat norma atau Undang-Undang yang berlaku sebagai ketentuan positif, berikut teori yang relevan dengan karya tulis ini dengan mengaitkan implementasinya terhadap fakta yang terdapat di lapangan.

### **2. Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi penelitian yang dilakukan menggunakan metode pendekatan deskriptif analitis, yaitu memaparkan dan menganalisis data secara sistematis dengan maksud untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan dan gejala-gejala lainnya. Deskriptif mengandung arti, bahwa penulis ingin menggambarkan dan memberikan data yang seteliti mungkin, sistematis dan menyeluruh. Analitis mengandung makna, mengelompokkan, menggabungkan dan membandingkan aspek yang berkaitan dengan masalah secara teori dan praktek.

### **3. Sumber Data**

Data yang digunakan untuk penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan atau dari sumber pertama dan belum diolah oleh pihak lain. Kemudian data sekunder

adalah data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

- 1) Bahan hukum primer tersebut terdiri dari:
  - a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  - b. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
  - c. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana;
  - d. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 2) Bahan hukum sekunder yaitu terdiri dari:
  - a. Buku-buku;
  - b. Hasil penelitian ahli hukum;
  - c. Tesis, Skripsi, Disertasi.
- 3) Bahan hukum tersier yang terdiri dari:
  - a. Kamus Hukum;
  - b. Kamus besar bahasa Indonesia;

#### **4. Metode Pengumpulan Data**

Untuk mendapatkan data dalam penelitian ini, digunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

- 1) Data Primer
  - a. Penelitian Lapangan

Tujuan Umum melakukan penelitian lapangan adalah mengamati secara langsung di alam terbuka untuk mencari suatu

kebenaran tentang sesuatu yang ingin dicocokkan dengan nalar pikiran manusia sehingga dapat dipertanggung jawabkan dan menjadikan kebenaran itu suatu fakta dan benar. Dalam hal ini penulis melaksanakan penelitian pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jepara.

b. Wawancara

Wawancara adalah untuk membuat deskripsi atau eksplorasi, dimana kebenaran jawaban dapat dituangkan secara langsung jadi penggunaan wawancara sebagai alat pengumpulan data sangat penting. Untuk keperluan data yang akurat, maka diperlukan wawancara yang dilakukan dengan menyiapkan daftar pertanyaan terlebih dahulu, namun dimungkinkan adanya perubahan yang disesuaikan dengan keadaan lapangan. Dalam hal ini wawancara dilaksanakan pada lingkungan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jepara.

2) Data Sekunder

Studi Pustaka atau Studi Dokumen

Metode pengumpulan data yang utama digunakan dalam studi pustaka adalah data sekunder yang diperoleh dari buku-buku kepustakaan, peraturan perundang-undangan, maupun pendapat-pendapat para ahli hukum.

**5. Metode Penyajian Data**

Data yang diperoleh dari penelitian kemudian disusun secara teratur selanjutnya dilakukan proses *editing*, untuk memeriksa atau meneliti data yang diperoleh untuk menjamin apakah sudah dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan kenyataan dan dalam *editing* dilakukan pembetulan data yang keliru serta melengkapi data yang kurang kemudian data tersebut dianalisa disajikan dalam bentuk uraian.

## 6. Metode Analisis Data

Data yang telah diperoleh tersebut kemudian dianalisa dengan analisa kualitatif, yaitu analisa data dengan tidak menggunakan angka-angka, tetapi data yang diperoleh melalui penelitian. Metode kualitatif adalah suatu cara analisis hasil penelitian yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu data yang dinyatakan oleh responden secara tertulis maupun lisan serta juga tingkah laku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh<sup>23</sup>, dimana dengan metode ini diharapkan akan diperoleh data yang jelas mengenai pokok permasalahannya.

## H. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini terbagi dalam 4 (empat) bab yaitu sebagai berikut:

---

<sup>23</sup> Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm 153

BAB I, Pendahuluan, meliputi: Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Konseptual, Kerangka Teori, Metode Penelitian, Sistematika Penulisan.

BAB II, Tinjauan Pustaka terdiri dari: Tinjauan Umum Lalu Lintas, Tinjauan Umum Tilang, Tinjauan Umum ETLE, Penegakan Hukum dalam Perspektif Islam.

BAB III Hasil Penelitian Dan Pembahasan, terdiri dari: (1) substansi yuridis penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), (2) penyesuaian hukum lalu lintas Indonesia terhadap mekanisme ETLE dengan implikasi efisiensi dan efektivitas hukum, (3) faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pelaksanaan ETLE.

BAB IV Penutup, terdiri dari: Kesimpulan, Saran.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**



## A. Tinjauan Umum Lalu Lintas

### 1. Definisi Lalu Lintas

Di dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 Lalu Lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Operasi lalu lintas di jalan raya ada empat unsur yang saling terkait yaitu pengemudi, kendaraan, jalan dan pejalan kaki.<sup>24</sup>

Pengertian lain dari lalu lintas adalah gerak atau pindah kendaraan, manusia, dan hewan di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan.

Selain Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, sampai sekarang masih berlaku pula dua peraturan yang berasal dari pemerintah Hindia Belanda, yaitu yang terkenal sebagai *Wegverkeerordonnantie* (Undang-Undang Lalu Lintas di Jalan) tanggal 23 Februari 1933, termuat dalam *Staatsblad* 1933-86 yo

---

<sup>24</sup> L.S.Putranto, 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. Cetakan Pertama, PT Mancanan Jaya Cemerlang: Jakarta, hlm 116

249, mulai berlaku 1 Januari 1937, dan *Wegverkeers-verordening* (Peraturan Lalu Lintas di Jalan) tanggal 15 Agustus 1936, termuat dalam *Staatsblad* 1936-451, mulai berlaku juga tanggal 1 Januari 1937, jadi bersama-sama dengan *Wegverkeers-ordonnantie*.<sup>25</sup>

## 2. Komponen Lalu Lintas

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

### a. Manusia sebagai Pengguna

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dan lain-lain). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

### b. Kendaraan

Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan

---

<sup>25</sup> Wirjono Prodjodikoro, 2003. *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Bandung, hlm 255

yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.

c. Jalan

Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

### **3. Manajemen Lalu Lintas**

Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, dan dilakukan antara lain dengan.

- a. Usaha peningkatan kapasitas jalan ruas, persimpangan, dan/atau jaringan jalan;
- b. Pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau pemakai jalan tertentu;
- c. Penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan mempertimbangkan keterpaduan intra dan antar moda;
- d. Penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan.

1) Kegiatan Perencanaan Lalu Lintas

Kegiatan perencanaan lalu lintas meliputi inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan. Maksud inventarisasi antara lain untuk mengetahui tingkat

pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan. Penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan dilakukan antara lain dengan memperhatikan : rencana umum jaringan transportasi jalan; peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan, kelas jalan, karakteristik lalu lintas, aspek lingkungan, aspek sosial dan ekonomi, penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas, penyusunan atau rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Maksud rencana dan program perwujudan dalam ketentuan ini antara lain meliputi: penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan aturan-aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan. Usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.

## 2) Kegiatan Pengaturan Lalu Lintas

Kegiatan Pengaturan Lalu Lintas meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu. Termasuk

dalam pengertian penetapan kebijaksanaan lalu lintas dalam ketentuan ini antara lain penataan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan/atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan. Kegiatan Pengawasan Lalu Lintas Meliputi:

- a. Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektifitas dari kebijaksanaan-kebijaksanaan tersebut untuk mendukung pencapaian tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam kegiatan pemantauan antara lain meliputi inventarisasi mengenai kebijaksanaan-kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan tindakan-tindakan koreksi yang telah dilakukan atas pelanggaran tersebut. Termasuk dalam kegiatan penilaian antara lain meliputi penentuan kriteria penilaian, analisis tingkat pelayanan, analisis pelanggaran dan usulan tindakan perbaikan.
- b. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Tindakan korektif dimaksudkan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam tindakan korektif adalah peninjauan ulang terhadap kebijaksanaan apabila di dalam pelaksanaannya menimbulkan masalah yang tidak diinginkan.

### 3) Kegiatan Pengendalian Lalu Lintas

Adapun Kegiatan Pengendalian Lalu Lintas yaitu meliputi:

- a. Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Pemberian arahan dan petunjuk dalam ketentuan ini berupa penetapan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan pelaksanaan manajemen lalu lintas, dengan maksud agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang telah ditetapkan.
- b. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.

#### **4. Pelanggaran Lalu Lintas**

Keadaan lalu lintas di jalan raya, pemakaian jalan hasrat untuk mempergunakan jalan raya secara teratur dan tentram, akan tetapi adanya pelbagai pelanggaran. Salah satu bentuk pelanggaran yang menghalangi tujuan untuk menggunakan jalan raya secara teratur dan tentram adalah terjadinya kecelakaan-kecelakaan lalu lintas. Biasanya kecelakaan lalu lintas untuk sebagian disebabkan oleh perilaku manusia sendiri yang melanggar dari peraturan-peraturan yang dirumuskan oleh manusia.

Masalah-masalah lalu lintas, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, dan pencemaran lingkungan. Pelanggaran lalu lintas mungkin terjadi dalam proses atau keadaan bergerak atau tidak bergerak. di samping itu ada pelanggaran yang tidak menimbulkan kecelakaan dan

menimbulkan kecelakaan, yang perlu mendapatkan penanganan secara lebih insentif adalah pelanggaran yang menimbulkan bahaya walaupun bersifat potensial.

Menurut *Institute of Civil Engineers England* adalah:<sup>26</sup>

“Rekayasa Lalu Lintas adalah bagian dari rekayasa yang berhubungan dengan perencanaan lalu lintas dan perencanaan jalan, lingkungan dan fasilitas parkir dan dengan alat-alat pengatur lalu lintas guna memberikan keamanan, kenyamanan dan pergerakan yang ekonomis bagi kendaraan dan pejalan kaki”.

Ketentuan diatas sangat subyektif, tergantung dari sudut mana hasil yang dicapai akan dinilai. Karena untuk mendapatkan hasil yang optimal *traffic engineering* harus menentukan langkah-langkahnya dalam mempergunakan ketentuan-ketentuan diatas berdasarkan landasan-landasannya.

Menurut Alik Ansyori Alamsyah ketentuan-ketentuan diatas berdasarkan landasan sebagai berikut :

- 1) Menentukan obyek yang dilayani;
- 2) Menentukan keuntungan yang akan didapat dan konsekuensi yang harus ditanggung masyarakat;
- 3) Menentukan perjanjian-perjanjian yang akan dipakai untuk pemilihan alternatif;
- 4) Menentukan alternatif mana saja yang harus dipertimbangkan;

---

<sup>26</sup> *Institute of Civil Engineers England* dalam bukunya Alik Ansyori Alamsyah, 2008. *Rekayasa Lalu Lintas (edisi Revisi)*, Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang, hlm 2.

- 5) Menentukan pertimbangan antara batas pelayanan yang harus dicapai dengan besarnya sumber yang didapat;
- 6) Menentukan pertimbangan antara derajat ketelitian hasil dan tingkatan sosial, ekonomi dan teknologi masyarakat.

Melihat hal tersebut diatas maka spectrum pandangan rekayasa lalu lintas adalah sangat luas. Latar belakang kebutuhan akan perpindahan dalam suatu masyarakat, baik orang maupun barang, menimbulkan pengangkutan. Lalu lintas adalah turunan kedua dari kebutuhan akan angkutan lalu lintas, angkutan, dan kebutuhan akan angkutan (aktivitas masyarakat).

Menurut Muhammad Ikhsan ada beberapa faktor yang berpotensi menimbulkan permasalahan yang sering terjadi dalam pelanggaran lalu lintas antara lain:

1. Prasarana

Jalan yang dioperasional harus dilengkapi dengan prasarana jalan sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat 6 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 bahwa untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan:

- a. Rambu-rambu;
- b. Marka jalan;
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
- d. Alat pengendali dan alat pengamanan pemakai jalan;
- e. Alat pengawasan dan pengamanan jalan;



f. Ada fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar jalan.

2. Lokasi Jalan:

- a. Didalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan);
- b. Di luar kota (pedesaan, penghubung antar daerah).

3. Volume Lalu Lintas.

Berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut diatas, diharapkan pada pengemudi yang sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.

4. Kelas Jalan

Untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas, Pembagian jalan dalam beberapa kelas didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan modal secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik masing-masing modal, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor serta konstruksi jalan, penetapan kelas jalan pada ruas-ruas jalan wajib dinyatakan dengan rambu-rambu.

5. Fasilitas pendukung.

Meliputi fasilitas pejalan kaki, parkir pada badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan. Fasilitas pejalan kaki terdiri dari trotoar; tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu, jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan.

Rekayasa lalu lintas untuk mengatasi masalah-masalah pelanggaran lalu lintas yang pada dasarnya akibat pertumbuhan lalu lintas. Tingkat pertumbuhan dari tahun ke tahun mengakibatkan peningkatan akan kebutuhannya. Bila jalan raya adalah prasarana transportasi maka kendaraan disebut sarana transportasi dimana satu sama lain saling mempengaruhi.

Dalam pelaksanaannya masih banyak yang melakukan pelanggaran lalu lintas baik dari pihak pengguna jalan maupun dari pihak penegak hukumnya sendiri. Sesuai dengan yang terjadi di lapangan banyak pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dianggap kecil tapi bisa mengakibatkan mengganggu ketertiban umum, kerugian, dan bisa terjadi juga kematian, diantaranya pelanggaran lalu lintas tersebut adalah para pengguna jalan dan para pedagang kaki lima yang menggunakan ruas jalan untuk berjualan hal tersebut sudah melakukan pelanggaran terhadap fungsi jalan sesungguhnya.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam Pasal 28 mengatur penggunaan dan perlengkapan jalan yang isinya:

- a. Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan;

- b. Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1).

Berdasarkan uraian Pasal 28 dan Pasal 25 tersebut diatas menyatakan bahwa seseorang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

Pelanggaran lalu lintas tidak hanya dilakukan oleh pejalan kaki saja namun para pengemudi kendaraanpun banyak melakukan pelanggaran yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Pemecahan masalah dalam lalu lintas dengan rekayasa lalu lintas akan berperan penting dapat menjamin bahwa fasilitas yang dibangun tidak akan “*Over Designed*” serta mampu digunakan secara optimal pada tempat yang benar.

Pelaksanaan pemecahan masalah lalu lintas menurut Alik Ansyori Alamsyah dilaksanakan dalam tiga tahapan yaitu:

- a. Penyelidikan (*Investigation*), dibutuhkan sebelum tindakan pengurangan masalah dilakukan. Misalnya dibutuhkan data survey lalu lintas dan interpretasi terhadap informasi yang berhasil dikumpulkan sesuai tujuannya;
- b. Tindakan segera (*Immediate Action*), untuk mengatasi masalah yang ada baik melalui teknik manajemen ataupun melalui pengawasan lalu lintas jalan;

- c. Perencanaan akan Datang (*Future Planing*), kebanyakan tindakan segera harus juga diikuti dengan perencanaan akan datang sesuai dengan detail masalah yang berhasil dikumpulkan melalui penyelidikan lalu lintas dan masalahnya.<sup>27</sup>

Dalam penyelidikan yang dimaksud diatas untuk mengurangi suatu masalah lalu lintas perlunya data survey yang akurat dilapangan dengan cara melakukan penyidikan di jalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku saat ini, banyak terjadi suatu pelanggaran di jalan raya maka perlu adanya tindakan segera yang dilakukan pihak yang berwenang dengan tegas dalam melakukan tindakan dengan memberikan sanksi hukum sesuai dengan unsur-unsur pelanggaran yang dilanggar. Jika dalam penyelidikan dengan tindakan segera masih banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pihak pengguna jalan dengan data survey yang dikumpulkan secara detail maka perlu adanya rencana kedepan untuk pemecahan masalah lalu lintas sesuai dengan tujuannya keamanan, ketenteraman dan ketertiban dalam berlalu lintas.

## **B. Tinjauan Umum Tilang**

Untuk membahas lebih dalam mengenai tilang, kita harus mengetahui dasarnya terlebih dahulu seperti kata “Tilang” itu berasal dari penggabungan kata “Bukti” dan “Pelanggaran”. Tilang merupakan suatu bentuk penegakan hukum dari pihak

---

<sup>27</sup> Alik Ansyori Alamsyah, 2008, *Rekayasa Lalu Lintas (edisi Revisi)*, Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang, hlm.6

kepolisian terhadap pelanggar atas terjadinya pelanggaran lalu lintas. Dengan harapan bahwa tilang dapat menyelesaikan perkara-perkara dalam berlalu lintas.<sup>28</sup>

Sedangkan menurut M. Karjadi, tilang merupakan suatu panggilan untuk menghadiri persidangan di pengadilan negeri yang ditujukan pada pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas, tilang pun berfungsi sebagai suatu alat bukti penyitaan terhadap barang yang disita oleh petugas kepolisian lalu lintas dari pelaku pelanggaran lalu lintas.<sup>29</sup>

Tilang merupakan kependekan dari bukti pelanggaran. Biasanya, tilang diberikan oleh polisi kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas. Saat menindak pelanggar tersebut, polisi harus memberhentikan kendaraannya, menunjukkan surat tugas, dan menyapa dengan sopan. Setelah pengendara berhenti, polisi menjelaskan kesalahan yang dilakukannya sembari memperlihatkan pasal-pasal nya. Selain itu, biasanya polisi menunjukkan tabel berisi data denda dan surat tilang.

Ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang didalamnya memuat sanksi bagi pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu upaya untuk mencegah tingginya angka pelanggaran lalu lintas serta diharapkan mampu menurunkan akibat yang ditimbulkan seperti kecelakaan. Sanksi untuk pelanggaran lalu lintas ini berada dalam ruang lingkup hukum pidana. Sanksi yang diberikan kepada

---

<sup>28</sup> Muhar Junef. 2014. *Op.Cit*, hlm.58

<sup>29</sup> M. Karjadi, 1981. *Mengurus Kejahatan, Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*. Bogor: Politea, hlm.68

pelanggar lalu lintas adalah berupa sanksi yang pada umumnya disebut istilah “tilang”. Prosedur pelaksanaan tilang ini adalah apabila secara jelas penyidik/penyidik pembantu yang sah secara undang-undang melihat, mengetahui, terjadinya pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam aturan pelanggaran lalu lintas. Pihak penyidik berhak menindak pelaku pelanggaran lalu lintas dengan ketentuan yang sesuai dengan hukum yang berlaku.<sup>30</sup>

Surat tilang atau bukti pelanggaran tersebut merupakan catatan penyidik mengenai pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu yang dilakukan seseorang sebagai bukti terjadinya pelanggaran. Bukti pelanggaran ini berupa blanko atau surat yang berisikan rincian seperti tempat dan waktu terjadinya pelanggaran, pasal yang dilanggar, nomor seri surat tilang, dan lain sebagainya yang kemudian dikenakan kepada pelanggar lalu lintas.

Penerapan tilang yang digunakan dahulu oleh pihak kepolisian lalu lintas adalah tilang manual dengan “kertas” atau yang biasa disebut dengan surat tilang atau slip tilang berwarna. Adapun warna-warna surat tilang yang dikeluarkan oleh pihak kepolisian lalu lintas yaitu lima warna dimana setiap warnanya memiliki fungsi atau artinya berbeda-beda, yakni:

- a. Warna merah ditujukan pada pelanggar yang mempertahankan argumennya atau tidak merasa melakukan kesalahan saat proses penindakan tilang;

---

<sup>30</sup> Dewi Asri Nurliana, Siti Komariah, Bagja Waluya. 2017. *Faktor-Faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor di Bawah Umur di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung*. Jurnal Sosietas, Vol.7 No.2. hlm.384.

- b. Warna biru ditujukan pada pelanggar yang mengakui pelanggaran yang telah dilakukannya dalam berkendara di lalu lintas serta bersedia mengikuti alur persidangan;
- c. Warna putih digunakan oleh pihak kejaksaan sebagai arsip;
- d. Warna hijau digunakan oleh pihak pengadilan sebagai arsip;
- e. Warna kuning digunakan oleh pihak kepolisian sebagai arsip yang disimpan.

Sistem tilang yang digunakan dahulu memiliki tahap-tahap seperti:

1. Saat pengendara terbukti melakukan pelanggaran lalu lintas maka kepolisian lalu lintas memberhentikan pelanggar dan menjelaskan kesalahan si pelanggar dengan sopan santun;
2. Kemudian melaksanakan pemeriksaan terhadap surat-surat kendaraan bermotor;
3. Selanjutnya petugas memberikan blangko tilang berwarna biru yang berisi penetapan sidang di Pengadilan, setelah ketetapan sidang akan pelanggar telah ditetapkan maka pelanggar harus membayar denda kepada panitera; kemudian pelanggar dapat mengambil kembali barang buktinya;
4. Petugas juga dapat menerbitkan tilang dengan pembayaran denda via BRI

*Virtual Account (BRIVA):*

- a. Tahap I (Persiapan menulis di blangko tilang);
- b. Tahap II (Penulisan di blangko tilang);
- c. Tahap III (Penandatanganan dilakukan pada blangko tilang);
- d. Tahap IV (Penyerahan Tilang);

- e. Tahap V (Penerimaan barang titipan atau sitaan);
- f. Tahap VI (Pengembalian barang titipan untuk dikerjakan);
- g. Tahap VII (Pengembalian ke unit penyidikan sisa lembaran tilang, struk dan barang titipan atau sitaan).

Pengenaan denda tilang diberikan oleh petugas kepolisian yang sedang bertugas secara langsung di jalan raya atau dengan kata lain ditindak secara langsung sehingga pelaku pelanggar yang dikenakan tilang bersedia untuk menerima risiko menghadiri pun diwakilkan di persidangan yang sudah ditentukan untuk memenuhi sanksi berupa denda yang telah ditentukan sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>31</sup>

Berdasarkan lampiran kesepakatan bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang petunjuk pelaksanaan tata cara penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan tertentu bahwa surat tilang merupakan alat utama yang digunakan dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam Penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP) yang berdasarkan kajian, apabila tidak dilakukan tindakan kepolisian secara terencana dan konsisten akan dapat menimbulkan akibat-akibat diantaranya adalah:

- a. Mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
- b. Mengakibatkan kemacetan lalu lintas.

---

<sup>31</sup> Amin, Pratama, & Manalu, 2020. *Efektifitas Penerapan Tilang Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya*. Krtha Bhayangkara, Vol.14 No.2, hlm.136



- c. Mengakibatkan kerusakan prasarana jalan dan sarana angkutan.
- d. Menimbulkan ketidak-tertiban dan ketidak-teraturan.
- e. Menimbulkan polusi.
- f. Berkaitan dengan kejahatan.

Dasar hukum tilang mengacu pada Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Karena pemerintah membuat beberapa klausul baru, peraturan tersebut digantikan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 membahas tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam peraturan tersebut jelas terlihat perbedaan jumlah klausul; semula hanya 16 bab dan 74 pasal, lantas menjadi 22 bab dan 326 pasal. Selain undang-undang, hal-hal mengenai tilang juga diatur melalui Surat Keputusan Kepala Kepolisian Republik Indonesia No. Pol: SKEP/443/IV/1998. Surat ini memaparkan tentang Buku Petunjuk Teknis Tentang Penggunaan Blanko Tilang. Kini, ada dua warna blanko tilang yang bisa dipilih pelanggar, yaitu merah dan biru.

Jika Anda memilih warna merah, berarti harus mengikuti sidang di tempat dan waktu tertentu. Pengadilan lah yang memutuskan, Anda bersalah atau tidak. Sebaliknya, blanko biru menandakan Anda telah mengakui kesalahan. Dalam hal ini, sidang tidak perlu dilakukan. Artinya, pelanggar langsung membayar denda melalui bank BRI terdekat.

Berikut ini beberapa jenis pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh pengguna jalan.

- 1) Melanggar Zebra Cross

Adanya zebra cross sering dianggap remeh oleh pengendara. Banyak pengendara ceroboh sehingga berhenti tepat di garis tersebut ketika lampu merah. Bahkan, ada pengguna jalan yang tidak mengutamakan pejalan kaki di zebra cross. Nah, pelanggar aturan-aturan tersebut bisa kena denda Rp 500.000 sesuai Pasal 287.

2) Melebihi Batas Muatan dan Dimensi

Kesalahan ini sering dilakukan oleh mobil truk dan pick up. Padahal, sanksinya sudah diterangkan secara jelas di Pasal 307 dan Pasal 169 Ayat 1, yakni berupa denda tilang Rp 500.000.

3) Melawan Arus Jalan

Melawan arus saat berkendara tidak hanya merugikan diri sendiri, tetapi juga orang lain. Karena itu, pemerintah menetapkan denda tilang sebesar Rp 500.000 untuk pelanggarnya melalui Pasal 287 juncto Pasal 106 Ayat 4.

4) Melanggar Rambu, Marka, dan APILL

Jangan remehkan lampu merah, bisa dikenai denda Rp 500.000 jika nekat menerobos. Begitu pula ketika memarkirkan kendaraan di tempat sembarang atau berbelok di jalur terlarang, siap-siap menghadapi sanksi pelanggar Pasal 287 juncto Pasal 106 Ayat 4.

5) Memboncengkan Penumpang Motor Lebih dari Satu

Tindakan ini melanggar aturan lalu lintas. Pelanggarnya bisa didenda Rp 250.000 sesuai Pasal 292 juncto Ayat 9.

6) Tidak Memakai Helm saat Berkendara

Banyak pengendara memakai helm karena takut ditilang polisi. Padahal, helm berfungsi untuk menjaga keselamatan pengendara. Selain itu, tidak mengenakan helm selama mengemudikan motor, bisa kena tilang Rp 250.000.

#### 7) Motor Tidak Memenuhi Persyaratan Laik Jalan

Motor dikatakan laik jalan jika memiliki kaca spion, lampu utama, lampu rem, penunjuk arah, pengukur kecepatan, knalpot, klakson, serta kedalaman alur ban. Tentu saja, motor yang tidak punya komponen tersebut, dapat dikenai tilang Rp 250.000 sesuai Pasal 285 juncto Pasal 106 dan Pasal 48 Ayat 2-3.<sup>32</sup>

### **C. Tinjauan Umum *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)**

Electronic Traffic Law Enforcement adalah implementasi teknologi informasi untuk menangkap pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas secara elektronik untuk mendukung keamanan, ketertiban, keselamatan dan ketertiban dalam berlalu lintas. Saat ini ETLE telah diberlakukan di beberapa wilayah Indonesia seperti: DKI Jakarta, DI Yogyakarta, Jawa Timur, Jawa Tengah, Makassar.

ETLE mempunyai perbedaan dengan sistem E-Tilang. Pada sistem E-Tilang hanya menggunakan aplikasi di Android. Dalam tilang konvensional polisi menggunakan surat tilang, sementara itu dalam E-Tilang pelanggaran yang didakwakan dimasukkan ke dalam aplikasi. Sedangkan E-TLE, adalah sistem yang

---

<sup>32</sup> Soni Sadono, 2016. *Budaya Tertib Berlalu Lintas Kajian Fenomenologis atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung*. Jurnal Channel. Vol.4 No.1, hlm.69

proses penilangannya bukan lagi dilakukan petugas di lapangan, melainkan menggunakan CCTV. Di lokasi E-TLE, kamera pengintai siap 24 jam untuk merekam segala jenis pelanggaran di jalan raya.

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis data digital melalui perekaman pada kamera dengan perangkat lunak intelijen membuat tatap muka langsung antara anggota Polri dengan pelanggar semakin minim, sehingga dapat mencegah perilaku koruptif oleh anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas. Selain sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) selain sejalan dengan arah perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) atau *Information and Communication Technology* (ICT) yang pada saat ini menyebabkan revolusi industri 4.0. Faktor perubahan teknologi yang dikenal dengan teknologi digitalisasi (*digitalisation/digitalization*) merupakan metode peralihan dari teknologi analog ke teknologi digital dan penyampaian informasi dalam format analog ke *format biner (binary)*. Ini telah memungkinkan semua bentuk informasi (suara, data dan video) untuk disampaikan melintasi jenis jaringan yang berbeda.<sup>33</sup>

Tilang Elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan inovasi berupa sistem penegakan hukum yang diciptakan pihak kepolisian sebagai usaha untuk mempersingkat proses penindakan menggunakan alat baca barcode yang

---

<sup>33</sup> Danrivanto Budhijanto. 2014. *Op.Cit*, hlm.135

tertera pada SIM juga STNK yang kemudon tersambung secara online dengan back office maupun bank.

Automatic Number Plate Recognition (ANPR) merupakan teknologi yang terdapat di dalam kamera CCTV ETLE yang berfungsi mendeteksi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) hasil deteksi inilah yang dijadikan bukti pelanggaran saat proses penindakan. *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) didefinisikan sebagai sistem penegakan hukum lalu lintas yang efektif, yang menggunakan teknologi elektronik berupa kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*), yang secara otomatis dapat mengenali Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, merekam, dan menyimpan bukti pelanggaran tersebut untuk bisa dipergunakan sebagai barang bukti pada saat dilakukan penindakan.

Kehadiran ETLE juga membantu petugas kepolisian lalu lintas yang tidak berjaga 24 jam di jalan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di jalan raya karena sudah ada kamera ETLE yang memantau perilaku pengendara. Dengan kata lain, ETLE adalah upaya penegakan hukum dengan penerapan teknologi informasi guna mencatat pelanggaran lalu lintas melalui bantuan elektronik untuk menciptakan ketertiban dan keselamatan.

Tujuan keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menurut definisi diatas adalah sebagai sistem penegakan hukum lalu lintas jalan yang efektif yang menggunakan teknologi elektronik untuk memperoleh bukti pelanggaran hukum lalu lintas.

Karena sampai saat ini belum ada peraturan perundang undangan yang secara khusus mengatur tentang *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai nomenklatur hukum, maka pengertian di atas hanya sebagai pedoman dalam memahami *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dan bukan suatu definisi yang bersifat imperatif karena memang tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat yang diperoleh dari suatu peraturan perundang-undangan tertentu. Dalam hukum positif Indonesia, serangkaian tindakan yang dilakukan penyidik Kepolisian Republik Indonesia atau penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan atas pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan disebut sebagai penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>34</sup> Dengan demikian, *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mendapatkan legitimasi sebagai bagian dari Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Adapun mekanisme kerja dari *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sebagai berikut:

- a. Perangkat secara otomatis menangkap pelanggaran lalu lintas yang dimonitor dan mengirimkan media barang bukti pelanggaran ke Back Office ETLE.
- b. Petugas mengidentifikasi Data Kendaraan menggunakan Electronic Registration & Identifikasi (ERI) sebagai sumber data kendaraan.
- c. Petugas mengirimkan surat konfirmasi ke alamat publik kendaraan bermotor untuk permohonan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi.

---

<sup>34</sup> Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- d. Pemilik Kendaraan melakukan konfirmasi via Website atau datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum.
- e. Petugas menerbitkan Tilang dengan metode pembayaran via BRIVA untuk setiap pelanggaran yang telah terverifikasi untuk penegakkan hukum.

Pengaturan terkait tilang elektronik, dapat dilihat dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dalam Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. Hasil penggunaan peralatan elektronik ini dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Yang dimaksud dengan “peralatan elektronik” adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi. Sementara itu dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012, mengatur bahwa penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil: temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan; laporan; dan/atau rekaman peralatan elektronik.

*Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* sebenarnya tidak terlepas dari semangat penegakan hukum lalu lintas, yaitu: (a) mencegah terjadi kecelakaan, menghindari kemacetan lalu lintas, dan masalah lalu lintas lainnya; (b) melindungi, mengayomi dan melayani pengguna jalan lainnya dari pelanggaran hukum, agar tetap lancar, aman, dan selamat; (c) membangun budaya tertib, karena lalu lintas merupakan

cerminan budaya bangsa; (d) mewujudkan kepastian hukum dalam penegakan hukum lalu lintas; dan (e) menjadikan ETLE sebagai sarana edukasi bagi masyarakat. Dapat disimpulkan bahwa lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan, maka harus aman, tertib dan lancar.

#### **D. Penegakan Hukum dalam Perspektif Islam**

Islam menggariskan bahasa penegakan hukum bias berjaalan dengan baik, menuntut sumber daya manusia yang *committed* terhadap pelaksanaan amanat dan keadilan. Sesungguhnya Allah menyuruh kamu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan (menyuruh kamu) apabila menetapkan hukum di antara manusia supaya kamu menetapkannya dengan adil.<sup>35</sup>

Karena itu untuk dapat melakukan ikhtiar penegakan hukum dan keadilan tersebut, dibutuhkan adanya *political will* dan *good-will* para pemimpin bangsa ini secara bersungguh-sungguh dan konsisten. Dalam konteks ini pula al-Quran menempatkan perintah kepada masyarakat untuk taat kepada *ulil amri*, pada ayat 59 surat *an-nisa'*, apabila *ulil amri* didalam melaksanakan tugas-tugas dan programnya, termasuk penegakan dan keadilan sejalan dengan perintah Allah dan Rasul-Nya.

Menurut Ibn Taimiyah, dua kata kunci yang harus dipegang, yakni menjalankan amanat kepada yang berhak dan menegakkan hukum secara adil sebagaimana dimaksud QS An-nisa' (4):58 mewajibkan kepada kita untuk memenuhi amanat kepada

---

<sup>35</sup> QS. Al-Annsia'; 4:58



yang berhak dan menegakkan hukum secara adil. Dua hal tersebut merupakan satu kesatuan politik yang adil dan kekuasaan yang baik yang tidak bisa dipisah-pisahkan.

Kata adil atau '*adl*' disebutkan dalam al-Quran tidak kurang dari dua puluh delapan kali. Secara harfiah adil artinya lurus, tegak atau tidak condong. Adil bisa dipahami sebagai memberikan hak kepada yang berhak menerimanya atau menempatkan sesuatu pada tempatnya.

Berbuat adil adalah kewajiban baik kepada diri sendiri, kepada orang lain, maupun kepada Allah, inilah yang oleh ibn'Araby dielaborasi pertama, adil dalam hubungan hamba dengan tuhan, adanya hamba senantiasa mengutamakan hak tuhan dibanding haknya sendiri, kedua, adil dengan hubungan diri sendiri, yang berarti melarang diri sendiri dari semua yang mengandung bahaya, ketiga, adil dalam berhubungan dengan makhluk lain, seperti menghindari khianat dan perbuatan yang mengganggu.

Dalam komunitas Negara bangsa, maka pihak yang paling bertanggung jawab atas penegakan hukum dan keadilan adalah pejabat Negara dan pemerintah. Secara *harfiah*, pemerintahan yang dalam bahasa arab digunakan kata hikmah, satu akar kata dengan al-hakim artinya hakim atau aparat yang menegakkan hukum. Dari sini pemerintah memiliki tugas pokok untuk menegakkan hukum dan keadilan, dalam redaksi lain *Rasyid Ridha* mengidentikkan al-amanah dengan *al-imarah*, atau *al-imanah al-adhima* yang memiliki tugas utama menjaga agama dan mengatur urusan dunia.

Upaya penegakan hukum pada masa Rasulullah dan Khulafa al-Rasyidin banyak kasus yang di hadapi pada zaman Rasulullah SAW kadang beliau sendiri yang menyelesaikan dan kadang melimpahkan otoritas peradilan untuk memutuskan perkara kepada para sahabat. Perkara-perkara yang diajukan meliputi perkara warisan, utang piutang, sengketa tanah, pidana perzinan, nafkah istri, pidana pembunuhan, dan sengketa air. Tidak ada keraguan sedikitpun pada masa Rasulullah SAW., penegakan hukum berjalan dengan baik, para sahabat yang ditugasi menjadi hakim, juga dengan sungguh-sungguh menjalankannya dengan penuh tanggung jawab.

Rasulullah SAW. sangat tegas dalam menegakkan hukum dan keadilan. Beliau tampaknya menenggarai adanya kecenderungan untuk menegakkan hukum hanya untuk kalangan masyarakat bawah, sementara untuk kaum bangsawan atau pejabat tidak dilaksanakan, ini dapat dilihat dalam riwayat al-Bukhori dari Aisyah: “Usamah melaporkan kepada nabi SAW. tentang seorang perempuan, beliau menegaskan: “sesungguhnya akan hancur orang-orang (umat) sebelum kalian, karena mereka memperlakukan hukuman (*hudud*) bagi orang-orang lemah (*al-wadl'i*) dan mereka meninggalkan (penerapan hukuman) orang-orang yang berkedudukan tinggi (*al-syarif*), dan demi Zat yang diriku di genggamannya, sekiranya Fatimah (anakku) melakukan demikian (mencuri) sungguh aku akan memotong tangannya.”<sup>36</sup>

Sepeninggal Rasulullah SAW setelah melalui perdebatan yang panjang dan alot di *tsaqifah bani saidah*, akhirnya Abu Bakar as-Siddiq dipilih menjadi pengganti beliau.

---

<sup>36</sup> Al-Bukhari; 1981, *Shahih al-Bukhari*: Juz II, Beirut; dar al-fikr, hlm. 16

Disinilah awal kata “*khalifa*” digunakan sebagai peran teknis, sebagai jabatan politik untuk menggantikan Rasulullah SAW. dan tugas-tugas profetik, berupa melindungi agama (*harasah al-din*) dan mengatur urusan dunia (*siyasah al-dunya*).

Abu bakar as-Siddiq (573-634 M) yang berkuasa tidak lama, pada masa awal jabatannya dihadapkan pada munculnya “gerakan” orang-orang murtad dan orang-orang pembohong untuk membayar zakat, mengirim tentara untuk menaklukkan Syam dan Iraq.<sup>37</sup> Tetapi kesungguhan abu bakar untuk menegakkan hukum dan keadilan begitu nyata. Bahkan tidak segan-segan menyerahkan harta pribadinya untuk baitul mal demi kepentingan Islam dan umatnya.

Pada masa Umar Ibn Al-Khattab, dimulai usaha untuk memisahkan antara kekuasaan Eksekutif dan Yudikatif. Diantara hakim yang diangkat adalah Abu Darda di Madinah, Syuraih Ibn Qais di Mesir, hakim-hakim ini diserahi menangani perkara-perkara perdata, sementara untuk perkara pidana masih ditangani oleh Kalifah dan penguasa daerah.

Umar juga menyusun dustur peradilan atau disebut dengan dustur Umar atau risalah *al-Qadla'* yang dikirim kepada Abu Musa Al-asya'ry berisi tentang pokok-pokok penyelesaian perkara di muka sidang. Disamping menyusun dustur pengadilan, Umar juga yang meletakkan dasar-dasar penetaan pemerintahan. Pada tahun 641 membentuk dewan kantor catatan daftar gaji guna memudahkan pembagian gaji, itu

---

<sup>37</sup> Hasbi Asl-Shiddiq, 1964, *Peradilan dan Hukum Acara Islam*, Bandung: Al- Maarib, hlm. 15

sebabnya ia disebut sebagai peletak dasar-dasar perpajakan yang sering disebut *Al-Kharaj*.<sup>38</sup>

Dustur Umar inilah yang kelak menjadi referensi para hakim pada masa-masa sesudahnya prinsip-prinsip penting yang dikemukakan dalam dustur tersebut antara lain adalah:

- 1) Orang yang memutuskan hukum harus paham dulu perkaranya, karena tidak ada artinya bicara soal keadilan tanpa ada pelaksanaannya.
- 2) Sama ratakan pihak-pihak yang berperkara dalam majelismu, dalam pandanganmu, dalam keputusanmu, sehingga orang yang berpangkat tidak akan mengharapkan penyelewenganmu, dan orang yang lemah tidak sampai putus asa mendambakan keadilanmu.
- 3) Bukti itu wajib atas penggugat atau penuduh, sedang sumpah wajib atas pihak yang menolak tuduhan atau gugatan.

Usman Bin Affan dikenal sebagai khalifah yang membangun gedung pengadilan, yang pada pendahulunya menjalankan pengadilan di masjid. Usman dikenal sangat dermawan, mempersiapkan tentara dengan hartanya sendiri, selain dikenal sebagai tokoh yang membukukan al-Qur'an, juga dikenal sebagai orang pertama yang menambah bangunan masjid al-Haram dan Masjid Nabawi.

Ali Bin Abi Thalib adalah Khalifah ke empat, yang sejak Rasulullah SAW, masih hidup pernah ditugasi sebagai hakim, kemunculannya sebagai khalifah akibat

---

<sup>38</sup> Noul J. Coulson: 1987, *Hukum Islam dalam Perspektif Sejarah*, Terj. Hamid Ahmad, Jakarta: P3M, hlm. 137

terbunuhnya Usman bi Affan membawa iklim politik dan pemerintahannya berjalan tidak stabil. Nuansa politik begitu kental menyelimuti hari-hari pelaksanaan tugasnya. Muawiyah menuntut pertanggungjawaban atas terbunuhnya Usman, dan memang tidak mudah untuk membuktikan siap sesungguhnya pelaku pembunuhan Usman itu. Peristiwa pembunuhan Usman inilah oleh sejarah dicatat sebagai fitnah al-kubra dalam lembaran sejarah islam. Ilustrasi di atas, memberikan gambaran yang jelas, bahwa penegakan hukum dan keadilan mendapat tempat yang sangat terhormat. Dalam pelaksanaannya juga selain mengedepankan hukum, keadilan dan kesejahteraan masyarakat tidak bias diabaikan begitu saja.



### **BAB III**

#### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **A. Substansi Yuridis Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)**

Hukum lalu lintas jalan dalam hukum positif Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan<sup>39</sup>, yaitu prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.<sup>40</sup> Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa substansi dari hukum lalu lintas jalan adalah hukum yang mengatur gerak pindah orang dan/atau kendaraan pada ruang lalu lintas yang berupa jalan. Oleh karena itu, menjadi wajar bila lingkup hukum lalu lintas jalan bukan semata terkait gerak pindah itu sendiri, namun terkait entitas-entitas yang melakukan gerak pindah di jalan juga diatur oleh hukum lalu lintas jalan itu sendiri, yaitu orang dan/atau kendaraan. Hal tersebut diwujudkan misalnya dengan pengaturan untuk pejalan kaki<sup>41</sup>, pengaturan standarisasi kompetensi orang yang mengemudikan kendaraan<sup>42</sup>, pengaturan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan<sup>43</sup>, serta pengaturan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.<sup>44</sup>

Selain Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, sampai sekarang masih berlaku pula dua peraturan yang berasal dari pemerintah Hindia Belanda, yaitu yang terkenal sebagai *Wegverkeerordonnantie* (Undang-Undang Lalu Lintas di Jalan) tanggal 23 Februari 1933, termuat dalam *Staatsblad* 1933-86 yo

---

<sup>39</sup> Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>40</sup> Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>41</sup> Pasal 131-132 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>42</sup> Pasal 77-91 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>43</sup> Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>44</sup> Pasal 64-76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

249, mulai berlaku 1 Januari 1937, dan *Wegverkeers-verordening* (Peraturan Lalu Lintas di Jalan) tanggal 15 Agustus 1936, termuat dalam *Staatsblad* 1936-451, mulai berlaku juga tanggal 1 Januari 1937, jadi bersama-sama dengan *Wegverkeers-ordonnantie*.<sup>45</sup>

Selain mengatur mengenai gerak pindah dan entitas-entitas yang melakukan gerak pindah di jalan, hukum lalu lintas jalan juga mengatur perbuatan-perbuatan yang diancam sebagai pelanggaran hukum. Dalam UU LLAJ setidaknya membuat dikotomi pelanggaran hukum dalam 2 (dua) jenis, yaitu: (a) pelanggaran hukum administratif; dan (b) pelanggaran hukum pidana. Pelanggaran hukum administratif yang diancam dengan sanksi administratif, meliputi: (a) pelanggaran ketentuan mengenai registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;<sup>46</sup> (b) pelanggaran ketentuan mengenai izin mengemudi;<sup>47</sup> (c) pelanggaran ketentuan mengenai analisis dampak lalu lintas;<sup>48</sup> dan (d) pelanggaran ketentuan mengenai angkutan umum.<sup>49</sup> Adapun untuk perbuatan-perbuatan yang dikualifikasikan sebagai perbuatan pidana dan diancam dengan sanksi pidana diatur tersendiri dalam Bab Ketentuan Pidana dalam UU LLAJ.

Pelanggaran lalu lintas ialah tindakan atau perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas menurut pendapat Ramdlon

---

<sup>45</sup> Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Op.Cit*, hlm 255

<sup>46</sup> Pasal 76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>47</sup> Pasal 91-92 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>48</sup> Pasal 136 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>49</sup> Pasal 199, 218, dan 244 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Naning.<sup>50</sup> Pelanggaran yang dimaksud adalah pelanggaran yang sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

1. Berperilaku tertib dan/atau;
2. Mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.<sup>51</sup>

Banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor-faktor tersebut antara lain adanya paradigma pemikiran masyarakat yang serba instan pada zaman modern ini, mulai kehilangan kepekaan saat berkendara, serta kurangnya etikaberkendara untuk tertib, saling menghargai, saling menghormati, sehingga mengakibatkan terkikisnya rasa memiliki terhadap sesuatu.<sup>52</sup>

Macam-macam pelanggaran lalu lintas UU No. 22/2009 adalah sebagai berikut:

| <b>Pasal</b> | <b>Jenis Pelanggaran</b>  |
|--------------|---|
| Pasal 274    | Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangangi dan membahayakan pengguna jalan lain   |
| Pasal 275    | Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi lambu lalu lintas, marka dan lain-lain |
| Pasal 276    | Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal                   |
| Pasal 278    | Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi  |

<sup>50</sup> Rahayu Nurfauziah, 2021. *Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial*. Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik. Volume 3. Nomor 1. hlm.77

<sup>51</sup> Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>52</sup> Sundy Kelana Sinaryanto, 2020. *Implementasi Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Penajam Paser Utara*, Jurnal Lex Suprema, Volume 2 Nomor I Maret, hlm.4



|           |   |
|-----------|---|
|           | peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain  |
| Pasal 279 | Mengemudi kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas  |
| Pasal 280 | Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia   |
| Pasal 281 | Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi  |
| Pasal 282 | Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI  |
| Pasal 283 | Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan                        |
| Pasal 284 | Mengemudi kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda  |
| Pasal 285 | Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll   |
| Pasal 287 | Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan   |
| Pasal 288 | Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala |
| Pasal 289 | Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman   |
| Pasal 290 | Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm   |
| Pasal 291 | Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia   |
| Pasal 292 | Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang  |
| Pasal 293 | Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu   |
| Pasal 294 | Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberi isyarat dengan lalu atau tangan   |

|           |  |
|-----------|--|
| Pasal 295 | Mengemudikan kendaran bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat   |
| Pasal 296 | Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup  |
| Pasal 297 | Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan  |
| Pasal 298 | Mengemudikan kendaraan bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir atau darurat   |
| Pasal 299 | Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda   |
| Pasal 300 | Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaran selama perjalanan  |
| Pasal 301 | Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan  |
| Pasal 302 | Mengendarai kendaraan bermotor umumberhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian   |
| Pasal 303 | Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang   |
| Pasal 304 | Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan   |
| Pasal 305 | Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan  |
| Pasal 306 | Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan   |
| Pasal 307 | Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan  |
| Pasal 308 | Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin |
| Pasal 309 | Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga   |
| Pasal 313 | Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang   |

Pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas masih berpatokan pada Peraturan Pelaksanaan UU No. 14 tahun 1992 sebagaimana termasuk dalam ketentuan penutup Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 tentang keberlakuan peraturan pelaksanaan tersebut.

Adapun peraturan pelaksanaan yang dimaksud adalah:

- 1) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.
- 2) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- 3) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- 4) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Dengan memahami konstruksi pengaturan dalam lingkup hukum lalu lintas jalan di atas, menarik untuk kemudian mencermati mengenai penegakan hukum lalu lintas jalan, khususnya dalam konteks revolusi industri 4.0 dengan titik tumpu penggunaan data sebagai basis dalam penegakan hukum lalu lintas jalan. Dalam konteks kekinian, Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) telah menginisiasi program ETLE atau *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai terobosan dalam rangka penegakan hukum lalu lintas jalan secara elektronik.<sup>53</sup> Program yang telah diuji

---

<sup>53</sup> Danrivanto Budhijanto. 2014. *Op.Cit*, hlm.135

coba pada beberapa Kepolisian Daerah (Polda) menarik untuk ditelaah kompatibilitasnya dalam hukum lalu lintas jalan Indonesia.

ETLE mempunyai perbedaan dengan sistem E-Tilang. Pada sistem E-Tilang hanya menggunakan aplikasi di Android. Dalam tilang konvensional polisi menggunakan surat tilang, sementara itu dalam E-Tilang pelanggaran yang didakwakan dimasukkan ke dalam aplikasi. Sedangkan E-TLE, adalah sistem yang proses penilangannya bukan lagi dilakukan petugas di lapangan, melainkan menggunakan CCTV. Di lokasi E-TLE, kamera pengintai siap 24 jam untuk merekam segala jenis pelanggaran di jalan raya.

Tilang Elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan inovasi berupa sistem penegakan hukum yang diciptakan pihak kepolisian sebagai usaha untuk mempersingkat proses penindakan menggunakan alat baca barcode yang tertera pada SIM juga STNK yang kemuduaan tersambung secara online dengan *back office* maupun bank.

*Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) merupakan teknologi yang terdapat di dalam kamera CCTV ETLE yang berfungsi mendeteksi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) hasil deteksi inilah yang dijadikan bukti pelanggaran saat proses penindakan. *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) didefinisikan sebagai sistem penegakan hukum lalu lintas yang efektif, yang menggunakan teknologi elektronik berupa kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*), yang secara otomatis dapat mengenali Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, merekam, dan

menyimpan bukti pelanggaran tersebut untuk bisa dipergunakan sebagai barang bukti pada saat dilakukan penindakan.

Pada dasarnya ETLE mempunyai fungsi yang beragam yaitu mampu mendeteksi penipuan yang terjadi di jalan, seperti menggunakan plat nomor polisi palsu atau tak sesuai dengan kendaraan terkait; mampu mendeteksi kejahatan tabrak lari hingga menekan kasus pungutan liar atas tilang di lapangan, dapat membantu mencari pelaku kriminal.<sup>54</sup>

Adanya ETLE tentu akan menunjang akuntabilitas dari kepolisian yang berwenang menangani masalah pelanggaran peraturan lalu lintas. Segala pelanggaran lalu lintas akan tercatat secara *rigid* oleh sistem dari *input* sehingga *output*nya. Sehingga tidak ada data penanganan tindakan pelanggaran yang terlewat. Dan pastinya jika ada hal yang mengganjal mengenai data yang ada pasti dapat dilacak dengan lebih mudah. Untuk saat ini etle masih memiliki keterbatasan. Sebab layanan baru ini hanya bisa melayani slip tilang biru. Untuk informasi, tilang biru selama ini bisa dilakukan dengan menitipkan uang tunai ke petugas. Namun, untuk meminimalisir terjadinya pungutan liar, diberlakukan sistem ETLE ini. Karena dengan sistem ini, tidak ada lagi transaksi tunai antara pelanggar dengan petugas.<sup>55</sup>

Kehadiran *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mengubah proses penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan yang dulunya dilakukan secara

---

<sup>54</sup> Yuli Armala, M. Yasir, 2022. *Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Bojonegoro*. JUSTITIABLE, Jurnal Hukum, Volume 5 No. 1, hlm.37

<sup>55</sup> *Ibid*

konvensional dari tertangkap tangan dengan kasat mata beralih menjadi implementasi kamera dengan perangkat lunak intelijen untuk menangkap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang terjadi, ETLE sendiri diklaim merupakan sistem penegakan hukum pada bidang lalu lintas yang sangat efektif.

ETLE sebenarnya bukan hal baru, ETLE sendiri sudah diujicobakan beberapa tahun yang lalu yakni pada tanggal 01 Oktober 2018, namun kini telah diberlakukan resmi secara nasional<sup>56</sup>, sebagai bentuk pemenuhan janji atau program 100 hari kerja pertama Kapolri Jenderal Listyo Sigit Prabowo. Diterapkannya sistem ETLE menimbulkan diskursus baru dalam dasar hukum penerapannya yakni apa yang menjadi dasar hukumnya? dan apakah terobosan penegakan hukum ini tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan? mengingat jika kita bicara tentang hukum maka kita melihat hukum sebagai suatu sistem yang saling kait mengait.

ETLE bukanlah suatu nomenklatur yuridis yang pendefinisianya bersifat imperatif, terbatas dan memiliki kekuatan hukum mengikat karena tidak ada satu peraturan perundang-undangan pun yang menyebut secara eksplisit kata “*Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*” sehingga menjadi hal yang menarik untuk kita kupas apa dasar hukum dari penerapan ETIE tersebut. Mekanisme penegakan hukum lalu lintas menggunakan sistem ETLE merubah mekanisme dalam penegakan hukum lalu lintas yang dulunya dilakukaon secara konvensional oleh aparat langsung ditempat kejadian tertentu dengan kasat mata menangkap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi

---

<sup>56</sup> Noverdi Puja Saputra, 2021. *Op.Cit*, hlm.7

dan secara langsung aparat melakukan penindakan baik itu teguran maupun penerbitan surat tilang kepada pelanggaran yang terjadi, dengan Sistem ETLE peran aparat diminimalisir dimana hanya dengan bantuan teknologi/sistem informasi pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dapat di tangkap secara otomatis menggunakan bantuan kamera yang mana hasil tangkapan pelanggaran tersebut akan menjadi dasar penerbitan surat tilang oleh petugas. Sehingga dapat disimpulkan pada prinsipnya sistem ETLE merupakan pengoptimalan penggunaan teknologi/sistem informasi dalam membantu aparat melakukan penegakan hukum, jika kita mencermati Pasal 245 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 245 Ayat (1) digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi:

- a. Bidang prasarana Jalan;
- b. Bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. Bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, penegakan hukum, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.<sup>57</sup>

Adapun dalam ketentuan pada Pasal 249 bahwa Pusat Kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berfungsi sebagai pusat:

---

<sup>57</sup> Pasal 245 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- a. Kendali;
- b. Koordinasi;
- c. Komunikasi;
- d. Data dan informasi terpadu;
- e. Pelayanan masyarakat;
- f. Rekam jejak elektronik untuk penegakan hukum.<sup>58</sup>

Pada Pasal 272 Ayat (1) dan Ayat (2) menentukan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. Hasil penggunaan peralatan elektronik dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.<sup>59</sup>

Lebih lanjut jika kita mencermati aturan pelaksana dari Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 14 Ayat (3) mengatur bahwa “Pemeriksaan secara isidental karena tertangkap tangan sebagaimana dimaksud Ayat (1) huruf b dilakukan pada saat terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indera atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik”.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Pasal 249 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>59</sup> Pasal 272 Ayat (1) dan Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>60</sup> Pasal 14 Ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan



Kemudian dalam Pasal 23 menerangkan bahwa Penindakan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil:

- a. Temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan;
- b. Laporan; dan/atau
- c. Rekaman peralatan elektronik.

Artinya dengan dua Peraturan perundang-undangan tersebut saja sebenarnya sudah cukup menjadi dasar hukum penerapan Sistem ETLE walaupun tidak secara eksplisit aturan-aturan tersebut menyebutkan ETLE namun dari kedua aturan tersebut nampak jelas kehendak pembuat undang-undang yang tidak menutup peluang penggunaan teknologi yang kian waktu selalu lebih maju dan lebih canggih, sehingga penegakan hukum tidak akan tertinggal dengan kemajuan teknologi dan tentu harapannya agar kemajuan teknologi tersebut dapat membantu aparat untuk melakukan penegakan hukum, bahkan semangat untuk menggunakan teknologi/sistem informasi ini guna menunjang penegakan hukum lalu lintas dapat dengan jelas kita lihat dari UU LLAJ yakni dalam BAB XIII tentang Pengembangan Industri dan Teknologi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tepatnya dalam Pasal 219 Ayat (1) huruf b yakni “Pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan meliputi peralatan penegakan hukum”, dan dalam Pasal 222 Ayat (1) dan Ayat (3) huruf b yakni “Pemerintah wajib mengembangkan industri dan teknologi prasarana yang menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi modernisasi fasilitas penegakan hukum”.

Adapun Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam hukum positif di Indonesia penerapan tilang elektronik ini yaitu berdasarkan UU Nomor 11/2008 ITE:

Pasal 5 ayat (1) dan (2) yakni:

- (1) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.
- (2) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai dengan Hukum Acara yang berlaku di Indonesia.<sup>61</sup>

Ketentuan kegiatan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 249 ayat (3) sekurang-kurangnya meliputi:

- a. pelayanan kebutuhan data, informasi, dan komunikasi tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. dukungan tindakan cepat terhadap pelanggaran, kemacetan, dan kecelakaan serta kejadian lain yang berdampak terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. analisis, evaluasi terhadap pelanggaran, kemacetan, dan Kecelakaan Lalu Lintas;
- d. dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung;
- e. dukungan pelayanan Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor;
- f. pemberian informasi hilang temu Kendaraan Bermotor;

---

<sup>61</sup> Pasal 5 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik

- g. pemberian informasi kualitas baku mutu udara;
- h. dukungan pengendalian Lalu Lintas dengan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli;
- i. dukungan pengendalian pergerakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- j. pemberian informasi tentang kondisi Jalan dan pelayanan publik.<sup>62</sup>

Serta Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 tahun 2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Menurut Lampiran Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor: KEP/12/2016 tentang Standar Operasional dan Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Sistem Tilang Manual dan Elektronik mengemukakan bahwa:

Aplikasi ETLE adalah sebuah program berbasis android yang digunakan petugas bersama-sama dengan aplikasi web oleh Bagian Administrasi (Banim) Tilang untuk mencatat data penilangan secara digital dan memberikan non pembayaran online pada Bank yang ditunjuk.

Manfaat adanya *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah mengurangi tindak korupsi yang dilakukan oleh aparat penegak hukum yang tidak bertanggung jawab kepada pelanggar dan memudahkan masyarakat karena yang melanggar tidak perlu mengikuti sidang pengadilan yang memakan waktu lama. Tujuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah untuk meningkatkan keselamatan serta ketertiban umum, serta disiplin lalu lintas dengan menekankan pada fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.

---

<sup>62</sup> Pasal 249 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan

Pola pembangunan hukum adalah membenahan atau penataan ke dalam untuk memenuhi cita hukum dalam UUD.<sup>63</sup> Namun demikian, selama ini ada satu hal yang terlupa dalam rangka pembangunan hukum nasional, yakni ”peta pembangunan hukum” yang sulit dibuat namun sangat mendasar karena tanpanya sangat sulit menentukan posisi hukum dalam pembangunan.<sup>64</sup> Pembangunan hukum diupayakan untuk menemukan sarana yang ampuh untuk membangun masyarakat ini didasarkan pada pertimbangan bahwa sistem hukum nasional yang baik, dalam hal kebenaran isinya maupun dalam kekuatan penegakannya, itu akan dapat memaksa warga masyarakat (yang berstatus warga negara) untuk bertingkah laku seperti yang diperintahkan oleh hukum negara, dan bukan hukum yang dapat memaksakan ditaatinya sesuatu aturan karena adanya pemaksaan oleh para penguasa.<sup>65</sup>

Spesifik terkait dengan ETLE, maka inisiasi penerapan ETLE sejatinya sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, khususnya pada arah pembangunan hukum nasional keempat yang berfokus pada upaya menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN). Penerapan ETLE yang berbasis data digital melalui perekaman pada kamera dengan perangkat lunak intelijen membuat tatap muka langsung antara anggota Polri dengan pelanggar semakin

---

<sup>63</sup> Satjipto Rahardjo, 1997. *Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global*, Jurnal Perspektif Volume 2 Nomor 2, hlm. 7

<sup>64</sup> Ilham Yuli Isdiyanto, 2018. *Menakar Gen Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional*, Jurnal Hukum & Pembangunan Volume 48 Nomor 3, hlm.590.

<sup>65</sup> Wahyu Prijo Djatmiko, 2018. *Paradigma Pembangunan Hukum Nasional yang Responsif dalam Perspektif Teori J.H. Merryman tentang Strategi Pembangunan Hukum*, Jurnal Arena Hukum Volume 11 Nomor 2, hlm. 427-428.

minim, sehingga dapat mencegah perilaku koruptif anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas.

## **B. Penyesuaian Hukum Lalu Lintas Indonesia terhadap Mekanisme ETLE dengan Implikasi Efisiensi dan Efektivitas Hukum**

Perilaku berlalu lintas memberikan pengaruh terhadap tingkat keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) sebagai sebuah situasi kondisi berlalu lintas. Kamseltibcarlantas memiliki beberapa indikator pokok permasalahan lalu lintas antara lain pelanggaran lalu lintas (Garlantas) dan kecelakaan lalu lintas (Lakalantas). Antara Garlantas dan Lakalantas seperti dua sisi mata uang yang saling berhubungan dan saling berkaitan mempengaruhi, karena sebagian besar awal penyebab terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas adalah dimulainya dari suatu pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan lalu lintas di Indonesia menjadi permasalahan yang belum dapat diselesaikan. Pelanggaran atas peraturan lalu lintas dianggap sebagai budaya yang wajar bagi masyarakat dimana pelanggaran lalu lintas dianggap sebagai hal yang wajar di kalangan masyarakat. Kurangnya disiplin sebagai pengguna jalan merupakan sebab utama terjadinya pelanggaran lalulintas. Kebiasaan tersebut rupanya sudah mempengaruhi masyarakat, bahwa orang baru menyadari melanggar peraturan lalu lintas ketika si pelanggar itu tertangkap oleh

petugas.<sup>66</sup> Pelanggaran lalulintas jalan dapat menjadi masalah yang besar, karena semakin banyaknya pengguna-pengguna jalan yang bergerak atau berpindah-pindah dari satu tempat ketempat lainnya, dan semakin besarnya masyarakat yang menggunakan sarana transportasi angkutan jalan, maka hal inilah yang akan mempengaruhi tinggi rendahnya angka kecelakaan lalu lintas.

Penanganan atas setiap pelanggaran-pelanggaran lalulintas diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diberi tindakan hukum langsung dari aparat penegak hukum dan tidak perlu menunggu laporan atau pengaduan dari pihak yang dirugikan. Aparat penegak hukum yang dalam hal ini yaitu Polisi Lalu lintas (Polantas) berperan sebagai pencegah dan penindak bagi pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Terkait dengan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), maka inisiasi penerapan konsep ETLE sejatinya sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, khususnya pada arah pembangunan hukum nasional keempat yang berfokus kepada upaya untuk menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi, serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait dengan korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN).<sup>67</sup> Penerapan ETLE yang berbasis data digital

---

<sup>66</sup> Berlin Situmorang, 2011. *Sejarah Perkembangan Hukum Lalu Lintas*, Fakultas Hukum USU, Medan, hlm.13

<sup>67</sup> Dian Agung Wicaksono dan Chryshnanda Dwilaksana. 2020, *Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan Secara Elektronik Sebagai Wujud Pembangunan Hukum dalam Era Digital*. Jurnal Rechtsvinding, Vol. 9. No. 2. Agustus, hlm.315.

melalui perekaman pada kamera dengan perangkat lunak intelijen membuat tatap muka langsung antara anggota Polri dengan pelanggar semakin minim, sehingga dapat mencegah indikasi koruptif anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas.

Tilang elektronik atau biasa disebut E-tilang adalah bentuk penilangan terhadap pelanggaran di jalan raya yang menggunakan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Adanya sistem E-tilang memudahkan masyarakat untuk membayar denda melalui bank. Namun, tidak semua masyarakat dapat mengikuti prosedur-prosedur E-tilang yang diberikan oleh kepolisian. Terutama bagi masyarakat awam yang kurang memahami atau mengetahui tentang teknologi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi bahwa Kepolisian telah menerapkan sistem E-tilang atau tilang elektronik, dengan adanya aturan baru ini, diharapkan proses penilangan yang dulu dianggap rumit, dan menyita banyak waktu lewat persidangan, sudah tidak ada lagi. Adanya E-tilang, proses penilaian yang dulunya harus dicatat secara manual di atas secarik kertas blanko atau surat tilang menjadi tidak berlaku lagi. Sebab pengendara yang melanggar akan dicatat langsung melalui aplikasi yang sudah dimiliki oleh pihak kepolisian. Pengendara yang terkena tilang diwajibkan untuk membayar denda maksimal sesuai pasal yang dilanggar oleh pelanggar. Jika pengendara yang terkena tilang sudah membayar lunas denda, polisi yang menilang akan menerima pemberitahuan di ponselnya. Kemudian, pelanggar bisa menebus surat yang disita di tempat yang disebut dalam pemberitahuan. Aplikasi E-tilang ini terintegrasi dengan pengadilan dan kejaksaan. Hakim akan

memberi putusan, dan jaksa akan mengeksekusi putusan itu, biasanya dalam waktu seminggu hingga dua minggu.<sup>68</sup>

Dalam membuat kebijakan ini ada standar dan sasaran yang ditetapkan. Adapun standar yang ditetapkan dalam pembuatan kebijakan program e-Tilang adalah berdasarkan pada PERDA No. 12 tahun 2016, tentang tata cara penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, juga didasarkan pada Undang-Undang No 11 Tahun 2008 Tentang Info dan Transaksi Elektronik Pasal 5 dan Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan Pasal 272. Sasaran kebijakan ini yaitu mempersempit birokrasi dan mempercepat proses pelayanan masyarakat.

Menurut narasumber<sup>69</sup>, Standar dari kebijakan e-Tilang adalah mempercepat proses pelayanan masyarakat berdasarkan pada PERDA tiap wilayah yang telah diterapkan ETLE yaitu mengenai sidang tilang cara baru dimana pelanggar sekarang tidak perlu datang dipersidangan lagi dan hanya melakukan lihat-bayar-ambil. Melihat besaran denda di Hp pelanggar dan mendapat nomor Briva kemudian membayarkan langsung kebank BRI lalu dapat langsung mengambil barang sitaannya di Kantor Satuan Lalu Lintsdatau ke Poslantas. Ini juga didasarkan pada Undang-Undang No 11 Tahun 2008 Tentang Info dan Transaksi Elektronik Pasal 5 dan Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan Pasal 272.

---

<sup>68</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

<sup>69</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023



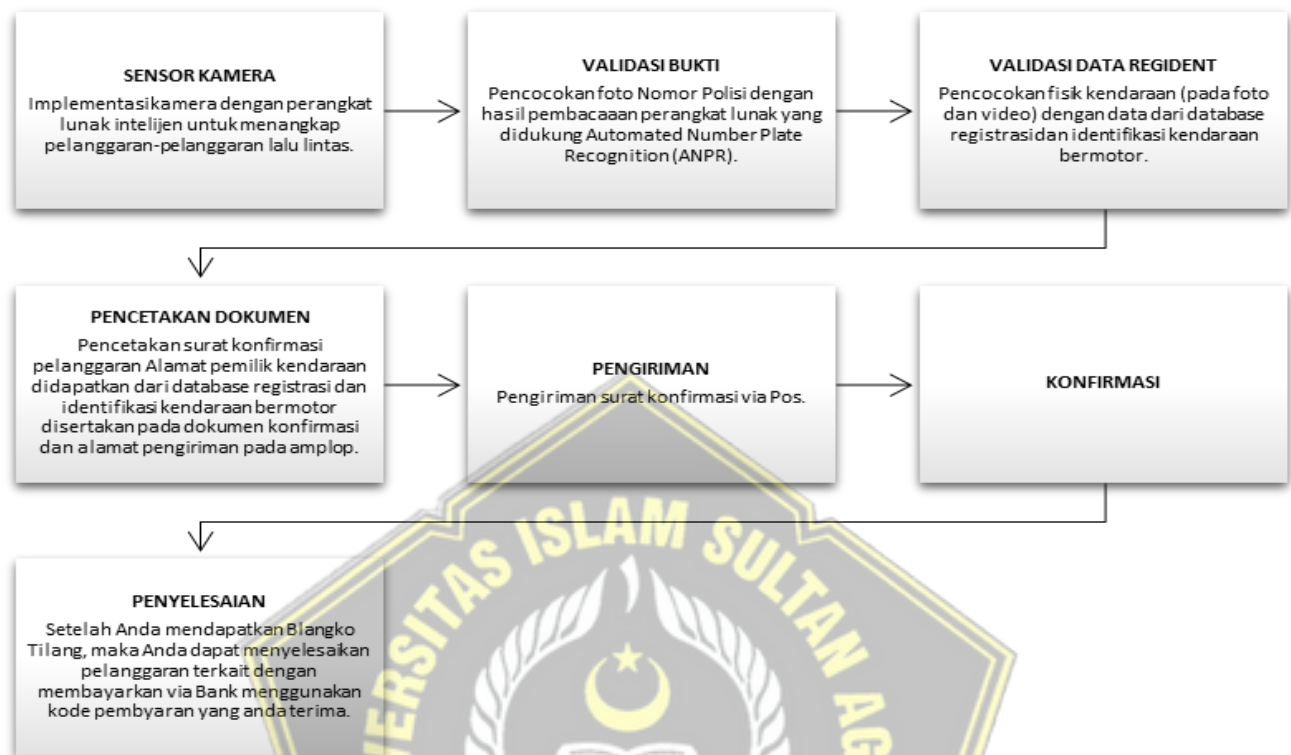
Selain sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, penerapan ETLE juga sejalan dengan perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) atau *Information and Communication Technology* (ICT) yang saat ini menyebabkan revolusi industri 4.0. Faktor perubahan teknologi yang dikenal dengan teknologi digitalisasi (*digitalisation/digitalization*) merupakan suatu proses transisi dari teknologi analog menjadi teknologi digital dan penyampaian informasi dalam format analog menjadi format *biner* (*binary*), ternyata telah memungkinkan semua bentuk-bentuk informasi (suara, data dan video) untuk disampaikan melintasi jenis jaringan yang berbeda.<sup>70</sup> Perubahan teknologi dimaksud telah mendorong penciptaan baru, layanan interaktif, layanan multimedia, teleshopping, telebanking dan *games* (permainan) interaktif, serta pengembangan pita lebar (*broadband*), sistem komunikasi dan informasi interaktif berkecepatan tinggi (*information superhighways*).<sup>71</sup>

Inisiasi penerapan ETLE merupakan upaya untuk memanfaatkan TIK untuk mendukung proses penegakan hukum lalu lintas jalan. Hal tersebut dapat dilihat dari skema mekanisme kerja ETLE yang mengubah proses penegakan hukum lalu lintas jalan dari tertangkap tangan dengan kasat mata beralih menjadi implementasi kamera dengan perangkat lunak intelijen untuk menangkap pelanggaran- pelanggaran lalu lintas. Secara skematis, penerapan ETLE adalah sebagai berikut:

---

<sup>70</sup> David O'Donnell dan Lars Bo Henriksen, 2002. *Philosophical Foundations for Critical Evaluation of the Social Impact of ICT*, Journal of Information Technology Volume 17 Number 2, hlm.95.

<sup>71</sup> Stephen M. McJohn, 2006. *A New Tool for Analyzing Intellectual Property*, Northwestern Journal of Technology and Intellectual Property Volume 5 Number 1, hlm. 101



Sumber: Diolah penulis berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber.<sup>72</sup>

Berdasarkan penelaahan di atas dapat disimpulkan bahwa penerapan E-TLE merupakan salah satu bentuk pembangunan hukum lalu lintas jalan di Indonesia dalam era digital karena E-TLE mentransformasi proses penegakan hukum lalu lintas jalan yang semula dilaksanakan secara manual dan parsial oleh anggota Polri beralih menjadi digital dan komprehensif karena melibatkan data pada sektor lain dalam lingkup Polri. Dengan demikian, penegakan hukum lalu lintas jalan bukan semata menjadi lingkup dan tanggung jawab subfungsi penegakan hukum, namun juga terkait dengan data yang

<sup>72</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

dimiliki oleh subfungsi registrasi dan identifikasi, baik untuk pengemudi maupun kendaraan bermotor.

Motivasi dalam inisiasi ETLE sejatinya tidak terlepas dari semangat penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu:

- a. untuk mencegah agar tidak terjadi kecelakaan, agar jangan terjadi kemacetan, agar jangan terjadi masalah-masalah lalu lintas lainnya;
- b. untuk melindungi, mengayomi dan melayani pengguna jalan lainnya dari pelanggar-pelanggaran hukum, sehingga tetap lancar, aman, dan selamat;
- c. untuk membangun budaya tertib, karena lalu lintas adalah refleksi budaya bangsa;
- d. untuk mewujudkan kepastian hukum dalam penegakan hukum lalu lintas jalan; dan
- e. untuk menjadikan ETLE sebagai sarana edukasi bagi masyarakat.<sup>73</sup>

Berdasarkan kelima motivasi di atas, dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah urat nadi kehidupan, sehingga dituntut untuk aman tertib dan lancar. ETLE didefinisikan sebagai sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang efektif, dengan menggunakan teknologi elektronik berupa kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*), yang dapat mendeteksi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor secara otomatis, merekam, dan menyimpan bukti pelanggaran tersebut untuk bisa dipergunakan sebagai barang bukti pada saat dilakukan penindakan. Dengan

---

<sup>73</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

mendasarkan pada definisi di atas, maka tujuan dari keberadaan ETLE adalah sebagai sistem penegakan hukum lalu lintas jalan yang efektif dengan menggunakan dukungan teknologi elektronik untuk mendapatkan bukti pelanggaran hukum lalu lintas jalan.

Sampai saat ini belum terdapat suatu peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur mengenai ETLE sebagai nomenklatur yuridis, sehingga pendefinisian di atas hanya merupakan pedoman dalam memahami ETLE dan bukan suatu definisi yang bersifat imperatif karena memang tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat yang diperoleh dari suatu peraturan perundang-undangan tertentu. Dalam hukum positif Indonesia, dikenalkan terminologi yuridis Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>74</sup> Dengan demikian, ETLE mendapatkan legitimasi sebagai bagian dari Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Namun demikian, dalam hukum positif di Indonesia, khususnya hukum lalu lintas jalan Indonesia, setidaknya terdapat 2 (dua) peraturan yang berkaitan dengan keberadaan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu:

- 1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ); dan

---

<sup>74</sup> Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP 80/2012).<sup>75</sup>

Dalam kedua pengaturan tersebut memberikan peluang untuk menerapkan ETLE dalam proses penegakan hukum lalu lintas jalan sebagai bentuk penyesuaian hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam penerapan ETLE yaitu:

| Kedudukan Pengaturan                              | Substansi Pengaturan  | Analisis Penyesuaian  |
|---|---|---|
| Pasal 249 ayat (3) huruf d                        | Kegiatan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sekurang-kurangnya meliputi: dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan indikasi bahwa ETLE sebagai dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik merupakan salah satu kegiatan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</li> <li>➤ Oleh karena itu, penerapan ETLE seharusnya dilakukan seiring penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana diamanatkan oleh UU LLAJ.</li> </ul> |
| <b>UU LLAJ</b><br>Pasal 272 ayat (1) dan ayat (2) | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.</li> <li>2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.</li> </ol> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan peluang dukungan dalam penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan menggunakan peralatan elektronik, sehingga keberadaan ETLE dimungkinkan.</li> <li>➤ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan penegasan keabsahan status informasi yang diperoleh menggunakan peralatan elektronik sebagai alat bukti di pengadilan,</li> </ul>                |

<sup>75</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

|                   |   |  |
|-------------------|---|--|
|                   |   | memberikan keterhubungan antara ETLE dengan sistem penegakan hukum pidana lalu lintas.   |
| Pasal 14 ayat (3) | Pemeriksaan secara insidental karena tertangkap tangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan pada saat terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indra atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik. | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ketentuan Pasal a quo mendudukkan ETLE sebagai salah satu jenis dari Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan.</li> <li>➤ Bagaimana bila ETLE diterapkan untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal pelaksanaan Operasi Kepolisian atau penanggulangan kejahatan?</li> <li>➤ Ketentuan Pasal a quo memberikan limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan dan bukan untuk kondisi Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan yang lain.</li> </ul> |
| PP<br>80/2012     | Pasal 23  | Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil: (a) temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan; (b) laporan; dan/atau (c) rekaman peralatan elektronik.  |
|                   | Pasal 28  | <p>1) Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf c, Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ketentuan Pasal a quo sejalan dengan skema penerapan ETLE;</li> <li>➤ Perlu diperhatikan mengenai pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE, karena pengaturan ini menekankan pertanggungjawaban pidana oleh pelanggar lalu lintas, sedangkan yang direkam oleh sensor kamera adalah pelat nomor, yang memunculkan</li> </ul>  |

atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menerbitkan Surat Tilang.

- 2) Surat Tilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilampiri dengan bukti rekaman alat penegakan hukum elektronik.
- 3) Surat Tilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada pelanggar sebagai pemberitahuan dan panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan.
- 4) Dalam hal pelanggar tidak dapat memenuhi panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan, pelanggar dapat menitipkan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.
- 5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

kemungkinan pelanggar lalu lintas bukanlah pemilik kendaraan bermotor.

---

Pasal 37 Pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik mulai berlaku ➤ Ketentuan Pasal *a quo* mengindikasikan adanya penyimpangan saat mulai berlakunya norma dalam PP 80/2012 pada saat diundangkan,

|   |  |
|---|--|
| <p>1 (satu) tahun terhitung sejak Peraturan Pemerintah ini diundangkan.</p> | <p>hal ini dimungkinkan oleh UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dengan syarat dinyatakan secara tegas di dalam Peraturan Perundang-undangan dengan menentukan lewatnya tenggang waktu tertentu sejak saat Pengundangan, agar tidak menimbulkan kekeliruan penafsiran gunakan frasa setelah [...] (tenggang waktu) terhitung sejak tanggal diundangkan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ PP 80/2012 diundangkan pada tanggal 15 Oktober 2012, sehingga penerapan ETLE baru dimungkinkan pada tanggal 15 Oktober 2013.</li> <li>➤ Penundaan keberlakuan norma dalam Pasal a quo merupakan momentum untuk mempersiapkan sarana, prasarana, dan pranata hukum yang diperlukan dalam penerapan ETLE.</li> </ul> |
|---|--|

Sumber: Diolah penulis berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber.<sup>76</sup>

Berdasarkan pemetaan pengaturan pada Tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa hukum lalu lintas jalan Indonesia kompatibel terhadap penerapan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan di Indonesia. Lebih lanjut tahapan-tahapan dalam penerapan ETLE berikut dengan dasar-dasar hukum yang melegitimasi tahapan-tahapan tersebut:<sup>77</sup>

<sup>76</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

<sup>77</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023



## 1. Tahap 1

Perangkat Kamera ETLE (dalam hal ini untuk wilayah hukum Polda setempat) yakni kamera e-police dan kamera *checkpoint* secara otomatis menangkap pelanggaran lalu lintas yang telah terjadi (berupa video maupun tagkapan gambar) dan mengirimkan media barang bukti pelanggaran ke *Back Office* ETLE di SUBDITGAKKUM Ditlantas Polda. (pelaksanaan dari Pasal 245 Ayat (3), Pasal 249, Pasal 272 Ayat (1) UU LLAJ Jo. Pasal 14 Ayat (3) dan Pasal 23 PP 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

## 2. Tahap 2

Petugas *Back Office* mengidentifikasi Data Kendaraan tersebut menggunakan sistem *Electronic Registration & Identification* (ERI) sebagai sumber data kendaraan, dimana petugas akan memvalidasi data real/data fisik kendaraan seperti jenis/merek dan warna kendaraan pelanggar dengan data registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang ada dalam sistem ERI (*Electronic Registration & Identification*). Jika data real/data fisik dengan data kendaraan di dalam ERI telah sesuai maka Petugas mencetak dan mengirimkan surat konfirmasi kepada alamat publik kendaraan bermotor tersebut guna dilakukan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi oleh pemilik kendaraan. Surat konfirmasi merupakan langkah awal dari penindakan, dimana pemilik kendaraan wajib untuk mengonfirmasi tentang kepemilikan kendaraan dan pengemudi kendaraan pada saat terjadinya pelanggaran. Jika kendaraan

tersebut ternyata sudah bukan menjadi kendaraan milik orang yang mendapat surat konfirmasi, maka hal itu harus segera dikonfirmasi. (pelaksanaan dari Pasal 64 Ayat (3) huruf c, Pasal 245 Ayat (3), Pasal 249, Pasal 260, Pasal 272 Ayat (1) UU LLAJ Jo. Pasal 14 Ayat (3) dan Pasal 23 PP 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 2 huruf c Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor).<sup>78</sup>

### 3. Tahap 3

Penerima surat memiliki batas waktu sampai dengan 8 hari dari terjadinya pelanggaran untuk melakukan konfirmasi melalui *website* atau datang langsung ke kantor SUBDITGAKKUM Ditlantas Polda. Jika Pelanggar tidak melakukan konfirmasi hingga batas waktu yang ditentukan maka STNK dan/atau Surat Ketetapan Pajaknya akan diblokir secara otomatis. (pelaksanaan dari Pasal 115 Ayat (3) Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor).<sup>79</sup> Apabila pelanggar datang ke kantor SUBDITGAKKUM Ditlantas Polda untuk melakukan konfirmasi petugas akan meminta SIM dan/atau STNK untuk disita dan petugas akan

---

<sup>78</sup> Pasal 64 Ayat (3) huruf c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 2 huruf c Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor menyebutkan bahwa “Rgistrasi Kndaraan Bermotor bertujuan untuk mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan dalam bentuk penyediaan data untuk dukungan proses penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas”.

<sup>79</sup> Pasal 115 Ayat (3) Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor menyebutkan bahwa “Pemblokiran STNK dilakukan untuk kepentingan penegakan hukum pelanggaran lalu lintas”.

memberi pilihan kepada pelanggar Jika ia ingin mengikuti sidang secara konvensional dan membayar denda serta mengambil SIM dan/atau STNK setelah adanya putusan pengadilan maka akan diberikan blanko tilang warna merah. (pelaksanaan dari Pasal 260, Pasal 267 dan Pasal 272 Ayat (2) UU LLAJ Jo. Pasal 23 hingga Pasal 30 dan Pasal 32 PP 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Namun apabila pelanggar tidak ingin mengikuti sidang dan hendak langsung mengambil SIM dan/atau STNK yang disita pelanggar dapat memilih opsi e-tilang yang terintegrasi dalam sistem ETLE dimana akan diberikan blanko tilang berwarna biru yang dilampirkan dengan kode pembayaran via BRI Virtual Account (BRIVA) yang fungsinya sebagai penitipan uang denda (pelaksanaan dari Pasal Pasal 267 hingga Pasal 269 UU LLAJ Jo. Pasal 7 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas) setelah pelanggar melakukan pembayaran dan menunjukkan buktinya kepada petugas, petugas akan mengembalikan SIM dan/atau STNK pelanggar yang disita sebelumnya.<sup>80</sup>

Berdasarkan hal tersebut terlihat bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan salah satu bentuk pembangunan hukum berupa terobosan hukum penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia yang semula dilaksanakan secara manual dan parsial oleh anggota Kepolisian khususnya

---

<sup>80</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

Polisi Lalu Lintas dengan beralih ke sistem digital atau elektronik yang lebih komprehensif karena melibatkan data pada sektor lain dalam lingkup Polri. Oleh karenanya, penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan bukan semata menjadi lingkup dan tanggung jawab subfungsi penegakan hukum, namun juga terkait dengan data yang dimiliki oleh subfungsi registrasi dan identifikasi, baik untuk pengemudi maupun kendaraan bermotor.

Dalam hal ini penulis mengimplikasikan pada esensi kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam terwujudnya efektivitas dan efisiensi pelaksanaan penegakan hukum tersebut. Jika berkaca pada semangat lahirnya sistem ETLE yakni agar penegakan hukum lalu lintas dapat berjalan secara transparan dan akuntabel sehingga praktek pungli yang sudah menjadi rahasia umum dilakukan oleh petugas dapat diminalisir dengan berkurangnya interaksi antara pelanggar dengan petugas dengan bantuan teknologi informasi sekiranya dapat menjadi alasan yang cukup bagi pemangku kebijakan untuk merubah formulasi ketentuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar dalam terobosan penegakan hukum yang dibuat tidak terjadi pertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selain daripada itu untuk menilai cukup beralasan atau tidak bagi pemangku kebijakan untuk merubah formulasi ketentuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus kita renungkan prinsip-prinsip dasar dan tujuan dari hukum pidana terlebih dahulu. Pidana merupakan hukuman atau sanksi yang dijatuhkan dengan sengaja oleh negara melalui kekuasaan yudikatif dimana hukuman ataupun sanksi itu dikenakan pada seseorang yang secara sah telah melanggar ketentuan hukum

pidana dan sanksi itu dijatuhkan melalui proses peradilan pidana. Adapun proses peradilan pidana yang dimaksud merupakan struktur, fungsi, dan proses pengambilan keputusan oleh sejumlah lembaga yang meliputi kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga pemasyarakatan yang berkenaan dengan penanganan dan pengadilan atas kejahatan dan pelaku kejahatan.<sup>81</sup>

Lebih lanjut Prof. Muladi dan Prof Barda Nawawi Arief mendefinisikan pidana itu mengandung unsur-unsur atau ciri-ciri yakni sebagai berikut:

- a. Pada hakikatnya pidana itu merupakan suatu pengenaan penderitaan/nestapa atau tindakan-tindakan lain yang tidak menyenangkan;
- b. Pidana dijatuhkan dengan sengaja oleh orang atau badan yang mempunyai kekuasaan untuk itu (oleh yang berwenang);
- c. Pidana hanya dikenakan kepada orang yang telah melakukan tindak pidana menurut hukum pidana.<sup>82</sup>

Secara dogmatis atau idealis sanksi pidana itu merupakan jenis sanksi atau hukuman yang sangat tajam/keras, oleh karena itu sering juga disebut sebagai *ultimum remedium*.<sup>83</sup> Sedangkan pembedaan merupakan penjatuhan pidana (sentencing) sebagai tindakan yang sah yang dilandasi oleh hukum untuk mengenakan sanksi tersebut kepada orang yang telah melalui proses peradilan pidana dimana terbukti

---

<sup>81</sup> Bambang Waluyo, 2004. *Pidana Dan Pemidanaan*, Depok: Sinar Grafika, hlm. 21

<sup>82</sup> Muladi dan Barda Nawawi Arief, 2010. *Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana*, Edisi Kedua, Bandung: PT. Alumni, hlm. 4

<sup>83</sup> Barda Nawawi Arief, 1998. *Beberapa Aspek Kebijakan Dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, hlm. 139-140.

secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan suatu tindak pidana. Singkatnya pidana itu berbicara mengenai hukumannya sedangkan ppidanaan berbicara mengenai proses penjatuhan hukuman itu sendiri.

Pidana perlu untuk dijatuhkan kepada seseorang yang telah melakukan tindak pidana, karena pidana itu juga berfungsi sebagai pranata sosial yang mengatur sistem hubungan sosial pada masyarakat. Dalam hal ini pidana sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari reaksi sosial atas pelanggaran yang kadang kala terjadi terhadap norma-norma yang berlaku, dimana norma tersebut mencerminkan nilai dan struktur masyarakat yang merupakan penegasan atas pelanggaran terhadap “hati nurani bersama” sebagai bentuk ketidaksetujuan maupun penolakan terhadap perilaku tertentu. Bentuknya dapat berupa tindakan yang menderitakan, atau setidaknya merupakan tindakan yang tidak menyenangkan.

Dengan adanya sanksi berupa penderitaan-penderitaan sebagaimana tersebut diatas dan dipandangnya pidana merupakan ultimum remedium maka relevan apa yang disampaikan oleh Van Bemmelen yang dikutip oleh P.A.F. Lamintang dalam bukunya<sup>84</sup> bahwa sudah sepatutnya jika orang menghendaki agar hukum pidana itu didalam penerapannya haruslah disertai dengan pembatasan-pembatasan yang seketat mungkin. Inilah yang menjadi dasar dan karakteristik pembeda sanksi pidana dengan sanksi administrasi, dimana dalam penjatuhan sanksi pidana secara prinsip harus melalui badan yang memiliki kewenangan (dalam hal ini pengadilan) sedangkan sanksi

---

<sup>84</sup> P.A.F. Lamintang dan F.T. Lamintang, 2019. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Cetakan IV, Bandung: PT. Alumni, hlm. 15

administrasi dapat diterapkan oleh pejabat tata usaha negara (kekuasaan eksekutif dalam hal ini penegak hukum seperti Kepolisian) tanpa harus melalui prosedur peradilan.

Berdasarkan uraian tersebut diatas menjadi penting untuk dikaji kembali oleh pemangku kebijakan agar ketentuan dalam hukum lalu lintas dan angkutan jalan dapat seefektif dan seefisien mungkin dalam penegakan hukumnya dan kompatibel dengan terobosan penegakan hukum yang kedepannya dapat dengan sendirinya menyesuaikan dengan perkembangan teknologi informasi misalnya terhadap pelanggaran lalu lintas jenis tertentu yang sifat kesalahannya tidak terlalu besar/serius dan pembuktian sangat mudah dan tidak terbantahkan/valid seperti hasil rekaman/tangkapan kamera ETLE agar digolongkan menjadi pelanggaran administrasi sehingga dalam penjatuhan sanksinya tidak memerlukan mekanisme penjatuhan pidana oleh Pengadilan, terlebih Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sendiri tergolong Hukum Administrasi yang memuat Ketentuan Pidana<sup>85</sup> atau jikalau harus tetap dipertahankan sebagai pelanggaran yang merupakan tindak pidana maka diatur secara tegas ketentuan penyimpangannya terhadap ketentuan pidana umum misalnya dapat diberikan sanksi oleh Kepolisian namun jika pelanggar berkebaratan dapat dibuka sidang oleh pengadilan guna menguji kesalahannya. sehingga persoalan formulasi ketentuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan hal yang krusial jangan sampai penggunaan hukum pidana justru membuat penegakan hukum lebih susah dan

---

<sup>85</sup> Barda Nawawi Arief, 2013. *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Cetakan II, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 16

menjadi tidak efektif serta efisien serta cenderung membuat hukum semakin ketinggalan dengan perkembangan masyarakat dan akhirnya kebijakan yang dibuat oleh penegak hukum justru akan saling bertentangan baik dengan peraturan perundangan-undangan maupun dengan prinsip-prinsip yang berlaku dalam sistem hukum yang satu kesatuan, sebagaimana yang disampaikan Nigel Walker yang dikutip Lilik Mulyadi dalam bukunya<sup>86</sup>, dalam menggunakan sarana penal (pidana) dalam suatu produk hukum hendaknya memperhatikan prinsip-prinsip pembatas diantaranya janganlah menggunakan hukum pidana untuk mencapai suatu tujuan tertentu (politik hukum) yang mestinya dapat dicapai secara lebih efektif dengan menggunakan sarana-sarana lain yang lebih ringan (misalnya hukum administrasi/hukuman administratif).

Efektivitas pelaksanaan penerapan pelaksanaan E-TLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) tidak hanya memberikan manfaat kepada masyarakat, tapi juga kepada pihak Kepolisian Republik Indonesia. Hampir disemua negara maju sudah menerapkan sistem tilang elektronik dan tidak harus mengikuti sidang di pengadilan. Di negara lain tilang adalah denda administrasi, bukan pidana sementara di Indonesia tilang berupa denda pidana.

Menurut Hans Kelsen, Jika Berbicara tentang efektifitas hukum, dibicarakan pula tentang Validitas hukum. Validitas hukum berarti bahwa norma-norma hukum itu mengikat, bahwa orang harus berbuat sesuai dengan yang diharuskan oleh norma-norma hukum., bahwa orang harus mematuhi dan menerapkan norma-norma hukum.

---

<sup>86</sup> Lilik Mulyadi, 2012. *Bunga Rampai Hukum Pidana: Perspektif Teoretis Dan Praktik*, Cetakan II, Bandung: PT. Alumni, hlm. 395.



Efektifitas hukum berarti bahwa orang benar-benar berbuat sesuai dengan norma-norma hukum sebagaimana mereka harus berbuat, bahwa norma-norma itu benar-benar diterapkan dan dipatuhi.<sup>87</sup>

Tujuan hukum adalah untuk mencapai kedamaian dengan mewujudkan kepastian dan keadilan dalam masyarakat. Kepastian hukum menghendaki perumusan kaedah-kaedah hukum yang berlaku umum, yang berarti pula bahwa kaedah-kaedah tersebut harus ditegakkan atau dilaksanakan dengan tegas. Hal ini menyebabkan bahwa hukum harus diketahui dengan pasti oleh para warga masyarakat, oleh karena hukum tersebut terdiri dari kaedah-kaedah yang ditetapkan untuk peristiwa-peristiwa masa kini dan untuk masa-masa mendatang serta bahwa kaedah-kaedah tersebut berlaku secara umum. Dengan demikian, maka di samping tugas-tugas kepastian serta keadilan tersimpul pula unsur kegunaan di dalam hukum. Artinya adalah bahwa setiap warga masyarakat mengetahui dengan pasti hal-hal apakah yang boleh dilakukan dan apa yang dilarang untuk dilaksanakan, di samping bahwa warga masyarakat tidak dirugikan kepentingan-kepentingannya di dalam batas-batas yang layak.<sup>88</sup>

Teori Efektivitas (Soerjono Soekanto) Hukum sebagai kaidah merupakan patokan mengenai sikap tindak atau perilaku yang pantas. Metode berpikir yang dipergunakan adalah metode deduktif-rasional, sehingga menimbulkan jalan pikiran yang dogmatis. Di lain pihak ada yang memandang hukum sebagai sikap tindak atau perilaku yang teratur. Metode berpikir yang digunakan adalah induktif-empiris,

---

<sup>87</sup> Sabian Usman. 2009. *Op.Cit*, hlm. 12.

<sup>88</sup> Soerjono Soekanto. 1976. *Op.Cit*, hlm. 40

sehingga hukum itu dilihatnya sebagai tindak yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama, yang mempunyai tujuan tertentu.

Efektivitas hukum dalam tindakan atau realita hukum dapat diketahui apabila seseorang menyatakan bahwa suatu kaidah hukum berhasil atau gagal mencapai tujuannya, maka hal itu biasanya diketahui apakah pengaruhnya berhasil mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu sehingga sesuai dengan tujuannya atau tidak) Efektivitas hukum artinya efektivitas hukum akan disoroti dari tujuan yang ingin dicapai, yakni efektivitas hukum. Salah satu upaya yang biasanya dilakukan agar supaya masyarakat mematuhi kaidah hukum adalah dengan mencantumkan sanksi-sanksinya. Sanksi-sanksi tersebut bisa berupa sanksi negatif atau sanksi positif, yang maksudnya adalah menimbulkan rangsangan agar manusia tidak melakukan tindakan tercela atau melakukan tindakan yang terpuji.

### **C. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat dalam Pelaksanaan ETLE**

Berdasarkan hasil wawancara dengan AKP R. Ade Triken Deayomi bahwa faktor-faktor pendukung dalam penerapan kebijakan ETLE yang terdiri dari faktor substansi hukum, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor budaya hukum masyarakat.<sup>89</sup>

1. Faktor substansi hukum adalah faktor yang berasal dari hukumnya sendiri yaitu substansi peraturan perundang-undangan yang berlaku (*ius constitutum*)

---

<sup>89</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

berkaitan dengan ketentuan penerapan tilang elektronik. Saat ini ketentuan tilang elektronik secara umum di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni Pasal 243 ayat (3) dan Pasal 272, di mana ketentuan pasal tersebut hanya mengatur tentang pengguna peralatan elektronik sebagai alat bukti pelanggaran lalu lintas.

2. Faktor penegak hukum adalah faktor yang berhubungan dengan aparat penegak hukum yang melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam tilang elektronik ini anggota lalu lintas yang melaksanakan tugas penegakan hukum melalui penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) terhadap pelanggaran lalu lintas mulai tahap awal terjadinya pelanggaran lalu lintas yang kemudian ditindaklanjuti ke tahap konfirmasi, tahap penindakan dengan pemberian tilang hingga ke tahap akhir penyelesaian pelanggaran lalu lintas tersebut oleh pelanggar.

Menurut AKP R Ade Triken Deayomi, petugas yang melaksanakan tugas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas melalui penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yaitu petugas *back office* terdiri dari petugas analisis dan verifikasi dan petugas penanggung jawab surat konfirmasi, kedua petugas posko ETLE terdiri dari petugas tilang, petugas admin, dan bagian pelayanan pengaduan, dan ketiga petugas samsat. Penerapan tilang elektronik melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

dilaksanakan oleh satlantas unit tilang, dimana anggota yang ditugaskan untuk menangani *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*.<sup>90</sup>

3. Faktor sarana atau fasilitas adalah faktor yang berkaitan dengan sarana atau fasilitas yang digunakan untuk mendukung pelaksanaan tugas anggota Satlantas dalam upaya penegakan hukum melalui penerapan tilang elektronik terhadap pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* yaitu pertama kamera e-police dan kamera *check point*, komputer, server ETLE, aplikasi ETLE (*skrip*), database *Electronic Registration, And Identification (ERI)*, printer, jaringan internet, kode briva, blanko tilang, alat tulis kantor, peralatan komputer, dan peralatan elektronik lainnya. Jenis kendaraan yang perlu dipersiapkan untuk pemasangan kamera *etle mobile* adalah jenis SUV seperti: pajero, fortuner, rush, D-mux, dan kuda.<sup>91</sup>
4. Faktor budaya hukum masyarakat adalah faktor yang berhubungan dengan kondisi lingkungan masyarakat dimana ketentuan tentang tilang elektronik terhadap pelaksanaannya masyarakat sebagai pengendara kendaraan bermotor. Secara umum kondisi masyarakat yang tinggal di wilayah daerah kota dengan berbagai aktivitas dan kesibukannya sehingga mempengaruhi sikap, perilaku dan karakter masyarakat tersebut dalam menjalani kehidupannya guna memenuhi kebutuhan sehari-hari yang cenderung bersifat individualistis.

---

<sup>90</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

<sup>91</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

Penyesuaian hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam penerapan ETLE juga menimbulkan beberapa evaluasi hukum yang perlu diperhatikan. Penerapan ETLE harus dilakukan seiring dengan penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jika ditarik pokok pengaturan mengenai Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki pusat kendali yang dikelola oleh Polri, yang di dalamnya terdapat subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dikelola oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sesuai dengan lingkup kewenangannya.<sup>92</sup>

Konsekuensinya Polri didudukkan sebagai pengelola pusat kendali dan menimbulkan kewajiban hukum bagi pembina LLAJ dan Pemerintah Daerah untuk mengintegrasikan data yang dimiliki oleh masing-masing pembina LLAJ dan Pemerintah Daerah dalam Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>93</sup>

Namun demikian, walaupun telah diatur secara eksplisit dalam UU LLAJ, implementasi di lapangan tidak berjalan sebagaimana yang digariskan oleh UU LLAJ. Polri mewujudkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kelembagaan *National Traffic Management Center* (NTMC) pada tahun 2010, dengan bangunan jaringan struktur organisasi Polri, yaitu 1 (satu) unit NTMC pada

---

<sup>92</sup> Pasal 247 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>93</sup> Pasal 245 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Korlantas Polri, 31 (tiga puluh satu) unit RTMC pada tingkat Polda dan 445 (empat ratus empat puluh lima) TMC pada tingkat Polres.<sup>94</sup>

Bagaimana pembina LLAJ yang lain, yaitu Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Riset Teknologi?. Dalam penelusuran Penulis, untuk Kementerian Perhubungan misalnya, pada tahun 2014 meluncurkan Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas (SIM LALIN) yang merupakan data mengenai aset kelengkapan jalan seperti marka, rambu, *guardrail*, dan *traffilight*<sup>95</sup>, yang kemudian pada tahun 2017, Kementerian Perhubungan kembali meluncurkan Data Center Kementerian Perhubungan untuk merespons PM 26 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yaitu terkait akses digital dashboard oleh Ditjen Perhubungan Darat dan pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum untuk pengawasan operasional taksi online. Adapun Pemerintah Daerah mewujudkan subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam berbagai variasi bentuk subsistem informasi.<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup> Hasil Wawancara dengan AKP R Ade Triken Deayomi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, Dilaksanakan Pada Tanggal 9 Januari 2023

<sup>95</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, "*Daerah Diminta Isi Database Perlengkapan Jalan*", Kementerian Perhubungan, <http://dephub.go.id/post/read/daerah-diminta-isi-database-perlengkapan-jalan>, Diakses Pada Tanggal 13 Januari 2023

<sup>96</sup> Contoh variasi Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di level Pemerintah Daerah, antara lain:

- a. Provinsi Bengkulu dengan Sistem Informasi Manajemen Transportasi, <http://dishub.bengkuluprov.go.id/simtrans/>;
- b. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan Sistem Informasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, <https://sillaj.dishub.jogjaprov.go.id/>;
- c. Kota Bontang dengan Sistem Informasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Umum (<http://sillaj.bontangkota.go.id/>).

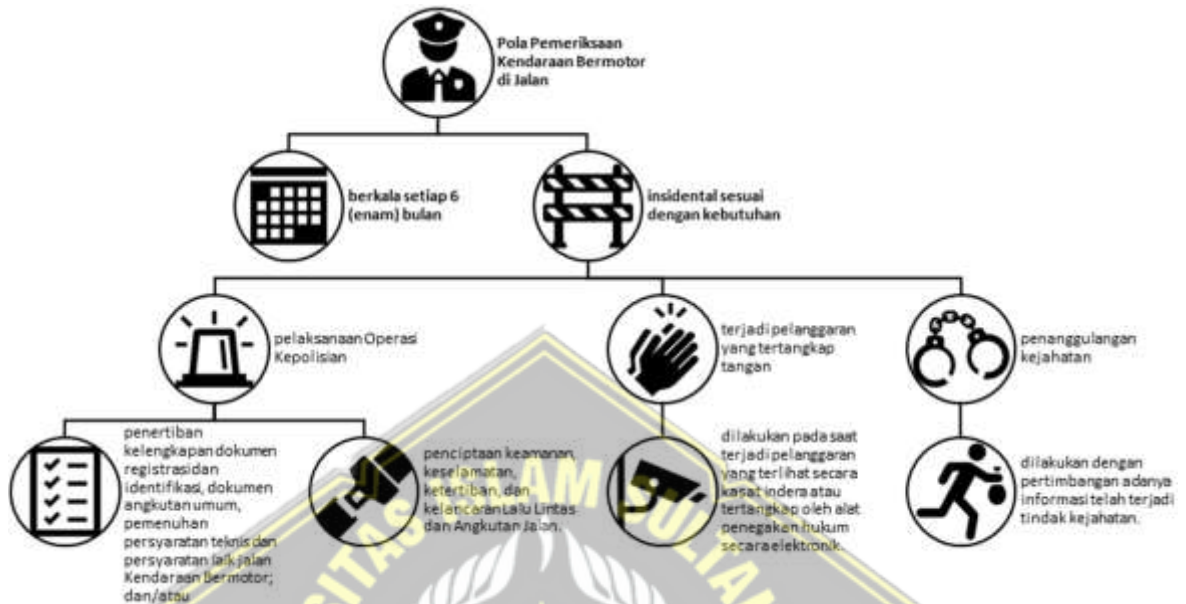
Variasi subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di level Pemerintah Pusat (dalam hal ini Pembina LLAJ) dan Pemerintah Daerah, baik dari sisi *interface* maupun *content management system*, mengindikasikan bahwa belum terjadi integrasi data, baik pada level Pemerintah Pusat (Pembina LLAJ) maupun Pemerintah Daerah sebagaimana diamanatkan oleh UU LLAJ. Tentu hal ini menjadi tantangan dalam penerapan ETLE ke depan. Bila memang ETLE hendak diterapkan di seluruh wilayah Indonesia, maka perlu untuk segera dilakukan penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terhubung dengan integrasi data yang komprehensif, baik pada level Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah.

Limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan. Berdasarkan analisis kompatibilitas di atas, penerapan ETLE hanya dapat dilakukan pada pemeriksaan secara insidental karena tertangkap tangan ketika terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indra atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik. Secara lebih sederhana pengaturan tersebut disajikan dalam Bagan berikut:

Alur Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan<sup>97</sup>

---

<sup>97</sup> Pasal 12-14 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



Maknanya pengaturan tersebut mendudukan ETLE sebagai salah satu jenis dari Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan. Bagaimana bila ETLE diterapkan untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal pelaksanaan Operasi Kepolisian atau penanggulangan kejahatan? Hal ini yang harus diwaspadai dalam penerapan ETLE karena pengaturan tersebut memberikan limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan dan bukan untuk kondisi Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan yang lain.

Adapun pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE. Sebagaimana telah diuraikan dalam analisis kompatibilitas di atas, pengaturan penerapan ETLE dalam PP 80/2012 berpotensi menimbulkan permasalahan mendasar mengenai



pertanggungjawaban hukum yang ditindak melalui ETLE. PP 80/2012 menyebutkan bahwa Surat Tilang disampaikan kepada pelanggar sebagai pemberitahuan dan panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan.<sup>98</sup>

Hal ini perlu untuk dicermati lebih lanjut, mengingat yang direkam oleh sensor kamera adalah pelat nomor yang kemudian dibaca oleh perangkat lunak *Automated Number Plate Recognition* (ANPR) yang kemudian dilakukan pencocokan fisik kendaraan dengan data dari database registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. Mekanisme kerja ETLE ini memunculkan kemungkinan bahwa pelanggar lalu lintas bukanlah pemilik kendaraan bermotor, sedangkan Surat Tilang akan dikirimkan dengan basis data pemilik kendaraan bermotor dalam database registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

Dalam merespons potensi permasalahan implementasi ETLE tersebut, setidaknya terdapat 2 (dua) opsi yang dapat diusulkan, yaitu: Usulan Pertama, peningkatan kapasitas kamera menjadi berbasis *face recognition*. Opsi ini sejatinya telah mulai inisiasi oleh beberapa Polda yang telah melakukan uji coba ETLE, misalnya Polda Metro Jaya.<sup>99</sup> Bahkan pada Polda Jawa Timur dengan bekerja sama dengan Pemerintah Kota Surabaya telah menggunakan kamera berbasis *face recognition* yang mengintegrasikan ETLE dengan program *Surabaya Intelligent Transport System*

---

<sup>98</sup> Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>99</sup> Mei Amelia, "Fitur Pengenalan Wajah akan Dikembangkan di Kamera E-TLE Cegah Nopol Palsu", Detik, <https://news.detik.com/berita/d-4642127/fitur-pengenalan-wajah-akan-dikembangkan-di-kamera-e-tle-cegah-nopol-palsu>, Diakses Pada Tanggal 13 Januari 2023

(SITS), yang terhubung dengan database kependudukan, sehingga dapat menunjang keamanan dan kenyamanan kota. Dengan demikian, opsi ini sejatinya fisibel untuk diupayakan dengan kerja sama Polri dengan Pemerintah Daerah.

Usulan Kedua, mengadopsi konsep *vicarious liability* dalam penerapan ETLE. Bila Usulan Pertama relatif sulit diwujudkan karena anggaran yang dimiliki Polri terbatas dan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah belum mampu mengadakan kamera berbasis *face recognition*, maka usulan yang relevan adalah dengan melakukan perubahan asas pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE. Saat ini hukum positif Indonesia menerapkan asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*). Kesalahan merupakan unsur utama yang akan sangat menentukan baik mengenai dapat atau tidaknya suatu perbuatan dikatakan sebagai suatu tindak pidana maupun mengenai dapat atau tidaknya seseorang dipertanggungjawabkan terhadap hukum pidana, yang mana hal tersebut adalah merupakan konsekuensi logis dari dianutnya suatu asas yang tidak tertulis yang dipegang teguh di dalam hukum pidana, yaitu tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*).<sup>100</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak memberikan penjelasan mengenai apa yang dimaksudkan dengan kesalahan, oleh karena itu untuk mendapatkan pengertian mengenai kesalahan harus melalui doktrin, yaitu:

- a. Pengertian kesalahan dipakai sebagai syarat umum untuk dapat dipidanya seseorang atas perbuatannya. Dalam pengertian ini, kesalahan didefinisikan

---

<sup>100</sup> I. Sriyanto, 1993. *Asas Tiada Kesalahan dalam Pertanggungjawaban Pidana dengan Penyimpangannya*, Jurnal Hukum dan Pembangunan Volume XXIII Nomor 2, hlm. 160.

sebagai suatu sifat yang dapat dicelakan terhadap si pelaku. Atau dengan perkataan lain bahwa dalam pengertian ini kita berbicara mengenai alasan-alasan penghapus pidana.

- b. Pengertian kesalahan dipakai sebagai penjelasan dari bagian khusus suatu rumusan tindak pidana (delik), yaitu sebagai sinonim dari sifat tidak berhati-hati atau sebagai istilah pengganti dari sifat kealpaan/kekhilafan (misalnya dalam Pasal 359 KUHP), yang antara lain menyebutkan bahwa karena salahnya menyebabkan matinya orang lain. Lazimnya untuk kesalahan dalam pengertian ini dipergunakan istilah dalam Bahasa Latin *culpa* atau di dalam doktrin sering disebut sebagai kesalahan dalam pengertian sempit.
- c. Kesalahan dalam pengertian luas adalah meliputi bentuk-bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan dan kealpaan.
- d. Kesalahan yang dipergunakan sebagai istilah untuk menjelaskan bahwa seseorang telah melakukan suatu tindak pidana (dapat diduga telah melakukan suatu perbuatan pidana). Dalam hal ini kesalahan diartikan sebagai telah berbuat.<sup>101</sup>

Penjabaran mengenai asas tiada pidana tanpa kesalahan biasanya terlihat di dalam pembahasan mengenai pertanggungjawaban pidana, khususnya yang berhubungan dengan masalah kesengajaan dan kealpaan.<sup>102</sup> Pengertian mengenai

---

<sup>101</sup> J.M. van Bemmelen (terj. Hasnan), *Hukum Pidana I (Ons Strafrecht I)*, Bandung: Binacipta, 1984, hlm. 142

<sup>102</sup> Barda Nawawi Arief, 1990. *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: Rajawali, hlm. 99

kesengajaan dan kealpaan ini pun tidak terdapat penjelasannya di dalam KUHP, oleh karena itu kiranya dapat diperoleh penjelasannya melalui doktrin, yang menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan kesengajaan adalah *willen en weten* atau menghendaki dan mengetahui, maksudnya adalah bahwa seseorang itu memang menghendaki untuk melakukan suatu perbuatan yang telah diketahuinya pula akibat yang akan ditimbulkan dari perbuatannya tersebut.<sup>103</sup>

Usulan untuk menerapkan asas *vicarious liability* dalam penerapan ETLE berarti menegaskan asas *geen straf zonder schuld* sebagaimana diuraikan di atas. Sejatinya wacana mengenai asas *vicarious liability* bukanlah hal yang baru, terlebih dalam konteks hukum lalu lintas jalan.<sup>104</sup>

Dalam konteks penerapan ETLE, anggota Polri tidak perlu mencari pelanggar lalu lintas karena berdasarkan asas *vicarious liability* pertanggungjawaban pidana melekat pada pemilik kendaraan bermotor. Namun demikian, usulan penerapan asas *vicarious liability* dalam ETLE mengharuskan adanya perubahan dalam UU LLAJ karena salah satu prinsip mendasar dalam perumusan norma dalam hukum pidana harus memegang asas *lex scripta*, yaitu ketentuan perundang-undangan pidana harus dirumuskan terlebih dahulu. Selain dapat memberikan kepastian hukum kepada para warga negara, akan juga memberikan kepastian serupa bagi pejabat pemerintah yang harus menegakkan hukum pidana seperti polisi, jaksa dan hakim, sehingga apa yang

---

<sup>103</sup> *Ibid.*, hlm. 162.

<sup>104</sup> Norman D. Lattin, 1928. *Vicarious Liability and the Family Automobile*, Michigan Law Review, Volume 26 Number 8, hlm. 846-879

diperlukan demi pencapaian kepastian hukum tersebut ialah dirumuskannya ketentuan perundangan pidana secara jelas dan terang (*lex certa*), juga harus cukup ketat dan terbatas jangkauannya (*lex stricta*).

Berdasarkan elaborasi di atas, dapat disimpulkan bahwa baik Usulan Pertama maupun Usulan Kedua memiliki konsekuensi yuridis masing-masing dalam implementasinya. Terlepas dari usulan mana yang dipilih, tetapi celah hukum dalam pertanggungjawaban pidana pada penerapan ETLE perlu untuk ditutup. Bila tidak, ETLE yang digadang-gadang sebagai sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang efektif justru malah tidak terwujud karena anggota Polri masih berorientasi menghukum pelanggar, namun hanya berbekal kamera dengan sensor *Automated Number Plate Recognition* (ANPR).

Perlunya pengaturan yang *sui generis* mengatur mengenai ETLE. Bila mengacu pada PP 80/2012 terdapat *delegatie provisio* kepada Kepala Polri untuk merumuskan ketentuan lebih lanjut mengenai penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.<sup>105</sup>

Namun demikian, sampai dengan saat ini, belum terdapat Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia terkait penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik. Padahal rumusan *delegatie provisio* dalam Pasal a quo menggunakan kaidah *bij de wet geregeld*, yang berarti Kepala Polri harus menerbitkan

---

<sup>105</sup> Pasal 28 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia yang khusus mengatur mengenai penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik.

Memang Polri pernah memulai proses penyusunan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia terkait penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik pada tahun 2018, namun sampai dengan saat ini rancangan peraturan tersebut belum disahkan dan belum mempunyai kekuatan hukum mengikat. Hal ini tentu kontraproduktif dengan semangat penundaan keberlakuan norma penindakan pelanggaran lalu lintas yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik, yang baru mulai berlaku 1 (satu) tahun terhitung sejak PP 80/2012 diundangkan. Penundaan keberlakuan norma dalam Pasal a quo seharusnya merupakan momentum untuk mempersiapkan sarana, prasarana, dan pranata hukum yang diperlukan dalam penerapan ETLE.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, menurut Soerjono Soekanto antara lain:

- a) Faktor Hukumnya sendiri

Pada hakikatnya, hukum itu mempunyai unsur-unsur antara lain hukum perundang-undangan, hukum traktat, hukum yuridis, hukum adat, dan hukum ilmuwan atau doktrin. Secara ideal unsur-unsur itu harus harmonis, artinya tidak saling bertentangan baik secara vertical maupun secara horizontal antara perundang-undangan yang satu dengan yang lainnya, Bahasa yang dipergunakan harus jelas, sederhana, dan tepat karena isinya merupakan pesan kepada warga masyarakat yang terkena perundang-perundangan itu.

b) Faktor penegak hukum

Penegak hukum yang dimaksudkan disini adalah mereka yang berkecimpung dalam bidang penegakan hukum. Kalangan tersebut mencakup mereka yang bertugas di Kehakiman, Kejaksaan, Kepolisian, Pengacara, dan Pemasyarakatan. Menurut Soerjono Soekanto, seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara kedudukan dan peranan timbul konflik (*status conflict dan conflict of roles*). Bila di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan actual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*).

c) Faktor sarana dan fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu yang mendukung, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut, antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan lain-lain. Bila hal-hal itu tidak terpenuhi, maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

d) Faktor Masyarakat

Penegakan hukum ini bertujuan untuk melindungi hak-hak masyarakat yang telah direnggut oleh orang lain. Maka dari itu masyarakat sangat berperan

penting dalam penegakan hukum tersebut. Bilamana masyarakat tidak mengetahui akan adanya upaya hukum untuk melindunginya, dan masyarakat tidak memiliki keberanian untuk melindungi kepentingannya tersebut maka penegakan hukum tidak berlangsung.

e) Faktor Kebudayaan

Kebudayaan adalah hal yang sudah melekat dan mandarah daging pada masyarakat Indonesia. Kebudayaan inilah yang mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya saat mereka berhubungan dengan orang lain. Inilah yang membuat kebudayaan menjadikannya suatu garis pokok tentang perilaku yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan dan apa yang harus dilarang.<sup>106</sup>

Kelima faktor-faktor tersebut saling berkaitan erat, juga merupakan tolak ukur daripada keefektifan penegakan hukum yang ada. Dari permasalahan di atas, solusi yang ditawarkan dalam mengatasi permasalahan ETLE antara lain, pertama perlunya reformulasi untuk legalitas kuat secara spesifik untuk ETLE dalam melancarkan kebijakan publik dengan disusun secara substansial yang khusus. Kedua dalam hal keterbatasan sarana prasarana yang membutuhkan anggaran besar, Polri dapat bekerja sama dengan pemerintah daerah untuk menyediakan sarana prasarana dalam penegakan ETLE. Namun sebelumnya setiap Polda harus menghitung secara detail kebutuhan yang dibutuhkan di wilayah hukumnya. Ketiga, dalam hal ketidaktaatan

---

<sup>106</sup> Soerjono Soekanto. 2007. *Op.Cit*, hlm 5



masyarakat terhadap aturan, Polri harus gencar mengadakan sosialisasi mengenai ETLE. Jika diperlukan sosialisasi juga dapat dilakukan melalui media cetak dan elektronik agar masyarakat paham dan mengerti mengenai penegakan ETLE. Kemudian yang keempat mengenai budaya masyarakat yang baru patuh apabila melihat polisi, hal ini mungkin dapat dihilangkan secara perlahan seiring dengan penerapan ETLE. Namun harus tetap ada polisi berjaga di jalan untuk mengantisipasi pelanggaran lalu lintas yang tidak dapat dilakukan melalui ETLE.



#### **BAB IV PENUTUP**

##### **A. Kesimpulan**

1. ETLE bukanlah suatu nomenklatur yuridis yang pendefinisianya bersifat imperatif, terbatas dan memiliki kekuatan hukum mengikat karena tidak ada satu peraturan perundang-undangan pun yang menyebut secara eksplisit kata “*Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*” sehingga menjadi hal yang menarik untuk kita kupas apa dasar hukum dari penerapan ETIE tersebut. Sistem ETLE merupakan pengoptimalan penggunaan teknologi/sistem informasi dalam membantu aparat melakukan penegakan hukum, jika kita mencermati Pasal 245 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 245 Ayat (1) digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi Bidang prasarana Jalan; Bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, penegakan hukum, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas. Dalam ketentuan pada Pasal 249 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa Pusat Kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berfungsi sebagai pusat kendali, koordinasi, komunikasi, data dan informasi terpadu, pelayanan masyarakat, dan rekam jejak elektronik untuk penegakan hukum. Dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menerangkan bahwa Penindakan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, laporan; dan/atau rekaman peralatan elektronik.

2. Dalam hukum positif di Indonesia, khususnya hukum lalu lintas jalan Indonesia, setidaknya terdapat 2 (dua) peraturan yang berkaitan dengan keberadaan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hukum lalu lintas jalan Indonesia kompatibel terhadap penerapan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan di Indonesia. Lebih lanjut tahapan-tahapan dalam penerapan ETLE berikut dengan dasar-dasar hukum yang melegitimasi tahapan-tahapan menangkap barang bukti melalui perangkat Kamera ETLE sebagai pelaksanaan dari Pasal 245 Ayat (3), Pasal 249, Pasal 272 Ayat (1) UU LLAJ Jo. Pasal 14 Ayat (3) dan Pasal 23 PP 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sistem Electronic Registration & Identification (ERI) pelaksanaan dari Pasal 64 Ayat (3) huruf c, Pasal 245 Ayat (3), Pasal 249, Pasal 260, Pasal 272 Ayat (1) UU LLAJ Jo. Pasal 14 Ayat (3) dan Pasal 23 PP 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 2 huruf c Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor. Konfirmasi pelanggaran melalui website (pelaksanaan dari Pasal 260, Pasal 267 dan Pasal 272 Ayat (2) UU LLAJ Jo. Pasal 23 hingga Pasal 30 dan Pasal 32 PP 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

3. Penyesuaian hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam penerapan ETLE juga menimbulkan beberapa evaluasi hukum yang perlu diperhatikan, yaitu: (a)

penerapan ETLE harus dilakukan seiring dengan penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; (b) limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan; (c) pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE; dan (d) perlunya pengaturan yang sui generis mengatur mengenai ETLE. solusi yang ditawarkan dalam mengatasi permasalahan ETLE antara lain, pertama perlunya reformulasi untuk legalitas kuat secara spesifik untuk ETLE dalam melancarkan kebijakan publik dengan disusun secara substansial yang khusus. Kedua dalam hal keterbatasan sarana prasarana yang membutuhkan anggaran besar, Polri dapat bekerja sama dengan pemerintah daerah untuk menyediakan sarana prasarana dalam penegakan ETLE. Namun sebelumnya setiap Polda harus menghitung secara detail kebutuhan yang dibutuhkan di wilayah hukumnya. Ketiga, dalam hal ketidaktaatan masyarakat terhadap aturan, Polri harus gencar mengadakan sosialisasi mengenai ETLE. Jika diperlukan sosialisasi juga dapat dilakukan melalui media cetak dan elektronik agar masyarakat paham dan mengerti mengenai penegakan ETLE. Kemudian yang keempat mengenai budaya masyarakat yang baru patuh apabila melihat polisi, hal ini mungkin dapat dihilangkan secara perlahan seiring dengan penerapan ETLE. Namun harus tetap ada polisi berjaga di jalan untuk mengantisipasi pelanggaran lalu lintas yang tidak dapat dilakukan melalui ETLE.

## B. Saran

1. Hendaknya pemangku kebijakan merubah formulasi ketentuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar terciptanya harmonisasi baik antar peraturan perundang-undangan maupun dalam penerapan dan penegakan hukumnya. Jika kita merenungkan tujuan dari hukum lalu lintas yang ingin menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat dan tertib, lancar dan terpadu guna terwujudnya etika berlalu lintas yang merupakan cerminan budaya bangsa yang dilakukan dengan prinsip akuntabilitas, transparansi, keseimbangan dan kesesuaian, serta berkaca pada semangat lahirnya sistem ETLE yakni agar penegakan hukum lalu lintas dapat berjalan secara transparan dan akuntabel sehingga praktek pungli dapat diminalisir dengan berkurangnya interaksi antara pelanggar dengan petugas dengan bantuan teknologi informasi maka cukup beralasan bagi pemangku kebijakan merivisi formulasi ketentuan tersebut.
2. Besar harapan kepada masyarakat agar memiliki kesadaran hukum yang tinggi di dalam dirinya masing-masing untuk mematuhi peraturan lalu lintas terlebih dalam penegakan hukumnya (ETLE), juga diharapkan pada masyarakat agar menghilangkan budaya patuh hanya jika ada petugas kepolisian yang berjaga agar penerapan ETLE dapat berjalan dengan efektif sehingga jumlah pelanggaran lalu lintas dapat berkurang dan tercipta kondisi yang tertib, aman, dan juga lancar baik di bidang lalu lintas maupun kehidupan sehari-hari.



**DAFTAR PUSTAKA**

**A. Buku**

Al-Bukhari; 1981, *Shahih al-Bukhari: Juz II*, Beirut; dar al-fikr

Alik Ansyori Alamsyah, 2008, *Rekayasa Lalu Lintas (edisi Revisi)*, Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang

Bambang Waluyo, 2004. *Pidana Dan Pemidanaan*, Depok: Sinar Grafika

Barda Nawawi Arief, 1990. *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: Rajawali

\_\_\_\_\_, 1998. *Beberapa Aspek Kebijakan Dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti

\_\_\_\_\_, 2013. *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Cetakan II, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti

Berlin Situmorang, 2011. *Sejarah Perkembangan Hukum Lalu Lintas*, Fakultas Hukum USU, Medan

Dellyana Shant. 1988. *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta, Liberty

- Hadirman, 2004, *Menuju Tertib Lalu Lintas*, PT. Gendesa Puramas, Jakarta
- Hasbi Asl-Shiddiq, 1964, *Peradilan dan Hukum Acara Islam*, Bandung: Al- Maarib
- Institute of Civil Engineers England dalam bukunya Alik Ansyori Alamsyah, 2008. *Rekayasa Lalu Lintas (edisi Revisi)*, Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang
- J.M. van Bemmelen (terj. Hasnan), *Hukum Pidana I (Ons Strafrecht I)*, Bandung: Binacipta, 1984
- Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia. 2019. *Transformasi Dan Kesiapan Polri Untuk Peningkatan Profesionalisme Kinerja Menghadapi Tantangan Dan Peluang Era Revolusi Industri*, Paparan Kakorlantas Polri
- Lilik Mulyadi, 2012. *Bunga Rampai Hukum Pidana: Perspektif Teoretis Dan Praktik*, Cetakan II, Bandung: PT. Alumni
- L.S.Putranto, 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. Cetakan Pertama, PT Mancanan Jaya Cemerlang: Jakarta
- M. Karjadi, 1981. *Mengurus Kejahatan, Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*. Bogor: Politea
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, 2010. *Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana*, Edisi Kedua, Bandung: PT. Alumni
- Noul J. Coulson: 1987, *Hukum Islam dalam Perspektif Sejarah*, Terj. Hamid Ahmad, Jakarta: P3M
- P.A.F. Lamintang dan F.T. Lamintang, 2019. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Cetakan IV, Bandung: PT. Alumni
- Sabian Usman. 2009. *Dasar-Dasar Sosiologi*, Yogyakarta, Pustaka Belajar
- Satjipto Rahardjo, 1997. *Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global*, Jurnal Perspektif Volume 2 Nomor 2
- \_\_\_\_\_. 2005. *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Adtya Bakti

Soerjono Soekanto. 1976. *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan di Indonesia*, Jakarta, Universitas Indonesia

\_\_\_\_\_, 2007, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta

Soewarni Handayaniingrat. 2010. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Jakarta: Haji Masanggung

Sudikno Mertokusumo. 2009. *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Edisi Kedu, Yogyakarta: Liberty

Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Bandung.

## **B. Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## **C. Jurnal, Media Internet, dan Dokumen**

Agio V. Sangki. 2012. *Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*, Universitas Sam Ratulangi, Jurnal Hukum, Lex Crimen, Vol.I No.1

Ambar Suci Wulandari. 2020. *Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia*. Jurnal ALMasbut, Volume 12 Nomor 1



- Amin, Pratama, & Manalu, 2020. *Efektifitas Penerapan Tilang Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya*. Krtha Bhayangkara, Vol.14 No.2
- Danrivanto Budhijanto. 2014. *Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi*, Jurnal Dinamika Hukum Volume 14 Nomor 1
- David O'Donnell dan Lars Bo Henriksen, 2002. *Philosophical Foundations for Critical Evaluation of the Social Impact of ICT*, Journal of Information Technology Volume 17 Number 2
- Dewi Asri Nurlia, Siti Komariah, Bagja Waluya. 2017. *Faktor-Faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor di Bawah Umur di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung*. Jurnal Sosietas, Vol.7 No.2
- Dian Agung Wicaksono dan Chryshnanda Dwilaksana. 2020, *Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan Secara Elektronik Sebagai Wujud Pembangunan Hukum dalam Era Digital*. Jurnal Rechtsvinding, Vol. 9. No. 2. Agustus
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, "Daerah Diminta Isi Database Perlengkapan Jalan", Kementerian Perhubungan, <http://dephub.go.id/post/read/daerah-diminta-isi-database-perlengkapan-jalan>
- Ilham Yuli Isdiyanto, 2018. *Menakar Gen Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional*, Jurnal Hukum & Pembangunan Volume 48 Nomor 3
- I. Sriyanto, 1993. *Asas Tiada Kesalahan dalam Pertanggungjawaban Pidana dengan Penyimpangannya*, Jurnal Hukum dan Pembangunan Volume XXIII Nomor 2
- Muhar Junef. 2014. *Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas*. E-Journal Widya Yustisia Volume 1 No.1
- Kabib Nawawi. 2010. *Progresifitas Polisi Menuju Polisi Profesional, Inovatif*, Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 2, No. 3.
- Maryanto. 2003. *Refleksi dan Relevansi Pemikiran Filsafat Hukum Bagi Pengembangan Ilmu Hukum*, Jurnal Hukum, Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Vol. 13 No.1

- Mei Amelia, "Fitur Pengenalan Wajah akan Dikembangkan di Kamera E-TLE Cegah Nopol Palsu", Detik, [https:// news.detik.com/berita/d-4642127/fitur-pengenalan-wajah-akan-dikembangkan-di-kamera-e-tle-cegah-nopol-palsu](https://news.detik.com/berita/d-4642127/fitur-pengenalan-wajah-akan-dikembangkan-di-kamera-e-tle-cegah-nopol-palsu)
- Norman D. Lattin, 1928. *Vicarious Liability and the Family Automobile*, Michigan Law Review, Volume 26 Number 8
- Noverdi Puja Saputra. 2021. *Electronis Traffic Law Enforcement (ETLE) dan Permasalahannya*. Info Singkat: Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual dan Strategis, Vol. XIII, No.7/I/Puslit
- Rahayu Nurfauziah, 2021. *Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial*. Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik. Volume 3. Nomor 1
- Setiyanto, Gunarto, & Wahyuningsih. 2017. *Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang)*, Jurnal Hukum Khaira Ummah, Vol.12 No.4,
- Soni Sadono, 2016. *Budaya Tertib Berlalu Lintas Kajian Fenomenologis atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung*. Jurnal Channel. Vol.4 No.1
- Stephen M. McJohn, 2006. *A New Tool for Analyzing Intellectual Property*, Northwestern Journal of Technology and Intellectual Property Volume 5 Number 1
- Sundy Kelana Sinaryanto, 2020. *Implementasi Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Penajam Paser Utara*, Jurnal Lex Suprema, Volume 2 Nomor I Maret
- Wahju Prijo Djatmiko, 2018. *Paradigma Pembangunan Hukum Nasional yang Responsif dalam Perspektif Teori J.H. Merryman tentang Strategi Pembangunan Hukum*, Jurnal Arena Hukum Volume 11 Nomor 2
- Yuli Armala, M. Yasir, 2022. *Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Bojonegoro*. JUSTITIABLE, Jurnal Hukum, Volume 5 No. 1, Juni

