

**KONSTRUKSI PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS ELEKTRONIK
WUJUD KONSEP DIGITALISASI
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo)**

TESIS



Oleh :

AGUS PRIYONO

NIM : 20302100123
Konsentrasi : Hukum Pidana

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

**KONSTRUKSI PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS ELEKTRONIK
WUJUD KONSEP DIGITALISASI
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo)**

TESIS

**Diajukan Untuk memenuhi persyaratan guna
Mendapatkan gelar Magister Ilmu Hukum**

Oleh :

AGUS PRIYONO

NIM : 20302100123

Konsentrasi : Hukum Pidana

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

2023

**KONSTRUKSI PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS ELEKTRONIK
WUJUD KONSEP DIGITALISASI
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo)**

TESIS

Oleh :

AGUS PRIYONO

NIM : 20302100123
Konsentrasi : Hukum Pidana

Disetujui oleh
Pembimbing I, Tanggal

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

Mengetahui
Ketua Program Magister Ilmu Hukum



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

PROBLEMATIKA ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT
KONSEP DIGITALISASI PENEGAKAN
PELANGGARAN LALU LINTAS
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo)

TESIS

Oleh :

AGUS PRIYONO

NIM : 20302100123

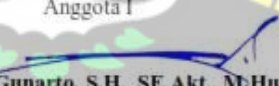
Konsentrasi : Hukum Pidana

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal **23 Agustus 2023**
Dan dinyatakan **LULUS**


Tim Penguji
Ketua Penguji,


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: 06-0503-0205

Anggota II


Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H., M.H.
NIDN : 06-2005-8302

Mengetahui
Ketua Program Magister Ilmu Hukum


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

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : AGUS PRIYONO

NIM : 20302100123

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul :

**Konstruksi Penegakan Hukum Lalu Lintas Elektronik
Wujud Konsep Digitalisasi
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Wonorejo)**

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 menanggung sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Surabaya, 25 Agustus 2023
mengetahui,

NIP. 1980031400034
(AGUS PRIYONO)



PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : AGUS PRIYONO
NIM : 20302100123
Program Studi : MAGISTER HUKUM
Fakultas : FAKULTAS HUKUM

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

**Konstruksi Penegakan Hukum Lalu Lintas Elektronik
Wujud Konsep Digitalisasi
(Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo)**

dan memintanya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, diinformasikan, 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, 25 Agustus 2023

Yang menandatangani,



(AGUS PRIYONO)

*Coret yang tidak perlu

KATA PENGANTAR

Puji Syukur tercurahkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan segala kemudahan dan kelancaran kepada Penulis, sehingga Penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul: KONSTRUKSI PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS ELEKTRONIK WUJUD KONSEP DIGITALISASI (Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Wonosobo) yang dapat diselesaikan penulis secara tepat waktu.

Pengambilan judul tersebut, berdasarkan pada secara teknis, Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) masih memiliki problematika dalam mencapai kelancaran pelaksanaannya, terutama pula SDM Polri yang wajib menyesuaikan perkembangan kebijakan digitalisasi tersebut dalam inovasi pada praktek penegakan hukum di lalu lintas serta infrastruktur yang memadai. Penerapan pelaksanaan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam penyelesaian pelanggaran lalu lintas merupakan hal baru dalam penegakan hukum lalu lintas di Indonesia.

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 mengetahui dan menganalisis (1) konstruksi yuridis pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement, (2) problematika kebijakan

Electronic Traffic Law Enforcement secara yuridis dan implementatif, (3) solusi dalam mengatasi problematika kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement sebagai konsep digitalisasi penegakan pelanggaran lalu lintas.

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;
2. Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang sekaligus Pembimbing I yang dengan penuh kepakaran, kebijaksananya dan telah berkenan meluangkan waktu memberikan bimbingan kepada penulis untuk segera menyelesaikan penulisan tesis ini;
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, Juli 2023

Penulis

Agus Priyono



ABSTRAK

Secara teknis, Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) masih memiliki problematika dalam mencapai kelancaran pelaksanaannya. Pemberlakuan tilang berbasis elektronik yang dilakukan oleh polisi di jalan raya sampai sekarang belum efektif, dalam menegakan peraturan perundang-undangan, belum mencapai suatu kedisiplinan yang dicita-citakan oleh masyarakat pengguna jalan raya. Perkembangan tilang harus semakin dinamis untuk menyelesaikan berbagai permasalahan pelanggaran lalu lintas yang semakin berkembang.

Secara khusus tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis (1) konstruksi yuridis pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement, (2) problematika kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement secara yuridis dan implementatif, (3) solusi dalam mengatasi problematika kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement sebagai konsep digitalisasi penegakan pelanggaran lalu lintas.

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) Peraturan terkait diterapkannya sistem Electronic Traffic Law Enforcement dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat dalam Pasal 272 ayat 1 dan 2 serta Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. (2) Penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) sejauh ini belum merata, dapat dilihat dari kamera CCTV yang dipasang, kamera pengintai (CCTV) di daerah yang telah memberlakukan tilang elektronik belum seluruhnya otomatis pengenalan plat nomor kendaraan (ANPR), kamera *Check Point* dan pemantauan kecepatan (speed radar). Hanya beberapa titik yang kamera pengintainya mampu memantau kecepatan (speed radar), chect point dan pengenalan plat nomor kendaraan (ANPR) sedangkan persimpangan lalu lintas sangat banyak. (3) Dalam hal keterbatasan sarana dan prasarana yang membutuhkan anggaran besar, polri dapat bekerja sama dengan pemerintah daerah untuk menyediakan sarana dan prasarana dalam penegakan Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE), namun sebelumnya setiap polri harus menghitung secara detail kebutuhan yang dibutuhkan di wilayah hukumnya.

Kata Kunci: Konstruksi, ETLE, Konsep Digitalisasi.

ABSTRACT

Technically, Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) still has problems in achieving smooth implementation. The implementation of electronic-based ticketing by the police on the roads has not been effective so far, in enforcing laws and regulations, it has not yet achieved the discipline that the road users aspire to. The development of fines must be more dynamic to solve various problems of traffic violations that are growing.

In particular, the purpose of this research is to identify and analyze (1) the juridical construction of the implementation of Electronic Traffic Law Enforcement, (2) the legal and implementation problems of Electronic Traffic Law Enforcement policies, (3) solutions to overcome the problems of Electronic Traffic Law Enforcement policies as a concept of digitalization. enforcement of traffic violations.

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) Regulations related to the implementation of the Electronic Traffic Law Enforcement system in Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation are contained in Article 272 paragraphs 1 and 2 and Law Number 19 of 2016 amendments to Law Number 11 of 2008 concerning Information and Electronic Transactions. (2) The implementation of Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) has so far been uneven, as can be seen from the installed CCTV cameras, surveillance cameras (CCTV) in areas that have imposed electronic fines, not all of which have automated vehicle license plate recognition (ANPR), cameras Check Point and speed monitoring (speed radar). Only a few points have surveillance cameras capable of monitoring speed (speed radar), check points and vehicle number plate recognition (ANPR) while there are many traffic intersections. (3) In the case of limited facilities and infrastructure that require a large budget, the Indonesian National Police can cooperate with the regional government to provide facilities and infrastructure for the enforcement of Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE), but previously each National Police must calculate in detail the needs needed in the area. jurisdiction.

Keywords: Construction, ETLE, Digitization Concept.

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR ISI TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian.....	10
D. Manfaat Penelitian.....	10
E. Kerangka Konseptual.....	11
a. Konstruksi	11
b. ETLE	12
c. Digitalisasi	12
d. Pelanggaran	13
e. Lalu Lintas	13
F. Kerangka Teori	14
1. Teori Penegakan Hukum	14
2. Teori Efektivitas Hukum	17
G. Metode Penelitian.....	20

1. Metode Pendekatan.....	20
2. Spesifikasi Penelitian.....	21
3. Sumber Data	21
4. Metode Pengumpulan Data	22
5. Metode Penyajian Data.....	23
6. Metode Analisis Data	23
H. Sistematika Penulisan.....	24
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Pelanggaran Lalu Lintas	25
1. Definisi Lalu Lintas	25
2. Pelanggaran Lalu Lintas	27
3. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas.....	34
4. Ketentuan Hukum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas.....	37
5. Faktor-faktor Pelanggaran Lalu Lintas.....	40
B. Tinjauan Umum Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)	43
C. Pelanggaran Hukum dalam Perspektif Islam	48
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Konstruksi Yuridis Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement	51
B. Problematika Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement secara Yuridis dan Implementatif.....	75

C. Solusi dalam Mengatasi Problematika Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement sebagai Konsep Digitalisasi Penegakan Pelanggaran Lalu Lintas	93
---	----

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan.....	105
B. Saran.....	108

DAFTAR PUSTAKA	109
-----------------------------	-----



DAFTAR ISI TABEL

Tabel I Macam-Macam Pelanggaran UU Lalu Lintas	55
Tabel II Skema Kerja Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)	80
Tabel III Jenis Pelanggaran dan Sanksi dalam ETLE	83



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kesadaran hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan raya dirasakan saat ini masih sangat kurang, perlu adanya upaya guna menindaklanjutan kualitas maupun kuantitasnya, hal ini dimaksud dapat meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas. Suatu pelanggaran terkait dengan pelanggaran lalu lintas jalan sendiri merupakan suatu jenis pelanggaran yang masuk tindak pidana pelanggaran tertentu.

Tingginya angka pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas yang terjadi, dengan mengambil tindakan yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas tanpa kecuali akan merubah tingkah laku pengemudi dalam berlalu lintas dan pada gilirannya meningkatkan keselamatan dalam berlalu lintas. Aturan lalu lintas yang baik tidak ada gunanya kalau pelanggaran tetap terjadi dan tidak ditegakkan. Lalu lintas dan pemakai jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis dalam efektifitas peraturan lalu lintas khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pembinaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholder*).

Indonesia merupakan salah satu negara yang terus berbenah dalam menghadapi dan mengikuti perkembangan teknologi. Disisi lain Indonesia juga merupakan negara hukum yang menjunjung tinggi keadilan dan memberikan hak yang sama kepada semua warga negaranya dalam kedudukan di depan hukum seperti yang sudah tercantum dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 Pasal 1 ayat (3) yang berbunyi “Negara Indonesia adalah negara hukum”.¹ Tujuan pokok dari hukum adalah terciptanya ketertiban.² Hukum harus dilaksanakan dan ditegakkan (*fiat justitia et peregat mundus*) yang berarti meskipun dunia ini akan runtuh hukum harus ditegakkan.³

Perkembangan teknologi yang dimaksudkan dalam hal ini bertujuan agar Indonesia tetap bisa beradaptasi dengan perkembangan serta tidak tertinggal dari negara-negara lainnya. Tidak terkecuali dalam bidang penegakan hukum, Indonesia saat ini sedang mempersiapkan beberapa pemanfaatan teknologi dibidang penegakan hukum. Salah satu penegakan hukum yang dikembangkan dengan basis teknologi ahir-ahir ini adalah dalam lingkup penegakan hukum Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). Pemanfaatan teknologi ini diluncurkan guna meningkatkan efektivitas dan efisiensi penegakan hukum dibidang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ).

¹ Iman Faturrahman, and Bambang Tri Bawono. Application of Restorative Justice to Solution of Traffic Accidents. *Jurnal Daulat Hukum* Volume 4 Issue 1, March 2021, url: <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/13881/5377>

² Hesti Kristi Wahyudi, and Sri Kusriyah. Owner's Responsibilities of Vehicles Used as Illegal Public Transport When Traffic Accidents Happened. *Jurnal Daulat Hukum* Volume 4 Issue 1, March 2021, url: <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/13693/5366>

³ Asliani Harahap. Pembaharuan Hukum Pidana Berbasis Hukum Adat. Dalam *Jurnal Eduteh* Vol. 4 No 2. 2018. hlm.1

Pembangunan infrastruktur Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dewasa ini memang tengah ditingkatkan dan dibenahi oleh pemerintah Indonesia, terutama di beberapa daerah yang selama ini dipantau memiliki peranan penting dalam menunjang aktifitas perekonomian masyarakat.⁴ Berkembangnya ekonomi masyarakat menjadikan penggunaan alat transportasi juga berkembang dan menjadi kebutuhan pokok untuk mempermudah aktivitas sehari-hari. Namun pada sisi lain meningkatnya intensitas kegiatan masyarakat di jalan raya juga melahirkan berbagai permasalahan terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Upaya penerapan aturan lalu lintas salah satunya adalah dengan menugaskan satuan polisi lalu lintas sebagai pengamanan dalam menjaga ketertiban berkendara.⁵ Namun dalam prakteknya, pengamanan lalu lintas yang dilakukan oleh anggota polisi secara manual banyak ditemui kekurangan seperti misal masih seringnya terjadi argumentasi antara pelanggan dan petugas, tidak mampu menindak semua pelanggar secara simultan apabila terdapat banyak pelanggar dalam 1 wilayah, tidak mampu memberi efek jera karena banyak ditemui pelanggar yang secara langsung menghindari apabila ada petugas berjaga.

Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja

⁴ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006, hlm. 2

⁵ Arnia Jovi, Umar Ma'ruf, Latifah Hanim, Rahmat Bowo Suharto. The Factors Effectiveness of Driving License Service Procedures, *Jurnal Daulat Hukum*, Volume 5 Issue 2, June 2022, url: <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/21279/6993>

melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku.⁶ Pada umumnya pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada umumnya permasalahan pelanggaran lalu lintas sering dialami oleh setiap daerah di Indonesia, hal tersebut dapat dibuktikan dengan adanya indikasi angka kecelakaan lalu lintas yang sering meningkat di setiap tahunnya.

Peningkatan pelanggaran lalu lintas merupakan sebuah tantangan baru bagi pihak Kepolisian untuk mampu menerapkan sanksi yang mendidik namun tetap memiliki efek jera.⁷ Salah satu cara untuk menekan pelanggaran adalah dengan melakukan sanksi administratif (tilang) yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Namun yang terjadi selama ini sistem tilang sering disimpangkan oleh oknum sipil dan oknum anggota polisi untuk saling berkompromi agar kepentingan masing-masing bisa tercapai tanpa mengikuti prosedur yang berlaku. Bukan rahasia umum bila praktik suap-menyuap saat operasi lalu lintas kerap terjadi. Itulah alasan yang mendasari Kepolisian Republik Indonesia menerapkan sistem baru bernama *Elektronik Traffic Law Enforcement* (ETLE), atau masyarakat mengenal dengan istilah E-tilang. Sistem ini diharapkan dapat mengurangi praktik Pungli dan suap. E-tilang diberlakukan bersamaan *launching* serentak seIndonesia pada 6 Desember 2017.

⁶ Andi Hamzah, *Pelanggaran Lalu Lintas: Kamus Hukum*, Bandung: Citra Umbara, 2008, hlm. 23

⁷ Nurhasan Ismail, Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas, *Jurnal Ilmu Hukum*, Traffic Accident Research Centre Journal of Indonesia Road Safety , Vol. 1, No. 1, April 2018, hlm.113

Sistem ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) sebagai wujud layanan publik berbasis teknologi dalam era teknologi industri 4.0 pada bidang lalu lintas. Implementasi teknologi untuk merekam pelanggaran lalu lintas secara elektronik. Penyatuan sistem informasi kepolisian yang terintegrasi dengan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) diperlukan untuk keberjalanan ETLE. Lebih lanjut ETLE merupakan salah satu penjabaran dan implementasi dari transformasi Polri yang Presisi, (Prediktif, Responsibilitas, Transparansi berkeadilan). Layanan kepolisian berbasis teknologi informasi komunikasi menjadi sebuah hal penting dalam mewujudkan layanan prima kepolisian. Optimalisasi pengembangan teknologi menjadi instrumen yang dapat memberi nilai tambah untuk mendukung pelaksanaan tugas Polri. ETLE adalah sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang berbasis teknologi informasi dengan menggunakan kamera kemudian terdata secara langsung untuk menindak pelanggar lalu lintas.

ETLE dapat mereduksi langsung antara petugas dengan pelanggar, sehingga menjadi metode yang paling tepat di era sekarang. Pelaksanaannya, ETLE mampu mendeteksi 10 pelanggaran lalu lintas diantaranya, pelanggaran *traffic light*, pelanggaran marka jalan, pelanggaran plat ganjil-genap (misalkan di Jakarta), tidak mengenakan sabuk keselamatan, menggunakan ponsel saat mengemudi, pelanggaran batas kecepatan, melawan arus, tidak menggunakan helm, pelanggaran jenis kendaraan pada jalur atau kawasan tertentu dan pelanggaran keabsahan STNK, serta pelanggaran lainnya. Dalam ETLE nasional, pelanggaran yang terjadi di suatu wilayah walau kendaraan berasal dari wilayah lain, dapat dikordinasikan dengan

satuan wilayah dimana kendaraan itu terdaftar. Sehingga dapat terdeteksi dan terintegrasi pada seluruh Polda dan terpusat di Korlantas Polri. *Output* dari ETLE adalah berupa foto dan video hasil analisa pelanggaran lalu lintas yang akurat dengan mengedepankan transparansi.

Penerapan ETLE merupakan suatu terobosan yang dilakukan oleh kepolisian untuk meminimalisasi pihak-pihak yang melakukan pemerasan saat melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas dan untuk meningkatkan kedisiplinan berkendara di masyarakat. Selain itu, ETLE mendorong kinerja kepolisian lebih efektif. Dasar hukum dari Tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) ini sendiri adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dan pada Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta pada Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik (ITE).

Penerapan tilang berbasis teknologi ini juga sejalan dengan norma hukum di Indonesia. Pada prinsipnya norma hukum adalah peraturan hidup yang bersifat memaksa dan mempunyai sanksi yang tegas, peraturan yang timbul dari norma hukum dibuat oleh penguasa negara yang mengikat setiap orang dan pelaksanaannya dapat dipertahankan dengan segala paksaan oleh alat-alat negara.⁸

⁸ Eka N.A.M Sihombing dan Ali Marwan HSB. *Ilmu Perundang-Undangan*. Medan: Pustaka Prima, 2017. hlm.48.

Kenyataannya pemberlakuan tilang berbasis elektronik yang dilakukan oleh polisi di jalan raya sampai sekarang belum efektif, dalam menegakan peraturan perundang-undangan, belum mencapai suatu kedisiplinan yang dicita-citakan oleh masyarakat pengguna jalan raya. Perkembangan tilang harus semakin dinamis untuk menyelesaikan berbagai permasalahan pelanggaran lalu lintas yang semakin berkembang, salah satu masalah terkait diretapkannya kerja *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), masyarakat tidak bisa membayar pajak kendaraan bermotor karena ternyata Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) sudah diblokir, imbas penerapan kerja *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). Pemblokiran STNK dilakukan kepolisian jika penerima surat pemberitahuan pelanggaran kerja *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) gagal melakukan konfirmasi, atau membayar denda, belum semua masyarakat dapat mengikuti perkembangan teknologi, seperti ada golongan masyarakat yang belum dapat melakukan konfirmasi ETLE secara online, yang disebabkan ketidakmampuan dalam pengoperasian perangkat digital maupun tidak memiliki perangkat digital yang memadai seperti handphone yang belum menggunakan sistem operasi Android atau Ios.

Problematika lain, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) memang membawa manfaat jika dipandang dari segi *transparency*, *empowerment*, responsif (*responsiveness*), dan keadilan (*equity*). Namun, tanpa disadari kasus *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang terjadi sangat merugikan masyarakat khususnya pemilik kendaraan rental. Dalam kasus pelanggaran yang terjadi, pelaku pelanggaran adalah penyewa kendaraan sedangkan yang berkewajiban

membayarkan tilang adalah pemilik kendaraan. Hal ini tentu saja sangat merugikan karena pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran berkewajiban membayar tilang tersebut secara penuh tanpa bisa berbuat apa-apa.⁹

Secara teknis, *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) masih memiliki problematika dalam mencapai kelancaran pelaksanaannya, terutama pula SDM Polri yang wajib menyesuaikan perkembangan kebijakan digitalisasi tersebut dalam inovasi pada praktek penegakan hukum di lalu lintas serta infrastruktur yang memadai.

Penerapan pelaksanaan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam penyelesaian pelanggaran lalu lintas merupakan hal baru, dalam penegakan hukum lalu lintas di Indonesia. Sebagai hal yang baru¹⁰, penerapan pelaksanaan sistem *Elektronik Traffic Law Enforcement* (E-TLE) dalam penyelesaian pelanggaran lalu lintas terus menerus mengalami perbaikan dan penyempurnaan, terlebih lagi sistem tilang yang berbasis elektronik dengan sarana utama yaitu CCTV (*Closed Circuit Television*), dikembangkan dalam rezim hukum lalu lintas yang sudah ada, dapat dipastikan pula banyak persinggungan dengan hukum lain.

Kepolisian sebagai ujung tombak dalam penegakan hukum lalu lintas di masyarakat baik yang bersifat preventif dan represif, mempunyai peranan yang penting dan strategi sifatnya dalam usaha menumbuh kembangkan kesadaran hukum

⁹ Ambar Suci Wulandari. Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia. *Jurnal AlMasbut* Volume 12 Nomor 1, 2020. hlm.1-10.

¹⁰ Asmara dkk. Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem ETLE. *Jurnal Ilmu Kepolisian*. Volume 13 Nomor 1, 2019. hlm.187-202.

lalu lintas yang aman, tertib dan lancar. Penegakan hukum adalah hal yang sangat penting, dimana dengan penegakan hukum akan dapat menjalankan fungsi hukum yang berlaku. Dengan penegakan hukum akan berdampak pada aspek hukum itu sendiri dimana orang akan patuh dan taat pada hukum sehingga terciptanya keadaan aman dan tertib. Penegakan hukum sebaiknya dilakukan apabila pendekatan rekayasa, sosialisasi dan pendidikan terhadap suatu aturan tertentu telah dilakukan.

Berdasarkan fenomena yang telah dijabarkan, penulis sangat tertarik untuk menyusun sebuah tesis yang akan dianalisa dengan judul "**Konstruksi Penegakan Hukum Lalu Lintas Elektronik Wujud Konsep Digitalisasi (Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Wonosobo)**".

B. Rumusan Masalah

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

1. Apa konstruksi yuridis pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement*?
2. Apa problematika kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* secara yuridis dan implementatif?
3. Bagaimana solusi dalam mengatasi problematika kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai konsep digitalisasi penegakan pelanggaran lalu lintas?

C. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengetahui dan menganalisis konstruksi yuridis pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement*;
2. Untuk mengetahui dan menganalisis problematika kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* secara yuridis dan implementatif;
3. Untuk mengetahui dan menganalisis solusi dalam mengatasi problematika kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai konsep digitalisasi penegakan pelanggaran lalu lintas.

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 problematika *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai konsep digitalisasi penegakan pelanggaran lalu lintas.

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 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. Konstruksi

Konstruksi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia ialah susunan dan hubungan kata dalam kalimat atau kelompok kata. Menurut Sarwiji yang dimaksud dengan makna konstruksi (*construction meaning*) adalah makna yang terdapat dalam konstruksi kebahasaan. Dapat diartikan bahwa konstruksi memiliki artian sebuah makna yang berhubungan dengan kata dalam kalimat atau kelompok kata yang lain yang ada didalam sebuah kajian kebahasaan.¹¹ Pada pengertian yang lain konstruksi juga dapat diartikan sebagai susunan, bentuk, bangunan atau jembatan untuk menyusun hubungan kata yang ada dalam kalimat atau kelompok kata.

¹¹ Sarwiji Suwandi, *Semantik Pengantar Kajian Makna*, Yogyakarta, Penerbit Media Perkasa, 2008. hlm.10

b. ETLE

Teknologi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan salah satu terobosan teknologi yang berfungsi untuk mendokumentasikan pelanggaran lalu lintas demi membantu mengatasi masalah keamanan, ketertiban serta keselamatan lalu lintas. Teknologi ETLE memanfaatkan perangkat CCTV sebagai alat bantu dalam pengawasan pelanggaran lalu lintas. Melalui CCTV yang akan dipasang di setiap jalan yang sudah ditentukan yang terhubung di ruangan pantau di *back office* jika terindikasi adanya pelanggaran maka sistem secara otomatis akan mencatat setiap pelanggaran yang terjadi di jalan raya dan petugas yang bertugas akan memvalidasi pelanggaran dan melakukan pengiriman surat konfirmasi yang akan dikirim ke alamat pelanggar.¹²

c. Digitalisasi

Digitalisasi merupakan proses konversi dari analog ke digital dengan menggunakan teknologi dan data digital dengan sistem pengoperasian otomatis dan sistem terkomputerisasi. Menurut Sukmana dalam Erwin digitalisasi adalah proses media dari bentuk tercetak, audio, maupun video menjadi bentuk digital. Digitalisasi dilakukan untuk membuat arsip dokumen bentuk digital. Digitalisasi memerlukan peralatan seperti komputer, scanner, operator

¹²Ary Anindita Bag Satwika, *Electronic Traffic Law Enforcement: Is it Able to Reduce Traffic Violations*. *Unnes Law Journal* Vol 6, No. 1, 2020, hlm.85.

media sumber dan software pendukung. Menurut Lasa digitalisasi adalah proses pengelolaan dokumen tercetak/printed document menjadi dokumen elektronik. Menurut Brennen & Kreiss digitalisasi yaitu meningkatnya ketersediaan data digital yang dimungkinkan oleh kemajuan dalam menciptakan, mentransfer, menyimpan, dan menganalisis data digital, dan memiliki potensi untuk menyusun, membentuk, dan mempengaruhi dunia kontemporer.¹³

d. Pelanggaran

Pelanggaran sering disebut sebagai delik undang-undang, artinya dipandang sebagai delik karena tercantum dalam undang-undang. Lamintang, dalam bukunya dasar-dasar hukum pidana di Indonesia menyatakan bahwa Orang pada umumnya baru mengetahui bahwa tindakan tersebut merupakan pelanggaran yang bersifat melawan hukum sehingga dapat dihukum yaitu setelah tindakan tersebut dinyatakan dilarang dalam undang-undang. Kemudian pada pelanggaran Tidak terdapat ketentuan adanya suatu pengaduan sebagai syarat bagi penuntutan.¹⁴

e. Lalu Lintas

Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlalulintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya

¹³ Mustofa, Digitalisasi Koleksi Karya Sastra Balai Pusaka sebagai Upaya Pelayanan di Era Digital Natives. *Jurnal Perpustakaan Universitas Airlangga*, Vol. 8 No. 2 Juli–Desember 2018, hlm.62

¹⁴ Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 2011, hlm.210

kendaraan dan orang yang berlalu lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir penuh, apabila terlampaui, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas. Persoalan ini sering dikatakan sebagai persoalan angkutan.¹⁵

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 hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.¹⁶ 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.¹⁷ Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, menurut Soerjono Soekanto antara lain:

- a) Faktor Hukumnya sendiri

¹⁵ Rahman Amin, Penyuluhan Hukum Budaya Tertib Berlalu Lintas Di Jalan Raya Menurut Undang - Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, Vol. 05 Nomor 02. 2022, hlm.132.

¹⁶ Dellyana Shant. *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta, Liberty, 1988, hlm 32

¹⁷ *Ibid*, hlm 33

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 Pemasarakatan. 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 kenyataanya 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. 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 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.¹⁸

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 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.¹⁹

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 hokum menurut pengertian di atas

¹⁸ Soerjono Soekanto. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2007, hlm 5

¹⁹ Sabian Usman. *Dasar-Dasar Sosiologi*, Yogyakarta, Pustaka Belajar, 2009, hlm. 12.

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 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.²⁰

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

²⁰ Soerjono Soekanto. *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan di Indonesia*, Jakarta, Universitas Indonesia, 1976, hlm. 40

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 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.²¹

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

²¹ *Ibid*, hlm 48

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. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik;
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran 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 Wonosobo.

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 Wonosobo.

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 utuh²², 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:

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 Pelanggaran Lalu Lintas, Tinjauan Umum ETLE, Pelanggaran Hukum dalam Perspektif Islam.

BAB III Hasil Penelitian Dan Pembahasan, terdiri dari: (1) konstruksi yuridis pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement*, (2) problematika kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* secara yuridis dan implementatif, (3) solusi dalam mengatasi problematika kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai konsep digitalisasi penegakan pelanggaran lalu lintas.

BAB IV Penutup, terdiri dari: Kesimpulan, Saran

²² Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2010, hlm 153

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pelanggaran Lalu Lintas

1. Definisi Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki keunggulan dan karakteristik tersendiri yang perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan dengan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan diharapkan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Pengembangan lalu lintas yang ditata sedemikian rupa dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsur yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode yang sedemikian rupa sehingga terwujud totalitas yang utuh, berdayaguna dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan antara satu dengan yang lain dan terus ditingkatkan agar daya jangkau menjadi lebih luas dan pelayanan kepada masyarakat menjadi lebih baik dengan memperhatikan kepentingan umum/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antar wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor,

dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam keterkaitannya dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

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.²³

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. Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan menurut Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah:

- 1) Perjalanan bolak-balik; جامعته سلطان أبوبنح الإك
- 2) Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
- 3) Berhubungan antara sebuah tempat.²⁴

Subekti juga memberikan definisi tentang lalu lintas, ia mengemukakan bahwa lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya. Pengertian dan definisi-definisi diatas dapat disimpulkan bahwa

²³ L.S.Putranto, *Rekayasa Lalu Lintas*. Cetakan Pertama, PT Mancanan Jaya Cemerlang: Jakarta, 2008, hlm 116

²⁴ W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta : PN. Balai Pustaka. 1993, hlm.55

lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

Soekanto menjelaskan lalu lintas yaitu sesuatu yang berkaitan dengan perjalanan dari tempat satu ke tempat yang lainnya. Perjalanan yang dimaksudkan tidak hanya perjalanan dari jalur darat, namun jalur laut dan jalur udara.²⁵ Berdasarkan pengertian dan definisi-definisi di atas dapat diartikan bahwa lalu lintas ialah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Lalu lintas juga dapat diartikan sebagai hubungan antara manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

2. Pelanggaran Lalu Lintas

Untuk memberikan penjelasan tentang pelanggaran lalu lintas yang lebih terperinci, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Di dalam KUHP tidak dijelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. Istilah “pelanggaran” adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan

²⁵ A. R. Sumampow, Penegakan Hukum dalam Mewujudkan Ketaatan Berlalu Lintas. *Lex Crimen*, Vol.II No.7, 2013, hlm 66

hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya.²⁶ Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrifve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu bersifat kualitatif dan kuantitatif.

Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila akibat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat *recht delicten* yang berarti suatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terhadap ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan.

²⁶ Rusli Effendy dan Poppy Andi Lolo, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Umithohs Press, 1989, hlm 74

Menurut JM Van Bemmelen menyatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.²⁷ Apabila pernyataan tersebut diatas dihubungkan dengan kenyataan praktek yang dilakukan sehari-hari dimana pemberian sanksi terhadap pelaku kejahatan memang pada umumnya lebih berat dari pada sanksi yang diberikan kepada pelaku pelanggaran.²⁸

Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran adalah “overtredingen” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum. Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

- a. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan;
- b. Menimbulkan akibat hukum.

²⁷ J.M. van Bemmelen. *Khusus Delik-Delik Khusus*. Jakarta : Bina Cipta, 1986.

²⁸ Bambang Poernomo, *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002.

Maka dari berbagai pengertian diatas maka dapat mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” yang berarti tempat beribadah, tubruk, landa. Melanggar artinya menubruk, menyalahi, melawan, menyerang, atau melanda. Sedangkan pelanggaran merupakan tindak pidana yang ancaman hukumannya lebih ringan dari pada kejahatan. Moeljatno mengemukakan bahwa pelanggaran adalah perbuatan yang bersifat melawan hukum baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang menentukan demikian. Jadi, pelanggaran identik dengan adanya ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tidak dapat dikatakan pelanggaran bila tidak ada aturan yang melarang.²⁹ Apapun alasan pembena antara kejahatan dan pelanggaran, yang pasti jenis pelanggaran itu lebih ringan dari kejatan. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran yang tidak diancam dengan pidana penjara, tetapi pidana kurungan dan denda, sedangkan pada kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara.

²⁹ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2008, hlm.71.

Kegiatan berlalu lintas diperlukan suatu peraturan yang dapat digunakan untuk menjadi pedoman masyarakat, sehingga pelanggaran lalu lintas tidak terjadi. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan-peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kematian berlalu lintas. Pelanggaran lalu lintas juga sering disebut dengan istilah tilang yang merupakan ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sementara itu pengertian secara limitative tentang apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas tidak ditemukan di dalam pengertian umum yang diatur Pasal 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut Awaloedin bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 32 (1) dan (2), Pasal 33 (1) huruf a dan b, Undang-Undang No. 14 Tahun 2002 atau peraturan perundang-undangan yang lainnya.³⁰

Definisi pelanggaran lalu lintas yang dikemukakan oleh Awaloedin tersebut di atas ternyata masih menggunakan rujukan atau dasar perundang-undangan yang lama yakni UU No 14 Tahun 1992 yang telah diganti dengan UU No. 22 Tahun 2009, akan

³⁰ Naning Rondlon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Jakarta: Bina Ilmu, 1983, hlm. 19.

tetapi hal tersebut dapat dijadikan suatu masukan berharga dalam membahas tentang pengertian pelanggaran lalu lintas.

Ramdlon Naning sendiri menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.³¹ Pelanggaran lalu lintas tidak diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) akan tetapi ada yang menyangkut delik-delik yang disebut dalam KUHP, misalnya karena kealpaannya menyebabkan matinya seseorang (Pasal 359), karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka berat, dan sebagainya (Pasal 360).

Suatu perundang-undangan pada hakikatnya merupakan pencerminan kehendak pemerintah dan masyarakat. Setiap masyarakat memerlukan suatu mekanisme pengendalian sosial yaitu segala sesuatu yang dilakukan untuk melaksanakan proses yang direncanakan untuk mendidik, mengajak, bahkan memaksa para warga masyarakat agar menyesuaikan diri dengan kaidah-kaidah dan nilai-nilai kehidupan masyarakat yang bersangkutan.

Salah satu bentuk pengendalian sosial yang efektif bagi masyarakat dalam menggunakan lalu lintas dan angkutan jalan adalah peraturan lalu lintas yakni Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang dijabarkan lebih lanjut peraturan pemerintah Nomor 41-45 Tahun 1993.³² Adapun peraturan Undang-undang Nomor

³¹ *Ibid*

³² Peraturan Pemerintah Nomor 41-45 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.

22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dibuat karena adanya tujuan yakni:

- a. 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;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dari maksud di atas dapat diketahui bahwa sopan santun dan taat aturan berlalu lintas sangatlah penting. Hal ini terutama menyangkut perilaku para pemakai jalan dalam mematuhi kaidah-kaidah lalu lintas dan angkutan jalan demi terwujudnya kelancaran dan keamanan untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang mungkin disebabkan oleh kelalaian dari pengguna jalan.

Pelanggaran yang dimaksud adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 yang berbunyi: Setiap orang yang menggunakan Jalan Wajib:

- 1) Berperilaku tertib; dan/atau
- 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Jika ketentuan tersebut di atas dilanggar maka akan dikualifikasikan sebagai suatu pelanggaran yang terlibat dalam kecelakaan. Ketertiban lalu lintas adalah salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa karena itulah setiap insan wajib turut mewujudkannya. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terdapat pada jalan raya.³³

3. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Adapun kelalaian atau jenis-jenis pelanggaran lalu lintas diklasifikasikan menjadi tiga diantaranya:

1) Pelanggaran Berat.

Jenis pelanggaran ini memiliki sanksi pidana maksimal enam bulan atau lebih dan denda maksimal lebih dari Rp. 1 Juta rupiah. Pelanggaran yang masuk kategori ini adalah merusak dan mengganggu fungsi jalan dan balapan liar di jalan raya.

2) Pelanggaran Sedang

Jenis yang masuk kelompok ini adalah pelanggaran yang mendapat sanksi pidana maksimal 3-4 bulan atau denda maksimal Rp. 500 ribu-Rp. 1 juta. Sedangkan jenis-jenisnya mencakup tidak memiliki SIM, tidak konsentrasi saat berkendara, dan menerobos pintu palang kereta api.

3) Pelanggaran Ringan

³³ *Ibid*, hlm 88

Pelanggaran yang masuk kategori ini cukup banyak. Kriteria untuk yang satu ini adalah pidana maksimal 15 hari-2 bulan atau denda maksimal Rp. 100 ribu-Rp.500 ribu. Ada 40 jenis pelanggaran yang masuk kategori ini, yaitu memakai aksesoris yang berbahaya di kendaraan, tidak memakai plat nomor kendaraan, serta tidak mengutamakan pejalan kaki dan pesepeda.

Lalu, mobil yang tidak memenuhi syarat teknis, mobil yang tidak layak jalan, melanggar rambu lalu lintas, melanggar alat pemberi isyarat lalu lintas, melanggar batas kecepatan maksimal dan minimal, dan tidak memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan. Selanjutnya, tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala, tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat, dan angkutan barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan. Selain itu, angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, angkutan umum tidak punya izin trayek dan izin barang khusus, mengganggu fungsi rambu, marka jalan, dan alat pengaman pengguna jalan, dan tidak masuk ke terminal.

Pelanggaran lainnya adalah mobil tidak dilengkapi ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas kepolisian. Lalu, motor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan meliputi spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. Selain itu, melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir,

melanggar ketentuan penggunaan atau hak utama yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar, serta melanggar aturan tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Masih ada lagi, yakni tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah, pengemudi atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan, dan pengemudi dan penumpang kendaraan selain motor yang tidak dilengkapi rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm. Kemudian, mengemudikan motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia, mengemudikan motor membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm, mengemudikan motor yang mengangkut penumpang lebih dari satu, dan mengemudikan kendaraan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu. Lalu, membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan dan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat.

Pelanggaran yang lainnya adalah angkutan umum yang tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah. Lalu, tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang. Tidak menutup pintu kendaraan selama berjalan, dan angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan. Selain itu, angkutan orang tidak sesuai trayek, berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian. Kemudian, mobil barang untuk mengangkut orang,

menaikkan dan/atau menurunkan penumpang sembarangan atau kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan, dan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen Perjalanan. Terakhir, motor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan kendaraan tidak bermotor yang dengan sengaja berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain.

Dari bentuk-bentuk pelanggaran yang sering terjadi sebagaimana disebutkan di atas, permasalahan yang sering terjadi pada kondisi lalu lintas di Indonesia telah menimbulkan berbagai masalah seperti tingginya angka kecelakaan lalu lintas baik pada persimpangan rambu lalu lintas maupun pada jalan raya, keselamatan para pengendara dan para pejalan kaki menjadi terancam, kemacetan lalu lintas akibat dari masyarakat yang tidak mengikuti perintah yang diberikan petugas pengatur lalu lintas jalan, dan kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang biasa menjadi budaya melanggar peraturan.

4. Ketentuan Hukum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas di jalan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas, ketentuan-ketentuan hukum itu adalah sebagai berikut:

Pasal 279

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagai mana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 280

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan Bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 281

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pasal 283

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana atau denda kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp.750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 284

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 285

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu petunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas, dimensi badan kendaraan, lampu gandengan ,lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, dalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 291

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Bermotor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 293

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 294

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 297

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

Pasal 302

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).³⁴

³⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

5. Faktor-faktor Pelanggaran Lalu Lintas

Pola pikir masyarakat yang praktis dalam berkendara di jalan raya telah melahirkan masyarakat instan baik saat berkendara maupun diluar berkendara. Masyarakat instan ini kemudian mendorong lunturnya etika dalam berkendara di jalan raya, dan menimbulkan berbagai macam pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan. Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia Pelanggaran adalah perbuatan atau perkara melanggar, tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.³⁵

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Faktor-faktor di atas mempunyai hubungan kausalitas atau sebab akibat yang saling berkaitan antara satu sama lain. Faktor tersebut dapat disederhanakan menjadi 3 faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan (sepeda motor), dan faktor kondisi jalan raya.³⁶

Menurut Suwardjoko pencatatan data pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk bisa dianalisis guna menemukan sebab musabab kecelakaan lalu lintas sehingga dengan tepat bisa diupayakan

³⁵ P.B. Adiputra, *Hukum Dan Etik Berlalu Lintas*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2002, hlm.103

³⁶ *Ibid*, hlm. 104

penanggulangannya. Penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam tiga unsur yaitu manusia, jalan, dan kendaraan.

Menurut Suwardjoko tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengendara. Penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas juga dipertegas oleh pernyataan Hobbs, bahwa penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia, yang mencakup psikologis manusia, sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran, dan pengetahuan tentang tata cara lalu lintas.³⁷

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu.

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah seharusnya diganti tetapi tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, di

³⁷ C.S.T. Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 1994, hlm. 85

samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.³⁸

Faktor terakhir adalah faktor jalan, hal ini berhubungan dengan kecepatan rencana jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya media jalan, dan jarak pandang serta kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor. Hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh dan jalan menjadi lebih licin. Selain itu, jarak pandang juga terganggu dengan adanya asap dan kabut, terutama di daerah pegunungan. Hal ini mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek.

Faktor jalan juga dipertegas oleh pernyataan Suwardjoko, bahwa kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan yang sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.

Di antara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan penyebab pelanggaran lalu lintas yang paling tinggi karena faktor manusia berkaitan erat dengan etika, tingkah laku, dan cara berkendara di jalan raya. Bentuk pelanggaran itu sendiri merupakan bagian dari kelalaian seseorang dalam bertindak dan mengambil

³⁸ A.Putri, Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Ditinjau Dari Motivasi Keselamatan Diri dan Jenis Kelamin. *Jurnal Phronesia*, Vol 2 Nomor 6, 2011, hlm. 118

keputusan yang tergesa-gesa. Mereka sering mementingkan diri sendiri tanpa mementingkan kepentingan umum.³⁹

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh masyarakat yaitu tidak membawa SIM, STNK, helm, menerobos lampu merah, memarkir kendaraan sembarangan, melanggar kecepatan berkendara, dan sebagainya. Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas tersebut dapat dibedakan menjadi pelanggaran ringan dan pelanggaran berat. Pelanggaran berat terjadi, jika seseorang dengan sengaja dan tidak memiliki SIM. Sedangkan pelanggaran ringan, jika seseorang benar-benar lupa tidak membawa SIM karena tergesa-gesa saat akan bepergian. Hal semacam ini seharusnya mendapat perhatian Polisi lalu lintas dalam mengambil keputusan. Setidaknya polisi tidak boleh memukul rata setiap masalah, tetapi harus mempertimbangkan situasi yang berbeda.⁴⁰

B. Tinjauan Umum *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

Electronic Traffic Law Enforcement yang selanjutnya disebut ETLE atau Tilang elektronik adalah salah satu kebijakan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Republik Indonesia dalam upaya mengembangkan sistem penegakan hukum berlalu lintas secara elektronik guna mendukung keamanan, keselamatan, dan ketertiban yang diluncurkan Desember 2016 lalu. Sedangkan lebih mendasar diartikan bahwa Tilang adalah denda yang dikenakan oleh polisi kepada pengguna jalan yang

³⁹ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB, 2000, hlm. 19

⁴⁰ *Ibid.*, hlm. 21

melanggar peraturan. Para pengguna jalan seringkali melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang lalu lintas. Tilang diharapkan mampu menangani permasalahan berlalu lintas.⁴¹

Berdasar pada Lampiran Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor : KEP/12/2016 tentang Standar Operasional dan Prosedur (SOP) Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Sistem Tilang Manual dan Elektronik mengemukakan bahwa, Aplikasi E-Tilang adalah sebuah program berbasis android yang digunakan petugas bersamasama dengan aplikasi web oleh Bagian Administrasi (Banim) Tilang untuk mencatat data penilangan secara digital dan memberikan non pembayaran online pada Bank yang ditunjuk.⁴²

Tilang Elektronik atau Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) ini adalah digitalisasi proses tilang, dengan memanfaatkan teknologi dan diharapkan seluruh proses tilang akan lebih efisien dan juga efektif juga membantu pihak kepolisian dalam manajemen administrasi. Aplikasi dikendalikan oleh dua pihak, yang pertama yaitu pihak kepolisian dan yang kedua adalah pihak kejaksaan. Dengan adanya sistem tilang elektronik ini diharapkan proses penilangan yang dulu dianggap rumit, berbelit-belit dan menyita banyak waktu lewat persidangan sudah tidak ada lagi. Disamping itu tilang elektronik juga diharapkan mengurangi tindak korupsi/pungli oleh aparat penegak hukum yang tidak bertanggung jawab kepada pelanggar.

⁴¹ Junef Muhar, Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas, *E-Jurnal Widya Yustisia* 52 Vol.1 Nomor 1 Juni 2014, hlm. 54.

⁴² 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

Pada setiap penempatan *Electronic Traffic Law Enforcement* yang sebelumnya telah ditentukan oleh lembaga kepolisian akan dipasang kamera pengawas CCTV (*Close Circuit Television*) yang terhubung langsung dengan ruang pantau (*Back Office*). Dengan menggunakan kamera CCTV maka dapat memantau kejadian dan kondisi di setiap titik pemasangan secara *real time*, sehingga setiap pelanggaran yang terjadi akan otomatis tercapture pada sistem yang akan menghasilkan bukti pelanggaran berbentuk elektronik. Adapun jenis-jenis pelanggaran yang dapat terdeteksi pada sistem ETLA adalah Pelanggaran marka dan rambu jalan yaitu:

- a. Kesalahan jalur;
- b. Kelebihan daya angkut dan dimensi;
- c. Menerobos lampu merah;
- d. Melawan arus;
- e. Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas;
- f. Tidak menggunakan helm;
- g. Tidak menggunakan sabuk pengaman;
- h. Menggunakan ponsel saat berkendara.⁴³

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) juga dapat meningkatkan keselamatan serta ketertiban masyarakat dalam berkendara di jalan dan meningkatkan

⁴³ Naufal Adi Pratama, Penerapan Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement Dalam Membangun Kesadaran Hukum Masyarakat Berlalu Lintas Di Kota Surabaya. *Jurnal Hukum Magnum Opus*, Volume 4 Nomor 2, Agustus 2021, hlm 134.

disiplin berlalu lintas dengan menekankan pada fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.

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.⁴⁴

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

⁴⁴ Danrivanto Budhijanto, Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi, *Jurnal Dinamika Hukum* Volume 14 Nomor 1 2014, hlm. 135

dilakukan penindakan. 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.

Sejauh ini berdasarkan hasil telaah yang dilakukan belum terdapat suatu peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur mengenai *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai nomenklatur yuridis, sehingga pendefinisian ETLE 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. Sehingga dalam hal ini hanya dapat diartikan sebagai Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh Penyidikan Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini sebagaimana dimaksudkan 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.

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan. Berdasarkan hal tersebut, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) hanya dapat dilakukan pada pemeriksaan secara

insidental karena tertangkap tangan ketika terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indera atau tertangkap oleh alat penegakan hukum elektronik.

C. Pelanggaran Hukum dalam Perspektif Islam

Suatu hukuman dibuat untuk mengurangi *jarimah* atau pelanggaran dalam kehidupan masyarakat, sebab dengan larangan-larangan saja tidak cukup. Walaupun hukuman tersebut dirasakan kejam bagi si pelaku, namun hukuman tersebut sangat diperlukan karena dapat menciptakan ketenteraman dan kedamaian dalam kehidupan masyarakat.

Di dalam hukum pidana Islam, bentuk *jarimah* (tindak pidana) dapat dibagi menjadi dua macam, yaitu:

a. Jarimah Sengaja (*jara-im maqshudah/ Dolus*)

Menurut Muhammad Abu Zahrah, yang dimaksud dengan jarimah sengaja adalah sebagai berikut:

Jarimah sengaja adalah suatu jarimah yang dilakukan oleh seseorang dengan kesengajaan dan atas kehendaknya serta ia mengetahui bahwa perbuatan tersebut dilarang dan diancam dengan hukuman.

Dari definisi tersebut dapatlah diketahui bahwa untuk jarimah sengaja harus dipenuhi tiga unsur:

- a) Unsur kesengajaan;
- b) Unsur kehendak yang bebas dalam melakukannya;

c) Unsur pengetahuan tentang dilarangnya perbuatan.⁴⁵

Begitulah arti umum kesengajaan, meskipun pada jarimah pembunuhan, kesengajaan mempunyai arti khusus, yaitu sengaja mengerjakan perbuatan yang dilarang dan memang akibat dari perbuatan itu dikehendaki pula. Kalau si pembuat dengan sengaja berbuat tetapi tidak menghendaki akibat-akibat perbuatannya itu, maka disebut “pembunuhan semisengaja”. Dalam hukum-hukum positif disebut “penganiayaan yang membawa kematian”.⁴⁶

b. Jarimah Tidak Sengaja (*jara-im ghairu maqshudah/Culpa*) Abdul Qadir
Audah mengemukakan pengertian jarimah tidak sengaja sebagai berikut:

Jarimah tidak sengaja adalah jarimah dimana pelaku tidak sengaja (berniat) untuk melakukan perbuatan yang dilarang dan perbuatan tersebut terjadi sebagai akibat kelalaiannya (kesalahannya).

Kekeliruan atau kesalahan ada dua macam:

1) Pelaku sengaja melakukan perbuatan yang akhirnya menjadi jarimah, tetapi jarimah ini sama sekali tidak diniatkannya. Kekeliruan inipun terbagi dua:

a. Keliru dalam perbuatan

Contohnya: seseorang yang menembak binatang buruan, tetapi pelurunya menyimpang mengenai manusia.

b. Keliru dalam dugaan

⁴⁵ Ahmad Wardi Muslich, *Pengantar dan Asas Hukum Pidana Islam-Fikih Jinayah*, Jakarta: Sinar Grafika, 2006, hlm 22

⁴⁶ Ahmad Hanafi, *Asas-asas Hukum Pidana Islam*; Jakarta: Bulan Bintang, Cet-5, 1993, hlm 13

Contohnya: seseorang yang menembak orang lain yang disangkanya penjahat yang sedang dikejanya, tetapi ternyata ia penduduk biasa.

- 2) Pelaku tidak sengaja berbuat jarimah yang terjadi tidak diniatkannya sama sekali. Disebut “*jariyah majral khatha*”, contohnya: seseorang yang tidur disamping bayi dalam barak pengungsian dan ia menindih bayi itu sampai mati.

Pentingnya Pembagian Ini Dapat Dilihat dari Dua Sisi, pertama dalam jarimah sengaja jelas menunjukkan adanya kesengajaan berbuat jarimah, sedangkan dalam jarimah tidak sengaja kecendrungan untuk berbuat salah tidak ada. Oleh karenanya hukuman untuk jarimah sengaja lebih berat daripada jarimah tidak sengaja. Kedua, Dalam jarimah sengaja hukuman hukuman tidak bisa dijatuhkan apabila unsur kesengajaan tidak terbukti. Sedangkan pada jarimah tidak sengaja hukuman dijatuhkan karena kelalaian pelaku atau ketidak hati-hatiannya semata-mata.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Konstruksi Yuridis Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement

Lalu lintas (*Traffic*) diartikan “*pederstrians, riddin, or herded animals, vehicles strescass and other conveyences either singly to together while using any highway for porposes of trafe*” (perjalanan kaki, hewan yang ditunggangi atau digiring, kendaraan, trem, dan lain-lain alat angkut baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama yang menggunakan jalan untuk tujuanya.⁴⁷

Pelanggaran lalu lintas tampaknya sudah menjadi hal yang sering terjadi di Indonesia, para pengendara seakan tidak lagi peduli akan peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan oleh pemerintah ataupun lembaga negara, yang mana peraturannya bersifat mengatur dan memaksa. Adapun tujuan dari peraturan tersebut yaitu, untuk mencapai kondisi dalam berlalu lintas menjadi tertib dan aman, serta menurunkan tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas. Banyak faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas, pelanggaran yang sering terjadi seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, melewati marka jalan, menerobos lampu lalu lintas, tidak membawa kelengkapan berkendara seperti surat izin mengemudi, dan surat tanda nomor kendaraan.

Dalam rangka mendukung terwujudnya lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, lancar, tertib, nyaman dan efisien. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

⁴⁷ Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas (cetakan kedua)*, Jakarta: Bina Cipta, 1996, hlm. 8.

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bisa dijadikan suatu dasar hukum terhadap pemberlakuan kegiatan lalu lintas ini, dimana makin lama makin berkembang dan meningkat sejalan dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat yang terus meningkat. Kalau ditinjau lebih lanjut, lalu lintas ini ternyata merupakan suatu hasil kerja gabungan antara manusia, kendaraan dan jaringan jalan.

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 Jalan⁴⁸, yaitu prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.⁴⁹ 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 kaki⁵⁰, pengaturan standarisasi kompetensi orang yang mengemudikan kendaraan⁵¹,

⁴⁸ Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁹ Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵⁰ Pasal 131-132 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵¹ Pasal 77-91 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

pengaturan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan⁵², serta pengaturan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.⁵³

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 249, mulai berlaku 1 Januari 1937, dan *Wegverkeersverordening* (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*.⁵⁴

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;⁵⁵ (b) pelanggaran ketentuan mengenai izin mengemudi;⁵⁶ (c) pelanggaran ketentuan mengenai analisis dampak

⁵² Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵³ Pasal 64-76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵⁴ Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindakan Pidana Tertentu di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2003, hlm 255

⁵⁵ Pasal 76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵⁶ Pasal 91-92 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

lalu lintas;⁵⁷ dan (d) pelanggaran ketentuan mengenai angkutan umum.⁵⁸ 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 Naning.⁵⁹ 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 keamanandan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.⁶⁰

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 etika berkendara untuk tertib, saling menghargai,

⁵⁷ Pasal 136 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵⁸ Pasal 199, 218, dan 244 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵⁹ Rahayu Nurfauziah, Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial. *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*. Volume 3. Nomor 1. 2021. hlm.77

⁶⁰ Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

saling menghormati, sehingga mengakibatkan terkikisnya rasa memiliki terhadap sesuatu.⁶¹

Macam-macam pelanggaran lalu lintas Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

Tabel I
Macam-Macam Pelanggaran UU Lalu Lintas

Pasal	Jenis Pelanggaran
Pasal 274	Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang 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 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

⁶¹ Sundy Kelana Sinaryanto, *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, 2020. hlm.4

	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 laluan atau tangan
Pasal 295	Mengemudikan kendaraan 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 kendaraan 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.

Peningkatan pelanggaran lalu lintas menjadi tantangan baru bagi pihak Kepolisian untuk mampu menerapkan sanksi yang mendidik namun tetap memiliki efek jera. Salah satu cara untuk menekan pelanggaran adalah dengan melakukan sanksi administrative (tilang) yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Namun yang terjadi selama ini sistem tilang sering disimpangkan oleh oknum sipil dan oknum anggota polisi untuk saling berkompromi agar kepentingan masing-masing bisa tercapai tanpa mengikuti prosedur yang berlaku, sehingga setiap tindakan pelanggaran yang dilakukan masyarakat hanya dicatat dalam surat tilang dan terinfentarisir di divisi Administrasi Tilang kemudian dilakukan sanksi, dan hanya sampai pada tingkat pencatatan akhir, sehingga ketika terjadi pengulangan pelanggaran oleh orang yang sama tidak ada peningkatan sanksi yang berarti.

Seharusnya sistem tilang yang dilakukan harus bisa dikelola dengan baik sehingga dalam setiap pelaksanaannya membuahkan efek jera bagi masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Maka sistem informasi setiap pelanggaran oleh para pengendara di jalan raya harus dapat menjadi dasar penindakan pelanggaran dalam tahapan selanjutnya.

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.⁶² Program yang telah diuji coba pada beberapa Kepolisian Daerah (Polda) menarik untuk ditelaah kompatibilitasnya dalam hukum lalu lintas jalan Indonesia.

Keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) harus dapat diwujudkan, mengingat lalu lintas merupakan sesuatu yang vital. Penegakan hukum di lingkungan fungsi lalu lintas harus tepat, sehingga berimplikasi terhadap kepatuhan, dan mendorong kesadaran berlalu lintas. Polisi lalu lintas harus memahami, dan secara konsisten menerapkan aturan lalu lintas.

Profesionalitas penegakan hukum bidang lalu lintas sebagai bagian yang berkontribusi terhadap perwujudan Kamseltibcarlantas mutlak diperlukan. Indikasi profesionalitas antara lain adalah: tidak melakukan Pungutan Liar (Pungli) dan menerapkan sanksi pelanggaran lalu lintas secara tepat. Teknologi informasi diperlukan untuk akurasi penegakan hukum dan mencegah praktik penyimpangan yang dilakukan oleh oknum polisi.

Salah satu Inovasi layanan publik berbasis teknologi dalam era teknologi industri 4.0 pada bidang lalu lintas adalah sistem ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*), implementasi teknologi untuk merekam pelanggaran lalu lintas secara elektronik. Penyatuan sistem informasi kepolisian yang terintegrasi dengan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) diperlukan untuk keberjalanan ETLE. Lebih lanjut ETLE merupakan salah satu penjabaran dan implementasi dari transformasi Polri

⁶² Danrivanto Budhijanto. 2014. *Op.Cit*, hlm.135

yang Presisi, (Prediktif, Responsibilitas, Transparansi berkeadilan). Layanan kepolisian berbasis teknologi informasi komunikasi menjadi sebuah hal penting dalam mewujudkan layanan prima kepolisian. Optimalisasi pengembangan teknologi menjadi instrumen yang dapat memberi nilai tambah untuk mendukung pelaksanaan tugas Polri.

Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) secara umum adalah Etilang, yang dimana cara kerja E-tilang itu sendiri mempermudah proses penilangan yang dilakukan oleh pengendara, seperti mempermudah akses pengendara yang melanggar dalam pembayaran denda, sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan.

Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) atau yang biasa di sebut tilang elektronik ini akan menggantikan sistem tilang manual yang menggunakan blanko/surat tilang, dimana pengendara yang melanggar akan dicatat melalui aplikasi yang dimiliki personel kepolisian. Dengan adanya E-tilang tersebut, memudahkan masyarakat untuk membayar denda melalui bank. Namun, tidak semua masyarakat dapat mengikuti prosedur-prosedur E-tilang yang diberikan oleh kepolisian. Terutama untuk masyarakat awam yang kurang mengerti tentang teknologi.

Sistem E-tilang yang diberlakukan memberikan perhatian bagi masyarakat, dengan sistem E-tilang tersebut memberikan dampak yang baik bagi masyarakat yang kenal dengan teknologi. Namun, bagi masyarakat yang kurang kenal dengan teknologi akan kesulitan dalam mengikuti perkembangan teknologi ini. dengan adanya perkembangan teknologi seperti ini diharapkan mampu mengurangi bahkan meniadakan tindakan pungli yang dilakukan oleh oknum tidak bertanggung jawab,

hal ini tentu merupakan suatu pelanggaran etika. Pelanggaran etika berarti etika sebagai sebuah nilai yang menjadi pegangan seseorang atau suatu kelompok dalam mengatur tingkah laku di dalam kehidupan kelompok tersebut, tentunya tidak lepas dari tindakan-tindakan tidak etis, tindakan tidak etis dimaksud di sini adalah tindakan melanggar etika yang berlaku dalam lingkungan kehidupan, yang mana faktor utamanya ialah kebutuhan individu atau oknum.⁶³

Mengenai oknum atau pemerintahan tidak terlepas dari Aparatur Sipil Negara yang menjalankan roda pemerintahan dari daerah sampai pusat, Aparatur Sipil Negara atau yang biasa disebut (ASN) merupakan pegawai yang mengabdikan dirinya untuk kepentingan pemerintahan, yang segala aturan terkait dengannya telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Apartur Sipil Negara, dalam ketentuan umum Undang-Undang Aparatur Sipil Negara tersebut menjelaskan bahwa, ASN adalah profesi bagi pegawai negeri sipil dan pegawai pemerintah dengan perjanjian kerja yang bekerja pada instansi pemerintah.⁶⁴ Implementasi kebijakan pemerintah dengan adanya sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE), ada beberapa badan yang terlibat diantaranya:

1. Kepolisian

Alat negara yang mempunyai peran memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat. Polisi bertanggung jawab langsung atas semua

⁶³ Rahmad Ramadhani. *Hukum & Etika Profesi Hukum*. Medan: PT. Bunda Media Grup, 2020. hlm 29

⁶⁴ Muklis. Tinjauan Yuridis Tentang Peran dan Kedudukan Komisi Aparatur Sipil Negara Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara. *Jurnal Kajian Hukum*. Volume 2 Nomor 1, 2021. hlm.18.

tindakan di bawah presiden, semua kegiatannya selama bertugas harus didasari untuk keamanan, kenyamanan, pengayoman kepada masyarakat serta menjunjung tinggi hak asasi manusia. Berkaitan dengan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) kepolisian selaku pihak yang mengoperasikan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) dan identifikasi terhadap pelanggaran.⁶⁵

2. Pengadilan

Menurut Kamus Hukum pengadilan ialah dewan atau badan hukum yang berkewajiban untuk mengadili perkara-perkara dengan memeriksa dan memberikan keputusan mengenai persengketaan hukum, pelanggaran hukum/Undang-Undang dan sebagainya.⁶⁶

3. Kejaksaan

Menurut Kamus Hukum Jaksa/Kejaksaan ialah lingkungan atau wilayah kerja Penuntut Umum pada tingkat kabupaten atau kota madya.⁶⁷

4. Bank

Bank adalah lembaga usaha yang utamanya dengan cara memberikan kredit dan jasa dalam lalu lintas pembayaran dan peredaran uang.⁶⁸

⁶⁵ Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyo Dijunmansaputra. Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Adalah*. Volume 4 Nomor 3, 2020. hlm 53-73

⁶⁶ J.C.T. Simorangkir. *Kamus Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. 2020. hlm 124

⁶⁷ Sudarsono. *Kamus Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta. 2015. hlm.192

⁶⁸ *Ibid*, hlm.46.

Instansi di atas memiliki peran dan fungsinya masing-masing di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2016 tentang tata cara penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, bahwa pengadilan bersama dengan kepolisian dan kejaksaan adalah lembaga yang diberikan amanat untuk menyelenggarakan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas, berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan terkait lainnya.

Terdapat aturan atau dasar hukum yang memberlakukan adanya penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) berdasarkan tata urutan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia antara lain:

- 1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ).
- 2) Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE).
- 3) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas.
- 5) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas.

Peraturan terkait diterapkannya sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat dalam Pasal 272 ayat (1) dan (2) yang menyatakan“untuk

mendukung kegiatan penindakan pelanggaran dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik” kemudian juga diatur dalam Pasal 272 ayat (2) “Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.” Atas dasar ini lah sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diberlakukan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan AKP Ragil Irawan bahwa⁶⁹ Peraturan terkait diterapkannya sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat dalam Pasal 272 ayat (1) dan (2) yang menyatakan “untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik” kemudian juga diatur dalam Pasal 272 ayat (2) “Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.” Atas dasar ini lah sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diberlakukan.

Lebih lanjut dalam Pasal 272 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa, untuk mendukung penerapan kegiatan tilang elektronik dalam penindakan perkara di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, maka dapat digunakan peralatan elektronik, peralatan elektronik disini yang dimaksud ialah, CCTV (*Closed Circuit Television*) sebagai alat utama dalam program pemerintah ini, CCTV (*Closed Circuit Television*) dapat langsung menangkap gambar/capture

⁶⁹ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

kendaraan yang melakukan pelanggaran. Hasil penggunaan peralatan elektronik dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Peralatan elektronik yang dimaksud adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi dan data-data si pelanggar.

Pasal 251 pada Undang-Undang yang sama menyatakan bahwa, sistem komunikasi dan informasi lalu lintas dan angkutan jalan juga dapat digunakan dalam hal penegakan hukum, seperti penyidikan dan penyelidikan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan, atau bisa juga kejahatan lainnya, penanganan tindakan perihal pelanggaran, kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh pihak kepolisian dan juga penghadangan, pengejaran, penindakan yang dilakukan pelaku maupun dilakukan oleh orang yang terlibat pada kejahatan maupun pelanggaran lalu lintas. Untuk melakukan penindakan, setiap pelanggaran dilakukan pada bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat terkena pidana denda, berdasarkan penetapan pengadilan, hal ini diatur dalam Pasal 267 Undang-Undang yang sama. Denda dapat dititipkan bagi pelanggar yang tidak dapat hadir dalam persidangan kepada bank yang ditunjuk oleh pemerintah.⁷⁰

Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini juga mengatur tentang, apabila dalam putusan pengadilan menetapkan denda lebih kecil dari pada uang denda yang dititipkan, maka sisa dari uang denda harus diberitahukan kepada pihak pelanggar, untuk kemudian diambil oleh penitip, dan jika sisa uang denda tersebut

⁷⁰ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

tidak diambil dalam kurun waktu satu tahun sejak penetapan putusan pengadilan, maka akan disetorkan kepada kas negara.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, selamat dan lancar dalam berlalu lintas, hal ini telah diakui dan terbukti oleh gerak pindah orang dan /atau barang di jalan serta kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan.

Dapat diketahui pula bahwa dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE) telah mengatur begitu jelas mengenai Elektronik/Sistem elektronik sebagai alat bukti yang sah. Pada Pasal (1) angka (1) Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE) menjelaskan bahwa “informasi elektronik merupakan satu atau sekumpulan data elektronik, termasuk, tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto, *electronic data interchange*, surat elektronik (*electronic mail*), telegram, teleks, telecopy atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, kode akses, simbol, atau perforasi yang telah diolah yang memiliki arti, atau yang dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya”.

Penerapan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) melalui CCTV (*Closed Circuit Television*) sangat jelas diatur dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Inforasi dan Transaksi Elektronik (ITE). CCTV (*Closed Circuit Television*) digolongkan sebagai alat elektronik yang digunakan dalam upaya penyelesaian

pelanggaran lalu lintas yakni sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE).⁷¹ Dengan demikian berdasarkan penjelasan di atas maka dasar peraturan tilang melalui elektronik telah jelas diatur dalam Undang-undang demikian juga dengan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, CCTV dikategorikan sebagai peralatan Elektronik yang digunakan dalam upaya tilang yang saat ini digunakan dalam mengungkap pelanggaran dibidang Lalu Lintas, Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 telah sesuai jika dikaitkan/dijadikan sebagai peraturan tilang melalui CCTV saat ini, seperti yang telah disebutkan mengenai Pasal-pasal dan Undang-undang lain bahwa dasar peraturan tilang melalui CCTV efektif digunakan dan memiliki dasar yang jelas dengan inti yang sama antara peraturan/dasarnya.

Terkait dengan Pasal 272 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sudah dijelaskan di atas, kemudian diatur lebih lanjut dalam 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) Pasal 23 yang menyatakan bahwa penindakan pelanggaran perkara 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.

⁷¹ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

Berdasarkan hasil rekaman peralatan elektronik, petugas kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dapat menerbitkan surat tilang, (Pasal 28 ayat (2) PP 80/2012). Surat tilang disampaikan kepada pelanggar sebagai pemberitahuan dan panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan (Pasal 28 ayat (3) PP 80/2012). Melihat pada peraturan tersebut, terlihat bahwa surat tilang yang diberikan bukan secara elektronik, akan tetapi bukti dari penilangan tersebut yang berupa rekaman elektronik.

Terkait dengan ditetapkannya Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia (PERMA) Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas maka penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas (yang biasa dikenal dengan perkara tilang), sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 316 ayat (1), tidak termasuk didalamnya pelanggaran dalam Pasal 274 ayat (1) dan (2), Pasal 275 ayat (1), Pasal 309, dan Pasal 313 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus mengacu PERMA tersebut. Dalam Pasal 7 PERMA Nomor 12 Tahun 2016 diatur mengenai tahapan persidangan sebagai berikut:

- a) Hakim yang ditunjuk membuka sidang dan memutus semua perkara tanpa hadirnya pelanggar.
- b) Hakim mengeluarkan penetapan putusan berisi besaran denda yang diucapkan pada hari sidang yang ditentukan pada pukul 09.00 waktu setempat.
- c) Penetapan/putusan denda diumumkan melalui halaman resmi dan papan pengumuman pengadilan pada hari itu juga.

d) Bagi yang keberatan dengan adanya penetapan/putusan perampasan kemerdekaan dapat mengajukan perlawanan pada hari itu juga.⁷²

Pelaksanaan putusan dalam perkara ini sesuai dengan Pasal 9 PERMA Nomor 12 Tahun 2016 dilakukan oleh jaksa. Kemudian dalam PERMA Nomor 12 Tahun 2016 juga diatur mengenai pembayaran denda dan pengembalian barang bukti, yaitu:

- 1) Pelanggar membayar denda secara tunai atau elektronik ke rekening kejaksaan.
- 2) Pelanggar mengambil barang bukti kepada jaksa selaku eksekutor di kantor kejaksaan dengan menunjukkan bukti pembayaran denda.⁷³

Disamping itu juga bank berperan sebagai penerima denda tilang sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 27 ayat 3 “pelanggaran yang tidak dapat hadir sebagaimana dimaksud pada ayat 2 dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh pemerintah” dalam hal ini bank yang dimaksud adalah Bank BRI. Pengimplementasian kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dukungan antar badan sudah tergolong baik masing-masing badan sudah menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing, jika ada kesalahan-kesalahan kecil tidak saling menjatuhkan dukungannya dalam bentuk saling membantu jika ada kekurangan salah satunya akan saling menghubungi begitupun sebaliknya, hal ini membentuk budaya disiplin tegas dan melayani di lingkungan kepolisian. Kemudian untuk mendukung

⁷² Pasal 7 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

⁷³ Pasal 10 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

adanya tuntutan zona WBK (wilayah bebas korupsi) dan WBBM (wilayah birokrasi bersih melayani).⁷⁴

Dasar legalitas atau pengaturan terkait Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) penindakan pelanggaran lalu lintas adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merupakan suatu aturan yang mengatur para pengendara bermotor dalam berkendara di jalan raya salah satu isi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut adalah bahwa setiap pengendara yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya harus dilengkapi dengan SIM, dimana kemampuan dari setiap pengendara didasarkan pada usia yang cukup yaitu minimal 17 tahun, serta keterampilan dalam hal menggunakan kendaraan bermotor.

Pelanggaran lalu lintas ini tidak diatur pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, akan tetapi ada yang menyangkut delik-delik yang disebut dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), misalnya dalam kealpaannya menyebabkan matinya orang Pasal (359) karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka berat Pasal (360), karena kealpaannya menyebabkan bangunan-bangunan rem kereta api, telegram, telepon dan listrik sebagainya hancur dan rusak Pasal (40).

Pemeriksaan dan penanganan pelanggaran lalu lintas dapat ditemui dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan

⁷⁴ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

Angkutan Jalan. Penggunaan Pemeriksaan dengan acara cepat untuk perkara pelanggaran lalu lintas juga tertera dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal (267) ayat (1) yang menyebutkan bahwa “setiap pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan”.

Tampaknya penggunaan acara pemeriksaan cepat untuk memenuhi asas peradilan yang cepat, sederhana dan biaya ringan seperti disebutkan dalam penjelasan umum Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), disederhanakan penyelesaiannya.⁷⁵ Pelanggaran lalu lintas di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah salah satu bagian dari pengaturannya yang cukup luas mengingat seperti disebutkan Pasal 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang tujuan penyelenggaraannya yaitu:

- a. 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;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan

⁷⁵ M. Rikki Ramadhan. *Analisis Yuridis Mekanisme Pelaksanaan E tilang Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu lintas (Studi di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan)*, Tesis. Program Pascasarjana, Program Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan. 2020. hlm 53

c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.⁷⁶

Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas sebenarnya dapat dihindari, seperti pengguna jalan mematuhi peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, yang diatur di dalam bagian ke empat tata cara berlalu lintas dan paragraf kesatu tentang ketertiban dan keamanan, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal (105), yang menyebutkan setiap orang yang menggunakan jalan wajib mengemudi, berperilaku tertib dan mencegah hal hal yang dapat merintangi, membahayakan, keamanan, dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Undang-Undang yang sama dalam Pasal (106) angka (1) juga menyebutkan, setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor di jalan raya wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi, kemudian Pasal (106) angka (2) setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda, kemudian Pasal (106) angka (3) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan, kemudian Pasal (106) angka (4) setiap orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memenuhi ketentuan; rambu peintah atau rambu larangan, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimal atau minimal, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

⁷⁶ *Ibid*

Pola pembangunan hukum adalah pembenahan atau penataan ke dalam untuk memenuhi cita hukum dalam UUD.⁷⁷ 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.⁷⁸ 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.⁷⁹

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

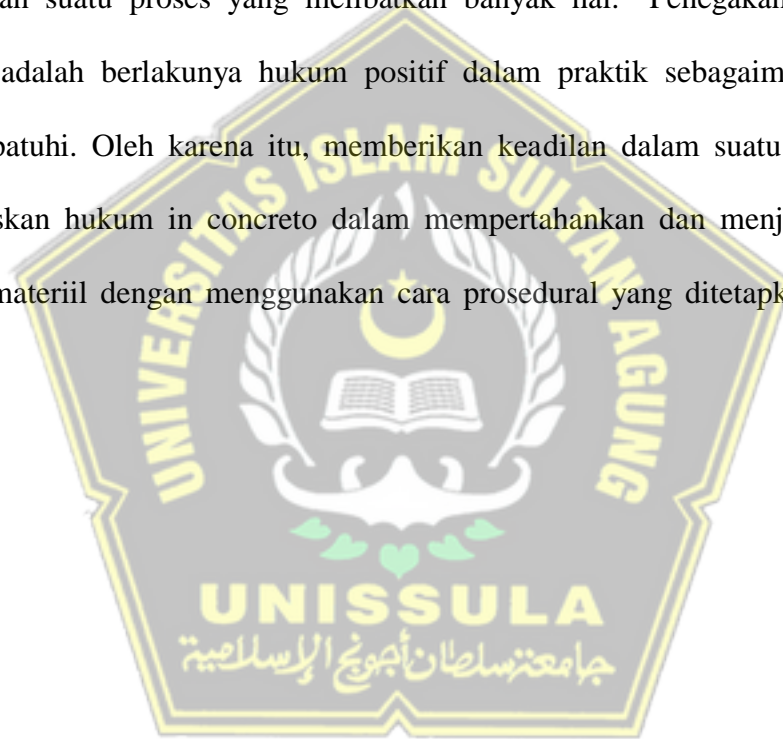
⁷⁷ Satjipto Rahardjo, Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global, *Jurnal Perspektif* Volume 2 Nomor 2, 1997. hlm. 7

⁷⁸ Ilham Yuli Isdiyanto, Menakar Gen Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional, *Jurnal Hukum & Pembangunan* Volume 48 Nomor 3, 2018. hlm.590.

⁷⁹ Wahyu Prijo Djatmiko, Paradigma Pembangunan Hukum Nasional yang Responsif dalam Perspektif Teori J.H. Merryman tentang Strategi Pembangunan Hukum, *Jurnal Arena Hukum* Volume 11 Nomor 2, 2018. hlm. 427-428.

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

Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang berhadapan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.⁸⁰ 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.⁸¹



⁸⁰ Dellyana Shant. *Op.Cit*, 1988, hlm 32

⁸¹ *Ibid*, hlm 33

B. Problematika Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement secara Yuridis dan Implementatif

Indonesia merupakan negara hukum segala sesuatu yang berkaitan dengan masyarakat maupun pemerintah harus berjalan sesuai dengan ketentuan hukum yang telah berlaku di Indonesia. Pembentukan suatu peraturan perundang-undangan atau disebut dengan *legal drafting* merupakan proses perancangan suatu peraturan yang akan dibuat sesuai dengan ketentuan dan asas yang ada pada perancangan peraturan perundang-undangan yang bertujuan untuk memberikan perubahan dalam kehidupan masyarakat. Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan terdapat beberapa tahapan yang sangat penting yaitu: perancangan, penyusunan, pembahasan, pengesahan, pengundangan dan penyebarluasan.⁸²

Lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan dan cermin budaya bangsa.⁸³ Oleh sebab itu, Kamseltibcarlantas (keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas)⁸⁴ merupakan salah satu prasyarat kualitas kehidupan masyarakat. Kemacetan dan pelanggaran lalu lintas menjadi kendala terbesar dalam mewujudkan Kamseltibcarlantas. Kemacetan lalu lintas dapat terjadi sebagai dampak pelanggaran berlalu lintas. Penegakan hukum memiliki peran penting dalam mengidentifikasi jenis

⁸² I Nengah Suantra. *Klinik Perancangan Produk Hukum Daerah*. Denpasar: Udayana University Press, 2005, hlm.1-2.

⁸³ Chryshnanda. *Road Safety Urat Nadi Kehidupan Refleksi Budaya Bangsa*. Jakarta: Yayasan Pengembangan Ilmu Kepolisian, 2020. hlm 13

⁸⁴ Kamseltibcarlantas yang dimaksudkan kepanjangan dari keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas adalah situasi dan kondisi dimana penggunaan lalu lintas dirasa baik dengan atau tanpa kendaraan, merasa aman karena terbebas dari rasa ketakutan, adanya ancaman hambatan maupun gangguan.

pelanggaran, menentukan hukuman, mencegah terjadinya pelanggaran, mendisiplinkan pengguna jalan.

Penindakan pelanggaran lalu lintas secara manual menuai berbagai permasalahan. Hal ini didasarkan pada fakta empiris bahwa terdapat potensi kemacetan lalu lintas, jika semua pelanggaran dihentikan. Selain itu, keterbatasan kapasitas petugas lalu lintas dalam menindak pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Pada saat kendaraan dengan pengemudi yang melakukan pelanggaran lalu lintas tidak berhenti, maka terdapat tiga kemungkinan reaksi polisi secara manual:

- a. Membiarkan kendaraan tersebut berlalu tanpa tindakan apa-apa, atau dengan cara mengekspresikan kekesalan atau kekecewaan karena tidak dapat berbuat apa-apa;
- b. Meneruskan informasi ke pusat komando atau pos berikutnya melalui HT;
- c. melakukan pengejaran.⁸⁵

Hal tersebut berimplikasi terhadap tidak tertanganinya pelanggaran lalu lintas karena faktor ketidakcepatan dan ketidaktepatan penegakan hukum bidang lalu lintas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk menertibkan seluruh pemakai jalan termasuk juga para pengemudi kendaraan bermotor. Peraturan-peraturan hukum yang bersifat mengatur dan memaksa anggota masyarakat untuk patuh mentaatinya menyebabkan terdapatnya keseimbangan di dalam masyarakat. Untuk menjaga agar peraturan-peraturan hukum itu dapat berlangsung terus dan dapat diterima oleh anggota masyarakat, maka

⁸⁵ Farouk Muhammad, *Praktik Penegakan Hukum*. Jakarta: Balai Pustaka, 1999. hlm.31

peraturan-peraturan hukum yang ada harus sesuai dan tidak boleh bertentangan dengan asas-asas keadilan dari masyarakat.

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). Penerapan 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 anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas.⁸⁶

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) didesain sebagai penegakan hukum bidang lalu lintas berbasis teknologi informasi. Penegakan hukum bidang lalu lintas berbasis teknologi informasi bertujuan untuk meningkatkan keamanan jalan (*road safety*). ETLE merupakan metode penindakan terhadap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas secara elektronik, baik pelanggaran yang berdampak pada kemacetan dan kecelakaan maupun masalah-masalah lalu lintas lainnya.⁸⁷ ETLE juga dapat berfungsi sebagai alat pencegahan kejahatan/ penipuan terkait transaksi jual beli kendaraan dan persewaan kendaraan.

⁸⁶ Dian Agung Wicaksono dan Chryshnanda Dwilaksana. Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan Secara Elektronik Sebagai Wujud Pembangunan Hukum dalam Era Digital. *Jurnal Rechtsvinding*. Volume 9 Nomor 2. Agustus 2020, hlm. 315.

⁸⁷ Korlantas Polri. *IT For Road Safety Implementasi E Policing Pada Fungsi Lalu Lintas*, 2019

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. 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.⁸⁸

Pada setiap penempatan *Electronic Traffic Law Enforcement* yang sebelumnya telah ditentukan oleh lembaga kepolisian akan dipasang kamera pengawas CCTV (*Close Circuit Television*) yang terhubung langsung dengan ruang pantau (*Back Office*). Dengan menggunakan kamera CCTV maka dapat memantau kejadian dan kondisi di setiap titik pemasangan secara *real time*, sehingga setiap pelanggaran yang terjadi akan otomatis ter-*capture* pada sistem yang akan menghasilkan bukti pelanggaran berbentuk elektronik. Adapun jenis-jenis pelanggaran

⁸⁸ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

yang dapat terdeteksi pada sistem ETLE adalah Pelanggaran marka dan rambu jalan yaitu:

- a. Kesalahan jalur;
- b. Kelebihan daya angkut dan dimensi;
- c. Menerobos lampu merah;
- d. Melawan arus;
- e. Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas;
- f. Tidak menggunakan helm;
- g. Tidak menggunakan sabuk pengaman;
- h. Menggunakan ponsel saat berkendara.⁸⁹

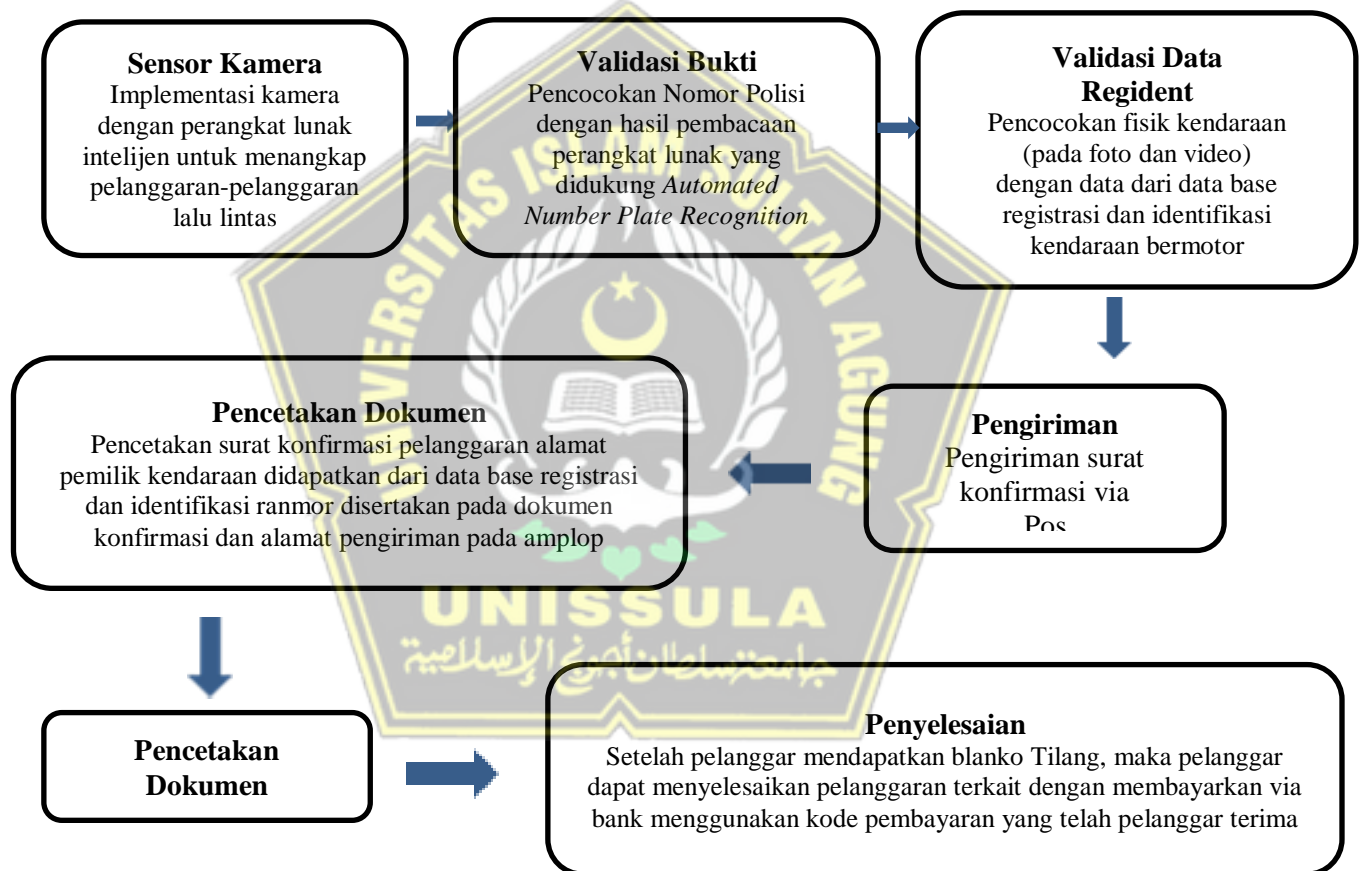
Pengendara yang terkena tilang diwajibkan untuk membayar denda maksimal sesuai pasal yang dilanggar oleh pelanggar. Jika pengendara yang terkena tilang sudah membayar lunas denda, polisi yang menilang akan menerima pemberitahuan di ponselnya. Kemudian, pelanggar bisa menebus surat yang disita di tempat 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. Inisiasi penerapan ETLE merupakan upaya untuk memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk mendukung proses penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.⁹⁰ Hal tersebut dapat dilihat dari skema mekanisme kerja sistem *Electronic Traffic Law Enforcement*

⁸⁹ Naufal Adi Pratama, *Op.Cit*, Agustus 2021, hlm 134.

⁹⁰ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

(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.⁹¹ Secara sistematis skema tersebut sebagai berikut:⁹²

Tabel II
Skema Kerja Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)



Berdasarkan hal tersebut terlihat bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan salah satu bentuk pembangunan hukum berupa

⁹¹ Dian Agung Wicaksono dan Chryshnanda Dwilaksana. *Op.Cit.* Agustus 2020, hlm. 315

⁹² *Ibid*

terobosan hukum penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia yang semula dilaksanakan secara manual dan parsial oleh anggota Kepolisian khususnya 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.

Sejauh ini berdasarkan hasil telaah yang dilakukan belum terdapat suatu peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur mengenai *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai nomenklatur yuridis, sehingga pendefinisian ETLE 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. Sehingga dalam hal ini hanya dapat diartikan sebagai Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh Penyidikan Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini sebagaimana dimaksudkan 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.

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan. Berdasarkan hal tersebut, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) hanya dapat dilakukan pada pemeriksaan secara insidental karena tertangkap tangan ketika terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indera atau tertangkap oleh alat penegakan hukum elektronik.⁹³

Mekanisme dalam penerapan ETLE yaitu: pertama, perangkat secara otomatis menangkap pelanggaran lalu lintas melalui kamera tilang yang telah dipasang pada titik tertentu dan mengirimkan barang bukti pelanggaran ke *back office* ETLE di *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) Polda. Kedua, pengidentifikasian data kendaraan dilakukan petugas menggunakan *Electronic Registration & Identification* (ERI). Ketiga, petugas mengirimkan surat konfirmasi ke alamat pelanggar sebagai permohonan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi. Keempat, pelanggar akan melakukan konfirmasi dan klarifikasi via website atau datang langsung ke kantor Subdirektorat Penegakan Hukum Polda sebagaimana jadwal yang telah ditetapkan dalam surat apabila terdapat sanggahan mengenai pelanggaran maka dapat disampaikan pada kesempatan ini. Tahap kelima, setelah dilakukan konfirmasi, petugas akan menerbitkan tilang dengan metode pembayaran dengan kode *virtual*

⁹³ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

account Briva (Bank BRI) untuk setiap pelanggaran yang telah terverifikasi untuk penegakan hukum.⁹⁴

Selain kamera tilang elektronik yang sudah dipasang pada titik tertentu, untuk memperluas penindakan, petugas juga menggunakan kamera tilang elektronik mobile yang terpasang pada tubuh dan helm, serta dashboard mobil patroli. Nantinya petugas tidak lagi melakukan tilang manual. Tilang manual hanya dilakukan pada wilayah yang belum menerapkan ETLE yang belum menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Mengenai sanksi, ETLE sebenarnya sama halnya dengan sanksi yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun, dalam ETLE ini lebih dititikberatkan pada pelanggaran sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel III
Jenis Pelanggaran dan Sanksi dalam ETLE

No	Jenis Pelanggaran	Pasal	Sanksi
1	Menerobos lampu lalu lintas	287 Ayat (1)	Kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00
2	Menggunakan Handphone saat berkendara	238	Kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00
3	Tidak mengenakan sabuk pengaman	106 ayat (6)	Kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00
4	Tidak mengenakan helm SNI	106 ayat (8)	Kurungan paling lama 1 bulan atau

⁹⁴ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

			denda paling banyak Rp. 250.000,00
5	Melanggar marka dan rambu lalu lintas	287 ayat (1)	Kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00
6	Berboncengan lebih dari satu	292 jo 106 ayat (9)	Kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00

Berdasarkan Tabel tersebut diketahui berbagai jenis pelanggaran yang menjadi fokus dalam penerapan ETLE. Jika diperhatikan sebenarnya sanksi yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diterapkan dalam penegakan ETLE cukup untuk membuat seseorang berpikir dua kali untuk melanggar lalu lintas. Apalagi dalam penerapan ETLE ini denda yang dikenakan adalah denda maksimal dari setiap pelanggaran. Pengenaan denda tentunya telah diberitahukan terlebih dahulu oleh petugas pada saat pelanggar melakukan konfirmasi atas pelanggaran lalu lintas yang telah dilakukan.⁹⁵

Apabila sanksi sebagaimana disebutkan tidak dilakukan oleh pelanggar, maka Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) akan diblokir sementara sampai dengan dilakukan pembayaran oleh pelanggar sebelum perpanjangan STNK. Apabila pelanggar tetap tidak membayar sampai perpanjangan STNK maka akan ditagihkan pada saat perpanjangan STNK tersebut. Ketentuan mengenai pemblokiran STNK terdapat dalam Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Pemblokiran Regident Kendaraan Bermotor pada Pasal 115 ayat (5) yang menyebut:

⁹⁵ Noverdi Puja Saputra. Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dan Permasalahannya. Artikel dalam "Info Singkat". Vol. XIII. No. 7 / I / Puslit. April 2021. hlm. 2-3.

Permintaan Pemblokiran STNK untuk kepentingan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diajukan oleh penegak hukum terhadap:

- a. Ranmor yang diduga terlibat kecelakaan lalu lintas dan melarikan diri; atau
- b. Ranmor yang berdasarkan data elektronik telah melakukan pelanggaran lalu lintas.⁹⁶

Mengingat Pasal 115 ayat (5) tersebut berdasarkan data elektronik melakukan pelanggaran lalu lintas, maka STNK si pelanggar dapat diblokir. Sehingga selama masa pemblokiran, pemilik kendaraan dianggap tidak memiliki surat yang sah berdasarkan hukum karena STNK dianggap mati.⁹⁷

Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto adalah hukum itu sendiri, aparat penegak hukum, sarana prasarana, masyarakat, dan faktor budaya.⁹⁸ Dalam penegakannya, faktor hukum atau peraturan terkait *Electronic Traffic Law Enforcement* sudah tercermin pada Pasal 272 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

- (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.
- (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Namun dari aturan tersebut memang belum ada ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur secara spesifik tentang *Electronic Traffic Law Enforcement*. Pada dasarnya ETLE hanya perubahan mekanisme dalam

⁹⁶ Pasal 115 ayat (5) Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Pemblokiran Regident Kendaraan Bermotor

⁹⁷ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

⁹⁸ Soerjono Soekanto. *Op.Cit*, 2007. hlm.8.

penegakan hukum pelanggaran lalu lintas maka ketentuan sanksi dan pelanggaran cukup dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

ETLE memiliki kelebihan pelayanannya lebih cepat dari pada tilang konvensional. Kelebihannya adalah sistem ini sangat praktis dan cepat. Penerapan sistem ETLE itu untuk memfasilitasi kecepatan dan kemudahan, keterbukaan pelaksanaan proses tilang atau sebagai pengganti proses tilang di tempat. Beberapa manfaat bagi pelanggar lalu lintas dengan adanya system ETLE adalah transparansi tindakan aparat publik di dalam kegiatan penyelenggaraan pemerintahan, pemberdayaan masyarakat dimana masyarakat diharapkan dapat menularkan sikap tertib lalu lintas setelah mengetahui peraturan yang ada kepada orang di sekelilingnya agar tidak melanggar peraturan yang ada. Responsivitas pihak berwenang akan lebih tinggi dan semakin cepat tanggap dan lebih responsive terhadap aduan masyarakat dalam hal lalu lintas, dan keadilan dimana setiap pelanggar yang melakukan perbuatan pelanggaran yang sama akan mendapatkan denda atau hukuman yang sama tanpa pandang bulu.

Namun secara pelaksanaan terdapat juga kendala atau kekurangan dalam penerapan sistem tilang ini, seperti pengemudi masih menggunakan kendaraan bodong, kepemilikan kendaraan belum dibalik nama, sehingga data sulit untuk diverifikasi, kemudian dilihat dari perilaku pengemudi di Indonesia masih sangat memprihatinkan termasuk di Ibu kota provinsi dari wilayah Indonesia barat ke timur,

karena masih banyaknya terjadi pelanggaran lalu lintas⁹⁹, pelanggaran adalah *overtredingen* atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.¹⁰⁰

Pelanggaran adalah (*politis-on recht*) dan kejahatan adalah (*crimieel-on recht*), *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. *Crimieel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.¹⁰¹ Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Di samping itu masih kurangnya kesadaran masyarakat dalam menjalankan tata tertib lalu lintas.

Adapun penyebab utama besarnya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas ialah manusia, baik karena kelalaian ataupun kelengahan para pengemudi kendaraan, atau pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas. Kalau keadaan berjalan normal menurut hukum tidak banyak terjadi pelanggaran atau kejahatan, orang tidak akan memasalahkan tentang kesadaran hukum, jika orang berpendapat bahwa sudah

⁹⁹ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

¹⁰⁰ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama, 2013. hlm. 33

¹⁰¹ J.M. Van Bemmelen, *Hukum Pidana I*, bina Cipta Bandung, 1987, hlm. 2-3

selayaknya hukum harus dilaksanakan, sudah semestinya setiap orang melakukan kewajiban hukum dan tidak melanggar hukum.¹⁰²

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) terhadap penyelesaian pelanggaran lalu lintas di Indonesia belum sepenuhnya menjadi solusi, permasalahan yang terjadi dalam penerapan aplikasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) yaitu sarana dan prasarana yang belum memadai seperti masih ada beberapa petugas kepolisian di lapangan yang tidak melakukan E-tilang kepada pelanggar dan masih menggunakan tilang manual, padahal aplikasi E-tilang telah diterapkan Polri sudah cukup baik, namun belum dapat dilaksanakan secara maksimal oleh petugas di lapangan.

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) sejauh ini belum merata, dapat dilihat dari kamera CCTV yang dipasang, kamera pengintai (CCTV) di daerah yang telah memberlakukan tilang elektronik belum seluruhnya otomatis pengenalan plat nomor kendaraan (ANPR), kamera *Check Point* dan pemantauan kecepatan (*speed radar*). Hanya beberapa titik yang kamera pengintainya mampu memantau kecepatan (*speed radar*), *check point* dan pengenalan plat nomor kendaraan (ANPR) sedangkan persimpangan lalu lintas sangat banyak. Hal ini menjadikan faktor mengapa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) di Indonesia belum merata.

Faktor sarana prasarana dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) membutuhkan alat-alat canggih berupa kamera tilang maupun kamera tilang

¹⁰² Sudikno Mertokusumo. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty. 2007. hlm.121

mobile serta alat-alat canggih lainnya untuk menunjang penegakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) dengan jumlah yang banyak, hal ini tentunya membutuhkan dana yang sangat besar, karena Indonesia memiliki wilayah yang sangat luas, sehingga penerapannya harus dilakukan secara merata di seluruh wilayah.

Selanjutnya adalah faktor masyarakat, dapat dikatakan masyarakat merupakan faktor terpenting dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) ini, permasalahannya adalah masyarakat Indonesia banyak yang tidak taat aturan, bahkan untuk mengakali *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) plat nomor kendaraan ditutup agar tidak dapat terekam. Selain permasalahan ini, ada kemungkinan ke depannya masyarakat akan malas dalam membayar pajak apabila diketahui pernah melakukan pelanggaran, hal ini dikarenakan tagihan yang pasti akan menumpuk dalam pembayaran pajak tersebut yang membuat masyarakat keberatan untuk membayar pajak.¹⁰³

Masyarakat dalam hal ini apabila membeli kendaraan bekas tidak langsung melakukan balik nama kendaraan, sehingga ada kemungkinan bahwa dalam hal pengiriman surat tanda bukti pelanggaran alamat yang dituju bukan alamat pelanggar, hal ini tentunya akan menghambat penegakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). Selanjutnya adalah faktor budaya, budaya masyarakat Indonesia baru takut dan patuh apabila ada polisi tentu menjadi masalah, biasanya pengemudi tidak akan

¹⁰³ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

melanggar lalu lintas ketika ada polisi yang berjaga, oleh karena itu pelanggaran lalu lintas dikhawatirkan bertambah jika tidak ada polisi yang ditugaskan di jalan.¹⁰⁴

Adapun problematika yang dihadapi petugas dalam melaksanakan *Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE)* antara lain:

1) Kendaraan Pelanggar Sudah Berpindah Kepemilikan.

Pada saat melakukan pelanggaran kendaranya yang di kendarai oleh pelanggar, sudah berpindah kepemilikan atau diperjual-belikan, maka sewaktu dikirim surat konfirmasi oleh petugas kepolisian sesuai dengan alamat yang tertera dalam STNK tidak ditemukan, dan pemilik kendaraan yang baru tidak tahu jika STNK kendaranya diblokir oleh petugas.

2) Kendaraan Pelanggar Belum Dibalik Nama

Apabila kendaraan pelanggar belum dibalik nama, ini menyebabkan dalam proses pengiriman surat konfirmasi kepada pelanggar lalu lintas yang merupakan pemilik kendaraan yang baru tidak tersampaikan, karena pihak petugas kepolisian akan mengirim surat konfirmasi pelanggaran kepada atas nama STNK sedangkan jangka waktu untuk melakukan konfirmasi maksimal 4 hari setelah surat dikirim kepada pelanggar. Setelah 4 hari tidak ada konfirmasi maka akan dilakukan pemblokiran, artinya pemilik kendaraan yang baru dalam hal ini tidak mengetahui bahwa kendaraan yang baru dibelinya tersebut telah diblokir oleh petugas.

¹⁰⁴ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

3) Kendaraan Bodong

Kendaraan bodong adalah kendaraan yang tidak memiliki dokumen yang sah. Kendaraan bodong ini dapat dikenali dari plat nomor kendaraannya, ketika pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas, maka CCTV dapat merekam plat nomor kendaraan, selanjutnya akan diidentifikasi melalui SRC. Apabila tidak bisa diidentifikasi artinya kendaraan tersebut tidak terdaftar, dan kendaraan tersebut dinyatakan bodong.

4) Pelanggar Tidak Mengkonfirmasi Kepada Petugas

Ketika pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas, sebagian besar pelanggaran yang sudah dikirim surat konfirmasi, tidak segera konfirmasi dengan petugas, baik melalui SMS maupun WhatsApp, maupun datang langsung ke pos, keterlambatan konfirmasi para pelanggar dikarenakan, masih banyak masyarakat yang belum mengetahui keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE)*.

5) Sarana Kurang Memadai

Sejauh ini Kepolisian Republik Indonesia kekurangan sarana khususnya alat CCTV untuk dipasang setiap persimpang lalu lintas yang ada di Indonesia, khususnya di wilayah yang sudah menerapkan sistem tilang *Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE)*.

6) Rawan Serangan Hacker

Seperti halnya tantangan di dunia digital, E-tilang tak lepas dari sasaran serangan hacker. Jika tidak ditanggulangi sejak awal, serangan ini

bisa merusak seluruh rencana yang sudah disusun Polri untuk memperbaiki sistem di Kepolisian.

Kelemahan ataupun cela-cela lain dari alur pelaksanaan ETLE adalah aksesibilitas jaringan aplikasi dimana sistem aplikasi menggunakan jaringan dualband 3G/4G, jika ketersediaan sinyal sedang buruk akibat cuaca maka layanan pun akan terganggu. Masih minimnya masyarakat yang memiliki HP dengan aplikasi ETLE sehingga menyulitkan pelaksanaan ETLE di lapangan dan menyebabkan hal ini sebagian masyarakat yang belum memahami program ETLE dan menganggap ETLE sebagai sebuah proses yang berbelit. Kemudian belum banyaknya masyarakat yang memiliki aplikasi ETLE ini dikarenakan sosialisasi yang kurang sehingga hal ini mengindikasikan bahwa perlunya sosialisasi agar masyarakat tahu mekanisme ETLE yang benar dan manfaatnya bagi masyarakat. Data Kepolisian tentang kepemilikan kendaraan belum terintegrasi dengan data dari lintas daerah baik regional maupun nasional.¹⁰⁵ Permasalahan integrasi data kendaraan yang menyajikan data kendaraan yang berbeda-beda membuat penerapan ETLE tidak optimal. Dengan menggunakan layanan nir kabel dimana hal ini menjadi sasaran serangan hacker. Jika tidak ditanggulangi sejak awal, serangan ini bisa merusak seluruh rencana yang sudah disusun Polri untuk memperbaiki sistem di Kepolisian.

¹⁰⁵ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

C. Solusi dalam Mengatasi Problematika Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement sebagai Konsep Digitalisasi Penegakan Pelanggaran Lalu Lintas

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.¹⁰⁶

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.¹⁰⁷

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.¹⁰⁸ Sedangkan ppidanaan 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 secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan suatu tindak pidana. Singkatnya pidana itu berbicara mengenai hukumannya sedangkan ppidanaan berbicara mengenai proses penjatuhan hukuman itu sendiri.

¹⁰⁶ Bambang Waluyo, *Pidana Dan Ppidanaan*, Depok: Sinar Grafika, 2004, hlm. 21

¹⁰⁷ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana*, Edisi Kedua, Bandung: PT. Alumni, 2010. hlm. 4

¹⁰⁸ Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, 1998. hlm. 139-140.

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 bukunya¹⁰⁹ 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 administrasi dapat diterapkan oleh pejabat tata usaha negara (kekuasaan eksekutif dalam hal ini penegak hukum seperti Kepolisian) tanpa harus melalui prosedur peradilan.

¹⁰⁹ P.A.F. Lamintang dan F.T. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Cetakan IV, Bandung: PT. Alumni, 2019. hlm. 15

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 Pidana¹¹⁰ 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 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

¹¹⁰ Barda Nawawi Arief, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Cetakan II, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2013, hlm. 16

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 bukunya¹¹¹, 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).¹¹²

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. Efektivitas hukum berarti bahwa orang benar-benar berbuat sesuai dengan norma-

¹¹¹ Lilik Mulyadi, *Bunga Rampai Hukum Pidana: Perspektif Teoretis Dan Praktik*, Cetakan II, Bandung: PT. Alumni, 2012. hlm. 395.

¹¹² Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

norma hukum sebagaimana mereka harus berbuat, bahwa norma-norma itu benar-benar diterapkan dan dipatuhi.

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.¹¹³

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.¹¹⁴

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)

¹¹³ Pasal 247 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹¹⁴ Pasal 245 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

pada tahun 2010, dengan bangunan jaringan struktur organisasi Polri, yaitu 1 (satu) unit NTMC pada Korlantas Polri, 31 (tiga puluh satu) unit RTMC pada tingkat Polda dan 445 (empat ratus empat puluh lima) TMC pada tingkat Polres.¹¹⁵

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*¹¹⁶, 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.

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

¹¹⁵ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

¹¹⁶ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, "Daerah Diminta Isi Database Perlengkapan Jalan", Kementerian Perhubungan, <http://dephub.go.id/post/read/daerah-diminta-isi-database-perengkapan-jalan>

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.

Solusi dari beberapa permasalahan yang dijabarkan bab sebelumnya dalam mengatasi permasalahan Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) antara lain:

- 1) Dalam hal keterbatasan sarana dan prasarana yang membutuhkan anggaran besar, Polri dapat bekerja sama dengan pemerintah daerah untuk menyediakan sarana dan prasarana dalam penegakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE), namun sebelumnya setiap Polri harus menghitung secara detail kebutuhan yang dibutuhkan di wilayah hukumnya.
- 2) Dalam hal ketidaktaatan masyarakat terhadap aturan, Polri harus genjar mengadakan sosialisasi mengenai sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE), jika diperlukan sosialisasi juga dapat dilakukan melalui media cetak dan elektronik agar masyarakat paham dan mengerti mengenai penegakan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE).
- 3) Kemudian mengenai budaya masyarakat yang baru patuh apabila melihat polisi, hal ini mungkin dapat dihilangkan secara perlahan seiring dengan

penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE), namun harus tetap ada polisi berjaga di jalan untuk mengantisipasi pelanggaran lalu lintas yang tidak dapat dilakukan melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE).

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.¹¹⁷ Bahkan pada Polda Jawa Timur dengan bekerja sama dengan Pemerintah Kota Surabaya telah menggunakan kamera berbasis *face recognition* yang mengintegrasikan ETLE dengan program *Surabaya Intellegent Transport System* (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

¹¹⁷ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

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*).¹¹⁸ 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.

Usulan untuk menerapkan asas *vicarious liability* dalam penerapan ETLE berarti menegasikan 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.¹¹⁹

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

¹¹⁸ I. Sriyanto, Asas Tiada Kesalahan dalam Pertanggungjawaban Pidana dengan Penyimpangannya, *Jurnal Hukum dan Pembangunan* Volume XXIII Nomor 2, 1993. hlm. 160.

¹¹⁹ Norman D. Lattin, Vicarious Liability and the Family Automobile, *Michigan Law Review*, Volume 26 Number 8, 1928. hlm. 846-879

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 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).¹²⁰

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

¹²⁰ Hasil Wawancara dengan Narasumber AKP Ragil Irawan, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo, Dilaksanakan Pada Tanggal 17 April 2023

alat bukti rekaman elektronik diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.¹²¹

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 provisie dalam Pasal a quo menggunakan kaidah *bij de wet geregeld*, yang berarti Kepala Polri harus menerbitkan 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.

¹²¹ 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

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Peraturan terkait diterapkannya sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat dalam Pasal 272 ayat (1) dan (2) yang menyatakan “untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik” kemudian juga diatur dalam Pasal 272 ayat (2) “Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.” Atas dasar ini lah sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) diberlakukan. Dapat diketahui pula bahwa dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE) telah mengatur begitu jelas mengenai Elektronik/Sistem elektronik sebagai alat bukti yang sah. Pada Pasal (1) angka (1) Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE) menjelaskan bahwa “informasi elektronik merupakan satu atau sekumpulan data elektronik, termasuk, tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto, electronic data interchange, surat elektronik (electronic mail), telegram, teleks, telecopy atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, kode akses, simbol, atau perforasi yang telah

diolah yang memiliki arti, atau yang dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya”.

2. Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) terhadap penyelesaian pelanggaran lalu lintas di Indonesia belum sepenuhnya menjadi solusi, permasalahan yang terjadi dalam penerapan aplikasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) yaitu sarana dan prasarana yang belum memadai seperti masih ada beberapa petugas kepolisian di lapangan yang tidak melakukan E-tilang kepada pelanggar dan masih menggunakan tilang manual, padahal aplikasi E-tilang telah diterapkan Polri sudah cukup baik, namun belum dapat dilaksanakan secara maksimal oleh petugas di lapangan. Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) sejauh ini belum merata, dapat dilihat dari kamera CCTV yang dipasang, kamera pengintai (CCTV) di daerah yang telah memberlakukan tilang elektronik belum seluruhnya otomatis pengenalan plat nomor kendaraan (ANPR), kamera *Check Point* dan pemantauan kecepatan (*speed radar*). Hanya beberapa titik yang kamera pengintainya mampu memantau kecepatan (*speed radar*), *check point* dan pengenalan plat nomor kendaraan (ANPR) sedangkan persimpangan lalu lintas sangat banyak. Hal ini menjadikan faktor mengapa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) di Indonesia belum merata. Selanjutnya adalah faktor masyarakat, dapat dikatakan masyarakat merupakan faktor terpenting dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) ini, permasalahannya adalah masyarakat Indonesia banyak yang tidak

taat aturan, bahkan untuk mengakali *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) plat nomor kendaraan ditutup agar tidak dapat terekam. Selain permasalahan ini, ada kemungkinan ke depannya masyarakat akan malas dalam membayar pajak apabila diketahui pernah melakukan pelanggaran, hal ini dikarenakan tagihan yang pasti akan menumpuk dalam pembayaran pajak tersebut yang membuat masyarakat keberatan untuk membayar pajak.

3. Dalam hal keterbatasan sarana dan prasarana yang membutuhkan anggaran besar, polri dapat bekerja sama dengan pemerintah daerah untuk menyediakan sarana dan prasarana dalam penegakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE), namun sebelumnya setiap polri harus menghitung secara detail kebutuhan yang dibutuhkan di wilayah hukumnya. Dalam hal ketidaktaatan masyarakat terhadap aturan, Polri harus genjar mengadakan sosialisasi mengenai sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE), jika diperlukan sosialisasi juga dapat dilakukan melalui media cetak dan elektronik agar masyarakat paham dan mengerti mengenai penegakan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). Kemudian mengenai budaya masyarakat yang baru patuh apabila melihat polisi, hal ini mungkin dapat dihilangkan secara perlahan seiring dengan penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE), namun harus tetap ada polisi berjaga di jalan untuk mengantisipasi pelanggaran lalu lintas yang tidak dapat dilakukan melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE).

B. Saran

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 dan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE) yang mengatur mengenai *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) harus lebih sejalan dalam pengaturannya agar dapat diterapkannya secara menyeluruh penerapan tilang yang berbasis elektronik dengan hukum yang pasti.
2. Data yang belum terintegrasi. Permasalahan integrasi data kendaraan yang menyajikan data kendaraan yang berbeda-beda membuat penerapan ETLE tidak optimal. Perbaikan data base kendaraan perlu segera dilakukan agar data yang terintegrasi merupakan data terbaru yang valid. Baiknya data base pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) telah terintegrasi. Hal ini memudahkan masyarakat untuk mengakses bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dan jumlah denda tilang yang akan dikenakan bagi pelanggar.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006
- Ahmad Wardi Muslich, *Pengantar dan Asas Hukum Pidana Islam-Fikih Jinayah*, Jakarta: Sinar Grafika, 2006
- Andi Hamzah, *Pelanggaran Lalu Lintas: Kamus Hukum*, Bandung: Citra Umbara, 2008
- Bambang Poernomo, *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002
- Bambang Waluyo, *Pidana Dan Pemidanaan*, Depok: Sinar Grafika, 2004
- Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, 1998
- _____, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Cetakan II, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2013
- Chryshnanda. *Road Safety Urat Nadi Kehidupan Refleksi Budaya Bangsa*. Jakarta: Yayasan Pengembangan Ilmu Kepolisian, 2020
- C.S.T. Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 1994
- Dellyana Shant. *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta, Liberty, 1988.
- Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas (cetakan kedua)*, Jakarta: Bina Cipta, 1996
- Eka N.A.M Sihombing dan Ali Marwan HSB. *Ilmu Perundang-Undangan*. Medan: Pustaka Prima, 2017
- Farouk Muhammad, *Praktik Penegakan Hukum*. Jakarta: Balai Pustaka, 1999
- I Nengah Suantra. *Klinik Perancangan Produk Hukum Daerah*. Denpasar: Udayana University Press, 2005

- J.C.T. Simorangkir. *Kamus Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. 2020
- J.M. van Bemmelen. *Khusus Delik-Delik Khusus*. Jakarta : Bina Cipta, 1986
- _____, *Hukum Pidana I*, bina Cipta Bandung, 1987
- John M. Echols dan Hassan Shadily, *Kamus Inggris-Indonesia*, Jakarta: Gramedia, 2000
- Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 2011
- Lilik Mulyadi, *Bunga Rampai Hukum Pidana: Perspektif Teoretis Dan Praktik*, Cetakan II, Bandung: PT. Alumni, 2012
- L.S.Putranto, *Rekayasa Lalu Lintas*. Cetakan Pertama, PT Mancanan Jaya Cemerlang: Jakarta, 2008
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2008
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2010
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana*, Edisi Kedua, Bandung: PT. Alumni, 2010
- Naning Rondlon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Jakarta: Bina Ilmu, 1983
- Naufal Adi Pratama, *Penerapan Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement Dalam Membangun Kesadaran Hukum Masyarakat Berlalu Lintas Di Kota Surabaya*. Jurnal Hukum Magnum Opus, Volume 4 Nomor 2, Agustus 2021
- P.A.F. Lamintang dan F.T. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Cetakan IV, Bandung: PT. Alumni, 2019
- P.B. Adiputra, *Hukum Dan Etik Berlalu Lintas*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2002
- Rahmad Ramadhani. *Hukum & Etika Profesi Hukum*. Medan: PT. Bunda Media Grup. 2020
- Rusli Effendy dan Poppy Andi Lolo, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Umithohs Press, 1989

- Sabian Usman. *Dasar-Dasar Sosiologi*, Yogyakarta, Pustaka Belajar, 2009.
- Soerjono Soekanto. *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan di Indonesia*, Jakarta, Universitas Indonesia, 1976.
- _____, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007
- Sudarsono. *Kamus Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta. 2015
- Sundy Kelana Sinaryanto, *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, 2020
- Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB, 2000
- Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2003
- _____, *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama, 2013
- W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta : PN. Balai Pustaka. 1993

B. Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE)
- Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian
Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

C. Jurnal, dan Dokumen

- Ambar Suci Wulandari. Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia. *Jurnal AlMasbut* Volume 12 Nomor 1, 2020
- A.Putri, Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Ditinjau Dari Motivasi Keselamatan Diri dan Jenis Kelamin. *Jurnal Phronesia*, Vol 2 Nomor 6, 2011
- A. R. Sumampow, Penegakan Hukum dalam Mewujudkan Ketaatan Berlalu Lintas. *Lex Crimen*, Vol.II No.7, 2013
- Arnia Jovi, Umar Ma'ruf, Latifah Hanim, Rahmat Bowo Suharto. The Factors Effectiveness of Driving License Service Procedures, *Jurnal Daulat Hukum*, Volume 5 Issue 2, June 2022, url: <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/21279/6993>
- Ary Anindita Bag Satwika, Electronic Traffic Law Enforcement: Is it Able to Reduce Traffic Violations. *Unnes Law Journal* Vol 6, No. 1, 2020
- Asliani Harahap. Pembaharuan Hukum Pidana Berbasis Hukum Adat. Dalam *Jurnal Eduteh* Vol. 4 No 2. 2018
- Asmara dkk. Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem ETLE. *Jurnal Ilmu Kepolisian*. Volume 13 Nomor 1, 2019.
- Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyo Dijunmansaputra. Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Adalah*. Volume 4 Nomor 3, 2020
- Danrivanto Budhijanto, Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi, *Jurnal Dinamika Hukum* Volume 14 Nomor 1 2014

- Dian Agung Wicaksono dan Chryshnanda Dwilaksana. Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan Secara Elektronik Sebagai Wujud Pembangunan Hukum dalam Era Digital. *Jurnal Rechtsvinding*. Volume 9 Nomor 2. Agustus 2020
- Hesti Kristi Wahyudi, and Sri Kusriyah. Owner's Responsibilities of Vehicles Used as Illegal Public Transport When Traffic Accidents Happened. *Jurnal Daulat Hukum* Volume 4 Issue 1, March 2021, url: <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/13693/5366>
- Ilham Yuli Isdiyanto, Menakar Gen Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional, *Jurnal Hukum & Pembangunan* Volume 48 Nomor 3, 2018
- Iman Faturrahman, and Bambang Tri Bawono. Application of Restorative Justice to Solution of Traffic Accidents. *Jurnal Daulat Hukum* Volume 4 Issue 1, March 2021, url: <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/13881/5377>
- I. Sriyanto, Asas Tiada Kesalahan dalam Pertanggungjawaban Pidana dengan Penyimpangannya, *Jurnal Hukum dan Pembangunan* Volume XXIII Nomor 2, 1993
- Junef Muhar, Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas, *E-Jurnal Widya Yustisia* 52 Vol.1 Nomor 1 Juni 2014
- Korlantas Polri. *IT For Road Safety Implementasi E Policing Pada Fungsi Lalu Lintas*, 2019
- M. Rikki Ramadhan. *Analisis Yuridis Mekanisme Pelaksanaan E tilang Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu lintas (Studi di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan)*, Tesis. Program Pascasarjana, Program Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan. 2020
- Muklis. Tinjauan Yuridis Tentang Peran dan Kedudukan Komisi Aparatur Sipil Negara Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara. *Jurnal Kajian Hukum*. Volume 2 Nomor 1, 2021
- Mustofa, *Digitalisasi Koleksi Karya Sastra Balai Pusaka sebagai Upaya Pelayanan di Era Digital Natives*. *Jurnal Perpustakaan Universitas Airlangga*, Vol. 8 No. 2 Juli–Desember 2018
- Norman D. Lattin, Vicarious Liability and the Family Automobile, *Michigan Law Review*, Volume 26 Number 8, 1928

- Noverdi Puja Saputra. Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dan Permasalahannya. *Artikel dalam "Info Singkat"*. Vol. XIII. No. 7 / I / Puslit. April 2021
- Nurhasan Ismail, Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas, *Jurnal Ilmu Hukum*, Traffic Accident Research Centre Journal of Indonesia Road Safety , Vol. 1, No. 1, April 2018
- Rahman Amin, Penyuluhan Hukum Budaya Tertib Berlalu Lintas Di Jalan Raya Menurut Undang -Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, Vol. 05 Nomor 02. 2022
- Rahayu Nurfauziah, Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial. *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*. Volume 3. Nomor 1. 2021
- Satjipto Rahardjo, Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global, *Jurnal Perspektif* Volume 2 Nomor 2, 1997

