

**REKONSTRUKSI REGULASI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW*  
*ENFORCEMENT* (ETLE) BERBASIS NILAI KEADILAN**

**DISERTASI**

Untuk memperoleh gelar Doktor dalam Bidang Ilmu Hukum  
Pada Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)

**DISUSUN OLEH**

**LINANDA**  
**NIM: 10302100203**



**PROGRAM DOKTOR (S3) ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG  
2023**

**REKONSTRUKSI REGULASI ELECTRONIC TRAFFIC LAW  
ENFORCEMENT (ETLE) BERBASIS NILAI KEADILAN**

Oleh

**Linanda S.H.,M.H**

**NIM. 10302100203**

**DISERTASI**

Untuk Memenuhi salah satu syarat ujian  
Guna memperoleh gelar Doktor dalam ilmu hukum ini.  
Telah disetujui oleh Promotor dan Co Promotor pada tanggal  
Seperti tertera dibawah ini  
Semarang, 13 Februari 2024

**PROMOTOR**

**CO-PROMOTOR**

  
Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun S.H., M.Hum.  
NIDN. 0621057002

  
Prof. Dr. Henry Aspan, S.E., S.H., MA., M.H  
NIDN. 3110041037

Mengetahui  
Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Islam Sultan Agung



  
Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.  
NIDN : 0620046701

## PERNYATAAN ORIGINALITAS PENELITIAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, disertasi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik Doktor baik Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang (UNISSULA) maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain selain Tim Promotor dan masukan dari Tim Penelaah.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar Pustaka
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan atau ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku pada perguruan tinggi ini.

Semarang, Februari 2024

Yang Membuat Pernyataan



**Linanda S.H.,M.H**

**NIM : 10302100203**

## Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan menemukan regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) belum bernilai keadilan. Untuk menganalisis dan menemukan kelemahan-kelemahan regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini. Dan untuk menemukan rekonstruksi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan.

Penelitian ini merupakan penelitian hukum *socio-legal research* dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan perbandingan hukum negara lain (*comparative approach*).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Indonesia saat ini masih menghadapi tantangan untuk sepenuhnya mewujudkan nilai keadilan karena beberapa alasan. Pertama, terdapat kebutuhan untuk standarisasi dan integrasi teknologi ETLE yang seragam di seluruh wilayah Indonesia untuk menghindari ketidakadilan dalam penegakan hukum antar daerah. Kedua, edukasi masyarakat tentang sistem ETLE dan hukum lalu lintas secara umum masih perlu ditingkatkan. Ketiga, proses penindakan dan mekanisme banding perlu lebih transparan dan dapat diakses oleh semua pengemudi. Terakhir, kurangnya publikasi data terkait penindakan ETLE. Kelemahan-kelemahan dalam regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini di Indonesia mencakup beberapa aspek kritis. Pertama, masih adanya ketidakkonsistenan dalam standar dan aplikasi teknologi ETLE antar wilayah. Kedua, kurangnya inisiatif edukasi masyarakat yang efektif dan menyeluruh. Ketiga, transparansi proses penindakan sering kali belum optimal. Keempat, mekanisme pengaduan dan banding yang kurang jelas dan mudah diakses. Akhirnya, penanganan data pribadi dan privasi pengemudi yang belum terjamin sepenuhnya. Rekonstruksi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan di Indonesia khususnya pada Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjamin standarisasi teknologi penegakan hukum di seluruh wilayah, memperkuat edukasi masyarakat mengenai aturan dan etika berkendara, dan memastikan proses penindakan yang transparan serta adil. Perubahan ini termasuk pengembangan standar operasional yang jelas untuk penggunaan peralatan ETLE, memastikan bahwa pengumpulan, pengolahan, dan penggunaan data dilakukan dengan memperhatikan privasi dan hak-hak pengemudi. Dengan demikian, rekonstruksi regulasi ETLE diharapkan dapat mencerminkan prinsip keadilan sosial, kesetaraan di hadapan hukum, dan transparansi yang merupakan dasar dari negara hukum yang adil.

Disarankan kepada pemerintah harus memperbaharui regulasi ETLE untuk memperkuat standarisasi teknologi dan aplikasinya di seluruh wilayah Indonesia. Disarankan kepada lembaga terkait harus mengaudit dan menyempurnakan sistem ETLE untuk menangani ketidakkonsistenan antar wilayah. Disarankan untuk merumuskan kembali regulasi ETLE dengan memasukkan prinsip-prinsip keadilan sosial dan hak asasi manusia.

**Kata Kunci:** *Rekonstruksi, Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), Keadilan*

## **Abstract**

*This study aims to analyze and find Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) regulations have not been of fair value. To analyze and find weaknesses in current Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) regulations. And to find a reconstruction of Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) regulations based on the value of justice.*

*This research is a socio-legal research using a statutory approach (statute approach), and a comparative approach to other countries' laws (comparative approach).*

*The results show that Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) regulations in Indonesia currently still face challenges to fully realize the value of justice for several reasons. First, there is a need for uniform standardization and integration of ETLE technology throughout Indonesia to avoid inequities in law enforcement between regions. Second, public education about the ETLE system and traffic laws in general still needs to be improved. Third, enforcement processes and appeal mechanisms need to be more transparent and accessible to all motorists. Finally, the lack of data publication related to ETLE enforcement. The weaknesses in the current Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) regulations in Indonesia cover several critical aspects. First, there are still inconsistencies in ETLE technology standards and applications between regions. Second, there is a lack of effective and comprehensive public education initiatives. Third, the transparency of the enforcement process is often not optimal. Fourth, complaints and appeals mechanisms that are less clear and accessible. Finally, the handling of personal data and rider privacy is not fully guaranteed. Reconstruction of Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) regulations based on justice values in Indonesia, especially in Article 272 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation which guarantees the standardization of law enforcement technology in all regions, strengthens public education regarding driving rules and ethics, and ensuring a transparent and fair enforcement process. These changes include the development of clear operational standards for the use of ETLE equipment, ensuring that data collection, processing and use is carried out with attention to privacy and the rights of motorists. Thus, the reconstruction of ETLE regulations is expected to reflect the principles of social justice, equality before the law and transparency which are the basis of a just rule of law.*

*It is recommended that the Government should update the ETLE regulation to strengthen the standardization of technology and its application throughout Indonesia. It is recommended that relevant institutions should audit and refine the ETLE system to address inconsistencies between regions. It is recommended to reformulate ETLE regulations to include the principles of social justice and human rights.*

**Keywords: Reconstruction, Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), Justice**

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji dan syukur kepada Allah SWT, atas segala karunia-Nya, rahmat dan hidayah-Nya sehingga disertasi ini dapat penulis selesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya. Shalawat dan salam penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah berjuang di jalan Allah.

Selama proses menyelesaikan disertasi yang berjudul “REKONSTRUKSI REGULASI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE) BERBASIS NILAI KEADILAN”, banyak pihak yang telah senantiasa membantu penulis dalam penyelesaian karya ilmiah yang menjadi syarat utama mendapatkan gelar Doktor Ilmu Hukum. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum. selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, beserta seluruh dosen dan staf yang telah memberikan bantuan berupa kesempatan/waktu, sarana dan prasarana kepada penulis untuk menimba ilmu Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.
2. Bapak Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, beserta seluruh dosen dan staf yang telah memberikan bantuan dan kemudahan kepada penulis untuk mengikuti Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

3. Ibu Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H.,M.Hum. selaku Ketua Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang dan juga selaku Promotor yang selalu mendukung dan memberi semangat bagi penulis.
4. Bapak Prof. Dr. Henry Aspan, S.E., S.H., M.A., M.H., M.M., CPCLE, CIRR selaku Co. Promotor yang memberikan bimbingan, petunjuk, dan mendorong semangat penulis untuk menyelesaikan disertasi ini.
5. Ibu dan Bapak Dosen Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang atas ilmu yang diajarkan dan bimbingan serta arahan yang diberikan selama mengikuti perkuliahan. Semoga segala keikhlasan hati diberikan balasan yang terbaik dari Allah SWT.
6. Keluarga tercinta Arsyad Riyandi S.IP., M.H., Oakley X.A., Thalassa X.A., dan Cordelia X.A., yang selalu menjadi semangat bagi Penulis dalam menyelesaikan studi dan mensukseskan karir.
7. Segenap Civitas Akademika Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang yang dengan semangat kebersamaannya telah membantu penulis dalam mengikuti perkuliahan dan menyusun disertasi ini.
8. Teman-teman seprofesi, teman-teman seangkatan belajar di Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang dan teman-teman lain yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang secara bergantian atau bersama-sama telah

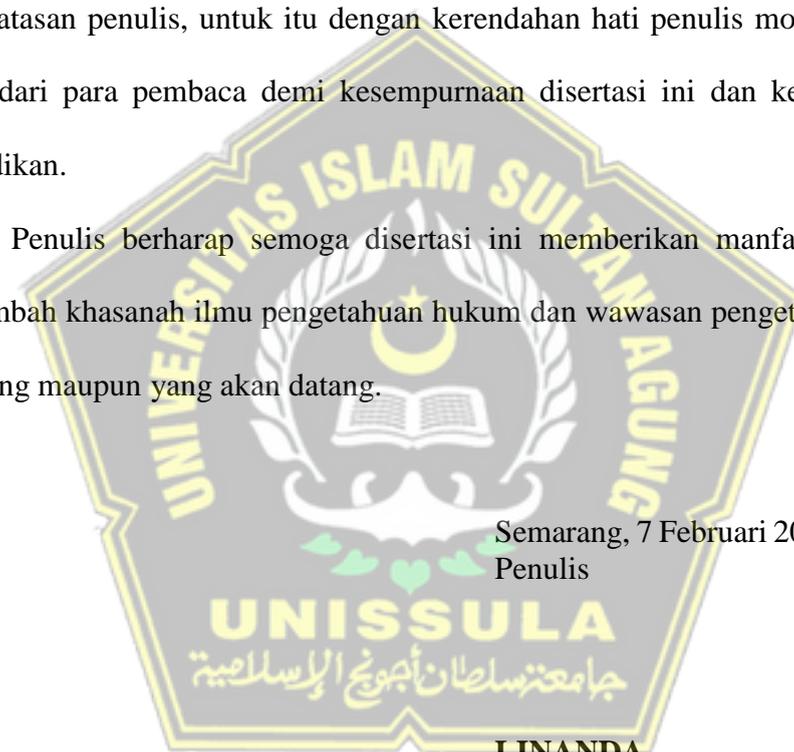
membantu penulis dalam pengumpulan data, dalam berdiskusi dan dalam penyelesaian disertasi ini.

Meskipun dalam penulisan, penyusunan dan penyelesaian disertasi ini penulis telah menggunakan kemampuan secara maksimal, namun penulis menyadari bahwa yang telah dihasilkan belumlah terdapat suatu hasil yang sempurna dan masih terdapat kekurangan dan kelemahan. Hal ini sudah pasti karena keterbatasan penulis, untuk itu dengan kerendahan hati penulis mohon kritik dan saran dari para pembaca demi kesempurnaan disertasi ini dan kemajuan dunia pendidikan.

Penulis berharap semoga disertasi ini memberikan manfaat serta dapat menambah khasanah ilmu pengetahuan hukum dan wawasan pengetahuan di masa sekarang maupun yang akan datang.

Semarang, 7 Februari 2024

Penulis



**LINANDA**

**NIM : 10302100203**

## DAFTAR ISI

<b>Lembar Pengesahan .....</b>	<b>i</b>
<b>Lembar Pernyataan .....</b>	<b>ii</b>
<b>Abstrak.....</b>	<b>iii</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>iv</b>
<b>Kata Pengantar.....</b>	<b>v</b>
<b>Daftar Isi .....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Permasalahan.....	1
B. Rumusan Masalah.....	10
C. Tujuan Penelitian Disertasi .....	10
D. Kegunaan Penelitian .....	10
1. Kegunaan Teoretis .....	11
2. Kegunaan Praktis .....	11
E. Kerangka Konseptual.....	11
F. Kerangka Teoretik .....	13
1. Teori Keadilan Pancasila .....	21
2. Teori Sistem Hukum.....	29
3. Teori Hukum Progresif .....	31
G. Kerangka Pemikiran .....	34
H. Metode Penelitian .....	35
1. Paradigma Penelitian .....	35
2. Jenis Penelitian .....	38
3. Pendekatan Penelitian .....	38
4. Sumber Data .....	39
5. Teknik Pengumpulan Data .....	41
6. Metode Analisis Data .....	39
I. Orisinalitas/Keaslian Penelitian .....	44
J. Sistematika Penulisan Disertasi.....	46
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>49</b>
A. Pengertian Lalu Lintas .....	49
B. Tinjauan Umum Ketentuan Lalu Lintas .....	54
C. Pandangan Islam terhadap Lalu Lintas .....	60
D. Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas .....	63
E. Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia .....	80
<b>BAB III : REGULASI <i>ELECTRONIC TRAFFIC LAW</i></b> <b><i>ENFORCEMENT (ETLE) BELUM BERBASIS NILAI</i></b> <b><i>KEADILAN</i>.....</b>	<b>93</b>
A. Sejarah Regulasi Penggunaan <i>Electronic Traffic Law</i> <i>Enforcement (ETLE)</i> dalam Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia .....	93

B.	Ruang Lingkup Penggunaan <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> (ETLE) dalam Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia .....	102
C.	Regulasi <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> (ETLE) Belum Berbasis Nilai Keadilan.....	119
<b>BAB IV :KELEMAHAN REGULASI <i>ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT</i> (ETLE) PADA SAAT INI.....</b>		
		<b>136</b>
A.	Kelemahan Struktur Hukum.....	136
B.	Kelamahan Substansi Hukum .....	150
C.	Kelamahan Budaya Hukum .....	162
<b>BAB V :REKONSTRUKSI REGULASI BAGI IMPLEMENTASI <i>ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT</i> (ETLE) BERBASIS NILAI KEADILAN .....</b>		
		<b>176</b>
A.	Studi Perbandingan Implementasi <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> (ETLE) di Berbagai Negara .....	176
B.	Implementasi Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> (ETLE) Dari Perspektif Hukum Islam .....	216
C.	Rekonstruksi Regulasi <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> (ETLE) Berbasis Nilai Keadilan .....	225
<b>BAB VI : PENUTUP.....</b>		
		<b>258</b>
A.	Kesimpulan .....	258
B.	Saran.....	260
C.	Implikasi Hasil Kajian Disertasi.....	262
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>		
<b>LAMPIRAN</b>		

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Permasalahan

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. Kesadaran hukum pada masyarakat dalam berlalu lintas saat ini masih sangat kurang, perlu adanya upaya untuk menindaklanjuti kualitas maupun kuantitasnya, hal ini dimaksudkan dapat meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas.

Suatu pelanggaran terkait dengan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu jenis pelanggaran yang masuk tindak pidana ringan. Dalam aturan hukum Indonesia, setiap tindak pidana baik itu tindak pidana biasa maupun tindak pidana ringan harus diproses dengan aturan hukum yang ada.<sup>1</sup>

Rekonstruksi yang cukup mendasar dalam tubuh Polri perlu dilakukan untuk menghadirkan citra baru Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) di negara demokrasi. Rekonstruksi ini harus dilakukan baik secara konseptual maupun operasional, agar stigma POLRI sebagai anggota penindas dan alat

---

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

kekuasaan masa lalu dapat tergantikan dengan berkembangnya budaya kepercayaan (*cultural trust*) masyarakat kepada POLRI.

Padahal, jika paradigma baru POLRI yang profesional, otonom, dan beridentitas Indonesia juga memperoleh posisi dan perlindungan konstitusional yang kuat, maka peran dan fungsi POLRI dapat membangun kepercayaan masyarakat. Tidaklah berlebihan untuk mengatakan bahwa proses amandemen Undang-Undang Dasar Negera Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan langkah penting dalam desain pertumbuhan negara di masa depan dan bahwa perandan fungsi Polri yang independen dan profesional adalah komponen kunci dari proses tersebut.<sup>2</sup>

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.

Mengenai bagaimana cara, proses dari pemeriksaan, penindakan hingga pemberian pidana denda pelanggaran lalu lintas oleh petugas tilang terhadap pelanggar lalu lintas tersebut baik tilang secara manual atau langsung maupun online atau berbasis menggunakan sistem elektronik, termuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta ditambah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara

---

<sup>2</sup> Suparman Marzuki, *Robohnya Keadilan : Politik Hukum HAM Era Reformasi*, Pusham UII, Yogyakarta, 2011, hal. 59

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Ketentuan peraturan perundang-undangan dan peraturan pemerintah tersebut juga menjadi dasar dari proses pelaksanaan hingga penegakan pelanggaran lalu lintas.

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

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

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integritas nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-

---

<sup>3</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007, hal. 8

Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pembinaan dilakukan oleh semua instansi kepolisian tentang lalu lintas dan angkutan jalan dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang lalu lintas dan angkutan jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan lalu lintas dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.<sup>4</sup>

Sebagai organisasi yang memiliki tujuan untuk dipecahkan, bangsa juga memiliki berbagai masalah yang perlu diatasi, dikurangi, dan dicegah. Isu-isu ini dapat dikaitkan dengan masyarakat itu sendiri dan juga dapat memanifestasikan dirinya sebagai dampak negatif dari tindakan pemerintah. Isu-isu yang perlu ditangani oleh pemerintah adalah isu-isu publik. Nilai, kebutuhan, atau peluang yang belum direalisasikan yang dapat diidentifikasi tetapi hanya dapat dicapai dengan tindakan publik. Implementasi kebijakan merupakan puncak dari peraturan atau kebijakan yang telah dibuat. Tahap implementasi pada umumnya adalah bagaimana kebijakan yang diterbitkan, yang merupakan jawaban atas persoalan masyarakat, diterapkan secara maksimal dan dapat diselesaikan. Namun, tahap implementasi bukanlah bagian yang mudah untuk benar-benar berhasil.

Selanjutnya dijelaskan dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh undang-undang ini yaitu terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda

---

<sup>4</sup> Yuli Armala, M. Yasir, *Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Bojonegoro*, *Justitiable Jurnal Hukum*, Volume 5 No. 1 Juli

angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, sertamampu menjunjung tinggi martabat bangsa; terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.<sup>5</sup>

Dalam Pasal 272 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas Angkutan Jalan bahwa hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan, kemudian lebih lanjutnya diatur dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang mengatur bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan didasarkan atas hasil temuan dalam proses pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan; laporan; rekaman peralatan elektronik. Selanjutnya untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu akhirnya kepolisian mengeluarkan tindakan baru dalam penegakan lalu lintas yaitu Tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).

Hukum tilang elektronik dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Dalam Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) disebutkan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan

---

<sup>5</sup> Vita Mayastinasari, *Efektivitas Electronic Traffic Law Enforcement (Etle)*, Jurnal Ilmu

pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.

Sebagai organisasi yang memiliki tujuan untuk dipecahkan, bangsa juga memiliki berbagai masalah yang perlu diatasi, dikurangi, dan dicegah. Isu-isu ini dapat dikaitkan dengan masyarakat itu sendiri dan juga dapat memanasikan dirinya sebagai dampak negatif dari tindakan pemerintah. Isu-isu yang perlu ditangani oleh pemerintah adalah isu-isu publik. Nilai, kebutuhan, atau peluang yang belum direalisasikan yang dapat diidentifikasi tetapi hanya dapat dicapai dengan tindakan publik.<sup>6</sup>

Implementasi kebijakan merupakan puncak dari peraturan atau kebijakan yang telah dibuat. Tahap implementasi pada umumnya adalah bagaimana kebijakan yang diterbitkan, yang merupakan jawaban atas persoalan masyarakat, diterapkan secara maksimal dan dapat diselesaikan. Namun, tahap implementasi bukanlah bagian yang mudah untuk benar-benar berhasil.

Penerapan ETLE di Indonesia berawal dari ide dan gagasan serta diprakarsai oleh Kapolri, inisiatif ini muncul karena adanya permasalahan lalu lintas dan masih tingginya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Pada saat itu baru mempunyai dua kamera dengan jenis *e-police* yang dapat mendeteksi pelanggaran marka dan traffic light saja dan dua kamera tersebut ditempatkan di ruas jalan raya. Dari hasil evaluasi saat itu, penindakan pelanggaran dengan ETLE dapat menurunkan jumlah pelanggaran lalu lintas sebesar 44,5%.

---

<sup>6</sup> Mega Tetuko, Fransisca Romana Harjiyatni, *Enforcement (ETLE) In Traffic Violation Actions (Study In Polda Diy Jurisdiction)*, Jurnal Kajian Hasil Penelitian Hukum, Volume 4 Nomor 2 April 2020.

ETLE merupakan sistem penegakan hukum dibidang lalu lintas yang berbasis teknologi informasi dengan memanfaatkan perangkat elektronik berupa kamera CCTV yang dapat mendeteksi berbagai jenis pelanggaran lalu lintas. Mobil INCAR memiliki fitur untuk mendeteksi wajah, mendeteksi nomor polisi atau plat kendaraan, mendeteksi tempat dan mendeteksi pelanggaran lalu lintas serta dilengkapi dengan kamera mutakhir yang bisa merekam secara real time dan mampu menyajikan data kendaraan bermotor secara otomatis terkait kepatuhan tata tertib lalu lintas yang terkoneksi data resident (registrasi dan identifikasi).

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. 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. Fokus permasalahan dalam penelitian ini adalah konstruksi, operasionalisasi, dan desain pengembangan ETLE dalam mencegah PungutanLiar (Pungli) pada penegakan hukum di lingkungan fungsi lalu lintas.<sup>7</sup>

*Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) atau tilang elektronik secara nasional resmi diberlakukan Kamis 22 September 2022, termasuk di Kota

---

<sup>7</sup> Joko Setiawan, Intan Fitri Meutia, Ita Prihantika, *Implementasi Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) di Kota Bandar Lampung (Studi Kasus Pada Polresta KotaBandar Lampung)*, Jurnal Birokrasi, Kebijakan dan Pelayanan Publik, Volume 5 Nomor 1 April 2022.

Batam, Provinsi Kepri. 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. Tigatitik ETLE seperti di simpang Panbil dari arah Batu Aji ke Kepri Mall, simpang Masjid Raya Batam Center dari arah simpang Frengki ke Bundaran BP Batam, dan di simpang KDA dari arah RS. Eluzabeth ke luar.

Satlantas Polres Bareleng telah menerapkan percobaan program Tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang dirancang khusus untuk membantu satlantas Polresta Bareleng dalam melancarkan tindakan kepada pelanggar lalu lintas. Dengan adanya pemasangan ETLE, pengendara lebih berhati-hati dan tidak seperti biasanya. Di simpang Masjid Raya misalnya. Pengendara roda dua dan mobil angkutan umum (Bimbar) yang selama ini sering menerobos lampu merah, hari ini tidak terjadi lagi. Pengendara roda dua juga pada umumnya menaati peraturan lalulintas. Meski beberapa diantaranya mereka masih melanggar namun itu bisa dihitung jari tidak seperti beberapa sebelumnya.

Berikut data rekapan penilangan terkait dengan pelanggaran lalu lintas di seluruh Kepulauan Riau yang didapatkan melalui penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), yaitu:

**TABEL 1.1 : REKAPAN TILANG POLDA KEPRI 1 JANUARI 2022 S/D 30 SEPTEMBER 2022**

No	Kota/Kesatuan	Total		Titip Di BRI		Pasal Pelanggaran		
		Tilang	Titipan	Tilang	Titipan	Ringan	Sedang	Berat
1	RESTABARELANG	4099	1051970000	3027	674460000	3323	837	1682

2	RESTG.BALAIKARIMUN	1220	395900000	746	245550000	1172	52	79
3	RESTG.PINANG	674	241360000	503	187000000	568	23	110
4	DITLANTAS KEPRI	320	85090000	258	66700000	283	95	101
5	RESBINTAN	300	117050000	264	101700000	221	58	45
6	RESLINGGA	136	36790000	105	27140000	121	10	8
7	RESNATUNA	27	2970000	19	2090000	27	0	0
8	KEP.ANAMBAS	1	210000	1	210000	0	0	1
Total		6777	1931340000	4923	1304850000	5715	1075	2026

*Sumber data: Rekap Tilang Polda Kepri September 2022*

**TABEL 1.2 : REKAPAN TILANG POLDA KEPRI 1 OKTOBER 2022  
S/D 13 JUNI 2023**

No	Kota/Kesatuan	Total		Titip Di BRI		Pasal Pelanggaran		
		Tilang	Titipan	Tilang	Titipan	Ringan	Sedang	Berat
1	DITLANTAS KEPRI	4003	1271760000	3506	1113760000	3555	1	447
Total		4003	1271760000	3506	1113760000	3555	1	447

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa penggunaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mempermudah kepolisian dalam melakukan penegakan pelanggaran lalu lintas. Dasar tilang ini adalah aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Di Jalan dan Tindakan Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan tilang itu bersifat konseptual. mewakili digitalisasi. Seluruh proses tiket harus lebih efisien dengan penggunaan teknologi. Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa perangkat elektronik dapat digunakan untuk membantu kegiatan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Berdasarkan permasalahan di atas penulis tertarik untuk menjadikannya sebuah karya ilmiah berbentuk disertasi dengan judul “Rekonstruksi Regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Berbasis Nilai Keadilan”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka permasalahan yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Mengapa regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) belum berbasis nilai keadilan?
2. Bagaimana kelemahan-kelemahan regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini?
3. Bagaimana rekonstruksi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan?

## **C. Tujuan Penelitian Disertasi**

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka tujuan penelitian yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis dan menemukan regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) belum berbasis nilai keadilan.
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis kelemahan-kelemahan regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini.
3. Untuk menganalisis dan menemukan rekonstruksi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang belum berbasis nilai keadilan.

#### D. Kegunaan Penelitian

Kegiatan penelitian disertasi ini diharapkan dapat memberi kegunaan baik secara teoretis maupun praktis.

##### 1. Kegunaan Teoretis

Secara teoretis penelitian ini diharapkan bermanfaat untuk menemukan teori atau konsep atau gagasan pemikiran baru tentang regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan.

##### 2. Kegunaan Praktis

- a) Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai bahan masukan kepada pihak terkait dengan regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan.
- b) Hasil penelitian ini secara praktis juga diharapkan bisa bermanfaat bagi masyarakat untuk bisa lebih mengetahui regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan.

#### E. Kerangka Konseptual

Penulisan disertasi adalah tulisan ilmiah yang memiliki konsep penulisan. Konsep adalah istilah, terdiri dari satu kata atau lebih yang menggambarkan suatu gejala atau menyatakan suatu ide (gagasan) tertentu. Kerangka konsep<sup>8</sup> adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang diteliti. Konsep merupakan salah satu unsur konkret dari teori. Namun masih diperlukan penjabaran lebih lanjut dengan jalan memberikan definisi

---

<sup>8</sup>Idburhanuddin.Wordpress.com/2020/12/12/landasan-teori-kerangka-pikir-dan-hipotesis-dalam-metode-penelitian/(internet), diteliti pada tanggal 10 Desember 2020

operasionalnya. Selanjutnya peneliti memberikan definisi operasional dari beberapa variabel yang terkandung dalam judul tesis penelitian ini.

Didalam kerangka konsep adalah salah satu bagian hal yang terpenting dari teori. Konsepsi yang dimaksud adalah suatu usaha yang abstrak menjadi suatu usaha yang konkrit, yang disebut dengan *operational definitions*.<sup>9</sup> Pentingnya definisi operasional adalah untuk menghindari hal-hal dalam perbedaan pengertian atau penafsiran (dubius) dari penelitian ini<sup>10</sup> dengan adanya beberapa definisi yang tertuang dalam konsep dasar, agar secara operasional diperoleh hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan yaitu:

1. Rekonstruksi adalah penyusunan kembali, reorganisasi, atau usaha memeriksa kembali kejadian terjadinya delik (tindak pidana) dengan mengulangiperagaan seperti kejadian sebenarnya.<sup>11</sup>
2. Regulasi adalah proses mengendalikan atau mengatur sesuatu melalui aturan atau hukum. Ini bisa merujuk pada berbagai konteks, mulai dari regulasi biologis (seperti regulasi suhu tubuh) hingga regulasi ekonomi dan sosial oleh pemerintah atau badan lain. Dalam konteks hukum dan pemerintah, regulasi sering mengacu pada aturan yang dibuat oleh badan pemerintah untuk mengontrol atau mengatur praktek dalam industri atau sektor ekonomi tertentu. Regulasi ini bisa berfungsi untuk melindungi konsumen, menjaga

---

<sup>9</sup> Philipus M. Hadjon, dan Tariék Sri Djaimiati. *Argumentasi Hukum*. Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2005, hal. 23

<sup>10</sup> Bernard L. Tanya, dkk. *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas ruang dan Generasi*, CV. Kita, Surabaya, 2007, hal. 152.

<sup>11</sup> Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Citra Umbara, Bandung, 2018

persaingan yang sehat, atau mengendalikan dampak negatif terhadap lingkungan.<sup>12</sup>

3. *Electronic Traffic Law Enforcement* (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.<sup>13</sup>
4. Nilai keadilan adalah prinsip etis yang menekankan pada pemberian hak yang sama dan perlakuan yang adil kepada semua individu dalam suatu masyarakat atau kelompok. Ini berarti bahwa setiap orang harus memiliki kesempatan yang sama untuk mengakses sumber daya, peluang, hak, dan tanggung jawab, tanpa diskriminasi berdasarkan jenis kelamin, ras, agama, usia, status sosial, atau faktor lainnya. Dalam konteks hukum, keadilan adalah prinsip fundamental yang menuntut bahwa hukum harus diterapkan secara konsisten, tanpa prasangka atau favoritisme. Hal ini adalah dasar bagi sistem hukum yang sah dan legitimasi dari otoritas pemerintah.<sup>14</sup>

#### **F. Kerangka Teoretik**

Kerangka teori adalah gagasan yang pada dasarnya merupakan abstraksi dari kesimpulan pemikiran, atau kerangka dan referensi yang terutama mencoba membuat penilaian tentang dimensi. Karena teori dan tugas pengumpulan,

<sup>12</sup> Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2010, hal. 798

<sup>13</sup> Mega Tetuko, Fransisca Romana Harjiyatni, *Enforcement (ETLE) In Traffic Violation Actions (Study In Polda Diy Jurisdiction)*, Jurnal Kajian Hasil Penelitian Hukum, Volume 4 Nomor 2 April 2020.

<sup>14</sup> Andi Hamzah, *Op.cit.*,

pemrosesan, analisis, dan produksi data memiliki hubungan timbal balik yang erat, pertimbangan teoretis selalu ada dalam penelitian.

Teori adalah sekelompok ide, anggapan, dan generalisasi yang digunakan untuk menjelaskan gejala atau fenomena tertentu. Sebuah teori terdiri dari sejumlah elemen yang saling berhubungan, seperti variabel, definisi, dan proposisi, yang bersama-sama memberikan perspektif fenomena yang sistematis dengan mengidentifikasi hubungan antara variabel dan berfungsi untuk menjelaskan sifat fenomena.

Untuk menunjukkan struktur pemikiran yang sistematis, logis (rasional), empiris (realitas), serta simbolik, sebuah teori harus dicocokkan dengan fakta yang mengungkapkan kepaluan untuk menjelaskan atau menjelaskan mengapa gejala atau proses tertentu terjadi.<sup>15</sup>

Secara umum, teori adalah kumpulan ide-ide abstrak yang menunjukkan bagaimana mereka berhubungan satu sama lain dan membantu dalam pemahaman realitas. Salah satu ide mendasar dalam penelitian sosial adalah teori. Teori secara khusus merupakan kumpulan ide, asumsi, definisi, dan klaim yang bertujuan untuk menjelaskan hubungan sistematis antara fenomena dengan menggambarkan hubungan sebab akibat yang ada. Dalam konteks ilmu pengetahuan, teori pada dasarnya adalah hipotesis yang telah dibuktikan kebenarannya dengan bukti-bukti yang ada. dan yang juga predikatif. Tanpa mengurangi nilai keyakinan, definisi ini mengecualikan beberapa keyakinan dari kategori teori. Sebuah hipotesis harus dapat diuji untuk memenuhi syarat sebagai satu; jika tidak, itu bukan teori. Pada

---

<sup>15</sup> Otje Salman dan anton F Susanto, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpul dan Membuka Kembali*, Refika Aditama Press, Jakarta, 2014, hal. 21

hakekatnya, teori adalah hubungan antara dua atau lebih fakta atau susunan data tertentu. Fakta ini adalah sesuatu yang dapat dilihat dan, dalam banyak kasus, diverifikasi secara empiris. Hubungan antara dua variabel atau lebih yang telah terbukti kebenarannya disebut sebagai teori. Variabel adalah ciri-ciri individu, benda, atau situasi yang memiliki berbagai nilai, seperti umur, jenis kelamin, dan lain sebagainya.<sup>16</sup>

Beberapa karya sastra menunjukkan bagaimana teori, yang berasal dari istilah Yunani *thea*, selalu menggunakan kerangka berpikir sistematis, logis (rasional), empiris (berdasarkan realitas), dan simbolik untuk menjelaskan suatu fenomena. Penemuan suatu teori didasarkan pada hasil penyelidikan dan pengujian yang berulang-ulang untuk menetapkan suatu hipotesis dan melahirkan suatu teori. Teori, sebagai produk pikiran manusia, pasti tidak datang begitu saja. Dalam kehidupan sehari-hari, teori sering disamakan dengan praktik yang sudah ada atau dengan kenyataan. Kontradiksi, teori tampak sebagai entitas yang berbeda dengan fakta. Teori tidak selalu sama dengan fakta yang terjadi dalam kenyataan, atau *das sollen* dan *das sein* tidak sama. Oleh karena itu, jangan heran jika saat ini banyak penelitian hukum, terutama yang mencoba mengkaji kebenaran teori dengan menggunakan data yang sebenarnya.

Sebuah teori harus diuji dalam bidang ilmu sosial yang sangat dinamis. Ketika hubungan manusia menjadi lebih rumit, ada kemungkinan kepercayaan sebelumnya tidak selalu benar. Akibatnya, hipotesis baru yang bertentangan dengan pandangan sebelumnya mulai muncul. Dan inilah mengapa sangat penting

---

<sup>16</sup> Bagong Suyanto dan Sutinah, *Metode Penelitian Sosial*. Berbagai Pendekatan Alternatif. Kencana, Jakarta, 2015, hal. 21

untuk menggunakan dan memilih teori yang tepat saat melakukan penelitian. Secara umum istilah teori dalam ilmu sosial mengandung beberapa pengertian sebagai berikut:

1. Teori adalah abstraksi dari realitas.
2. Teori terdiri dari sekumpulan prinsip-prinsip dan definisi-definisi yang secara konseptual mengorganisasikan aspek-aspek dunia empiris secara sistematis.
3. Teori terdiri dari teorema-teorema yakni generalisasi yang diterima/terbukti secara empiris.<sup>17</sup>

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa teori pada dasarnya merupakan “konseptualisasi atau penjelasan logis dan empiris tentang suatu fenomena”. Teori memiliki dua ciri umum:

1. Semua teori adalah “abstraksi” tentang suatu hal. Dengan demikian teori sifatnya terbatas.
2. Semua teori adalah konstruksi ciptaan individual manusia. Oleh sebab itu sifatnya relatif dalam arti tergantung pada cara pandang si pencipta teori, sifat dan aspek hal yang diamati, serta kondisi-kondisi lain yang mengikat seperti waktu, tempat dan lingkungan sekitarnya.<sup>18</sup>

Teori berfungsi sebagai alat untuk klarifikasi masalah, landasan untuk membangun hipotesis, dan panduan untuk membuat instrumen penelitian. Semua peneliti harus dilengkapi dengan teori untuk memperluas perspektif mereka dan menciptakan alat penelitian yang efektif. Peran teori sebagai kerangka kerja untuk

---

<sup>17</sup> Sulistyono-Basuki, *Metode Penelitian*, Penaku, Jakarta, 2010, hal. 11

<sup>18</sup> *Ibid.*, hal. 11

belajar sangat signifikan. Teori berfungsi sebagai kerangka kerja yang sangat baik untuk penelitian, terutama untuk menghindari teknik pengumpulan data yang tidak memajukan pemahaman kita tentang dunia. Empirisme (kenyataan) yang polos, menurut Suppes merupakan bentuk coretan mental dan ketelanjangan tubuh yang jauh lebih menarik daripada ketelanjangan pikiran.<sup>19</sup>

Menurut Suppes (dalam Ibrahim Johnny) ada empat fungsi umum teori.

Fungsi ini juga berlaku bagi teori belajar, yaitu:

- 1) Berguna sebagai kerangka kerja untuk melakukan penelitian.
- 2) Memberikan suatu kerangka kerja bagi pengorganisasian butir-butir informasi tertentu.
- 3) Identifikasi kejadian yang komplek.
- 4) Reorganisasi pengalaman-pengalaman sebelumnya.<sup>20</sup>

Menurut Ibrahim Johnny fungsi teori ada 9 (sembilan) yaitu:

- 1) Mengorganisasikan dan menyimpulkan

Manusia tidak melihat dunia dalam fragmen data. Agar kita tidak mengambil jalan pintas saat mengamati kenyataan. Peristiwa kehidupan perlu diatur dan digabungkan. Harus dimungkinkan untuk mencari dan mengidentifikasi pola dan hubungan. Setelah itu, diringkas dan diatur. Hasil akhirnya adalah teori yang dapat dirujuk atau digunakan sebagai landasan untuk proyek penelitian di masa depan.

- 2) Memfokuskan

---

<sup>19</sup> Ibrahim Johnny. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, 2018. hal. 22

<sup>20</sup> *Ibid.* hal. 22

Teori pada dasarnya hanya menjelaskan tentang suatu hal bukan banyak hal. Untuk itu aspek-aspek dari suatu objek harus jelas fokusnya.

3) Menjelaskan

Fenomena pengamatan harus dapat dijelaskan dengan teori. Penjelasan ini dapat digunakan untuk menafsirkan fenomena tertentu serta memahami pola dan korelasi. Atau, dengan kata lain, teori berfungsi sebagai titik kompas untuk membaca, menguraikan, dan memahami kerumitan hubungan manusia.

4) Mengamati

Selain menguraikan apa yang harus diamati, teori juga menawarkan pedoman bagaimana melakukannya. Ahli teori yang bersangkutan memberikan gambaran yang paling akurat tentang apa yang dimaksudkan oleh suatu pengertian tertentu, terutama untuk teori-teori yang memberikan definisi operasional. Untuk melihat seluk beluk yang ditentukan oleh teori tersebut, kita dipandu oleh petunjuknya.

5) Membuat prediksi

Fungsi prediksi ini dengan berdasarkan data dan hasil pengamatan maka harus dapat dibuat suatu perkiraan tentang keadaan yang bakal terjadi apabila hal-hal yang digambarkan oleh teori juga tercermin dalam kehidupan di masa sekarang.

6) *Heuristik* (membantu proses penemuan)

Suatu teori yang baik melahirkan penelitian. Teori yang diciptakan harus dapat merangsang timbulnya upaya penelitian selanjutnya

## 7) Mengkomunikasikan pengetahuan

Teori harus dipublikasikan, didiskusikan, dan terbuka terhadap kritikan-kritikan. Sehingga penyempurnaan teori akan dapat dilakukan.

## 8) Kontrol/mengawasi

Fungsi ini timbul dari persoalan-persoalan nilai, di dalam mana teoretikus berusaha untuk menilai keefektifan dan kepatutan perilaku tertentu. Teori dapat berfungsi sebagai sarana pengendali atau pengontrol tingkah laku kehidupan manusia.

## 9) Generatif

Fungsi ini terutama sekali menonjol dikalangan pendukung aliran interpretif dan teori kritis. Menurut mereka, teori juga berfungsi sebagai sarana perubahan sosial dan kultural, serta sarana untuk menciptakan pola dan cara kehidupan yang baru.<sup>21</sup>

Manfaat Teori adalah :

- 1) Menjelaskan, memahami, memprediksi dan perubahan sosial.
- 2) Membantu kita menemukan jawaban pertanyaan mengapa dan bagaimana mengenai pengalaman-pengalaman komunikasi kita.
- 3) Suatu teori atau beberapa teori merupakan ikhtisar daripada hal-hal yang telah diketahui serta diuji kebenarannya yang menyangkut objek yang dipelajari sosiologi.
- 4) Teori memberikan petunjuk-petunjuk terhadap kekurangan-kekurangan pada seseorang yang memperdalam pengetahuannya di bidang sosiologi.

---

<sup>19</sup> *Ibid.* hal. 23

- 5) Teori berguna untuk lebih mempertajam atau lebih mengkhususkan fakta yang dipelajari oleh sosiologi. Bahan Ajar Pengantar Sosiologi.
- 6) Suatu teori akan sangat berguna dalam mengembangkan sistem klasifikasi fakta, membina struktur konsep-konsep serta memperkembangkan definisi-definisi yang penting untuk penelitian.
- 7) Pengetahuan teoritis memberikan kemungkinan-kemungkinan untuk mengadakan proyeksi sosial, yaitu usaha untuk dapat mengetahui kearah mana masyarakat akan berkembang atas dasar fakta yang diketahui pada masa lampau dan pada dewasa ini.<sup>22</sup>

Kerangka teoritis adalah istilah yang sebenarnya merupakan abstraksi dari temuan penalaran, kerangka kerja, dan referensi yang pada dasarnya berusaha untuk membuat penilaian mengenai dimensi. Karena teori dan tugas pengumpulan, pemrosesan, analisis, dan produksi data memiliki hubungan timbal balik yang erat, pertimbangan teoretis selalu ada dalam penelitian.

Istilah "teori" mengacu pada kumpulan ide, anggapan, dan generalisasi yang digunakan untuk menjelaskan gejala atau fenomena tertentu. Untuk memberikan gambaran sistematis tentang fenomena dengan membangun hubungan antar variabel, teori adalah kumpulan elemen yang terhubung, seperti variabel, definisi, dan proposisi.

Teori yang berusaha menjelaskan atau membenarkan terjadinya gejala atau proses tertentu harus diuji terhadap bukti yang bertentangan untuk menunjukkan organisasi sistematis dari pemikiran logis (rasional), empiris (kehidupan nyata),

---

<sup>20</sup> *Ibid.* hal. 23

simbolik, dan logis. Secara umum, teori adalah kumpulan ide-ide abstrak yang menunjukkan bagaimana mereka berhubungan satu sama lain dan membantu dalam pemahaman realitas. Salah satu ide mendasar dalam penelitian sosial adalah teori. Teori secara khusus merupakan kumpulan ide, asumsi, definisi, dan klaim yang bertujuan untuk menjelaskan hubungan sistematis antara fenomena dengan menggambarkan hubungan sebab akibat yang ada.

Adapun kerangka teori yang akan dijadikan landasan untuk menjawab rumusan masalah dalam penulisan disertasi ini yaitu:

### **1. *Grand Theory* (Teori Utama): Teori Keadilan Pancasila**

Teori keadilan Pancasila merujuk pada konsep keadilan yang berakar pada ideologi negara Indonesia, Pancasila. Pancasila terdiri dari lima prinsip dasar, yaitu Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang Adil dan Beradab, Persatuan Indonesia, Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan Perwakilan, dan Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia.

- 1) Keadilan Menurut Pancasila: Prinsip kelima Pancasila, "Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia," memberikan fondasi untuk konsep keadilan di Indonesia. Ini mencakup ide tentang kesetaraan dan keterlibatan semua warga negara dalam kehidupan ekonomi, politik, dan sosial negara.<sup>23</sup>
- 2) Keadilan Komprehensif: Keadilan menurut Pancasila tidak hanya terbatas pada aspek hukum. Ini adalah konsep yang komprehensif yang mencakup

---

<sup>23</sup> Mohamad Anshori, *Filsafat Hukum Pancasila*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 15

keadilan sosial, ekonomi, dan politik. Hal ini mencerminkan bahwa semua orang harus memiliki akses yang sama terhadap sumber daya, peluang, dan perlindungan hukum.

- 3) Penerapan dalam Hukum dan Kebijakan: Teori keadilan Pancasila menjadi dasar dalam pembuatan dan pelaksanaan hukum dan kebijakan di Indonesia. Ini berarti bahwa pemerintah bertanggung jawab untuk mengembangkan dan menerapkan kebijakan yang mencerminkan prinsip-prinsip keadilan Pancasila.<sup>24</sup>

Yudhi Latif, seorang pemikir dan peneliti Indonesia, telah banyak berbicara tentang keadilan dalam konteks Pancasila. Menurutnya, Pancasila sebagai ideologi negara membentuk pandangan holistik tentang keadilan yang mengintegrasikan aspek-aspek moral, sosial, dan hukum. Latif menekankan bahwa keadilan Pancasila harus dipahami sebagai suatu proses dinamis yang melibatkan semua elemen masyarakat. Ini bukan hanya tentang penerapan hukum tetapi tentang menciptakan masyarakat yang saling menghargai dan menghormati, di mana prinsip-prinsip Pancasila diinternalisasi oleh setiap warga negara.<sup>25</sup>

Ia juga berpendapat bahwa teori keadilan Pancasila memerlukan komitmen kuat dari pemerintah dan masyarakat untuk mewujudkannya. Ini berarti perlu ada upaya yang terus-menerus untuk menjadikan prinsip-prinsip Pancasila sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari, bukan hanya sebagai slogan politik.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Mahfud MD, *Pancasila dan Keadilan Sosial*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2008, hlm.

34

<sup>25</sup> Yudhi Latif, *Reformasi Keadilan: Sebuah Proyek Filsafat*, Kencana, Jakarta, 2013, hlm.

67

<sup>26</sup> *Ibid*, hlm. 68

Kesimpulannya, teori keadilan Pancasila adalah konsep yang kompleks dan komprehensif yang mencerminkan nilai-nilai dasar negara Indonesia. Menurut pendapat Yudhi Latif, realisasi dari teori ini membutuhkan komitmen yang mendalam dan usaha bersama dari seluruh masyarakat dan pemerintah untuk menjadikan prinsip-prinsip Pancasila sebagai pedoman dalam semua aspek kehidupan.

John Rawls, secara konseptual, memandang teori keadilan (*theory of justice*) sebagai perseptif “*liberal-egalitarian of social justice*”, yang berpendapat bahwa keadilan adalah kebajikan utama dari hadirnya institusi-institusi sosial (*social institutions*). Akan tetapi, kebajikan bagi seluruh masyarakat tidak dapat mengesampingkan atau menggugat rasa keadilan dari setiap orang yang telah memperoleh rasa keadilan. Khususnya masyarakat lemah pencari keadilan.<sup>27</sup> Maka oleh sebab itu didalam teori keadilan (*theory of justice*) disampaikan 5 hal yaitu:<sup>28</sup>

- a. Keadilan sebagai bentuk kejujuran, yang bersumber dari prinsip kebebasan, kesetaraan, dan kesempatan yang sama, serta prinsip perbedaan (*two principle of justices*),
- b. Posisi asali dan tabir ketidaktahuan (*the original position and veil of ignorance*);
- c. Ekuilibrium reflektif (*reflective equilibrium*),
- d. Kesepakatan yang saling tumpang-tindih (*overlapping consensus*), dan

---

<sup>27</sup> Munir Fuady, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Kencana, Jakarta, 2017, hal. 41.

<sup>28</sup> Pan Mohamad Faiz, *Teori Keadilan John Rawls*, dalam *Jurnal Konstitusi*, Volume 6 Nomor 1 April 2009, hal. 135.

- e. Nalar publik (*public reason*).

Sehubungan dengan hal tersebut diuraikan tentang pengertian dari teori keadilan (*theory of justice*) dari John tersebut sebagai berikut:<sup>29</sup>

- a. Bahwa, prinsip kebebasan yang sama (*equal liberty principle*), seperti kebebasan beragama (*freedom of religion*), kemerdekaan berpolitik (*political of liberty*), kebebasan berpendapat dan mengemukakan ekspresi (*freedom of speech and expression*), sedangkan prinsip kedua dinyatakan sebagai prinsip perbedaan (*difference principle*), yang menghipotesiskan pada prinsip persamaan kesempatan (*equal opportunity principle*).
- b. Bahwa gagasan mengenai prinsip-prinsip keadilan dengan menggunakan sepenuhnya konsep ciptaannya yang dikenal dengan “posisi asali” (*original position*) dan “selubung ketidaktahuan” (*veil of ignorance*), yang dimaksud adalah setiap orang dihadapkan pada tertutupnya seluruh fakta dan keadaan tentang dirinya sendiri, termasuk terhadap posisi sosial dan doktrin tertentu, sehingga membutuhkan adanya konsep atau pengetahuan tentang keadilan yang tengah berkembang. Dengan konsep itu John Rawls menggiring masyarakat untuk memperoleh prinsip persamaan yang adil dengan teorinya disebut sebagai “*Justice as fairness*”.
- c. Bahwa, memposisikan adanya situasi yang sama dan sederajat antara tiap-tiap individu di dalam masyarakat. Tidak ada perbedaan status, kedudukan atau memiliki posisi lebih tinggi antara satu dengan yang lainnya, sehingga satu pihak dengan lainnya dapat melakukan kesepakatan yang seimbang,

---

<sup>29</sup> Paul Graham, *Rawls*, Oxford, One World Publication, London, 2007, hal. 15

itulah pandangan John Rawls sebagai suatu “posisi asasi” yang bertumpu pada pengertian ekulibrium reflektif dengan didasari oleh ciri rasionalitas (*rationality*), kebebasan (*freedom*), dan persamaan (*equality*) guna mengatur struktur dasar masyarakat (*basic structure of society*).

- d. Bahwa, prinsip perbedaan menuntut diaturnya struktur dasar masyarakat sedemikian rupa sehingga kesenjangan prospek mendapat hal-hal utama kesejahteraan, pendapatan, otoritas diperuntukkan bagi keuntungan orang-orang yang paling kurang beruntung. Ini berarti keadilan sosial harus diperjuangkan untuk dua hal: *Pertama*, melakukan koreksi dan perbaikan terhadap kondisi ketimpangan yang dialami kaum lemah dengan menghadirkan institusi-institusi sosial, ekonomi, dan politik yang memberdayakan. *Kedua*, setiap aturan harus memosisikan diri sebagai pemandu untuk mengembang-kan kebijakan-kebijakan untuk mengoreksi ketidak-adilan yang dialami kaum lemah.
- e. Bahwa pandangannya terhadap keadilan bahwa program penegakan keadilan yang berdimensi kerakyatan haruslah memperhatikan dua prinsip keadilan, yaitu, *pertama*, memberi hak dan kesempatan yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas seluas kebebasan yang sama bagi setiap orang. *Kedua*, mampu mengatur kembali kesenjangan sosial ekonomi yang terjadi sehingga dapat memberi keuntungan yang bersifat timbal balik.

Dari ke-5 hal tersebut di atas, John Rawls berpendapat bahwa yang menyebabkan ketidakadilan adalah situasi sosial sehingga perlu diperiksa kembali dimana prinsip-prinsip keadilan yang dapat digunakan untuk membentuk situasi

masyarakat yang baik. Koreksi atas ketidakadilan dilakukan dengan mengembalikan (*call for redress*) masyarakat pada posisi aslinya (*people on original position*). Dalam posisi dasar inilah kemudian dibuat persetujuan asli antar (*original agreement*) anggota masyarakat secara sederajat.<sup>30</sup> Dengan melakukan penyuluhan atau men-informasikan sadar hukum bahwa Negara ini adalah Negara hukum dan telah ada aturan hukum yang mengatur tentang norma tersebut, sehingga masyarakat dianggap tahu dan wajib untuk mentaatinya.

Dalam menciptakan keadilan, prinsip utama yang digunakan adalah:<sup>31</sup>

1. Kebebasan yang sama sebesar-besarnya, asalkan tetap menguntungkan semua pihak;
2. Prinsip ketidaksamaan yang digunakan untuk keuntungan bagi yang paling lemah.

Prinsip ini merupakan gabungan dari prinsip perbedaan dan persamaan yang adil atas kesempatan. Secara keseluruhan berarti ada tiga prinsip untuk mencari keadilan, yaitu:

- a. Kebebasan yang sebesar-besarnya sebagai prioritas;
- b. perbedaan; dan
- c. persamaan yang adil atas kesempatan.

Di Indonesia keadilan digambarkan dalam Pancasila sebagai dasar negara, yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam sila kelima tersebut terkandung nilai-nilai yang merupakan tujuan dalam hidup bersama. Adapun keadilan tersebut didasari dan dijiwai oleh hakikat keadilan kemanusiaan yaitu

<sup>30</sup> Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008, hal.

<sup>31</sup> *Ibid, rawls*

keadilan dalam hubungannya manusia dengan dirinya sendiri, manusia dengan manusia lainnya, manusia dengan masyarakat, bangsa, dan negara, serta hubungan manusia dengan Tuhannya.<sup>32</sup>

Sehubungan dengan hal tersebut nilai-nilai keadilan haruslah merupakan suatu dasar yang harus diwujudkan dalam hidup bersama kenegaraan untuk mewujudkan tujuan negara, yaitu mewujudkan kesejahteraan seluruh warganya dan seluruh wilayahnya, mencerdaskan seluruh warganya. Demikian pula nilai-nilai keadilan tersebut sebagai dasar dalam pergaulan antar negara sesama bangsa didunia dan prinsip-prinsip ingin menciptakan ketertiban hidup bersama dalam suatu pergaulan antarbangsa di dunia dengan berdasarkan suatu prinsip kemerdekaan bagi setiap bangsa, perdamaian abadi, serta keadilan dalam hidup bersama (keadilan sosial).

Penggunaan teori keadilan Pancasila dalam menganalisis rekonstruksi regulasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) sangat relevan karena mencerminkan nilai-nilai dasar dan prinsip-prinsip yang mendasari negara Indonesia. Dalam konteks ETLE, penerapan teori keadilan Pancasila bisa membantu memastikan bahwa teknologi ini digunakan dengan cara yang adil, transparan, dan bertanggung jawab.

Pertama, teori keadilan Pancasila menekankan pada keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam penerapan ETLE, ini berarti bahwa sistem harus dirancang dan dioperasikan sedemikian rupa sehingga tidak mendiskriminasi

---

<sup>32</sup> M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2014, hal. 85.

kelompok sosial tertentu dan memberikan akses yang sama kepada semua pengguna jalan.

Kedua, prinsip Pancasila tentang Kemanusiaan yang Adil dan Beradab menegaskan perlunya menghormati hak dan martabat manusia. Dalam konteks ETLE, ini bisa diterjemahkan menjadi perlindungan data pribadi dan keamanan informasi pengguna jalan.

Ketiga, teori keadilan Pancasila mengutamakan partisipasi dan perwakilan rakyat dalam proses pengambilan keputusan. Ini berarti bahwa rekonstruksi regulasi ETLE harus melibatkan konsultasi yang luas dengan masyarakat, termasuk pengguna jalan, ahli hukum, dan pihak lain yang terpengaruh, untuk memastikan bahwa regulasi tersebut mencerminkan kebutuhan dan kepentingan yang beragam.

Akhirnya, prinsip keadilan menurut Pancasila memberikan landasan etis yang kuat untuk pengawasan dan penegakan hukum dalam implementasi ETLE. Ini membantu memastikan bahwa teknologi ini digunakan untuk meningkatkan keamanan dan efisiensi lalu lintas, bukan sebagai alat untuk pengawasan yang berlebihan atau penindasan.

Secara keseluruhan, penerapan teori keadilan Pancasila dalam analisis dan rekonstruksi regulasi ETLE memungkinkan pendekatan yang lebih terintegrasi dan etis terhadap penggunaan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas. Ini membantu memastikan bahwa teknologi ini digunakan dengan cara yang sesuai dengan nilai-nilai dan prinsip-prinsip yang mendasari masyarakat dan negara

Indonesia, dan dengan demikian membantu membangun kepercayaan dan legitimasi dalam sistem penegakan hukum.

## 2. *Middle Theory* (Teori Tengah): Teori Sistem Hukum

*Middle range theory* merupakan teori yang digunakan agar pembahasan menjadi lebih fokus dan mendetail atas suatu *grand theory*.<sup>33</sup> *Middle range theory* dalam penelitian ini menggunakan teori sistem hukum. Lawrence M. Friedman mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (*struktur of law*), substansi hukum (*substance of the law*) dan budaya hukum (*legal culture*).<sup>34</sup>

Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat. Tentang struktur hukum Friedman menjelaskan: “*To begin with, the legal sytem has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction...Strukture also means how the legislature is organized...what procedures the police department follow, and so on. Strukture, in way, is a kind of cross section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action.*”<sup>35</sup>

Komponen-komponen berikut membentuk struktur sistem hukum: jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk kasus yang diizinkan untuk

<sup>33</sup> Munir Fuady, *Op.cit*, hal. 43.

<sup>34</sup> Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial*, “*The Legal System: A Sosial Science Perspective*”, Nusa Media, Bandung, 2009, hal. 16.

<sup>35</sup> *Ibid.*,

diadili), dan proses banding dari satu pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga mengacu pada hal-hal seperti bagaimana legislatif dibentuk, kekuasaan dan batasan presiden, protokol kepolisian, dan lain-lain. Untuk melaksanakan perangkat hukum yang ada, struktur (*legal structure*) terdiri dari lembaga-lembagahukum yang ada.

Struktur adalah pola yang menunjukkan bagaimana ketentuan resmi undang-undang itu dilaksanakan. Struktur ini menunjukkan operasi dan pelaksanaan sistem hukum, termasuk pengadilan, legislatif, dan badan peradilan. Sembari membahas struktur sistem hukum di Indonesia, misalnya, kita juga harus membahas susunan organisasi-organisasi yang bertugas menegakkan hukum, termasuk kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan.<sup>36</sup>

Substansi hukum menurut Friedman adalah (Lawrence M. Friedman, Op.cit): “Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norm, and behavioral patterns of people inside the system ...the stress here is on living law, not just rules in law books”.<sup>37</sup>

Substansi dari sistem hukum adalah komponen lain. Aturan, standar, dan pola perilaku manusia aktual yang menjadi bagian dari sistem itu adalah yang dimaksud dengan substansinya. Peraturan perundang-undangan yang berlaku merupakan substansi hukum karena bersifat mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.

Sedangkan mengenai budaya hukum, Friedman berpendapat: “The third component of legal system, of legal culture. By this we mean people’s attitudes

---

<sup>36</sup> Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence)*, Kencana Prenada Group, Jakarta, 2012, hal. 24.

<sup>37</sup> Lawrence M. Friedman, *Op.cit*, hal. 17.

*toward law and legal system their belief ...in other word, is the climate of social thought and social force which determines how law is used, avoided, or abused*".<sup>38</sup>

Budaya hukum berkaitan dengan budaya hukum, yaitu sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum (termasuk budaya hukum aparat penegak hukum). Penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif tanpa didukung oleh budaya hukum di antara mereka yang berperan dalam sistem dan masyarakat, sebaik apapun struktur hukum yang disusun untuk menjalankan norma hukum yang telah ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukumnya. diproduksi.

Hukum tidak lebih dari seperangkat cita-cita yang ingin diwujudkan oleh hukum, seperti halnya rekayasa sosial. Tidak hanya perlu memiliki hukum dalam arti aturan atau regulasi, tetapi juga untuk memastikan bahwa prinsip-prinsip hukum ini dipraktikkan, atau, dengan kata lain, untuk memastikan bahwa akan ada penegakan hukum, untuk memastikan bahwa fungsi hukum untuk membimbing masyarakat ke arah yang lebih baik tercapai. kepolisian yang efektif.<sup>39</sup> Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangannya belaka, melainkan aktifitas birokrasi pelaksanaannya.<sup>40</sup>

### **3. *Applied Theory* (Teori Terapan): Teori Hukum Progresif**

Didalam teori terapan (*applied theory*) digunakan teori hukum Progresif dari Satjipto Rahardjo dengan memberikan pengertian bahwa<sup>41</sup> mengubah secara tepat,

<sup>38</sup> *Ibid.*,

<sup>39</sup> Munir Fuady, *Op.cit.*, hal. 40.

<sup>40</sup> Achmad Ali, *Op.cit.*, hal. 97.

<sup>41</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif*, Penerbit Buku Kompas, Jakarta, 2016, hal. 37

melakukan pembalikan yang mendasar dalam teori dan praktisi hukum, serta melakukan berbagai terobosan. Pembebasan tersebut didasarkan pada prinsip bahwa hukum adalah untuk manusia dan bukan sebaliknya dan hukum itu tidak ada untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas yaitu untuk harga diri manusia, kebahagiaan, kesejahteraan, dan kemuliaan manusia. Namun didalam realita kehidupan masyarakat, hukum mengalami sebuah permasalahan krusial yang mengaburkan makna dari hukum tersebut. Hukum dijadikan alat untuk melindungi kepentingan-kepentingan tertentu dan hukum dijadikan sebuah alat untuk melegalkan tindakan-tindakan yang menistakan nilai-nilai keadilan ditengah-tengah masyarakat. Hukum hanya dijadikan alat dan bukan tujuan. Hukum dan keadilan merupakan dua buah sisi mata uang yang tidak dapat dipisahkan, hukum bertujuan untuk mewujudkan keadilan dan keadilan tanpa hukum ibarat macan ompong.<sup>42</sup> Namun untuk mendapatkan keadilan maka pencari keadilan harus melalui prosedur-prosedur yang tidak adil. Sehingga hukum menjadi momok yang menakutkan bagi masyarakat, hukum bukan lagi untuk membahagiakan masyarakat akan tetapi malah menyengsarakan masyarakat.

Maka oleh sebab itu, reformasi yang telah bergulir di Indonesia telah membawa pola kehidupan bernegara yang lebih demokrasi, dan hal ini juga membawa perubahan sistem hukum yang ada, dari model yang tertutup hingga menjadi model terbuka dengan lebih mengedepankan keadilan ditengah masyarakat dari pada keadilan yang dikebiri oleh Penguasa.

---

<sup>42</sup> Syamsudin, *Budaya Hukum Hakim Berbasis Hukum Progresif*, UII Pers, Yogyakarta, 2014, hal 89

Hukum merupakan bagian dari karya cipta manusia yang dimanfaatkan untuk menegakkan harkat dan martabat manusia. Dimana hukum progresif memiliki karakter tentang hal:<sup>43</sup>

*Pertama* bahwa hukum tidak berada pada posisi stagnan melainkan ia mengalir seperti “*panta rei*” (semua mengalir).

*Kedua*, karakter hukum progresif adalah bahwa hukum adalah untuk manusia. Dengan keyakinan dasar ini sehingga hukum progresif memposisikan hukum bukan sebagai sentral perputaran manusia, melainkan manusialah yang berada di titik pusat perputaran hukum.

*Ketiga*, hukum progresif menolak untuk mempertahankan status *quo* karena kegelisahannya mencari dan terus mencari tentang bagaimana dan di mana itu keadilan.

*Keempat*, hukum progresif memberikan perhatian besar terhadap keadilan yang hidup di dalam jiwa masyarakat atau keadilan yang hidup dalam jiwa bangsa dengan istilah *Volksgeist* oleh Carl von Savigny.

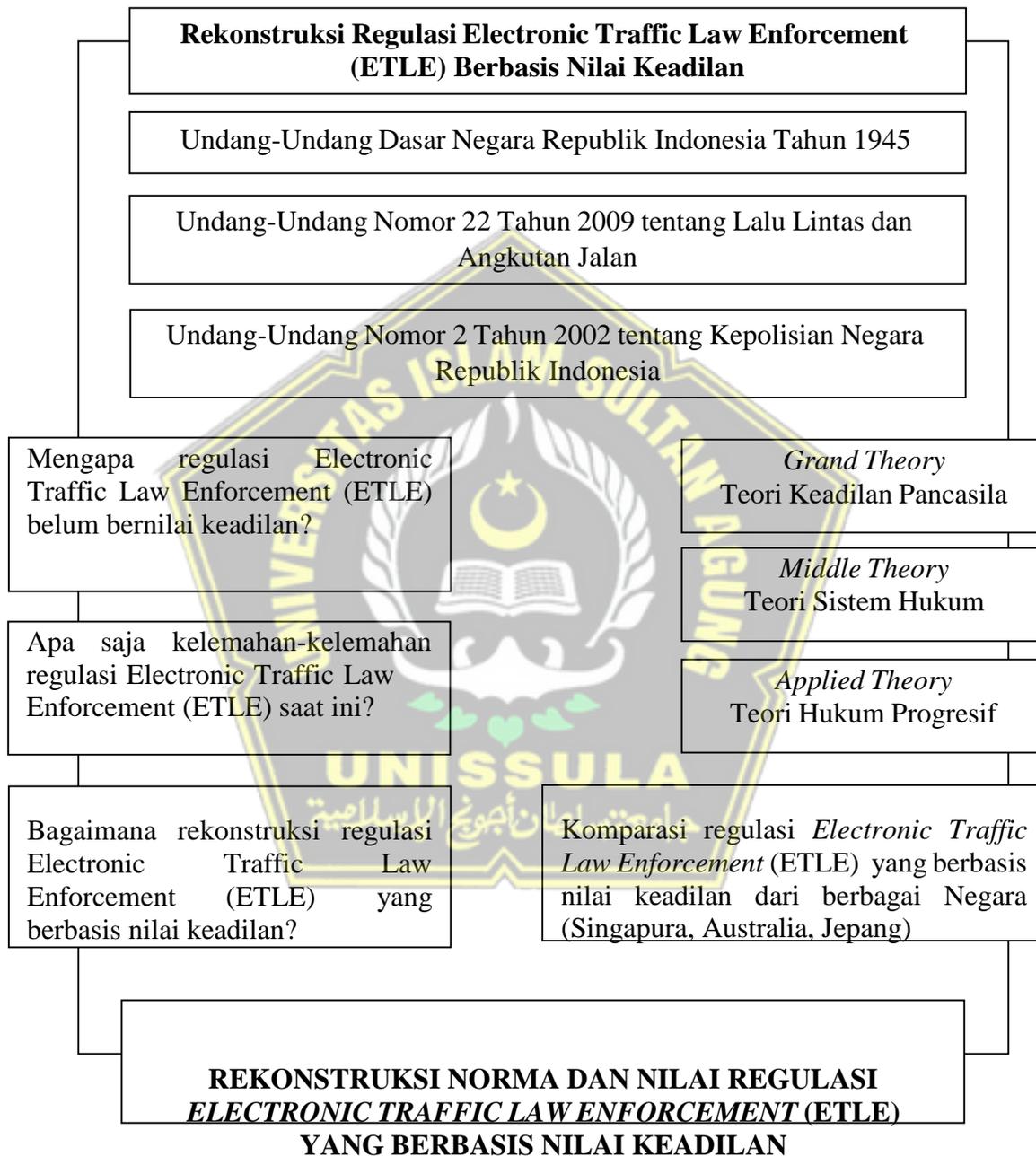
Gagasan dan konsep hukum progresif seperti ini memberikan paradigma semua penstudi hukum dan terutama kalangan struktur hukum dalam melihat hukum semata-mata sebagai instrument untuk menegakkan keadilan bagi semua dan untuk selanjutnya mewujudkan kesejahteraan umat manusia sebagai wujud rasa keadilan dan kesejahteraan umat manusia.

---

<sup>43</sup> Heraklitos, terutip dari Mulyawan, *Paradigma Hukum Progresif*, <http://www.pn-palopo.go.id>, diakses pada tanggal 5 Maret 2023.

## G. Kerangka Pemikiran

Dari uraian di atas maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat digambarkan dalam bagan sebagai berikut:



## H. Metode Penelitian Disertasi

Metode penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum guna untuk menjawab permasalahan hukum yang dihadapi. Penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi. Untuk mendapatkan bahan serta pemecahan masalah mengenai pengaturan hukum implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai kemanfaatan. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

### 1. Paradigma Penelitian

Penelitian ini bertitik tolak dari paradigma konstruktivisme, yakni paradigma dimana kebenaran suatu realitas sosial dilihat sebagai hasil konstruksi sosial, dan kebenaran suatu realitas sosial bersifat relatif. Paradigma juga akan, diantaranya, menggariskan tolok ukur, mendefinisikan standar ketepatan yang dibutuhkan, menetapkan metodologi mana yang akan dipilih untuk diterapkan, atau cara bagaimana hasil penelitian akan diinterpretasi.<sup>44</sup>

Studi ini bertitik tolak dari paradigma konstruktivisme (*legal constructivisme*) yang melihat kebenaran suatu realita hukum bersifat relatif, berlaku sesuai konteks spesifik yang dinilai relevan oleh pelaku sosial. Realitas hukum merupakan realitas majemuk yang beragam berdasarkan pengalaman sosial individu. Realitas tersebut merupakan konstruksi mental manusia sehingga penelitian ini memberi empati dan interaksi yang dialektik

---

<sup>44</sup> Erlyn Indarti, *Filsafat Ilmu, Suatu Kajian Paradigmatik*, Materi Perkuliahan, Program Doktor Ilmu Hukum UNDIP, 2014, hal. 4.

antara peneliti dan yang diteliti untuk merekonstruksi realitas hukum melalui metode kualitatif.<sup>45</sup>

Oleh karena itu dalam paradigma konstruktivisme ini, realitas yang diamati oleh peneliti tidak bisa digeneralisasikan. Hal ini karena tiap fenomena sesungguhnya merupakan hasil konstruksi (persepsi) masing-masing individu atau masyarakat, dimana konstruksi (persepsi) itu muncul sebagai “*resultante*” dari pengalaman sosial, agama, budaya, sistem nilai-nilainya dan bersifat lokal. Peneliti yang menggunakan paradigma konstruktivisme ini harus bisa mengungkap hal-hal yang tidak kasat mata. Penelitiannya harus mampu mengungkap pengalaman sosial, aspirasi atau apapun yang tidak kasat mata tetapi menentukan sikap-sikap, perilaku maupun tindakan objek peneliti.

Dengan demikian di sini ada subjektivitas dari peneliti terutama untuk menafsirkan hal-hal yang tidak kasat mata tadi. Jadi diperlukan adanya interaksi subjektif antar keduanya. Disinilah kemudian, konstruktivisme menerapkan metode hermeneutik dan dialektika dalam proses pencapaian kebenaran. Hermeneutik, dilakukan melalui identifikasi kebenaran/ konstruksi pendapat orang per orang. Akan tetapi ini butuh waktu yang lama. Dialektika, dilakukan dengan membandingkan pendapat untuk memperoleh konsensus.<sup>46</sup>

Paradigma *konstruktivisme* ini menekankan pada pengetahuan yang didapat dari pengalaman atau penulisan yang kemudian dikonstruksikan

---

<sup>45</sup> Esmi Warassih, *Penelitian Socio Legal*, Makalah Workshop Pemutakhiran Metodologi Hukum, Bandung, 2006, hal. 7.

<sup>46</sup> Adji Samekto, *Op.cit.*, hal. 71-72.

sejauh pengalaman atau penulisan yang dimilikinya. Proses konstruksi ini akan berjalan terus menerus karena ditemukannya suatu paham yang baru, yang kemudian dapat dijadikan landasan untuk merumuskan suatu sistem atau regulasi berupa peraturan perundang-undangan yang dapat diterapkan dalam kehidupan sehari-hari.<sup>47</sup>

Teori konstruktifisme dibangun berdasarkan teori yang ada sebelumnya, yaitu konstruksi pribadi atau konstruksi *personal construct*) oleh George Kelly. Ia menyatakan bahwa orang memahami pengalamannya dengan cara mengelompokkan berbagai peristiwa menurut kesamaannya dan membedakan berbagai hal melalui perbedaannya.<sup>48</sup>

Paradigma konstruktifisme ialah paradigma yang melihat kebenaran suatu realitas sosial sebagai hasil konstruksi sosial, dan kebenaran suatu realitas sosial bersifat relatif. Paradigma konstruktifisme ini berada dalam perspektif *interpretivisme* (penafsiran) yang terbagi dalam tiga jenis, yaitu interaksi simbolik, fenomenologis dan hermeneutik. Paradigma konstruktifisme dalam ilmu sosial merupakan kritik terhadap paradigma positivis.

Menurut paradigma konstruktifisme realitas sosial yang diamati oleh seseorang tidak dapat digeneralisasikan pada semua orang, seperti yang biasa dilakukan oleh kaum positivis. Konsep mengenai konstruksionis diperkenalkan oleh sosiolog interpretative, Peter L. Berger bersama Thomas

---

<sup>47</sup> Jawade Hafidzh, *Reformasi Kebijakan Hukum Birokrasi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Korupsi di Indonesia*, Disertasi, Semarang, 2014, hal. 17.

<sup>48</sup> <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/38405/3/Chapter%20II.pdf>, diakses pada tanggal 5 Maret 2023

Luckman. Dalam konsep kajian komunikasi, teori konstruksi sosial bisa disebut berada diantara teori fakta sosial dan defenisi sosial.<sup>49</sup>

## 2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah deskriptif analitis. Penelitian deskripsi analitis merupakan penelitian yang berupaya untuk menggambarkan kondisi/realitas baik saat ini maupun terdahulu dari penelitian yang dilakukan kemudian mengkajinya dan menganalisisnya secara komperhensif.

Upaya menggambarkan nantinya bukan hanya bertujuan untuk mengetahui, akan tetapi untuk menjelaskan posisi sebenarnya atas fokus permasalahan yang dibahas. Hal yang perlu diperhatikan adalah memahami permasalahan bukan hanya dari sudut pandang realitas sosial, akan tetapi aktualisasi dari realitas sosial yang berwujud hukum dalam pengaruhnya terhadap rekayasa sosial yang diharapkan.

## 3. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan *social/legal research*. Metode penelitian *social/legal research* adalah penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan kepustakaan atau data sekunder belaka.<sup>50</sup> Penelitian ini dilakukan guna untuk mendapatkan bahan-bahan berupa: teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan hukum yang berhubungan dengan pokok bahasan. Dalam penelitian ini, ruang lingkup penelitian ini akan

---

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Kencana, Jakarta, 2018, hal. 82

dilakukan penelitian dengan cara menarik asas hukum, dimana dilakukan terhadap hukum positif tertulis maupun tidak tertulis.<sup>51</sup>

Penelitian ini terdiri dari studi pustaka sebagai sumber data utama dan studi lapangan sebagai data pelengkap (*Library research and field research*).<sup>52</sup> Dalam kerangka pembentukan teori hukum, norma-norma hukum (*law in books*), pelaksanaan norma-norma hukum (perilaku hukum, termasuk yang memenuhi dan menyimpang (*law in actions*)), struktur sosial serta gejala-gejala sosial-budaya lainnya secara lengkap diobservasi.<sup>53</sup>

#### 4. Sumber Data

Sumber data adalah informasi yang berupa kata-kata atau disebut data kualitatif. Konsekuensi logis dari penelitian kualitatif adalah sumber data primer (data utama) dan data sekunder (data pendukung).

##### a) Data Primer

Sumber data sekunder diperoleh melalui keterangan-keterangan dan informasi dari responden secara langsung yang diperoleh melalui wawancara dan observasi. Dalam hal ini adalah data yang diperoleh dari rekonstruksi regulasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang berbasis nilai keadilan.

##### b) Data Sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber tidak langsung yang mampu memberikan tambahan serta penguatan terhadap data penelitian. Sumber

---

<sup>51</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat*, Radja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hal. 13

<sup>52</sup> Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014, hal. 19

<sup>53</sup> Oloan Sitorus dan Darwinsyah Minin, *Membangun Teori Hukum Indonesia*, Virgo, Medan, 2010, hal. 24

data sekunder merupakan adalah data yang diperoleh dari buku-buku atau jurnal yang membahas tentang rekonstruksi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan. Kemudian data sekunder dari hukum positif yaitu peraturan perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian.

Data sekunder dalam penelitian ini yaitu terbagi:

- a. Bahan hukum primer yaitu merupakan bahan hukum yang utama, sebagai bahan hukum yang bersifat autoritatif, yakni bahan hukum yang mempunyai otoritas, Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan dan segala dokumen resmi yang memuat ketentuan hukum. Bahan hukum primer yang berkaitan dengan topik penelitian, antara lain:
  - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  - b) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang-undang Hukum Pidana;
  - c) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana;
  - d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum dan media cetak dan elektronik). Bahan hukum sekunder adalah seluruh informasi tentang hukum yang berlaku atau yang pernah berlaku atau semua informasi yang relevan dengan permasalahan hukum. Jadi

bahan hukum sekunder adalah hasil kegiatan teoretis akademis yang mengimbangi kegiatan-kegiatan praktik legislatif (atau praktik yudisial juga).<sup>54</sup>

- c. Bahan hukum tersier, seperti kamus, ensiklopedia, website, dan sebagainya yang sejenis dengan bahan hukum tertier tersebut yang dapat menunjang penelitian ini.

## 5. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan penelitian lapangan. Adapun langkah-langkah dalam pengumpulan data yang digunakan sebagai berikut:

### 1) Studi Lapangan

#### a. Observasi

Observasi merupakan pengamatan langsung di lapangan. Observasi akan menjadi instrumen pembantu dalam rencana penelitian ini. Harapannya, dengan catatan lapangan ini mampu menjadi perantara antara apa yang sedang dilihat dan diamati antara peneliti dengan realitas dan fakta sosial. Berdasarkan hasil observasi kita akan memperoleh gambaran yang jelas tentang masalahnya dan mungkin petunjuk-petunjuk tentang cara pemecahannya.

#### b. Wawancara

Dalam wawancara, pewawancara hanya membuat pokok-pokok pertanyaan yang akan diteliti, selanjutnya dalam proses wawancara

---

<sup>54</sup> Soetandyo Wignjosoebroto, *Op.cit*, hal. 155.

berlangsung mengikuti situasi pewawancara harus pandai mengarahkan yang diwawancarai apabila ternyata ia menyimpang.

## 2) Studi Kepustakaan

Karena penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian kepustakaan, maka untuk mendapatkan data sebagai bahan penelitian, teknik yang digunakan penulis adalah penelusuran literatur berupa sumber pustaka dengan melihat, membaca, meneliti dan mempelajari dokumen dan data-data yang diperoleh dari karya atau literatur dan referensi yang berhubungan dengan judul disertasi ini.<sup>55</sup>

Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat secara umum (peraturan perundang-undangan) atau mempunyai kekuatan mengikat bagi para pihak (kontrak, konvensi, dokumen hukum dan putusan hakim). Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum dan media cetak dan elektronik). Bahan hukum sekunder adalah seluruh informasi tentang hukum yang berlaku atau yang pernah berlaku atau semua informasi yang relevan dengan permasalahan hukum. Jadi bahan hukum sekunder adalah hasil kegiatan teoretis akademis yang mengimbangi kegiatan-kegiatan praktik legislatif (atau praktik yudisial juga).<sup>56</sup> Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder (rancangan undang-undang, kamus hukum, dan ensiklopedia).

---

<sup>55</sup> Bambang Sunggono, *Op.cit*, hal. 35

<sup>56</sup> Soetandyo Wignjosoebroto, *Op.cit*, hal. 155.

## 6. Metode Analisis Data

Analisis data yang peneliti gunakan adalah deskriptif kualitatif. Analisis secara kualitatif dalam hal ini adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.<sup>57</sup>

Dalam analisis secara kualitatif, analisis data kualitatif prosesnya berjalan sebagai berikut;

- a. Mencatat yang menghasilkan catatan lapangan, dengan hal itu diberi kode agar sumber datanya tetap ditelusuri;
  - b. Mengumpulkan, memilah-milah, mengklasifikasikan, mensintesiskan, membuat ikhtisar dan membuat indeksnya
- Berpikir, dengan jalan membuat agar kategori data itu mempunyai makna, mencari dan menemukan pola dan hubungan-hubungan, dan temuan-temuan umum.<sup>58</sup>

### I. Orisinalitas Penelitian

Secara akademis, pembahasan tentang rekontruksi regulasi undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan khususnya terkait “Rekonstruksi Regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* Yang Berbasis Nilai Keadilan”

<sup>57</sup> Lexi J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2007, hal. 248.

<sup>58</sup> *Ibid.*,

bukan merupakan kajian yang baru. Penelitian terkait hal itu juga telah banyak dilakukan oleh para penulis sebelumnya, antara lain:

No.	Judul	Nama Peneliti	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian
1.	Implementasi <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> Nasional Dalam Rangka Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Satlantas Polres Blora.	Dodiawan S, PDIH, Universitas Islam Sultan Agung Semarang. 2021	Hasil penelitian menunjukkan implementasi ETLE Nasional dalam rangka penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di Satlantas Polres Blora merupakan perwujudan dari penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dengan tetap memperhatikan asas keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan.	Dengan adanya ETLE terbukti telah menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Blora. Kendala dalam implementasi ETLE Nasional dalam rangka penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di Satlantas Polres Blora merupakan faktot penghambat dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang meliputi faktor penegak hukum, faktor sarana dan prasarna, faktor masyarakat dan faktor budaya masyarakat.
2.	Rekontruksi Regulasi Peranan Kepolisian Dalam Penerapan Restorative Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Berbasis Nilai Keadilan Bermartabat	Doddy Triantoro, PDIH, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang, 2022	Hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi peranan kepolisian dalam penyelesaian perkara tindak pidana untuk dapat menyelesaikan perkara pidana lalu lintas dengan mediasi penal melalui kesepakatan antara pelaku dan korban. Peranan kepolisian	Rekontruksi regulasi peranan Kepolisian dalam penerapan restorative justice terhadap kecelakaan lalu lintas berbasis nilai keadilan bermartabat dilakukan dengan merekontruksi Pasal 230 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan Pasal 82 KUHP.

			<p>dalam menyelesaikan perkara pidana lalu lintas mengacu pada aturan dalam KUHP, KUHPA, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, dan Perkap Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penyelesaian Perkara Tindak Pidana Lalu Lintas belum memenuhi nilai keadilan bermartabat.</p>	
3.	<p>Implementasi <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> (ETLE) Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Bojonegoro.</p>	<p>Yuli Armala, Fakultas Hukum Universitas Bojonegoro, Tahun 2022</p>	<p>Hasil penelitian ini disimpulkan bahwa bentuk peraturan perundangundangan mengenai tilang elektronik yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan juga Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Tilang elektronik mempunyai kelebihan yaitu sistem pelayanan lebih cepat dan praktis dari pada</p>	<p>Penerapan sistem tilang elektronik itu untuk memfasilitasi kecepatan dan kemudahan, pelaksanaan proses tilang atau sebagai pengganti proses tilang di tempat. Beberapa manfaat bagi pelanggar lalu lintas dengan adanya sistem 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</p>

			tilang konvensional.	tidak melanggar peraturan yang ada.
4.	Rekonstruksi Pengaturan Tindak Pidana Lalu Lintas Berbasis Restorative Justice	Wibowo, PDIH, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang, 2023	Hasil penelitian menemukan bahwa regulasi pengaturan tindak pidana lalu lintas belum berbasis restorative justice. Masih terjadi konflik norma pada aturan dalam KUHP, KUHAP, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan Perkap No.21 Tahun 2018 tentang Penyelesaian Perkara Tindak Pidana Lalu Lintas.	Rekonstruksi pengaturan tindak pidana lalu lintas belum berbasis restorative justice dilakukan dengan merekonstruksi Pasal 18 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

5.	Rekonstruksi Program Perlindungan Dasar Melalui Program Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Dan Lalu Lintas	Mertha Hapsari, PDIH, Universitas Diponegoro, Tahun 2019	Hasil penelitian menunjukkan bahwa tujuan awal dibentuknya Undang-Undang untuk melindungi seluruh masyarakat Indonesia belum terpenuhi, sehingga diperlukan rekonstruksi agar perlindungan dasar kepada korban kecelakaan lalu lintas dapat dilaksanakan berdasar nilai keadilan sosial.	Rekontruksi terhadap program perlindungan dasar terhadap korban kecelakaan lalu lintas perlu segera dilaksanakan sehingga sesuai dengan kondisi di masyarakat saat ini dan dapat memberikan rasa keadilan kepada seluruh korban kecelakaan lalu lintas.
----	---	--	--	---

Dari kajian-kajian terdahulu di atas, belum ada yang menunjukkan tentang “Rekonstruksi Regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Yang Berbasis Nilai Keadilan”. Karenanya, di sinilah letak perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya.

#### J. Sistematika Penulisan Disertasi

Sistematika dalam penyusunan penelitian ini dibagi menjadi lima bab yang saling berkaitan antara bab yang satu dengan yang lain.

Bab *pertama*, adalah pendahuluan yang diawali dengan latar belakang masalah yaitu awal dari suatu permasalahan yang akan diangkat, untuk kemudian memperoleh suatu rumusan masalah dari pokok persoalan yang ada pada latar belakang masalah, untuk dibahas dalam penelitian. Adapun tujuan dan kegunaan penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para pembaca dan untuk

memberikan sumbangan pemikiran bagi ilmu hukum khususnya yang mengambil konsentrasi perdata. Kerangka teori yaitu untuk menjawab dari permasalahan yang ada dalam rumusan masalah. Dan terdapat metode penelitian serta sistematika pembahasan dalam penelitian.

Bab *kedua*, berisi tentang tinjauan pustaka yang terbagi atas empat sub bab.

Bab *Ketiga*, berisi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) belum bernilai keadilan, yang terbagi atas empat sub bab.

Bab *Keempat*, berisi tentang kelemahan regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) pada saat ini, yang terbagi atas empat sub bab.

Bab *kelima*, berisi rekonstruksi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan, yang terbagi atas tiga sub bab.

Bab *keenam*, penutup yang memuat kesimpulan dan saran. Kesimpulan yang merupakan jawaban atas rumusan masalah, saran-saran yang merupakan tanggapan/komentar ataupun masukan terhadap penelitian yang diteliti.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Lalu Lintas**

Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, serta sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

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 lainnya”.

Sedangkan menurut W.J.S. Poerwodarminto:

1. Perjalanan bolak-balik
2. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya
3. Perhubungan antara sebuah tempat.<sup>59</sup>

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 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.

Pelanggaran yang dimaksud diatas adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

Setiap orang yang menggunakan Jalan Wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau

---

<sup>59</sup> W.J.S. Purwodarminto, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2011, halaman 536

- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Jika ketentuan tersebut diatas dilanggar maka akan dikualifikasikan sebagai suatu pelanggaran yang terlibat dalam kecelakaan. Untuk memberikan penjelasan tentang pelanggaran lalu lintas yang lebih terperinci, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Menurut Wirjono Prodjodikoro, pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum”.<sup>60</sup> Pelanggaran dapat diartikan sebagai perbuatan yang melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan Negara, tetapi tidak melanggar norma yang hidup dalam masyarakat.

Dari definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

1. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan
2. Menimbulkan akibat hukum.

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 pidanakejahatan dan pelanggaran, yaitu bersifat kualitatif dan kuantitatif.

---

<sup>60</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*, Refika Aditama, Bandung, 2003, halaman 33

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.<sup>61</sup>

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.

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. "Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kamtibcarlantas".<sup>62</sup>

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

<sup>61</sup> Bambang Poernomo, *Op.cit.*, halaman 40

<sup>62</sup> Anonimous, *Fungsi Teknis Lalu Lintas*, Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian, Semarang, 2009, halaman 6

pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.

Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dalam surat keputusan Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tanggal 23 Desember 1992 dinyatakan ada 27 jenis pelanggaran yang diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu :

1. Klasifikasi pelanggaran ringan

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 pelat nomor, serta tidak mengutamakan pedestrian dan pesepeda.

2. Klasifikasi 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-jenis mencakup tidak memiliki SIM, tidak konsentrasi saat berkendara, dan menerobos pintu palang kereta api.

3. Klasifikasi jenis pelanggaran berat

Jenis pelanggaran ini memiliki sanksi pidana maksimal enam bulan atau lebih dan denda maksimal lebih dari Rp 1 juta. Pelanggaran yang masuk kategori ini adalah merusak dan mengganggu fungsi jalan. Lalu, balapan liar di jalan raya, tidak mengasuransikan tanggung jawabnya, dan tidak mengasuransikan awak dan penumpang.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa dari ketentuan Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat diketahui jelas mengenai pasal-pasal yang telah mengatur tentang pelanggaran lalu lintas antara lain ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 281 sampai dengan Pasal 313.

## **B. Tinjauan Umum Ketentuan Lalu Lintas**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan utama yang mengatur aspek-aspek mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru.

Lalu Lintas di Atas Jalan merupakan peraturan yang bersifat umum memuat arti istilah-istilah dalam lalu lintas jalan antara lain:

1. Peraturan mengenai orang berjalan kaki
2. Peraturan mengenai pengemudi
3. Kecepatan maksimum
4. Perlombaan jalan dan pacuan
5. Pemberian tanda penerangan, bentuk dan perlengkapan; aturan-aturan untuk penumpang dan pegawai mobil bis; memasang/menggendong

atau menempelkan kendaraan

6. Hewan di jalan
7. Nomor kendaraan bermotor
8. Nomor kendaraan lain
9. Kecakapan untuk mengemudikan kendaraan bermotor
10. Kendaraan – kendaraan umum
11. Pengangkutan orang dengan mobil bis dan mobil penumpang umum
12. Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor
13. Penetapan-penetapan mengenai jalan
14. Aturan pengecualian.<sup>63</sup>

Dalam memecahkan persoalan-persoalan yang menyangkut lalu lintas jalan selain dari dua peraturan tersebut di atas dipergunakan pula pasal-pasal dari beberapa peraturan bila mengenai pelanggaran lalu lintas yang bersifat khusus. Dengan semakin banyaknya kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan raya, sedangkan petugas lalu lintas jumlahnya masih sangat terbatas maka pada tempat-tempat tertentu dipasang rambu-rambu lalu lintas jalan raya.

Apabila membicarakan tentang rambu-rambu lalu lintas maka akan terbayang semua unsur rambu-rambu lalu lintas baik udara, laut, sungai maupun darat. Tetapi yang akan dibicarakan di dalam tulisan berikut ini hanya terbatas pada rambu-rambu lalu lintas yang berada di jalan raya. Pada tempat-tempat yang ramai lalu lintasnya di pasang rambu-rambu lalu lintas yang berguna bagi para pemakai jalan yang memberikan peringatan, larangan serta petunjuk kepada para

---

<sup>63</sup> Charles Jackson, *Hukum Lalu Lintas Angkutan Jalan*, Bandar Lampung, PKKPUU FH UNILA, 2013, halaman 3

pemakai jalan di daerah daerah tersebut tentang situasi, dimana pemakai jalan itu berada.<sup>64</sup>

Dari rambu-rambu lalu lintas jalan raya yang ada itu mempunyai arti sebagai berikut:

- a. Yang menunjukkan bahaya
- b. Yang menunjukkan larangan
- c. Yang memberikan petunjuk saja

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka dapat diketahui adanya pasal-pasal yang mengatur tentang pelanggaran lalu lintas, misalnya pasal 288 yang menyatakan :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraa Bermotor atau surat tanda coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana paling banyak Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan /atau denda paling banyak Rp. 250.000 ( dua ratus lima puluh ribu rupiah ).

---

<sup>64</sup> Leksmono, *Rekayasa Lalu Lintas*, Indeks, Jakarta, 2008, halaman 12

Menurut ketentuan dari Pasal 288 ayat (1) dan ayat (2) dikatakan bahwa: barang siapa melanggar ketentuan dari ayat tersebut berarti siapapun yang melanggar di kenakan sanksi pidana sesuai dengan pelanggaran lalu lintas. Dan dalam pasal ini jelas dikatakan atau ditentukan adanya larangan untuk mengemudikan kendaraan atau ikut menjalankan kendaraan tanpa ijin. Oleh karenanya apabila ketentuan pasal ini dilanggar, maka berdasarkan Pasal 288 ayat (1) dan ayat (2) berarti si pengemudi dapat dipidana sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dari pengertian Pasal 288 ayat (1) dan ayat (2) dapatlah disimpulkan bahwasannya seseorang yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dilarang untuk mengemudikan kendaraan atau menjalankan kendaraan agar tidak dikenai sanksi pidana.

Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib:

- a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.
- b. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
- c. Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi atau SIM, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal ini dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16.
- d. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknik

dan baik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara mengangkut orang atau barang, tata cara penggandengan atau penempelan dengan kendaraan lain.

- e. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumahrumah. Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk disamping pengemudi wajib memakai sabuk pengaman atau keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.

65

Menurut ketentuan Pasal 57 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka barang siapa tidak memenuhi hal-hal yang diharuskan itu berarti melakukan pelanggaran lalu lintas, misalnya pengemudi tidak bisa memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) atau Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) pada waktu diperiksa oleh petugas hukum dalam hal ini adalah polisi lalu lintas, oleh karenanya, maka si pengemudi tersebut dianggap telah melakukan pelanggaran lalu lintas.

Pasal 231 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa:

---

<sup>65</sup> Prodjodikoro, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Pustaka Media, Jakarta, 2000, halaman 28

1. Pengemudi kendaraan yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas wajib : menghentikan kendaraannya, menolong orang yang menjadi korban kecelakaan, melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat kepolisian terdekat,
2. Apabila pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, oleh karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, kepadanya tetap diwajibkan segera melaporkan diri kepada pejabat polisi Negara Republik Indonesia terdekat.<sup>66</sup>

Barang siapa melanggar ketentuan pasal ini berarti telah melakukan pelanggaran lalu lintas. Apabila dilihat dari isinya maka ketentuan Pasal 231 ini adalah merupakan salah satu ketentuan yang sangat menghargai jiwa dan raga manusia. Dimana di dalam ketentuan Pasal 231 tersebut ada keharusan bagi pengemudi berhenti dan segera memberi pertolongan kepada korban kecelakaan tersebut.

Kecuali itu ketentuan Pasal 231 ini juga merupakan ketentuan yang tidak kaku. Maksudnya masih memberikan kepada si pengemudi untuk tidak berhenti di tempat kejadian kecelakaan karena alasan yang mendesak, Seperti misalnya karena untuk menyelamatkan diri dari pengeroyokan massa di tempat kejadian kecelakaan, asalkan pengemudi tersebut segera melapor kepada pejabat kepolisian terdekat.

Untuk alasan-alasan tertentu yang mendesak ini, dijelaskan dalam Pasal

---

<sup>66</sup> Penjelasan Pasal 231 ayat (1) dan (2) Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

231 ayat (2) tersebut sebagai berikut :

Sebagai contoh: Alasan yang mendesak ialah misalnya jika ada gejala-gejala pengemudi atau penumpangnya mendapat serangan dari korban atau orang-orang sekitarnya, walaupun dalam hal mengemudi dapat berjalan terus namun ia diwajibkan melaporkan diri pada pejabat kepolisian di tempat yang terdekat.

Dari ketentuan di atas jelas bahwa apabila pihak pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas tidak melapor pada pihak yang berwajib berarti pengemudi tersebut telah melakukan pelanggaran.

### C. Pandangan Islam terhadap Lalu Lintas

Dalam kajian Islam, lalu lintas (trafik atau transportasi) dapat dipahami sebagai pergerakan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam konteks ini, prinsip-prinsip Islam mengatur dan memberikan panduan tentang bagaimana aktivitas lalu lintas harus dilaksanakan, mencakup etika, keadilan, dan tanggung jawab.

Beberapa aspek penting dari lalu lintas dalam kajian Islam meliputi:

#### 1. Keadilan dan Kesetaraan

Islam menekankan pentingnya keadilan dan kesetaraan dalam semua aspek kehidupan, termasuk dalam penggunaan jalan dan transportasi. Hal ini berarti semua pengguna jalan harus memperlakukan satu sama lain dengan adil, tanpa membedakan berdasarkan status sosial, kekayaan, atau faktor lainnya.<sup>67</sup>

Keadilan dan kesetaraan dalam konteks lalu lintas dalam kajian Islam

<sup>67</sup> Ghozali, Lathoif, dkk, *Fiqih Lalu Lintas: Tuntunan Islam dalam Berkendara secara Aman*, UIN Sunan Ampel Press, Surabaya, 2019, hlm. 98

mencakup berbagai dimensi, mulai dari aksesibilitas transportasi hingga perlakuan terhadap semua pengguna jalan. Dalam Islam, keadilan ditekankan sebagai salah satu prinsip dasar yang harus dijunjung tinggi dalam semua aktivitas, termasuk dalam sistem lalu lintas. Hal ini berarti bahwa setiap individu, tanpa memandang status ekonomi, sosial, atau kebutuhan khusus, harus memiliki akses yang sama terhadap fasilitas transportasi dan jalan.<sup>68</sup>

Islam mengajarkan bahwa setiap orang memiliki hak yang sama untuk bergerak dan menggunakan jalan serta fasilitas umum lainnya. Ini mencakup pengembangan infrastruktur yang ramah bagi penyandang disabilitas, penyediaan transportasi umum yang terjangkau, dan penerapan aturan lalu lintas yang adil bagi semua.

Lebih lanjut, kesetaraan dalam kajian Islam menggarisbawahi pentingnya menghormati hak-hak pengguna jalan lain, termasuk pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengguna kendaraan. Ini berarti bahwa dalam pengaturan lalu lintas, kebijakan dan praktik harus mencerminkan penghargaan terhadap keberagaman cara orang bergerak dan bertransportasi. Misalnya, mengimplementasikan jalur khusus untuk sepeda atau pejalan kaki bukan hanya soal infrastruktur, tapi juga menunjukkan pengakuan terhadap hak mereka untuk berbagi ruang publik secara aman dan nyaman. Islam mendorong umatnya untuk berperilaku dengan sopan dan menghargai di jalan, tidak hanya sebagai tindakan hukum tapi sebagai manifestasi dari nilai-nilai etis dan moral yang lebih dalam, seperti empati, kesabaran, dan kepedulian terhadap kesejahteraan bersama.

---

<sup>68</sup> *Ibid*, hlm. 61

Melalui prinsip keadilan dan kesetaraan ini, Islam berusaha menciptakan masyarakat yang harmonis dan inklusif, di mana sistem lalu lintas berfungsi tidak hanya untuk mobilitas tapi juga sebagai sarana pengembangan keadilan sosial.

## 2. Keselamatan dan Tanggung Jawab

Keselamatan dalam lalu lintas sangat ditekankan dalam Islam. Hal ini mencakup penggunaan kendaraan yang aman, mengikuti aturan lalu lintas, dan menghindari perilaku yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain. Islam juga mengajarkan tanggung jawab pribadi atas tindakan seseorang, termasuk dalam berkendara atau menggunakan jalan.<sup>69</sup>

Keselamatan dan tanggung jawab dalam konteks lalu lintas menurut kajian Islam merujuk pada pentingnya menjaga nyawa dan harta benda, serta menghindari perbuatan yang bisa membahayakan diri sendiri atau orang lain. Dalam Islam, setiap individu diwajibkan untuk mengambil langkah proaktif dalam mencegah kerusakan atau cedera, yang mencakup perilaku di jalan raya.

## 3. Kerjasama dan Saling Menghormati

Kerjasama antar pengguna jalan dan saling menghormati adalah prinsip penting lainnya. Hal ini termasuk memberi prioritas kepada pejalan kaki, membantu orang lain yang membutuhkan di jalan, dan tidak mengganggu ketenangan umum.

## 4. Efisiensi dan Tidak Berlebihan

Dalam menggunakan kendaraan atau fasilitas lalu lintas, Islam mengajarkan pentingnya efisiensi dan menghindari pemborosan. Ini mencakup

---

<sup>62</sup> *Ibid*, hlm. 62

penggunaan sumber daya secara bijaksana, memilih moda transportasi yang ramah lingkungan, dan menghindari kemewahan yang tidak perlu.

#### 5. Lingkungan Hidup

Islam menekankan pentingnya menjaga lingkungan, termasuk dalam aktivitas lalu lintas. Hal ini berarti memilih cara transportasi yang minim dampak terhadap lingkungan, serta memelihara dan merawat infrastruktur lalu lintas agar tidak merusak lingkungan.<sup>70</sup>

Secara keseluruhan, pandangan Islam terhadap lalu lintas tidak hanya terbatas pada aturan dan regulasi teknis, tetapi juga mencakup nilai-nilai moral, etika, dan tanggung jawab sosial. Ini mencerminkan pandangan Islam yang luas terhadap kehidupan sebagai suatu kesatuan yang terintegrasi, di mana setiap aspek kehidupan, termasuk lalu lintas, diatur oleh prinsip-prinsip moral dan etika.

#### **D. Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas**

Dengan diaturnya azas "Legalitas" dalam sistem hukum pidana kita membawa konsekuensi tidak seorangpun dapat dipidana tanpa adanya aturan yang mengaturnya dan aturan hukum tersebut adanya harus lebih dahulu daripada perbuatan yang dilakukan.

Azas legalitas ini dicantumkan secara tegas dalam Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) kita yang menyatakan bahwa: Tiada suatu perbuatan boleh di hukum melainkan atas kekuatan ketentuan pidana dalam

---

<sup>63</sup> *Ibid*, hlm. 63

Undang-Undang yang adanya lebih dahulu daripada perbuatan itu.<sup>71</sup>

Dari ketentuan Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) ini tidak hanya berlaku bagi tindak pidana yang diatur dalam KUHP saja, melainkan berlaku juga untuk tindak pidana di luar KUHP. Termasuk juga untuk pelanggaran lalu lintas. Hal ini ditentukan secara tegas dalam Pasal 103 KUHP, yang menyatakan bahwa: Ketentuan dari delapan bab yang pertama dari buku ini berlaku juga terhadap perbuatan yang dapat di hukum menurut peraturan Undang-Undang lain, kecuali kalau ada Undang-Undang (*Wet*) tindakan umum pemerintah (*Algemene Maatregelen Van Bestuur*) atau ordonasi menentukan peraturan lain.<sup>72</sup>

Mengingat pelanggaran lalu lintas yang telah ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka landasan hukum penindakannya dapat dilihat atau ditemukan dalam ketentuan perundang-undangan tersebut.

Dasar hukum kepolisian dalam Undang-Undang Nomor Pasal 15 dan 16 dan tujuannya adalah untuk menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta mengayomi dan melindungi masyarakat. Namun perkembangan di lapangan, hak ini sering disalah gunakan dan dijadikan senjata untuk kepentingan pribadi. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Dijalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik

---

<sup>71</sup> R. Soesilo, *Kitab undang-undang Hukum Pidana serta Komentor-Komentarnya, Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politea, Bogor, 2006, halaman 118

<sup>72</sup> *Ibid*, halaman 119

Pegawai Negeri Sipil terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 2 menyebutkan bahwa Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk:

- a. Memastikan terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
- b. Memastikan terpenuhinya kelengkapan dokumen registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta dokumen perizinan dan kelengkapan kendaraan bermotor angkutan umum;
- c. Mendukung pengungkapan perkara tindak pidana;
- d. Mendorong terciptanya kepatuhan dan budaya keamanan dan keselamatan berlalu lintas.

Dasar Penindakan Pelanggaran diatur pada Pasal 23 yang menyebutkan bahwa:

Penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan didasarkan atas:

- a. Hasil temuan dalam proses pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan;
- b. Hasil laporan;
- c. Hasil rekaman peralatan elektronik.

Penggolongan Penindakan Pelanggaran pada Pasal 24 disebutkan:

Penggolongan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan dengan acara pemeriksaan cepat meliputi :

- a. Penindakan pelanggaran di bidang Lalu dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan perkara pelanggaran tertentu;
- b. Penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

yang diperiksa menurut acara pemeriksaan tindak pidana ringan.

Pelaksanaan Penindakan Pelanggaran pada Pasal 25 menyebutkan:

- (1) Penindakan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) dilakukan dengan menerbitkan Surat Tilang.
- (2) Penindakan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (3) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang hukum.

Secara spesifik dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak menyebutkan definisi penanganan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri, hanya saja setiap terjadi kecelakaan ketika pelaku melarikan diri, tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong, dan tidak melapor ke kepolisian terdekat, melanggar Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penanganan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri pada mulanya peristiwa kecelakaan karena kelalaian, yang mana kelalaian dalam berkendara telah diatur dalam Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kemudian perbuatan kelalaian yang mengakibatkan korban tersebut bersamaan dengan perbuatan yang tidak bertanggung jawab, yakni meninggalkan korban atau melarikan diri. Sebagaimana dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan

kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian negara republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000, (tujuh puluh lima juta rupiah)”.

Pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka, baik luka ringan maupun luka berat, atau meninggal dunia diancam dengan sanksi pidana sebagaimana diatur Pasal 310 ayat (2), (3), dan (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang

mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Tidak hanya itu, pengemudi juga wajib memberikan bantuan biaya pengobatan untuk korban cedera, serta bantuan biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman bagi korban meninggal dunia sebagaimana diatur Pasal 235 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sayangnya kewajiban untuk memberikan bantuan biaya ini tidak disertai dengan adanya sanksi hukum yang memaksa.

Di sisi lain, setiap pengemudi yang terlibat kecelakaan lalu lintas juga memiliki tanggung jawab antara lain wajib (Pasal 231 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan):

1. Menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
2. Memberikan pertolongan kepada korban;
3. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
4. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan

Apabila pengemudi dalam keadaan memaksa sehingga tidak dapat melaksanakan kewajiban menghentikan kendaraan dan memberi pertolongan, setidaknya harus segera melaporkan diri kepada Kepolisian terdekat (Pasal 231 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Terkait dengan tanggung jawab pengemudi yang menyebabkan kecelakaan

lalu lintas, di masyarakat, dikenal istilah “pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri” yaitu mengemudikan kendaraan dan terlibat kecelakaan, tetapi tidak menghentikan kendaraan dan tidak memberikan pertolongan kepada korban.

Dalam *conversus* pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri diatur secara terpisah, yakni kelalaian yang menyebabkan kecelakaan diatur dalam Pasal 310 dan tindakan melarikan diri dalam Pasal 312. Demikian dapat dikatakan bahwa

tabrak lari merupakan perbarengan tindak pidana (*Concursus*), yang mana melanggar Pasal 310 mengenai kelalaian dalam berkendara, kemudian melanggar Pasal 312 yakni meninggalkan korbannya atau tidak melapor ke Kepolisian terdekat. Mengenai *Concursus* dari tindakan tabrak lari tergolong sebagai *Concursus realis*, karena terdapat dua kejadian, yakni menabrak dan melarikan diri.

Untuk pengemudi yang menyebabkan pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri, ini selain dikenakan Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga dapat dikenakan Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah)”.

Ternyata sanksi untuk pengemudi pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri tidak kalah beratnya dengan sanksi untuk kecelakaan lalu lintas itu sendiri. Walaupun kewajiban untuk memberi bantuan biaya diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetapi hal tersebut tidak disertai dengan ancaman sanksi jika tidak dilakukan. Akan tetapi, hakim bisa saja menetapkan terdakwa untuk memberi bantuan biaya kepada korban seperti dalam Putusan MA No. 1212 K/Pid/2011.

Menurut Bintarto, pencegahan kecelakaan kerja lebih menuju kepada dilaksanakannya tindakan aman berkendara (*safety driving*). *Safety driving* adalah tindakan mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi bagi pengemudi dan penumpang.

Menurut Bintarto, dalam harian Kompas, 28 Maret 2006, pengemudi yang baik harus selalu memakai 4 A, yaitu:

1. *Alertness* (kewaspadaan)

Dengan memiliki keterampilan dalam *safety driving*, pengemudi akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan mobil dan keluar dari kondisi bahaya yang ada pada saat itu, karena dalam *safety driving* juga diajarkan teknik khusus untuk situasi seperti tergelincir, menghindari jalan berbatu terjal, tetapi ini bukan merupakan bagian yang dipersyaratkan untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

## 2. *Awareness* (kesadaran)

*Awareness* merupakan salah satu aspek dalam *safety driving* agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan. Sebagai contoh pada kasus kegagalan fungsi rem, dalam *safety driving* diajarkan bagaimana memindahkan persneling/gigi (*gear*) tanpa harus kehilangan kendali.

## 3. *Attitude* (sikap)

Dengan tingkah laku yang lebih gesit saat berada di belakang kemudi, diharapkan pengemudi dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi lain daripada harus melakukan tindakan buruk kepada mereka (pengemudi yang lain).

## 4. *Anticipation* (antisipasi)

Salah satu bagian penting *safety driving* adalah antisipasi, dimana pengemudi secara terus menerus mengamati area sekitar untuk mengetahui adanya potensi bahaya, misalnya pejalan kaki atau pengemudi sepeda motor yang tiba-tiba membelok tanpa memberikan tanda atau bahkan pengemudi mobil di depan yang mabuk dan tiba-tiba keluar dari jalur lalu lintas.<sup>73</sup>

Ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi dan beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi:

### 1. Sebelum Mengemudi

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga

---

<sup>73</sup>Rizky, Y. *Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) Pada Pengemudi Taksi Di PT. "X" POOL "Y" Tahun 2009*, Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia, Jakarta, 2009, diakses melalui [www.digilib.ui.ac.id](http://www.digilib.ui.ac.id) tanggal 23 November 2018 pukul 14.00 wib

nantinya dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan akibat keteledoran pengecekan, karena gangguan kecil pada komponen kendaraan dapat memperbesar kecelakaan.<sup>74</sup>

Adapun hal-hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah sebagai berikut:

- a. Memanaskan mesin kendaraan sekitar 10-15 menit.

Jangan terlalu lama memanaskan kendaraan karena selain memboroskan bahan bakar, juga asap knalpot dapat membahayakan pernafasan.

- b. Memeriksa ban.

Menurut Bintarto, dalam harian Kompas, 28 Maret 2006, menyatakan jika kendaraan harus bekerja keras maka tekanan ban harus di cek setiap hari, tetapi jika hanya dipakai ke kantor dan tidak berkeliling maka tekanan ban perlu diukur setiap 4-6 hari. Pengukuran tekanan ban sebaiknya dilakukan ketika ban dalam keadaan dingin, kemudian tambahkan udara sesuai kekurangan ketika ban juga masih dingin. Jadi, idealnya setiap orang yang mempunyai kendaraan harus mempunyai alat pengukur tekanan ban. Tekanan ban yang tidak pas, baik kelebihan maupun kekurangan, bisa menyebabkan ban pecah. Sedangkan risiko yang paling ringan adalah dapat memperpendek umur ban dan kendaraan berjalan tidak stabil.

- c. Memeriksa bagian bawah kendaraan untuk mengetahui adanya kemungkinan kebocoran kecil.

---

<sup>74</sup>*Ibid*,

- d. Memastikan kaca spion dalam posisi yang tepat dan dalam keadaan bersih. Begitu juga dengan kaca depan dan jendela mobil, sehingga tidak menghalangi pandangan.
- e. Mengikat barang-barang yang mungkin bisa terjatuh saat kendaraan di rem mendadak.
- f. Selalu menyediakan perlengkapan seperti ban cadangan, dongkrak dan alat-alat perkakas untuk mengantisipasi kerusakan ringan di jalan.
- g. Menyiapkan surat-surat kendaraan seperti SIM, STNK dan KTP yang selalu update dan simpan di tempat yang mudah ditemukan.
- h. Pastikan sabuk pengaman dikenakan dan terpasang secara benar. Sabuk pengaman (*seat belt*) yang baik harus memiliki pengait yang kuat yang terbuat dari besi, sehingga tidak mudah lepas atau patah saat terjadi hentakan yang keras. Sedangkan ujung yang terpasang pada platbody harus terkancing dengan baik.
- i. Pengetesan system anti-lock brake/anti breaking system (ABS). Jika kendaraan dilengkapi dengan system anti-lock brake/anti breaking system (ABS), jangan tunggu sampai keadaan darurat, lakukan pengetesan dengan cara menghentikan mobil secara cepat. Sebaiknya pengetesan dilakukan pada jalan yang licin dan saat hujan di pelataran parkir yang kosong, untuk mengetahui apakah ABS berfungsi dengan baik ketika rem diinjak dengan sekuat-kuatnya.<sup>75</sup>

---

<sup>75</sup> Sugiharto, *Op.cit*,

## 2. Pada Saat Mengemudi

Ketika mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak terpancing dengan situasi di jalan, misalnya jangan terpancing pada orang yang memaksa ingin mendahului. Bintarto menyatakan, perbedaan waktu antara mengebut dan tidak mengebut tidak sampai 5 (lima) menit.

Dengan mengebut, berarti kita sudah merisikokan diri kita ke dalam situasi yang berbahaya. Berikut ini adalah hal-hal yang perlu untuk diperhatikan pada saat mengemudikan kendaraan:

- a. Konsentrasi dan tenang dan jangan lakukan aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi mengemudi seperti menerima telepon atau bercanda yang berlebihan dan jangan terpancing untuk menyalip kendaraan lain secara kasar.
- b. Mengemudi dengan kedua tangan pada posisi jam 3 dan jam 9. Posisi ini direkomendasikan karena kemungkinan pengemudi untuk mengontrol mobil secara maksimum ketika harus bermanuver dengan cepat ketika menghindari kecelakaan. Kebiasaan yang salah dari pengemudi kendaraan roda empat adalah memegang lingkaran kemudi dengan satu tangan. Selain itu, kalau mobil hendak belok, telapak tangan biasanya di balik ke atas untuk memutar kemudi sehingga kemudi kedua tangan terhadap setir mobil menjadi tidak optimal. Cara lain untuk mengontrol kemudi yaitu dengan teknik yang sering

digunakan pembalap, yaitu dengan mendekatkan jok dengan kemudi sehingga pergelangan tangan dapat diletakkan di kemudi, dengan lengan terentang dan punggung bersandar di jok. Posisi ini dapat mencegah tangan cepat terasa lelah saat mengemudi, dan merupakan posisi optimum untuk melakukan manuver secara mendadak.

c. Pandangan Mata (*Scanning*).

Pada saat mengemudi harus diikuti dengan sikap berhati-hati dan berkonsentrasi, salah satunya adalah waspada terhadap situasi lalu lintas. Dengan melatih pandangan mata maka akan dapat memprediksi situasi yang akan terjadi di jalanan pada saat mengemudi, dan dapat merencanakan tindakan yang tepat ketika menghadapi kondisi yang berbahaya, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan.

Berikut ini adalah hal-hal yang harus diperhatikan untuk melatih pandangan mata pada saat mengemudi:

- 1) Mata mengawasi arah depan secara menyeluruh
- 2) Pandangan mata harus diarahkan jauh ke depan secara menyeluruh, tidak hanya memperhatikan pengguna jalan di depan kendaraan saja, tetapi juga lalu lintas di depan kendaraan tersebut, dengan tujuan agar dapat melihat perubahan yang terjadi di badan jalan dengan jelas. Hal ini berguna untuk meningkatkan kewaspadaan dan memberikan kesempatan untuk bereaksi sehingga dapat memperkecil kemungkinan untuk menabrak pengguna jalan di depan yang berhenti mendadak.

- 3) Pada saat melaju dengan kendaraan lain, pandangan mata diarahkan ke kiri dan ke kanan serta mengusahakan agar menghilangkan rintangan yang dapat mengganggu pandangan.
  - 4) Memeriksa kaca spion setiap setengah menit untuk melihat keadaan lalu lintas.
  - 5) Ketika kendaraan melalui persimpangan, pindahkan arah pandang, sehingga mengetahui aktivitas setiap pengguna jalan yang dapat mempengaruhi situasi di persimpangan.
  - 6) Saat kendaraan bergerak mundur dan hendak berbelok, arahkan pandangan ke sekitar lokasi.
- d. Memberikan kesempatan pada mobil *emergency* seperti ambulans, mobil polisi, mobil pemadam kebakaran atau kendaraan lain yang memberikan sinyal flashing, dengan cara mengambil jalur sebelah kiri.
- e. Menyalip bisa jadi merupakan tindakan yang paling berbahaya pada saat mengemudi. Saat hendak menyalip gunakan jalur kiri untuk mengemudi dan gunakan jalur kanan untuk menyalip atau melewati kendaraan yang lain. Bila tidak berusaha atau tidak bisa melewati mobil yang ingin dilewati dalam kurang satu menit, harus kembali ke jalur kiri dan biarkan kendaraan lain lewat. Arahkan pandangan meluas ke kiri dan ke kanan, dan lihat kaca spion untuk memastikan kondisi lalu lintas. Menjaga jarak mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan. Cara yang paling mudah untuk menjaga jarak yaitu dengan teknik “*three second rule*”, yang artinya buatlah jarak mobil 3 detik

dari kendaraan di depan. Pada kondisi hujan, berkabut atau kondisi berbahaya lainnya, hitungan harus dinaikkan menjadi 5 detik. Pada umumnya orang akan beraksi terhadap *emergency* kondisi paling tidak dalam setengah detik. Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang berada di depannya.

f. Menghindari bahaya. Bahaya merupakan sesuatu yang *omnipresent* (selalu mungkin terjadi), sedangkan keselamatan tidak dapat diterjemahkan secara sederhana sebagai ketidakhadiran bahaya. Oleh karena itu keselamatan didefinisikan sebagai situasi dimana sistem berada dibawah kendali dan proses melukai tidak dimulai. Hal yang dapat dilakukan dalam menghindari bahaya misalnya:

- 1) Jangan mengemudi di samping kendaraan besar (truk, bis, dan lain-lain) dalam jangka waktu yang lama kecuali sangat diperlukan, karena kemungkinan pengemudi mobil besar tersebut tidak mengetahui kalau ada kendaraan di samping mobil yang dikemudikannya. Hal ini sangat berbahaya terutama ketika truk tersebut hendak belok, dimana dapat memotong jalan secara keseluruhan.
- 2) Menghindari mobil yang kelihatan rusak atau dalam kondisi yang tidak sempurna. Pepatah mengatakan nilai seorang pengemudi dilihat dari kondisi mobilnya.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup> Kompas, *Op.cit*,

Untuk meningkatkan keselamatan diperlukan penanggulangan yang mencakup beberapa segi, yaitu perengkayasa sarana dan prasarana lalu lintas, pembinaan unsur manusia pemakai jalan dan dalam bidang hukum dan pengaturan. Langkah-langkah tersebut dikelompokkan dalam lima tahap:

1. *Engineering* (rekayasa), yaitu dengan merubah lingkungan sehingga pemakai jalan secara fisik dituntun atau dibimbing untuk dapat bertindak secara tepat dan benar dalam berlalu lintas. Misalkan; melalui penempatan rambu-rambu lalu lintas bahkan peringatan tentang peraturan seperti yang telah dilakukan memasang poster rambudi kaca belakang angkutan umum, pemasangan lampu lalu lintas, perbaikan dan penyempurnaan marka jalan, sidewalk (koridor), over head bridge (jembatan penyeberangan), serta penyelenggaraan manajemen lalu lintas.
2. *Education* (pendidikan), yaitu dengan memberikan informasi dan latihan praktis kepada pemakai jalan untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas. Misalkan; melalui pemberian penerangan tentang tata tertib lalu lintas, mengadakan kampanye tertib lalu lintas yang ditujukan kepada masyarakat melalui media cetak atau elektronik, serta mengawasi dan membina sekolah-sekolah mengemudi yang diselenggarakan oleh pihak swasta.
3. *Enforcement* (penegakan hukum), yaitu upaya yang dilakukan agar masyarakat mematuhi segala peraturan lalu lintas yang ada, untuk membimbing ke arah keselamatan pemakai jalan pada waktu berlalu

lintas, sehingga tercipta keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

4. *Encouragement* (penggalakan dan penggalangan), yaitu dengan menggalakan program-program keselamatan lalu lintas, misalnya menggalakan penggunaan helm pada daerah kompleks perumahan, melihat biasanya pengemudi yang berkendara di kompleks perumahan merasa aman sehingga banyak yang tidak menggunakan helm. Dalam menggalakkan program keselamatan jalan pihak kepolisian bekerjasama dengan berbagai instansi yang terlibat dalam manajemen keselamatan lalu lintas.
5. *Emergency preparedness*, merupakan upaya pertolongan medis pada kecelakaan lalu lintas untuk mencegah cedera yang dialami korban menjadi lebih parah dan menghindari kematian pada korban. Sekitar 50% kematian kecelakaan jalan terjadi dalam waktu 15 menit sejak kejadian akibat luka pada otak, jantung, dan pembuluh darah besar. Tiga puluh lima persen (35%) meninggal dalam 1-2 jam akibat luka kepala dan dada, 15% meninggal dalam 30 hari akibat kegagalan dan pembusukan organ. Waktu terpenting dalam kesempatan bertahan hidup korban kecelakaan adalah 30-60 menit pertama sebagai waktu stabilisasi awal.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Kartika, *Op.cit*, halaman 73

## E. Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia

Sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia adalah sebuah rangkaian prosedur dan regulasi yang ditujukan untuk menjaga ketertiban, keamanan, dan keselamatan di jalan raya. Sistem ini dirancang untuk menjamin bahwa semua pengguna jalan mematuhi aturan lalu lintas yang ditetapkan. Berikut adalah beberapa aspek utama dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia:

### 1. Peraturan Lalu Lintas

Aturan dan regulasi lalu lintas di Indonesia tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. UU ini mencakup berbagai aspek seperti aturan berkendara, persyaratan kendaraan, serta hak dan kewajiban pengendara dan pejalan kaki.

Peraturan lalu lintas di Indonesia, yang menjadi bagian kunci dari sistem penegakan hukum lalu lintas, diatur secara umum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan ini mencakup berbagai aspek berkendara dan penggunaan jalan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.<sup>78</sup>

Peraturan ini mencakup aturan dasar berkendara seperti mematuhi batas kecepatan, menggunakan helm untuk pengendara sepeda motor, mematuhi rambu-rambu lalu lintas, dan mengikuti tanda dan marka jalan. Hal ini juga mencakup larangan mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan, menggunakan telepon seluler saat mengemudi, dan aturan mengenai penggunaan sabuk pengaman.

---

<sup>78</sup>Tim Redaksi BIP, *Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Jakarta, Bhuana Ilmu Populer, 2017, hlm. 13

Undang-Undang ini juga mengatur tentang persyaratan teknis dan administratif untuk kendaraan bermotor, termasuk pemeriksaan kendaraan, pendaftaran, dan asuransi. Setiap kendaraan yang beroperasi di jalan raya harus memenuhi standar keselamatan tertentu dan terdaftar secara resmi.

UU ini juga menekankan pada hak dan kewajiban pengendara dan pejalan kaki. Pengendara diharapkan menghormati hak pejalan kaki, terutama di zebra cross dan area pejalan kaki. Pejalan kaki juga diharapkan mematuhi peraturan lalu lintas untuk keselamatan mereka sendiri.

UU ini memberikan wewenang kepada petugas kepolisian untuk menegakkan peraturan lalu lintas dan memberikan sanksi bagi pelanggar. Sanksi bisa berupa denda, penahanan, atau pencabutan lisensi mengemudi, tergantung pada jenis dan tingkat keparahan pelanggaran.<sup>79</sup>

Peraturan juga mencakup penggunaan jalur khusus, seperti jalur busway dan jalur sepeda. Penggunaan jalur ini diatur untuk mengoptimalkan lalu lintas dan memastikan keselamatan pengguna jalan yang berbeda. UU ini juga memberikan perhatian khusus pada perlindungan terhadap pengguna jalan yang rentan, seperti anak-anak, lansia, dan penyandang disabilitas, dengan mengatur fasilitas dan aksesibilitas yang sesuai untuk mereka.

Peraturan lalu lintas di Indonesia dirancang untuk menciptakan lingkungan jalan raya yang aman dan efisien. Dengan mematuhi aturan ini, pengendara dan pejalan kaki dapat berkontribusi terhadap pengurangan kecelakaan lalu lintas dan

---

<sup>79</sup>*Ibid*, hlm. 13

peningkatan keselamatan bagi semua pengguna jalan. Kesadaran publik dan kepatuhan terhadap aturan ini adalah kunci utama dalam mencapai tujuan tersebut.

## 2. Penegakan Hukum oleh Kepolisian

Kepolisian Republik Indonesia, khususnya Korps Lalu Lintas (Polantas), bertanggung jawab dalam penegakan hukum lalu lintas. Mereka melakukan patroli di jalan raya, mengatur lalu lintas, dan menindak pelanggaran lalu lintas, dari pelanggaran ringan seperti melanggar lampu lalu lintas, hingga pelanggaran berat seperti mengemudi di bawah pengaruh alkohol.

Penegakan hukum oleh kepolisian merupakan komponen krusial dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia. Tanggung jawab ini diemban oleh Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Polantas), yang memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan raya.

Salah satu fungsi utama Polantas adalah melakukan pengawasan dan patroli rutin di jalan raya untuk memantau kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Patroli ini dilakukan baik dengan kendaraan maupun secara berjalan kaki, terutama di area-area strategis seperti persimpangan jalan, sekolah, dan zona padat lalu lintas.

Ketika petugas Polantas menemukan pelanggaran lalu lintas, mereka bertanggung jawab untuk melakukan penindakan. Ini bisa berupa pemberian peringatan, penerbitan tiket tilang, atau tindakan hukum lainnya sesuai dengan

tingkat keparahan pelanggaran. Proses ini melibatkan dokumentasi pelanggaran dan, jika diperlukan, persidangan di pengadilan.<sup>80</sup>

Polantas juga berperan dalam mengatur lalu lintas, terutama pada jam-jam sibuk atau saat terjadi kecelakaan dan keadaan darurat. Mereka mengatur aliran lalu lintas, memberikan arahan kepada pengendara, dan memastikan bahwa lalu lintas dapat bergerak dengan lancar dan aman.

Polantas terlibat dalam upaya-upaya untuk meningkatkan kesadaran dan pendidikan masyarakat tentang keselamatan lalu lintas. Ini termasuk kegiatan seperti seminar, kampanye keselamatan jalan, dan program edukasi di sekolah-sekolah. Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas, Polantas bertanggung jawab untuk merespon secara cepat, melakukan penyelidikan kecelakaan, membantukorban, dan mengamankan area kecelakaan. Mereka juga mengumpulkan bukti dan keterangan yang diperlukan untuk penyelidikan lebih lanjut. Dalam menjalankan tugasnya, Polantas sering kali berkolaborasi dengan instansi pemerintah lainnya, seperti dinas perhubungan, serta lembaga swadaya masyarakat dan komunitas lokal, untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas.

Penegakan hukum oleh kepolisian merupakan aspek fundamental dalam menjaga ketertiban dan keselamatan di jalan raya. Melalui berbagai tugas dan tanggung jawab ini, Polantas berupaya untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan, serta meningkatkan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas di Indonesia.

### 3. Penggunaan Teknologi

---

<sup>80</sup>Hadirman, Hardiman. *Menuju Tertib Lalu Lintas*. Gandesa Puramas, Jakarta, 2014., hlm. 13

Penerapan teknologi seperti Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) telah meningkatkan efektivitas penegakan hukum. Sistem ini menggunakan kamera CCTV dan sensor lainnya untuk mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara otomatis, yang kemudian diikuti dengan penerbitan tiket tilang secara elektronik.<sup>81</sup>

Penggunaan teknologi dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia telah menjadi faktor penting dalam upaya meningkatkan efektivitas dan efisiensi penegakan hukum, serta memastikan keselamatan di jalan raya. Berikut adalah beberapa aspek kunci dari penggunaan teknologi dalam konteks ini:

1. Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE):

Salah satu implementasi teknologi paling signifikan dalam penegakan hukum lalu lintas di Indonesia adalah sistem ETLE. Sistem ini menggunakan kamera CCTV, radar, dan perangkat sensor lainnya untuk secara otomatis mendeteksi pelanggaran lalu lintas, seperti kecepatan berlebih, melanggar lampu merah, dan pelanggaran lainnya. Hal ini memungkinkan penegakan hukum yang lebih objektif dan mengurangi ketergantungan pada penegakan manual oleh petugas.<sup>82</sup>

2. Sistem Pengenalan Plat Nomor Kendaraan (ANPR):

Teknologi ANPR digunakan untuk mengidentifikasi kendaraan yang melanggar aturan lalu lintas. Sistem ini dapat membaca dan mencatat nomor plat kendaraan dari rekaman video, yang kemudian digunakan untuk melacak pemilik kendaraan dan mengirimkan surat tilang.

---

<sup>81</sup>Hadirman, Hardiman. *Menuju Tertib Lalu Lintas*. Gandesa Puramas, Jakarta, 2014., hlm. 13

<sup>82</sup>Baskoro, Teguh. *Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2017, hlm. 35

### 3. Manajemen Data dan Analisis Lalu Lintas:

Teknologi informasi digunakan untuk mengumpulkan, menyimpan, dan menganalisis data lalu lintas. Data ini penting untuk mengidentifikasi area rawan kecelakaan, memahami pola lalu lintas, dan merencanakan peningkatan infrastruktur jalan serta kebijakan lalu lintas yang lebih efektif.<sup>83</sup>

### 4. Aplikasi Mobile dan Sistem Informasi Online:

Penggunaan aplikasi mobile dan sistem informasi online memungkinkan masyarakat untuk mendapatkan informasi lalu lintas terkini, melaporkan pelanggaran, dan bahkan dalam beberapa kasus, membayar denda lalulintas secara online. Ini meningkatkan interaksi antara masyarakat dan otoritas lalu lintas serta mempermudah penanganan masalah lalu lintas.<sup>84</sup>

### 5. Sistem Komunikasi untuk Petugas:

Teknologi komunikasi modern digunakan untuk meningkatkan koordinasi dan responsivitas petugas lalu lintas. Alat komunikasi ini memungkinkan petugas untuk berkomunikasi secara efektif baik di antara mereka sendiri maupun dengan pusat kendali lalu lintas.

### 6. Pelatihan dan Pengembangan Kapasitas:

Penggunaan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas juga memerlukan pelatihan dan pengembangan kapasitas bagi petugas

---

<sup>83</sup>*Ibid*, hlm. 36

<sup>84</sup>*Ibid*, hlm. 36

kepolisian. Hal ini penting untuk memastikan bahwa mereka mampu menggunakan teknologi tersebut secara efektif dan efisien.<sup>85</sup>

Penggunaan teknologi dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia telah membawa banyak perubahan positif, termasuk peningkatan akurasi dalam penegakan hukum, peningkatan keselamatan jalan, dan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat. Namun, tantangan seperti kebutuhan untuk pemeliharaan teknologi yang berkelanjutan, perlindungan privasi data, dan aksesibilitas teknologi bagi semua lapisan masyarakat tetap harus diatasi secara hati-hati.

#### 4. Sanksi dan Denda

Pelanggaran lalu lintas mengakibatkan sanksi mulai dari denda hingga penahanan, tergantung pada jenis dan tingkat keparahan pelanggaran. Sistem poin demerit juga diberlakukan, di mana pengemudi dapat kehilangan hak untuk mengemudi setelah mencapai batas tertentu dari poin pelanggaran.

Sanksi dan denda merupakan bagian integral dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia, bertujuan untuk menegakkan disiplin di jalan raya dan mencegah perilaku berkendara yang berbahaya. Berikut ini beberapa aspek penting terkait sanksi dan denda dalam konteks penegakan hukum lalu lintas di Indonesia:

##### a. Sistem Tilang:

Sistem tilang adalah metode utama penegakan sanksi untuk pelanggaran lalu lintas di Indonesia. Ketika pengendara kedapatan melanggar aturan

---

<sup>85</sup>Hadirman, *Op.cit*, hlm. 13

lalu lintas, mereka akan diberikan tiket tilang oleh petugas kepolisian. Tiket ini mencatat detail pelanggaran dan informasi tentang bagaimana pelanggar dapat membayar denda atau menghadiri persidangan di pengadilan.<sup>86</sup>

b. Besaran Denda:

Besaran denda untuk pelanggaran lalu lintas ditentukan berdasarkan jenis pelanggaran dan diatur dalam peraturan perundang-undangan. Denda biasanya ditetapkan untuk menimbulkan efek jera bagi pelanggar, namun juga diatur agar tidak memberatkan secara tidak wajar. Denda untuk pelanggaran ringan mungkin relatif kecil, tetapi dapat meningkat secara signifikan untuk pelanggaran yang lebih serius.

c. Jenis Pelanggaran dan Sanksinya:

Pelanggaran lalu lintas bervariasi dari kasus ringan seperti melanggar lampu lalu lintas, tidak menggunakan sabuk pengaman, hingga kasus serius seperti mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau kecepatan berlebih. Sanksi untuk pelanggaran serius bisa lebih berat, termasuk penahanan atau pencabutan SIM.

d. Pencabutan SIM dan Sanksi Administratif:

Dalam kasus pelanggaran lalu lintas yang berat atau berulang, bisa terjadi pencabutan Surat Izin Mengemudi (SIM). Selain itu, pelanggar juga bisa dikenai sanksi administratif lainnya, seperti penahanan kendaraan.

e. Proses Penanganan Kasus di Pengadilan:

---

<sup>86</sup>Cahyadi, Wira. *Hukum Lalu Lintas: Tinjauan dan Analisis*, Erlangga: Jakarta, 2016, hlm. 64

Untuk pelanggaran tertentu, pelanggar bisa memilih untuk membawa kasusnya ke pengadilan. Di pengadilan, mereka berkesempatan untuk membela diri atau mengklarifikasi keadaan yang mungkin mempengaruhi sanksi yang dikenakan.<sup>87</sup>

f. Edukasi dan Pencegahan:

Tujuan utama dari sanksi dan denda bukan hanya untuk menghukum, tetapi juga untuk mendidik dan mencegah perilaku berkendara yang berbahaya. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran tentang pentingnya mematuhi aturan lalu lintas untuk keselamatan bersama.<sup>88</sup>

Sanksi dan denda dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia dirancang untuk mempertahankan ketertiban dan keselamatan di jalan raya. Penegakan yang efektif dan adil dari sanksi ini penting untuk mengurangi kecelakaan dan mendorong perilaku berkendara yang bertanggung jawab di kalangan pengendara.

5. Edukasi dan Kampanye Kesadaran

Program edukasi dan kampanye kesadaran lalu lintas secara teratur dijalankan untuk meningkatkan kesadaran publik tentang pentingnya keselamatan jalan raya. Program ini sering melibatkan kolaborasi antara pemerintah, lembaga pendidikan, dan organisasi masyarakat sipil.

Edukasi dan kampanye kesadaran adalah komponen penting dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia, yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran publik tentang aturan lalu lintas dan pentingnya keselamatan jalan.

---

<sup>87</sup>*Ibid*, hlm. 65

<sup>88</sup>*Ibid*, hlm. 65

Inisiatif ini dirancang untuk mengubah perilaku pengendara dan pejalan kaki, mempromosikan perilaku berkendara yang aman, dan pada akhirnya mengurangi jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.<sup>89</sup>

Pendidikan lalu lintas sering dimulai dari usia dini, dengan program yang dilaksanakan di sekolah-sekolah. Ini mencakup materi tentang aturan lalu lintas dasar, pentingnya mematuhi rambu lalu lintas, dan cara aman untuk berjalan kaki dan bersepeda. Pendidikan ini bertujuan untuk menanamkan kebiasaan berkendara yang aman dari awal.

Pemerintah dan lembaga terkait sering melaksanakan kampanye kesadaran publik yang bertujuan untuk menyoroti isu-isu kritis seperti bahaya mengemudi di bawah pengaruh alkohol, pentingnya menggunakan helm dan sabuk pengaman, dan risiko kecepatan tinggi. Kampanye ini bisa melalui berbagai media, termasuk televisi, radio, media sosial, dan spanduk di tempat umum.

Sesi pelatihan dan workshop sering diadakan untuk pengemudi, khususnya bagi pengemudi profesional seperti sopir bus dan truk. Pelatihan ini fokus pada aspek-aspek seperti teknik berkendara defensif, manajemen stres saat mengemudi, dan pemahaman tentang peraturan lalu lintas terbaru.

Pemerintah sering bekerja sama dengan organisasi masyarakat sipil, klub otomotif, dan asosiasi pengemudi untuk menyebarkan pesan tentang keselamatan lalu lintas. Kerja sama ini memperluas jangkauan dan dampak inisiatif keselamatan lalu lintas.<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup>Fajar, M. Nukman. *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Andi Offset: Yogyakarta, 2020, hlm. 112

<sup>90</sup>*Ibid*, hlm. 112

Indonesia juga mengampanyekan hari-hari tertentu sebagai Hari Keselamatan Lalu Lintas, di mana diadakan berbagai kegiatan untuk meningkatkan kesadaran publik tentang masalah keselamatan jalan. Ini termasuk acara seperti pameran keselamatan jalan, simposium, dan acara komunitas. Penggunaan media digital dan sosial dalam kampanye kesadaran menjadi semakin penting, terutama untuk menjangkau generasi muda. Ini termasuk pembuatan konten yang menarik dan informatif yang dapat dengan mudah dibagikan dan diakses melalui platform media sosial.

Edukasi dan kampanye kesadaran di Indonesia bertujuan untuk mengubah sikap dan perilaku pengguna jalan, mengurangi pelanggaran lalu lintas, dan meningkatkan keselamatan jalan untuk semua. Dengan menekankan pentingnya aturan lalu lintas dan keselamatan jalan, diharapkan dapat mengurangi insiden kecelakaan dan menciptakan lingkungan jalan yang lebih aman bagi semua.

#### 6. Kerjasama dengan Lembaga Lain

Pemerintah Indonesia juga bekerja sama dengan berbagai lembaga, termasuk pemerintah daerah dan organisasi non-pemerintah, untuk meningkatkan infrastruktur jalan dan keselamatan lalu lintas. Kerjasama dengan lembaga lain merupakan aspek penting dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia. Dalam upaya meningkatkan efektivitas penegakan hukum dan keselamatan jalan, kolaborasi antar berbagai instansi pemerintah, organisasi non-pemerintah, dan sektor swasta adalah kunci.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup>Amin, Rudi. *Regulasi Lalu Lintas di Indonesia*, Rajawali Pers: Jakarta, 2015, hlm. 24

Kerjasama dengan pemerintah daerah penting untuk mengimplementasikan dan menyesuaikan regulasi lalu lintas yang efektif sesuai dengan kondisi lokal. Pemerintah daerah dapat memberikan wawasan tentang tantangan dan kebutuhan spesifik daerah mereka, seperti pengaturan rute transportasi umum, penanganan area rawan kecelakaan, dan penataan infrastruktur jalan.

Dinas Perhubungan di berbagai tingkat pemerintahan memainkan peran penting dalam pengelolaan lalu lintas dan transportasi. Kerjasama ini meliputi perencanaan infrastruktur jalan, pengaturan rambu dan sinyal lalu lintas, dan pengelolaan sistem transportasi umum.

Organisasi masyarakat sipil, termasuk klub otomotif, organisasi keselamatan jalan, dan LSM, berperan dalam menyebarkan kesadaran tentang keselamatan lalu lintas dan mempengaruhi perubahan perilaku pengendara. Mereka sering terlibat dalam kampanye edukasi dan kesadaran, serta inisiatif penelitian dan advokasi kebijakan.

Kemitraan dengan sektor swasta, seperti perusahaan teknologi dan media, dapat meningkatkan inovasi dan efektivitas kampanye keselamatan lalu lintas. Perusahaan teknologi dapat membantu mengembangkan solusi untuk memantau dan menganalisis lalu lintas, sementara media dapat memainkan peran dalam menyebarkan informasi dan kampanye kesadaran.

Kerjasama dengan institusi pendidikan, seperti sekolah dan universitas, penting untuk program edukasi lalu lintas. Melalui program ini, generasi muda diajarkan tentang pentingnya keselamatan lalu lintas dan perilaku berkendara yang

bertanggung jawab. Pemerintah Indonesia juga bekerja sama dengan organisasi internasional dan lembaga donor untuk mendukung upaya keselamatan lalu lintas. Kerjasama ini dapat mencakup transfer pengetahuan, bantuan teknis, dan dukungan dalam implementasi standar keselamatan lalu lintas global.<sup>92</sup>

Kerjasama antar lembaga ini sangat penting untuk menciptakan pendekatan terintegrasi dalam mengelola lalu lintas dan meningkatkan keselamatan jalan. Dengan kolaborasi yang efektif, berbagai pihak dapat berkontribusi pada pengembangan strategi yang lebih komprehensif dan efektif untuk mengatasi tantangan dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia.<sup>93</sup>

Sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia secara keseluruhan bertujuan untuk menciptakan lingkungan jalan raya yang aman dan tertib. Meskipun masih ada tantangan, seperti masalah infrastruktur dan kepatuhan masyarakat, upaya berkelanjutan dilakukan untuk meningkatkan sistem ini, termasuk melalui penggunaan teknologi dan peningkatan kampanye edukasi.

---

<sup>92</sup>*Ibid*, hlm. 26

<sup>93</sup>Eko, Putra. *Kebijakan Lalu Lintas: Perspektif Hukum*, Refika Aditama: Bandung, 2018, hlm. 48

### BAB III

#### REGULASI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE) BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN

##### A. Sejarah Regulasi Penggunaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia

Sejarah regulasi sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia berkembang seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan dan kebutuhan untuk mengatur lalu lintas secara lebih efektif. Berikut adalah gambaran umum tentang perkembangan sejarahnya:

###### 1. Era Awal Regulasi Lalu Lintas

Sejarah regulasi lalu lintas di Indonesia dimulai pada masa penjajahan Belanda, ketika kendaraan bermotor mulai umum digunakan. Regulasi awal terutama berfokus pada pengaturan lalu lintas dan penggunaan kendaraan di jalan raya. Pada masa ini, penegakan hukum lalu lintas masih sangat dasar dan belum terstruktur dengan baik.<sup>90</sup>

Era awal regulasi lalu lintas di Indonesia dimulai pada masa penjajahan Belanda, ketika penggunaan kendaraan bermotor mulai meningkat. Periode ini ditandai dengan pengenalan kendaraan bermotor ke Nusantara dan kebutuhan awal untuk mengatur lalu lintas demi keselamatan dan ketertiban.

Kendaraan bermotor pertama kali diperkenalkan ke Indonesia pada awal abad ke-20, saat itu masih merupakan koloni Belanda. Pengenalan kendaraan ini

---

<sup>90</sup> Darmawan, Bayu. *Sejarah Regulasi Lalu Lintas di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2019.

membawa perubahan signifikan dalam cara orang berpindah dan berinteraksi,serta memunculkan kebutuhan untuk mengatur penggunaannya.

Pemerintah kolonial Belanda mulai merespons dengan membentuk regulasi awal untuk lalu lintas. Regulasi ini mencakup aturan dasar berkendara dan tata cara penggunaan jalan. Namun, pada tahap ini, regulasi masih sangat dasar dan belum terstruktur secara komprehensif. Fokus utama regulasi adalah untuk mengatur dan memastikan kelancaran pergerakan kendaraan, serta keselamatan pejalan kaki.

Selain regulasi, pemerintah kolonial juga mulai mengembangkan infrastruktur jalan untuk mendukung penggunaan kendaraan bermotor. Ini termasuk pembangunan jalan baru, penandaan jalan, dan pengaturan lalu lintas. Meskipun masih terbatas, upaya ini merupakan langkah awal penting dalam manajemen lalu lintas modern.

Penegakan hukum lalu lintas pada masa ini sebagian besar dilakukan oleh polisi kolonial. Namun, karena kendaraan bermotor masih relatif baru dan jumlahnya terbatas, penegakan hukum tidak sekompleks masa sekarang. Patroli lalu lintas dan pengawasan kepatuhan aturan merupakan bagian dari tugas kepolisian saat itu.

Bagi masyarakat lokal, pengenalan regulasi lalu lintas dan kendaraan bermotor membawa perubahan dalam cara hidup dan bertransportasi. Meskipun pada awalnya hanya segelintir orang yang memiliki akses ke kendaraan bermotor,

perlahan-lahan kendaraan ini mulai menjadi bagian penting dari kehidupan sehari-hari.<sup>91</sup>

Era awal regulasi lalu lintas di Indonesia merupakan fase penting yang meletakkan dasar bagi sistem pengaturan lalu lintas modern. Meskipun masih sederhana dan terbatas, regulasi dan infrastruktur yang dikembangkan selama periode ini menjadi cikal bakal dari sistem manajemen lalu lintas yang lebih kompleks dan terorganisir yang berkembang di kemudian hari.

## 2. Pasca-Kemerdekaan

Setelah kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, pemerintah mulai mengembangkan regulasi lalu lintas yang lebih terorganisir. Hal ini mencakup pembuatan peraturan mengenai tanda lalu lintas, kecepatan maksimum, dan aturan berkendara. Pada periode ini, penegakan hukum mulai lebih terstruktur namun masih menghadapi berbagai tantangan, termasuk kurangnya infrastruktur dan sumber daya.

Setelah kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, terjadi perkembangan signifikan dalam regulasi dan penegakan hukum lalu lintas. Era pasca-kemerdekaan ditandai dengan upaya untuk membangun sistem regulasi lalu lintas yang lebih sesuai dengan kebutuhan dan kondisi negara yang baru merdeka.<sup>92</sup>

Dengan kemerdekaan, Indonesia mulai mengembangkan regulasi lalu lintasnya sendiri yang terpisah dari sistem kolonial Belanda. Regulasi ini bertujuan untuk mengatur penggunaan kendaraan bermotor yang semakin banyak, serta untuk menjamin keselamatan pengguna jalan. Regulasi awal pasca-

---

<sup>91</sup> Lestari, Dewi. *Perkembangan Regulasi Lalu Lintas*, PT LKIS Pelangi Aksara: Yogyakarta, 2019.

<sup>92</sup> *Ibid.*,

kemerdekaan lebih fokus pada penyesuaian dengan kondisi lokal dan memenuhi kebutuhan masyarakat Indonesia.

Pemerintah Indonesia mengambil langkah-langkah untuk meningkatkan infrastruktur lalu lintas di seluruh negara. Ini termasuk pembangunan jalan baru, perbaikan jalan yang ada, dan pengenalan rambu-rambu lalu lintas. Peningkatan infrastruktur ini sangat penting mengingat geografi Indonesia yang luas dan beragam.

Pasca-kemerdekaan, Indonesia juga mulai memodernisasi sistem lalu lintasnya. Hal ini mencakup pengenalan peraturan lalu lintas yang lebih detail, pengaturan tentang penggunaan helm untuk pengendara sepeda motor, dan aturan tentang kecepatan maksimum.

Kepolisian Republik Indonesia mengambil alih peran dalam penegakan hukum lalu lintas. Polisi lalu lintas (Polantas) mulai dibentuk, dan mereka diberikan tanggung jawab untuk mengawasi kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, menangani pelanggaran, serta meningkatkan keselamatan jalan.

Pemerintah mulai memberikan penekanan lebih pada edukasi dan kesadaran publik tentang pentingnya kepatuhan terhadap hukum lalu lintas. Kampanye keselamatan jalan dan program pendidikan lalu lintas menjadi bagian dari upaya untuk mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan di jalan raya. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan di jalan, pemerintah terus

mengadaptasi dan memperbarui regulasi untuk mengatasi berbagai tantangan baru, termasuk kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan kecelakaan lalu lintas.<sup>93</sup>

Periode pasca-kemerdekaan merupakan waktu penting dalam sejarah regulasi lalu lintas Indonesia, menandai transisi dari sistem kolonial ke sistem yang lebih otonom dan disesuaikan dengan kebutuhan spesifik negara. Selama periode ini, dasar-dasar sistem penegakan hukum lalu lintas modern diletakkan, meskipun terus berkembang dan beradaptasi seiring berjalannya waktu.

### 3. Era Reformasi dan Peningkatan Kesadaran Keselamatan

Pada era reformasi, terjadi peningkatan signifikan dalam regulasi dan penegakan hukum lalu lintas. Terjadi peningkatan kesadaran terhadap keselamatan jalan raya, yang mendorong pemerintah untuk mengimplementasikan regulasi yang lebih ketat dan sistematis. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, misalnya, menjadi tonggak penting dalam peraturan lalu lintas di Indonesia, yang mencakup aspek keselamatan, pengaturan lalu lintas, serta hak dan kewajiban pengguna jalan.<sup>94</sup>

Era Reformasi di Indonesia, yang dimulai pada akhir tahun 1990-an, membawa perubahan signifikan dalam banyak aspek kehidupan masyarakat, termasuk dalam sistem penegakan hukum lalu lintas. Periode ini ditandai dengan peningkatan kesadaran keselamatan dan upaya reformasi untuk memperbaiki regulasi serta praktik penegakan hukum lalu lintas.

---

<sup>93</sup> Mahendra, Bima. *Hukum Lalu Lintas dan Transportasi*, Elex Media Komputindo: Jakarta, 2014, hlm. 83

<sup>94</sup> Tama, Indra. *Regulasi dan Kebijakan Lalu Lintas*, Pustaka Yustisia: Yogyakarta, 2016, hlm. 45

Era Reformasi menandai usaha untuk lebih meningkatkan sistem regulasi lalu lintas yang ada. Ini termasuk pengenalan undang-undang dan peraturan baru yang lebih komprehensif dan modern. Perubahan ini direspons sebagai upaya untuk mengatasi masalah lalu lintas yang semakin kompleks, termasuk peningkatan jumlah kendaraan, kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas.

Salah satu fokus utama selama era ini adalah peningkatan kesadaran masyarakat tentang keselamatan jalan raya. Hal ini dilakukan melalui berbagai kampanye keselamatan, program edukasi di sekolah, dan inisiatif publik lainnya. Upaya ini bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan perilaku berkendara yang bertanggung jawab.

Periode ini juga melihat peningkatan dalam standar dan infrastruktur lalu lintas. Pembangunan jalan baru, perbaikan jalan yang ada, dan pengenalan rambu-rambu lalu lintas yang lebih baik dilakukan untuk meningkatkan keamanan dan kelancaran lalu lintas. Sebuah tonggak penting dalam era ini adalah pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menyediakan kerangka kerja yang lebih detail dan terstruktur untuk pengaturan lalu lintas, penegakan hukum, serta hak dan kewajiban pengguna jalan. UU ini juga mengakui pentingnya keselamatan jalan dan bertujuan untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman.

Era Reformasi juga ditandai dengan modernisasi dalam penegakan hukum lalu lintas. Penggunaan teknologi dalam penegakan hukum, seperti penggunaan kamera pengawas dan sistem ETLE, mulai diperkenalkan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penegakan hukum. Selama periode ini, terjadi

peningkatan kapasitas dan profesionalisme kepolisian lalu lintas. Pelatihan yang lebih baik, peralatan yang lebih modern, dan metode penegakan hukum yang lebih efisien diperkenalkan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan menjamin kepatuhan terhadap hukum lalu lintas. Era Reformasi dan peningkatan kesadaran keselamatan di Indonesia membawa perubahan mendasar dalam cara negara mengatur dan menegakkan hukum lalu lintas. Periode ini menekankan pentingnya regulasi yang kuat, infrastruktur yang memadai, dan kesadaran masyarakat untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman dan teratur.<sup>95</sup>

Meskipun telah terjadi kemajuan signifikan, sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan, termasuk keterbatasan infrastruktur, kebutuhan untuk peningkatan kesadaran masyarakat, dan perluasan penerapan teknologi. Peningkatan kualitas SDM penegak hukum dan penerapan regulasi yang lebih efektif dan manusiawi terus menjadi fokus untuk peningkatan sistem penegakan hukum lalu lintas di masa depan.

#### 4. Penggunaan Teknologi dalam Penegakan Hukum

Dalam beberapa tahun terakhir, telah terjadi perkembangan penting dalam penerapan teknologi untuk penegakan hukum lalu lintas. Implementasi sistemETLE adalah langkah besar dalam modernisasi penegakan hukum lalu lintas di Indonesia. Sistem ini menggunakan teknologi seperti kamera pengawas dan perangkat elektronik lainnya untuk mendeteksi pelanggaran lalu lintas, yang

---

<sup>95</sup> Utama, Sandi. *Lalu Lintas dan Pembangunan Kota*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2014, hlm. 26

bertujuan meningkatkan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dan mengurangi kecelakaan.<sup>96</sup>

Penggunaan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas, khususnya dengan pengenalan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia, merupakan langkah penting dalam modernisasi penegakan hukum dan meningkatkan keselamatan jalan raya. Perkembangan ini mencerminkan respons terhadap tantangan lalu lintas yang semakin kompleks dan kebutuhan untuk metode penegakan hukum yang lebih efisien dan objektif.

Implementasi ETLE di Indonesia dimulai sebagai respons terhadap meningkatnya volume lalu lintas dan kebutuhan untuk metode penegakan hukum yang lebih efektif. Teknologi ETLE menggunakan kamera dan sensor untuk mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara otomatis, seperti kecepatan berlebih, melanggar lampu lalu lintas, dan pelanggaran lainnya. Teknologi ini memungkinkan penegakan hukum yang lebih cepat dan mengurangi ketergantungan pada penegakan manual oleh petugas.

Dengan ETLE, penegakan hukum lalu lintas menjadi lebih akurat dan efisien. Teknologi ini meminimalkan kesalahan manusia dalam deteksi pelanggaran dan memastikan bahwa pelanggaran dapat diproses dengan cepat. Hal ini juga memungkinkan petugas lalu lintas untuk fokus pada tugas penegakan hukum yang lebih kompleks, meningkatkan keseluruhan efisiensi penegakan hukum.

---

<sup>96</sup> Tama, Indra. *Op.cit*, hlm. 46

Penggunaan teknologi ETLE memungkinkan pengumpulan dan analisis data lalu lintas yang lebih luas, yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi area berisiko tinggi, pola pelanggaran, dan kebutuhan infrastruktur lalu lintas. Analisis data ini membantu pemerintah dalam merencanakan langkah-langkah keselamatan jalan raya yang lebih efektif.

Penggunaan teknologi ETLE juga meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam penegakan hukum lalu lintas. Dengan bukti rekaman video atau foto, proses penindakan menjadi lebih objektif dan dapat dipertanggungjawabkan, yang pada gilirannya meningkatkan kepercayaan publik terhadap sistem penegakan hukum.

Meskipun penggunaan teknologi ETLE membawa banyak manfaat, juga ada tantangan, seperti masalah privasi, kebutuhan untuk infrastruktur teknologi yang memadai, dan pentingnya sosialisasi kepada masyarakat tentang cara kerja sistem ini. Pemerintah harus menangani tantangan-tantangan ini dengan hati-hati untuk memastikan bahwa teknologi ETLE diterima dan digunakan secara efektif oleh masyarakat.

Penggunaan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas merupakan area yang terus berkembang. Pemerintah dan lembaga terkait perlu terus memantau perkembangan teknologi terbaru dan mengevaluasi efektivitas sistem untuk memastikan bahwa penegakan hukum lalu lintas tetap relevan, efektif, dan sesuai dengan kebutuhan dan ekspektasi masyarakat.

Penggunaan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas di Indonesia menandai langkah maju yang signifikan dalam upaya meningkatkan keselamatan

dan ketertiban di jalan raya. Dengan pendekatan yang tepat, teknologi ini dapat menjadi alat penting dalam mengurangi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, serta mendukung sistem lalu lintas yang lebih aman dan lebih efisien.<sup>97</sup>

Secara keseluruhan, sejarah regulasi sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia menunjukkan perjalanan dari sistem yang relatif sederhana dan tidak terorganisir menjadi lebih modern, terstruktur, dan berbasis teknologi. Perkembangan ini mencerminkan usaha berkelanjutan untuk menciptakan lingkungan jalan raya yang lebih aman dan teratur.

#### **B. Ruang Lingkup Penggunaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia**

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia memiliki ruang lingkup yang luas dalam sistem penegakan hukum lalu lintas, mengintegrasikan teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penegakan hukum. Ruang lingkup penggunaan ETLE meliputi beberapa aspek kunci:

##### **1. Deteksi Pelanggaran Lalu Lintas**

ETLE menggunakan teknologi canggih seperti kamera CCTV, radar, dan sensor lainnya untuk mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara otomatis. Ini mencakup pelanggaran seperti kecepatan berlebih, melanggar lampu merah, pelanggaran marka jalan, dan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas.<sup>98</sup>

Deteksi pelanggaran lalu lintas adalah komponen kunci dari sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia. Ruang lingkup deteksi

<sup>97</sup> Yudhistira, Arif. *Sistem Penegakan Hukum di Jalan Raya*, PT LKIS Pelangi Aksara: Yogyakarta, 2017., hlm. 39

<sup>98</sup> Zulkarnain, Rizal. *Reformasi Regulasi Transportasi*, Kompas Media: Jakarta, 2020., hlm. 83

pelanggaran ini melibatkan penggunaan berbagai teknologi untuk mengidentifikasi dan merekam pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan raya.

Berikut adalah beberapa aspek penting dari deteksi pelanggaran lalu lintas dalam konteks ETLE:<sup>99</sup>

a. Penggunaan Kamera Pengawas dan Sensor:

ETLE mengandalkan kamera pengawas dan sensor yang ditempatkan di lokasi-lokasi strategis di jalan raya untuk memonitor pelanggaran. Kamera ini mampu menangkap gambar atau video kendaraan yang melanggar aturan lalu lintas, seperti melewati lampu merah, melaju dengan kecepatan yang tidak sesuai, atau mengabaikan rambu-rambu lalu lintas.

b. Deteksi Kecepatan Berlebih:

Salah satu pelanggaran paling umum yang dideteksi oleh ETLE adalah kecepatan berlebih. Kamera dan sensor kecepatan dipasang di berbagai titik untuk mengukur kecepatan kendaraan. Jika kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan, sistem akan secara otomatis merekam pelanggaran tersebut.

c. Pelanggaran Lampu Lalu Lintas:

Kamera ETLE juga digunakan untuk mendeteksi pelanggaran lampu lalu lintas, seperti melanggar lampu merah. Kamera ini dipasang di

---

<sup>99</sup> *Ibid.*, hlm. 84-86

persimpangan dan dilengkapi dengan sensor yang dapat mendeteksi ketika kendaraan melewati garis berhenti saat lampu merah menyala.

d. Pelanggaran Marka Jalan dan Rambu Lalu Lintas:

Selain kecepatan dan lampu lalu lintas, ETLE juga dapat mendeteksi pelanggaran lain seperti tidak mengikuti marka jalan atau rambu lalu lintas. Ini termasuk perilaku seperti menerobos jalur bus, tidak mematuhi perintah stop, atau melanggar aturan belok.

e. Pengenalan Nomor Plat Kendaraan:

Teknologi pengenalan nomor plat kendaraan (ANPR-Automatic Number Plate Recognition) memungkinkan sistem ETLE untuk mengidentifikasi secara akurat kendaraan yang melakukan pelanggaran. Data ini kemudian dapat digunakan untuk melacak pemilik kendaraan dan mengirimkan surat tilang atau pemberitahuan pelanggaran.

f. Pengumpulan Bukti dan Proses Penindakan:

Setelah deteksi pelanggaran, sistem ETLE mengumpulkan bukti visual yang bisa digunakan dalam proses penindakan. Bukti ini mencakup foto atau rekaman video yang menunjukkan waktu, tempat, dan detail pelanggaran yang terjadi.

Deteksi pelanggaran lalu lintas melalui ETLE ini berkontribusi pada peningkatan keselamatan jalan raya dengan menyediakan metode penegakan hukum yang lebih objektif dan akurat. Teknologi ini memungkinkan penegak hukum untuk mengidentifikasi dan menindak pelanggaran lalu lintas secara

efektif, yang pada akhirnya bertujuan untuk mengurangi kecelakaan dan meningkatkan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.

## 2. Pengidentifikasian Pelanggar

Sistem ETLE mampu mengidentifikasi kendaraan yang melanggar aturan lalu lintas, baik melalui penangkapan gambar pelat nomor kendaraan atau karakteristik lainnya. Teknologi ini memungkinkan penegak hukum untuk secara akurat menargetkan pelanggar dan meminimalisir kesalahan identifikasi.

Pengidentifikasian pelanggar dalam konteks Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia merupakan aspek penting yang menentukan efektivitas sistem dalam menegakkan aturan lalu lintas. Proses ini melibatkan beberapa langkah dan teknologi untuk mengidentifikasi kendaraan atau pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas. Berikut ini adalah beberapa aspek kunci dari pengidentifikasian pelanggar dalam sistem ETLE:<sup>100</sup>

### a. Penggunaan Automatic Number Plate Recognition (ANPR):

Salah satu teknologi utama dalam ETLE adalah ANPR, yang memungkinkan pengidentifikasian kendaraan melalui pembacaan otomatis nomor plat. Ketika kamera ETLE merekam pelanggaran, sistem ANPR menganalisis gambar untuk mengidentifikasi nomor plat kendaraan. Ini memungkinkan otoritas terkait untuk melacak pemilik kendaraan berdasarkan data registrasi kendaraan.

### b. Integrasi dengan Database Kendaraan:

---

<sup>100</sup> Abadi, Joko. *Tantangan Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Andi Offset: Yogyakarta, 2019, hlm. 108

Setelah nomor plat teridentifikasi, informasi tersebut dicocokkan dengan database kendaraan nasional. Database ini berisi informasi terperinci tentang setiap kendaraan dan pemiliknya, memudahkan proses penindakan terhadap pelanggar. Melalui proses ini, otoritas dapat mengirimkan notifikasi atau surat tilang kepada pemilik kendaraan yang terdaftar.

c. Penyimpanan Data Pelanggaran:

Informasi tentang pelanggaran, termasuk gambar atau video, waktu, dan lokasi pelanggaran, disimpan dalam sistem. Data ini penting tidak hanya untuk penindakan langsung terhadap pelanggaran tetapi juga untuk analisis tren lalu lintas dan perencanaan keselamatan jalan raya di masa depan.

d. Deteksi Pelanggaran Berulang:

Sistem ETLT juga memungkinkan identifikasi pelanggaran berulang oleh pengemudi atau kendaraan yang sama. Dengan memonitor pelanggaran berulang, sistem dapat memberikan dasar untuk sanksi yang lebih berat atau intervensi khusus, seperti program pendidikan pengemudi.

e. Tantangan dalam Identifikasi:

Meskipun teknologi ANPR sangat berguna, terdapat tantangan, seperti plat nomor yang kotor atau tidak terbaca, atau kondisi pencahayaan yang buruk. Dalam kasus-kasus seperti ini, mungkin diperlukan peninjauan manual atau metode identifikasi tambahan.

f. Aspek Privasi dan Keamanan Data

Dalam proses identifikasi ini, sangat penting untuk memastikan bahwa privasi pengemudi terlindungi dan data yang dikumpulkan dijaga

keamanannya. Regulasi dan praktik pengelolaan data yang baik harus diterapkan untuk memastikan bahwa informasi pribadi tidak disalahgunakan atau bocor.

Pengidentifikasian pelanggar dalam sistem ETLE adalah langkah krusial yang membantu dalam penerapan hukum lalu lintas yang lebih efektif dan adil. Dengan memastikan bahwa pelanggar dapat diidentifikasi dengan akurat dan cepat, sistem ini membantu menciptakan lingkungan jalan raya yang lebih aman dan mempromosikan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.

### 3. Penerbitan Tiket dan Sanksi

Setelah deteksi pelanggaran, sistem ETLE dapat mengotomatisasi proses penerbitan tiket atau surat tilang. Informasi tentang pelanggaran dan bukti visual dikirimkan kepada pemilik kendaraan, yang kemudian dapat membayar denda atau menghadiri proses hukum lebih lanjut jika diperlukan.

Dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia, penerbitan tiket dan sanksi merupakan langkah penting yang mengikuti deteksi dan identifikasi pelanggaran lalu lintas. Proses ini adalah inti dari penegakan hukum lalu lintas, dimana pelanggar diberikan notifikasi tentang pelanggaran mereka dan dikenakan sanksi sesuai dengan hukum yang berlaku. Berikut adalah beberapa aspek penting dari ruang lingkup penerbitan tiket dan sanksi dalam sistem ETLE:<sup>101</sup>

#### a. Otomatisasi Penerbitan Tiket:

---

<sup>101</sup> Fitriani, Lina. *Analisis Yuridis Pelanggaran Lalu Lintas*, Prenada Media: Jakarta, 2017., hlm. 16

Salah satu keuntungan utama sistem ETLE adalah kemampuan untuk mengotomatisasi proses penerbitan tiket. Setelah sistem mengidentifikasi pelanggaran dan kendaraan yang terkait, data tersebut digunakan untuk menghasilkan tiket tilang secara otomatis. Tiket ini biasanya mencakup detail pelanggaran, seperti waktu, lokasi, dan sifat pelanggaran, serta bukti visual seperti foto atau video.

b. Notifikasi kepada Pelanggar:

Setelah tiket tilang dihasilkan, notifikasi dikirimkan kepada pemilik kendaraan yang terdaftar. Pengiriman notifikasi ini bisa dilakukan melalui berbagai cara, seperti surat pos, email, atau sistem online. Notifikasi ini memberikan informasi tentang pelanggaran, besaran denda yang harus dibayar, dan instruksi tentang bagaimana menghadapi tilang tersebut.

c. Sistem Pembayaran Denda:

ETLE menyediakan mekanisme untuk pembayaran denda yang lebih efisien dan transparan. Pelanggar dapat membayar denda melalui bank, layanan pembayaran online, atau loket pembayaran langsung. Sistem ini memudahkan pelanggar untuk menyelesaikan kewajiban mereka tanpa harus menghadapi proses birokrasi yang rumit.

d. Penanganan Kasus Pelanggaran Berat:

Untuk pelanggaran lalu lintas yang lebih serius atau pelanggaran berulang, sistem ETLE dapat merujuk kasus ke otoritas yang lebih tinggi, seperti pengadilan. Dalam kasus seperti ini, pelanggar mungkin dihadapkan pada sanksi yang lebih berat atau proses hukum tambahan.

e. **Transparansi dan Akuntabilitas:**

Sistem ETLE meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam proses penegakan hukum lalu lintas. Dengan bukti yang terdokumentasi dengan baik dan proses penerbitan tiket yang otomatis, sistem ini mengurangi kemungkinan kesalahan dan penyalahgunaan wewenang.

f. **Edukasi dan Pencegahan:**

Tujuan utama penerbitan tiket dan sanksi bukan hanya untuk menghukum, tetapi juga untuk mendidik masyarakat dan mencegah pelanggaran di masa depan. Dengan memahami konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas, diharapkan pengemudi akan lebih bertanggung jawab dan patuh terhadap aturan lalu lintas.

Proses penerbitan tiket dan pemberian sanksi dalam sistem ETLE di Indonesia adalah langkah penting untuk menjamin penegakan hukum yang efektif dan adil. Sistem ini tidak hanya memastikan bahwa pelanggaran lalu lintas ditangani dengan cepat dan akurat, tetapi juga membantu dalam upaya edukasi dan pencegahan untuk menciptakan lingkungan jalan raya yang lebih aman.

4. **Manajemen Data Lalu Lintas**

ETLE juga memainkan peran penting dalam mengumpulkan data lalu lintas. Data yang dikumpulkan dapat digunakan untuk analisis pola lalu lintas, identifikasi area rawan kecelakaan, dan pengembangan kebijakan keselamatan jalan raya yang lebih efektif.

Manajemen data lalu lintas merupakan aspek penting dari sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang berperan dalam

mengumpulkan, menganalisis, dan menggunakan data untuk meningkatkan kebijakan dan praktik keselamatan lalu lintas. Dalam konteks ETLE di Indonesia, ruang lingkup manajemen data lalu lintas mencakup beberapa area kunci:<sup>102</sup>

a. Pengumpulan Data:

Sistem ETLE secara otomatis mengumpulkan data tentang lalu lintas dan pelanggaran yang terjadi di jalan. Data ini meliputi, tetapi tidak terbatas pada, jenis pelanggaran, waktu dan lokasi kejadian, jenis kendaraan, dan informasi tentang pengemudi atau pemilik kendaraan. Pengumpulan data yang akurat dan komprehensif adalah fondasi untuk analisis dan perencanaan keselamatan lalu lintas yang efektif.

b. Analisis Data untuk Keselamatan Jalan:

Data yang dikumpulkan oleh sistem ETLE dapat dianalisis untuk mengidentifikasi pola dan tren dalam pelanggaran lalu lintas, seperti area yang sering terjadi kecelakaan, jam-jam puncak untuk pelanggaran tertentu, atau jenis pelanggaran yang paling umum. Analisis ini membantu otoritas lalu lintas untuk mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan keamanan atau peningkatan infrastruktur jalan.

c. Penyusunan Kebijakan Berbasis Data:

Informasi dari sistem ETLE dapat digunakan untuk menyusun kebijakan dan regulasi lalu lintas yang lebih efektif. Misalnya, jika data menunjukkan tingginya angka kecelakaan di persimpangan tertentu, bisa

---

<sup>102</sup> Ekawati, Rina. *Etika Berkendara: Sebuah Panduan*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2014, hlm. 63

jadi perlu dipasang lampu lalu lintas tambahan atau diadakan kampanye kesadaran keamanan di area tersebut.

d. Monitoring dan Evaluasi Program Keselamatan Lalu Lintas:

Data lalu lintas juga penting untuk memantau dan mengevaluasi efektivitas program dan inisiatif keselamatan jalan yang ada. Melalui pemantauan data, otoritas dapat menilai apakah kampanye kesadaran, perubahan infrastruktur, atau peraturan baru memiliki dampak positif pada perilaku pengemudi dan keamanan jalan.<sup>103</sup>

e. Pembagian Data dengan Stakeholder:

Manajemen data lalu lintas juga melibatkan pembagian informasi dengan berbagai pihak berkepentingan, termasuk pemerintah daerah, lembaga penelitian, dan organisasi keselamatan jalan. Kolaborasi ini penting untuk menyebarkan kesadaran dan mengembangkan strategi keselamatan lalu lintas yang komprehensif.

f. Menghormati Privasi dan Keamanan Data:

Dalam mengelola data lalu lintas, sangat penting untuk memastikan privasi dan keamanan data. Ini termasuk mematuhi hukum perlindungan data dan memastikan bahwa informasi pribadi pengemudi dijaga dengan aman.<sup>104</sup>

Manajemen data lalu lintas dalam konteks ETLE di Indonesia memainkan peran kritis dalam meningkatkan keselamatan jalan dan membantu dalam pengambilan keputusan yang berbasis data. Dengan penggunaan data yang efektif, otoritas dapat mengidentifikasi masalah, merumuskan solusi, dan menerapkan

---

<sup>103</sup> Dharma, Budi. *Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas*, Alfabeta: Bandung, 2016, hlm.

<sup>104</sup> *Ibid*, hlm. 69

strategi yang akan mengurangi pelanggaran dan meningkatkan keselamatan untuk semua pengguna jalan.

#### 5. Peningkatan Keselamatan Jalan Raya

Tujuan utama dari ETLE adalah untuk meningkatkan keselamatan di jalan raya. Dengan memberikan hukuman yang konsisten untuk pelanggaran lalu lintas, sistem ini bertujuan untuk mendorong perilaku berkendara yang lebih aman dan mengurangi kecelakaan lalu lintas.

Peningkatan keselamatan jalan raya adalah tujuan utama dari implementasi sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia. Ruang lingkup ini mencakup berbagai inisiatif dan strategi yang bertujuan untuk mengurangi kecelakaan, meningkatkan perilaku berkendara yang bertanggung jawab, dan menciptakan lingkungan jalan raya yang lebih aman untuk semua pengguna. Berikut adalah beberapa aspek penting dari upaya peningkatan keselamatan jalan raya dalam konteks ETLE:<sup>105</sup>

a. Pencegahan Kecelakaan Melalui Penegakan Hukum:

Salah satu cara utama ETLE meningkatkan keselamatan jalan adalah melalui penegakan hukum yang lebih efektif dan konsisten. Dengan secara otomatis mendeteksi dan merekam pelanggaran lalu lintas, sistem ini mendorong pengemudi untuk mematuhi aturan jalan, seperti batas kecepatan, lampu lalu lintas, dan rambu-rambu, yang secara langsung berkontribusi pada pengurangan kecelakaan.

b. Deterren bagi Pengemudi:

---

<sup>105</sup> *Ibid*, hlm. 70-72

Keberadaan sistem ETLE bertindak sebagai deterrent bagi pengemudi yang mungkin sebelumnya melanggar aturan lalu lintas tanpa memikirkan konsekuensinya. Pengetahuan bahwa pelanggaran akan secara otomatis terdeteksi dan dikenai sanksi mendorong pengemudi untuk lebih hati-hati dan patuh pada hukum.

c. Analisis Data untuk Perbaikan Infrastruktur:

Data yang dikumpulkan oleh ETLE dapat digunakan untuk menganalisis pola lalu lintas dan mengidentifikasi area berisiko tinggi. Dengan informasi ini, otoritas dapat mengambil langkah-langkah untuk memperbaiki infrastruktur jalan, seperti memperbaiki tanda lalu lintas, meningkatkan pencahayaan jalan, atau mengubah tata letak persimpangan untuk mengurangi risiko kecelakaan.

d. Edukasi dan Kampanye Kesadaran:

Selain penegakan hukum, ETLE juga dapat mendukung program edukasi dan kampanye kesadaran untuk meningkatkan keselamatan jalan. Ini bisa termasuk menyebarkan informasi tentang risiko tertentu, seperti mengemudi di bawah pengaruh alkohol, dan pentingnya mematuhi aturan lalu lintas.

e. Respons Cepat pada Insiden:

Sistem ETLE dengan kamera dan sensor dapat menyediakan informasi real-time tentang kondisi lalu lintas dan insiden. Ini memungkinkan layanan darurat untuk merespons lebih cepat dan efisien dalam kasus kecelakaan, sehingga potensi dampak negatif dapat diminimalisir.

f. Meningkatkan Kepatuhan dan Mengubah Perilaku:

Pada akhirnya, tujuan dari ETLE adalah untuk mengubah perilaku pengemudi. Dengan menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas memiliki konsekuensi nyata, sistem ini bertujuan untuk mendorong kebiasaan berkendara yang lebih aman dan bertanggung jawab.

Peningkatan keselamatan jalan raya melalui ETLE adalah proses berkelanjutan yang memerlukan kerjasama antara pemerintah, kepolisian, dan masyarakat. Dengan pendekatan yang komprehensif, mulai dari penegakan hukum yang efektif hingga edukasi publik, ETLE dapat berkontribusi signifikan dalam mengurangi kecelakaan dan menciptakan lingkungan jalan raya yang lebih aman di Indonesia.

6. Peningkatan Transparansi dan Akuntabilitas

ETLE meningkatkan transparansi dalam penegakan hukum lalu lintas. Dengan adanya bukti rekaman dari kamera dan sensor, proses penindakan menjadi lebih objektif, mengurangi potensi korupsi atau kesewenang-wenangan dalam penegakan hukum.

Peningkatan transparansi dan akuntabilitas adalah elemen penting dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dan memiliki peran krusial dalam memperkuat sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia. Ruang lingkup ini berkaitan dengan bagaimana ETLE meningkatkan kejelasan dan

integritas proses penegakan hukum, serta memastikan bahwa penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dilakukan secara adil dan bertanggung jawab.<sup>106</sup>

a. Transparansi dalam Penegakan Hukum:

Sistem ETLE memberikan transparansi yang lebih besar dalam proses penegakan hukum lalu lintas. Dengan menggunakan kamera dan teknologi pemantauan, ETLE menghasilkan bukti visual yang objektif dari pelanggaran, yang dapat diakses dan ditinjau oleh pihak-pihak yang berkepentingan. Ini memastikan bahwa keputusan penegakan hukum didasarkan pada bukti konkret, bukan pada penilaian subjektif petugas.

b. Akuntabilitas Penegak Hukum:

Dengan adanya rekaman visual dari pelanggaran, ETLE meningkatkan akuntabilitas petugas lalu lintas. Bukti ini dapat digunakan untuk memverifikasi kebenaran laporan pelanggaran dan meminimalkan risiko kesalahan manusia atau penyalahgunaan wewenang. Sistem ini juga memungkinkan peninjauan dan pengawasan eksternal terhadap tindakan penegak hukum.

c. Proses Banding yang Jelas:

ETLE menyediakan dasar yang lebih jelas untuk proses banding bagi pengemudi yang merasa dikenai sanksi secara tidak adil. Dengan bukti video atau foto yang jelas, pelanggar memiliki kesempatan untuk meninjau dan menantang bukti yang ada terhadap mereka, yang mendukung sistem peradilan yang lebih adil.

---

<sup>106</sup> Cendekia, Satria. *Undang-Undang Lalu Lintas: Kajian dan Implementasi*, Bumi Aksara: Jakarta, 2018, hlm. 68

d. Meningkatkan Kepercayaan Publik:

Transparansi dan akuntabilitas yang ditingkatkan oleh ETLE dapat meningkatkan kepercayaan publik dalam sistem penegakan hukum. Ketika masyarakat merasa bahwa sistem penegakan hukum adil dan objektif, mereka lebih cenderung untuk mematuhi aturan lalu lintas dan menghormati keputusan otoritas.

e. Analisis Data untuk Kebijakan:

ETLE menghasilkan sejumlah besar data yang dapat digunakan untuk analisis dan perbaikan kebijakan lalu lintas. Transparansi dalam pengumpulan dan penggunaan data ini memastikan bahwa kebijakan didasarkan pada informasi aktual dan relevan, memungkinkan penyesuaian kebijakan yang lebih efektif untuk meningkatkan keselamatan jalan.

f. Respons Terhadap Keluhan dan Masukan:

Sistem ETLE memberikan mekanisme bagi masyarakat untuk menyampaikan keluhan dan masukan mereka terkait penegakan hukum lalu lintas. Respons yang cepat dan adil terhadap keluhan ini adalah bagian penting dari membangun sistem yang transparan dan akuntabel.

Peningkatan transparansi dan akuntabilitas melalui sistem ETLE memainkan peran penting dalam memastikan bahwa penegakan hukum lalu lintas tidak hanya efektif tetapi juga diterima oleh masyarakat. Hal ini mengarah pada sistem penegakan hukum yang lebih adil, bertanggung jawab, dan dipercaya oleh publik.

## 7. Integrasi dengan Sistem Pengadilan

Informasi yang dikumpulkan oleh sistem ETLE dapat digunakan sebagai bukti dalam proses pengadilan. Ini memastikan bahwa ada dasar hukum yang kuat untuk penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas.<sup>107</sup>

Integrasi sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dengan sistem pengadilan merupakan aspek penting dalam memastikan proses hukum yang efisien dan adil dalam penanganan pelanggaran lalu lintas. Ruang lingkup integrasi ini melibatkan beberapa aspek kunci:

a. Aliran Informasi dari ETLE ke Pengadilan:

Integrasi yang efektif memungkinkan transfer data dan bukti dari sistem ETLE ke sistem pengadilan. Ini termasuk informasi tentang pelanggaran, seperti waktu, lokasi, dan bukti visual pelanggaran (foto atau video). Dengan data ini, pengadilan dapat memproses kasus pelanggaran lalu lintas dengan lebih cepat dan berdasarkan bukti yang konkret.

b. Peningkatan Keefisienan Proses Hukum:

Dengan integrasi sistem, proses hukum untuk pelanggaran lalu lintas menjadi lebih efisien. Bukti yang dihasilkan oleh ETLE dapat langsung digunakan dalam proses pengadilan, mengurangi waktu dan sumber daya yang dibutuhkan untuk mengumpulkan bukti tambahan. Ini mempercepat proses pengadilan dan mengurangi beban administratif.

c. Akurasi dan Keandalan Bukti:

Bukti yang dihasilkan oleh sistem ETLE cenderung lebih akurat dan dapat diandalkan daripada bukti yang dikumpulkan secara manual. Kamera

---

<sup>107</sup> Satria, Dharma. *Analisis Hukum Lalu Lintas*, Gadjah Mada University Press: Yogyakarta, 2015, hlm. 27

ETLE merekam pelanggaran secara real-time, menyediakan bukti visual yang jelas dan tidak dapat dipungkiri, yang meningkatkan keadilan dalam proses hukum.

d. Pengurangan Kasus yang Diperselisihkan:

Bukti yang jelas dan objektif dari sistem ETLE dapat mengurangi jumlah kasus yang diperselisihkan di pengadilan. Pengemudi yang dihadapkan dengan bukti pelanggaran yang tak terbantahkan lebih mungkin untuk menerima denda atau sanksi tanpa membutuhkan sidang pengadilan.

e. Dukungan untuk Sistem Poin Demerit:

Dalam beberapa sistem, ETLE juga mendukung implementasi sistem poin demerit, dimana pengemudi menerima poin pelanggaran untuk setiap pelanggaran lalu lintas. Informasi ini dapat diintegrasikan ke dalam database pengadilan dan digunakan untuk menentukan sanksi tambahan atau tindakan pencegahan, seperti kursus keselamatan berkendara.

f. Perlindungan Hak-Hak Legal:

Integrasi ETLE dengan sistem pengadilan juga memastikan bahwa hak-hak legal pengemudi terlindungi. Pengemudi memiliki kesempatan untuk menantang bukti dan pelanggaran di pengadilan, yang merupakan aspek penting dari sistem hukum yang adil.<sup>108</sup>

Integrasi sistem ETLE dengan sistem pengadilan di Indonesia memainkan peran penting dalam memastikan bahwa pelanggaran lalu lintas ditangani dengan cara yang efisien, adil, dan berbasis bukti. Ini tidak hanya membantu dalam

---

<sup>108</sup> *Ibid*, hlm. 30

mengurangi beban kerja pengadilan tetapi juga meningkatkan kepercayaan publik terhadap sistem penegakan hukum lalu lintas.

Penggunaan ETLE di Indonesia merupakan upaya signifikan untuk memodernisasi sistem penegakan hukum lalu lintas. Melalui integrasi teknologi ini, diharapkan dapat tercipta lingkungan jalan raya yang lebih aman, pengurangan pelanggaran lalu lintas, dan peningkatan kepatuhan terhadap hukum lalu lintas di seluruh negeri.

### C. Regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Belum Berbasis Nilai Keadilan

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 mentaatinyamenyebabkan terdapatnya keseimbangan di dalam masyarakat.<sup>109</sup>

Untuk menjaga agar peraturan-peraturan hukum itu dapat berlangsung terus dan dapat diterima oleh anggota masyarakat, maka 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

---

<sup>109</sup> Basuki, Tri. *Sejarah Kebijakan Lalu Lintas di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2015, hlm. 67

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.<sup>110</sup>

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.<sup>111</sup>

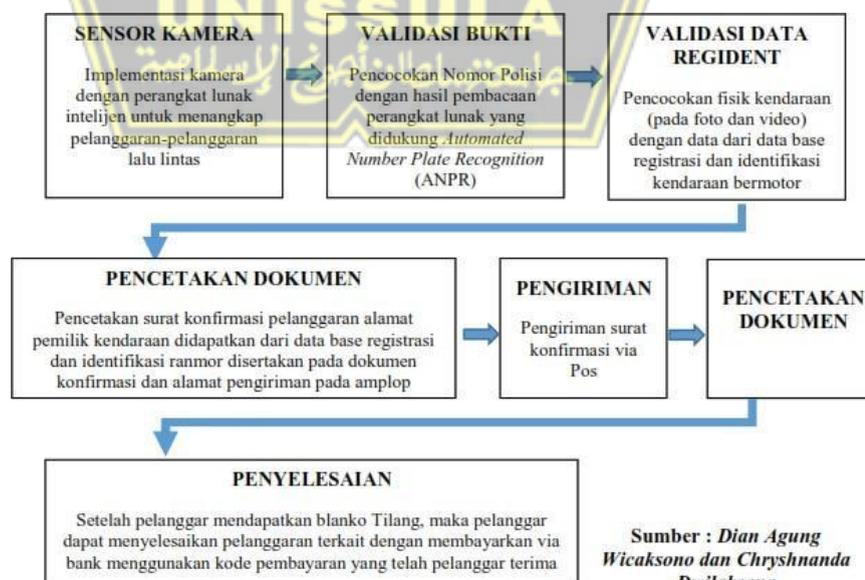
---

<sup>110</sup> Dian Agung Wicaksono dan Chryshnanda Dwilaksana. *Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan Secara Elektronik Sebagai Wujud Pembangunan Hukum dalam Era Digital*. 2020. Artikel dalam "Jurnal Rechtsvinding". Vol. 9. No. 2. Agustus., hlm. 315.

<sup>111</sup> Basuki, Tri. *Op.cit*, hlm. 68

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 E-TLE merupakan upaya untuk memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk mendukung proses penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Hal tersebut dapat dilihat dari skema mekanisme kerja sistem Electronic Traffic Law Enforcement (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.<sup>112</sup> Secara sistematis skema tersebut sebagai berikut:



<sup>112</sup> Dian Agung Wicaksono dan Chryshnanda Dwilaksana. *Op.cit*, hlm. 316.

Perlindungan konsumen terhadap tanggung jawab developer properti di Indonesia merupakan bagian dari upaya negara dalam mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Berikut ini uraian mengenai regulasi perlindungan konsumen, tanggung jawab developer properti, dan kaitannya dengan teori keadilan:

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

Penyelenggaraan E-TLE di Indonesia telah memiliki dasar hukum, yaitu tertuang di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) serta Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 272 UU LLAJ, diatur ketentuan bahwa peralatan elektronik dapat dimanfaatkan untuk menindak pelaku pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan adanya integrasi data pada Pusat Pengendalian Lalu Lintas Nasional Kepolisian.

Peralatan elektronik yang dimaksud adalah suatu alat yang dapat merekam sekaligus menyimpan suatu kejadian atau informasi. Data yang telah ada dan terintegrasi tersebut nantinya berguna sebagai alat bukti di pengadilan. Hal ini didukung dengan ketentuan pada Pasal 1 angka 2 PERMA Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggar Lalu Lintas yang menyatakan bahwa perkara pelanggaran lalu lintas elektronik diselesaikan secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan teknologi dan informasi.

Inovasi baru dalam penegakan hukum lalu lintas di Indonesia dengan memanfaatkan teknologi E-TLE pada dasarnya terus dilakukan penyempurnaan dan perbaikan. Keadaan ini salah satunya disebabkan karena pengembangan E-TLE terjadi saat aturan hukum lalu lintas telah terbentuk, sehingga tidak menutup kemungkinan timbul adanya singgungan antara penegakan hukum lalu lintas jalan dengan instrumen hukum lainnya.<sup>113</sup>

Ketentuan dalam Pasal 272 ayat (2) UU LLAJ menyatakan bahwa hasil pemanfaatan alat elektronik untuk menindak pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, nantinya dapat berfungsi sebagai alat bukti pada pengadilan. Adapun menurut Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2012 memberi petunjuk bahwa hasil yang dimaksud dalam hal ini berasal dari 3 (tiga) jenis sumber, yaitu temuan saat kendaraan bermotor diperiksa di jalan, adanya laporan, dan/atau rekaman dari sebuah alat elektronik.

Penerapan sistem seperti E-Tilang pada dasarnya merupakan suatu upaya yang dilakukan Kepolisian Republik Indonesia agar praktik pungutan liar atau

---

<sup>113</sup> *Ibid*, hlm. 318

suap dapat terminimalisasi. Selain itu, modernisasi juga telah membuat semakin berkembangnya kriminalitas dan tindak pidana di dalam masyarakat hingga dapat menimbulkan jenis-jenis tindak pidana baru.

Menyikapi permasalahan yang demikian, pemanfaatan teknologi informasi juga perlu diaplikasikan untuk dapat menjadi jalan keluar, salah satunya dengan memanfaatkan rekaman CCTV. Rekaman CCTV adalah media yang dapat merekam suatu peristiwa, sehingga rekaman tersebut nantinya menjadi suatu informasi yang bisa dilihat dan didengar kembali.

Penggunaan alat elektronik ini mengandalkan kecanggihan kamera video dengan adanya perekaman dan penampilan suatu gambar pada waktu dan tempat tertentu sesuai dengan letak terpasangnya perangkat tersebut, sehingga dapat terlihat bahwa alat ini tidak sama seperti televisi biasa yang memanfaatkan broadcast signal, tetapi menggunakan sinyal tertutup.<sup>114</sup>

Penerapan E-TLE sangat diharapkan dapat memberi pengaruh positif di tengah kesadaran hukum masyarakat yang sangat rendah dalam berlalu lintas. Kepatuhan masyarakat terhadap tata tertib lalu lintas diharapkan bisa lebih meningkat demi tercapainya keselamatan bersama. Hal ini didasarkan bahwa indikator keberhasilan suatu hukum dapat terlihat dari seberapa besar masyarakat yang akan patuh terhadap hukum tersebut.

Ketertiban yang merupakan salah satu tujuan pokok dari hukum sangat diharapkan agar E-TLE dapat memberi kemanfaatan hukum.<sup>115</sup> Kemanfaatan yang dimaksud yaitu, hukum bertujuan agar dapat melindungi kepentingan

---

<sup>114</sup> Herman Dwi Surjono, *Pengembangan Pendidikan TI Di Era Global*, Yogyakarta: UNY, 2016, hlm. 18

<sup>115</sup> M. Friedman, *Sistem Hukum*, Bandung: Nusa Media, 2018, hlm. 15.

manusia dalam hidup bermasyarakat dan bernegara.<sup>116</sup> Oleh karena itu, harapan dari diterapkannya E-TLE yaitu mampu menciptakan masyarakat yang tertib dalam berlalu lintas. Keadaan tertib yang dimaksud memiliki ciri-ciri yang dapat diperkirakan, adanya kerja sama, kekerasan yang bisa dikendalikan, kesesuaian, ketaatan, terhindarnya perselisihan, dan lestari.

Prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di Indonesia saat ini diatur dengan mengacu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana. Selain itu, terdapat beberapa peraturan turunan yang melengkapi pengaturan dalam Undang-Undang tersebut. Berikut adalah peraturan perundang-undangan berhubungan dengan pengaturan penindakan pelanggaran lalu lintas yang dapat ditelusuri:

- 1) Undang-Undang
  - a) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana;
  - b) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 2) Peraturan Pemerintah Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 3) SEMA / SK KMA / PERMA

---

<sup>116</sup> Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty Press, 2017, hlm. 18.

- a) SEMA Nomor 22 Tahun 1983 tentang Pidana Denda Dalam Perkara Cepat;
  - b) SEMA Nomor 3 Tahun 1989 tentang Pidana Kurungan Dalam Perkara Lalu Lintas;
  - c) SEMA Nomor 4 Tahun 1993 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu;
  - d) SEMA Nomor 66WK.MA.Y/IX2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 4) Kepolisian
- a) Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.: SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunaan Blanko Tilang;
  - b) Surat Kepala Kepolisian Negara Nomor B/2098/VIII/2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Belangko Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 5) Kejaksaan Surat Edaran Kejaksaan Agung Nomor B-416/E6/1994 Tahun 1994 tentang Penyelesaian Permasalahan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu.
- 6) Kesepakatan Bersama
- Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu.

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.<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Prasetya, Agung. *Tindak Pidana Lalu Lintas*, Sinar Grafika: Jakarta, 2016, hlm. 118

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

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 3.1**  
**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 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

*Sumber: Suwandi, 2022*

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.<sup>118</sup>

Lebih lanjut, tilang elektronik atau E-tilang akan memudahkan pihak kepolisian untuk memproses terjadinya pelanggaran lalu lintas dengan memanfaatkan digitalisasi informasi. Salah satu kemudahan dari E-tilang dapat terlihat pada sistem pembayaran denda yang saat ini bisa dilakukan melalui rekening bank dengan biaya yang mengacu pada bunyi pasal yang telah dilanggar. Setelah pembayaran denda tilang dilakukan dan terdapat notifikasi keberhasilan, maka pelanggar dapat segera menunjukkan bukti tersebut kepada petugas yang kemudian dilanjutkan dengan pengambilan barang sitaan. Pelanggar akan mendapat pengembalian uang pada denda yang telah dibayarkan sebelumnya ketika pengadilan telah menetapkan vonis mengenai besaran nominal denda tilang.

Kepolisian telah mengambil langkah baik untuk dapat mewujudkan pelayanan publik yang efektif dan efisien melalui diterapkannya E-tilang. Kepercayaan masyarakat diharapkan akan meningkat karena terdapat transparansi dan secara tidak langsung dilibatkan dalam proses penegakan hukum sebagai suatu subjek hukum dalam pelanggaran lalu lintas di jalan raya, sehingga Polri juga akan menjadi instansi yang profesional tanpa ada kecurangan yang dilakukan kepada masyarakat.

Keberhasilan penggunaan aplikasi E-tilang untuk membayar denda dapat diukur berdasarkan 5 (lima) indikator efektivitas suatu program, yaitu terlihat dari

---

<sup>118</sup> 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

tingkat produktivitasnya, kemampuan adaptasi kerja, kepuasan kerja, kemampuan ber laba, dan pencarian sumber daya.

Guna meningkatkan daya tarik masyarakat untuk menggunakan E-Tilang dalam membayar denda, maka saat ini telah tersedia sarana pembayaran bernama EDC (Electronic Data Capture) yang merupakan amanat dari Pasal 7 ayat (1) huruf c Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018. Pelanggar lalu lintas dapat memanfaatkan EDC untuk menyetor uang denda menggunakan kartu kredit atau debit dari berbagai bank. Akan tetapi, alat transaksi elektronik ini belum dihadirkan secara merata di Indonesia, misalnya dalam 6 pos hanya 1 pos saja yang telah menyediakan EDC. Oleh karena itu, penyebaran alat dukung E-Tilang ini perlu diperhatikan lagi oleh pemimpin dan petugas penindakan pelanggaran lalu lintas di Indonesia.<sup>119</sup>

Apabila sanksi sebagaimana disebutkan tidak dilakukan oleh pelanggar, maka Surat Tanda 7 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: “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

---

<sup>119</sup> Nurdin, Alex. *Manajemen Lalu Lintas di Kota-kota Besar*, Andi Offset: Yogyakarta, 2020, hlm. 163

- b. Ranmor yang berdasarkan data elektronik telah melakukan pelanggaran lalu lintas.<sup>120</sup>

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.

Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto adalah hukum itu sendiri, aparat penegak hukum, sarana prasarana, masyarakat, dan faktor budaya. Dalam penagakannya, 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 ETLA hanya perubahan mekanis dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas maka ketentuan sanksi dan pelanggaran cukup dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terkait dengan alat bukti dalam penegakan hukum Electronic Traffic Law Enforcement, diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008

---

<sup>120</sup> Kurniawan, Ade. *Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2017, hlm. 217

tentang Informasi dan Transaksi Elektronik jo Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, yang menyebutkan bahwa:

- (1) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.
- (2) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai dengan Hukum Acara yang berlaku di Indonesia.
- (3) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dinyatakan sah apabila menggunakan Sistem Elektronik sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang ini.
- (4) Ketentuan mengenai Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk:
  - a. surat yang menurut Undang-Undang harus dibuat dalam bentuk tertulis; dan
  - b. surat beserta dokumennya yang menurut Undang-Undang harus dibuat dalam bentuk akta notariil atau akta yang dibuat oleh pejabat pembuat akta

Selanjutnya dalam Pasal 184 KUHAP yang mengatur mengenai alat-alat bukti yang sah, yaitu keterangan saksi, ahli, terdakwa, surat, dan petunjuk. Hasil capture dari ETLE ini berada pada posisi alat bukti petunjuk. Pada faktor penegak hukum seharusnya tidak akan ditemukan masalah. Karena ETLE adalah kegiatan

yang dilakukan secara elektronik, sehingga akan memperkecil kemungkinan petugas untuk melakukan perbuatan curang.<sup>121</sup>

Untuk memastikan bahwa semua pelanggaran diukur dan dinilai dengan standar yang sama, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur terkait penggunaan ETLE membutuhkan teknologi yang seragam. Jika ada perbedaan dalam teknologi dan metode penegakan hukum di antara daerah, pengemudi dapat ditilang untuk pelanggaran yang tidak terlihat atau diabaikan di daerah lain. Ini dapat menyebabkan ketidakadilan. Ketidaksamaan standar teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas elektronik di Indonesia dapat menyebabkan sejumlah masalah yang berkaitan dengan keseragaman dan keadilan penegakan hukum lalu lintas.

Ada kemungkinan bahwa pengemudi akan dilayani dengan cara yang berbeda saat pelanggaran terjadi karena standar teknologi ETLE bervariasi. Salah satu tantangan utama dalam pelaksanaan penegakan hukum lalu lintas elektronik (ETLE) adalah keterbatasan akses dan tingkat literasi teknologi yang rendah, yang dapat berdampak pada keadilan penegakan hukum lalu lintas. Pengendara yang berbeda dapat menghadapi sistem ETLE karena kurangnya akses teknologi dan pemahaman tentang cara kerjanya.

Namun oleh karena beberapa alasan tersebut, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur terkait penggunaan ETLE di Indonesia masih sulit untuk mewujudkan nilai keadilan secara keseluruhan. Pertama, perlu ada standarisasi dan integrasi teknologi ETLE

---

<sup>121</sup> Irwanto, Dedi. *Keamanan Lalu Lintas: Teori dan Praktek*, Salemba Empat: Jakarta, 2016, hlm. 31

yang seragam di seluruh wilayah Indonesia untuk menghindari ketidakadilan dalam penegakan hukum antar daerah. Kedua, perlu ada peningkatan edukasi masyarakat tentang sistem ETLE dan hukum lalu lintas secara umum untuk memastikan bahwa semua orang tahu peraturan dan konsekuensi melanggarnya. Ketiga, proses penindakan dan banding harus lebih jelas dan mudah diakses. Terakhir, publikasi data tentang penindakan ETLE dapat mengurangi kepercayaan publik dalam sistem tersebut. Upaya besar harus dilakukan untuk meningkatkan teknologi, pendidikan, transparansi, dan akuntabilitas dalam regulasi dan implementasi untuk mencapai keadilan yang adil dalam ETLE.



## BAB IV

### KELEMAHAN REGULASI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE) PADA SAAT INI

#### A. Kelemahan Substansi Hukum

Kelemahan substansi hukum dalam regulasi implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia yang berpotensi mengurangi nilai keadilan dapat dianalisis dari beberapa perspektif:

##### 1. Ketidakteragaman Standar Teknologi

ETLE membutuhkan teknologi yang seragam untuk memastikan bahwa semua pelanggaran diukur dan dinilai dengan kriteria yang sama. Ketidakteragaman dalam teknologi dan praktik penegakan di berbagai wilayah dapat menciptakan ketidakadilan, di mana pengemudi di satu daerah mungkin ditilang untuk pelanggaran yang di tempat lain tidak terdeteksi atau diabaikan.<sup>122</sup>

Ketidakteragaman standar teknologi dalam implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia dapat menimbulkan sejumlah masalah yang berkaitan dengan keadilan dan keseragaman penegakan hukum lalu lintas. Ketika standar teknologi ETLE bervariasi dari satu wilayah ke wilayah lainnya, ada risiko bahwa pengemudi akan diperlakukan berbeda tergantung pada lokasi mereka berada saat pelanggaran terjadi.

Jika peralatan ETLE yang digunakan tidak seragam, maka kualitas dan keandalan bukti yang dihasilkan dapat bervariasi. Hal ini bisa berarti bahwa pelanggaran tertentu mungkin terdeteksi di satu daerah tetapi tidak di daerah lain,

---

<sup>122</sup> Gunawan, Irfan. *Tata Kelola Lalu Lintas di Indonesia*, Prenada Media: Jakarta, 2014.

yang menciptakan ketidakadilan bagi pengemudi yang kebetulan melintas di daerah dengan peralatan yang lebih canggih atau sensitif.

Peralatan yang berbeda mungkin menginterpretasikan data secara berbeda, sehingga pelanggaran yang sama bisa diperlakukan berbeda. Misalnya, sistem ETLE di satu wilayah mungkin memiliki toleransi yang lebih tinggi terhadap kecepatan berlebih daripada di wilayah lain, yang dapat membingungkan pengemudi dan membuat mereka merasa tidak adil.

Wilayah dengan sumber daya lebih sedikit mungkin tidak mampu mengadopsi teknologi ETLE terbaru atau paling efektif. Ini bisa menempatkan pengemudi di wilayah tersebut dalam posisi yang kurang menguntungkan dibandingkan dengan mereka yang berada di wilayah yang lebih maju.

Ketidakseragaman teknologi juga berimplikasi pada pelatihan personeldan pemeliharaan peralatan. Wilayah dengan sumber daya terbatas mungkin tidak memiliki personel yang cukup terlatih untuk mengoperasikan atau memelihara sistem ETLE dengan benar, yang bisa mengurangi efektivitas dan akurasi penegakan hukum. Dengan berkembangnya teknologi, wilayah yang tidak dapat memperbarui sistem ETLE mereka secara teratur akan tertinggal, sehingga memperlebar kesenjangan dalam penegakan hukum antar wilayah.

Untuk mengatasi ketidakseragaman ini, diperlukan standarisasi nasional untuk teknologi ETLE yang mencakup spesifikasi peralatan, protokol operasional, dan prosedur pemeliharaan. Pemerintah perlu berinvestasi dalam infrastruktur dan pelatihan untuk memastikan bahwa setiap wilayah dapat mengimplementasikan dan memelihara teknologi ETLE sesuai dengan standar yang ditetapkan. Dengan

demikian, akan tercipta sistem penegakan hukum lalu lintas yang lebih konsisten dan adil di seluruh Indonesia.

## 2. Keterbatasan Akses dan Literasi Teknologi

Tidak semua pengemudi mungkin memiliki akses atau pemahaman yang sama terhadap teknologi ETLE. Ini dapat menciptakan diskriminasi terhadap mereka yang kurang terampil teknologi atau yang tidak memiliki akses ke sumber daya untuk memahami atau menantang pelanggaran yang tercatat oleh sistem ETLE.<sup>123</sup>

Keterbatasan akses dan literasi teknologi adalah salah satu tantangan utama dalam implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang dapat berdampak pada keadilan penegakan hukum lalu lintas. Akses yang tidak merata terhadap teknologi dan pemahaman yang berbeda-beda tentang cara kerjanya dapat menciptakan disparitas di antara pengendara dalam menghadapi sistem ETLE.

Di Indonesia, seperti di banyak negara berkembang, terdapat variasi signifikan dalam distribusi infrastruktur teknologi. Wilayah perkotaan mungkin memiliki akses yang lebih baik ke teknologi canggih dibandingkan dengan daerah pedesaan atau terpencil. Hal ini berarti bahwa pengendara di daerah dengan akses terbatas mungkin tidak terbiasa dengan sistem ETLE dan oleh karena itu lebih rentan terhadap pelanggaran yang tidak disadari, atau mereka mungkin tidak tahu cara menangani pelanggaran ketika ETLE diberlakukan.

Literasi digital dan pemahaman tentang teknologi sangat bervariasi di

---

<sup>123</sup> Jaya, Hendra. *Aspek Hukum Transportasi Darat*, Kencana: Jakarta, 2018.

antara populasi. Pengendara yang tidak memiliki pemahaman yang baik tentang teknologi mungkin tidak mengerti bagaimana sistem ETLE bekerja, bagaimana data mereka dikumpulkan dan digunakan, atau bagaimana mereka dapat mengakses dan menantang rekaman pelanggaran. Tanpa pengetahuan ini, mereka berada pada posisi yang tidak menguntungkan dalam sistem yang semakin bergantung pada teknologi.

Pengemudi dari kelompok sosial ekonomi yang lebih rendah, yang mungkin tidak memiliki akses ke teknologi atau pendidikan yang memadai, akan terpengaruh secara tidak proporsional oleh penerapan ETLE. Mereka mungkin tidak memiliki sumber daya untuk membayar denda atau mengakses sistem banding, yang bisa mengakibatkan akumulasi denda atau bahkan penangguhan lisensi, berdampak pada kemampuan mereka untuk bekerja dan berpartisipasi dalam masyarakat.

Untuk memastikan bahwa ETLE diterapkan secara adil, perlu ada inisiatif pendidikan dan pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan literasi teknologi di seluruh populasi. Program-program ini harus dirancang untuk menjelaskan sistem ETLE, termasuk cara kerjanya, hak dan tanggung jawab pengemudi, serta prosedur banding.

Untuk mengatasi tantangan ini, pemerintah perlu mengadakan kampanye edukasi luas yang tidak hanya mencakup informasi tentang cara kerja ETLE tetapi juga pelatihan tentang cara mengakses dan menggunakan teknologi terkait. Kampanye ini harus menjangkau daerah pedesaan dan komunitas marginal, dengan menggunakan berbagai media, termasuk radio dan pertemuan komunitas,

untuk memastikan bahwa semua pengemudi, terlepas dari latar belakang teknologi atau geografis mereka, memahami dan dapat berinteraksi dengan sistem ETLE secara efektif.

### 3. Privasi dan Perlindungan Data

Regulasi mungkin belum menyediakan perlindungan yang cukup untuk data pribadi pengemudi yang terkumpul melalui ETLE. Kekurangan dalam perlindungan data ini bisa menimbulkan risiko penyalahgunaan informasi pribadi dan menimbulkan pertanyaan tentang keadilan dan hak privasi individu.

Privasi dan perlindungan data dalam konteks Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) menjadi isu krusial yang berkaitan langsung dengan hak asasi manusia dan kepercayaan publik terhadap sistem penegakan hukum lalu lintas. Dengan semakin banyaknya data yang dikumpulkan melalui teknologi ETLE, potensi risiko terhadap privasi pengguna jalan meningkat, dan perlunya regulasi yang memadai untuk melindungi informasi pribadi menjadi sangat penting.<sup>124</sup>

#### a. Sensitivitas Data

Data yang dikumpulkan oleh sistem ETLE meliputi informasi pribadi yang sensitif, seperti identitas pengemudi, nomor plat kendaraan, lokasi, dan waktu pelanggaran. Tanpa perlindungan yang memadai, data ini bisa disalahgunakan, misalnya untuk kejahatan seperti pencurian identitas atau pelanggaran privasi. Keamanan data harus dijamin agar informasi pribadi tidak jatuh ke tangan yang salah.

---

<sup>124</sup> Mahendra, Bima. *Hukum Lalu Lintas dan Transportasi*, Elex Media Komputindo: Jakarta, 2014.

b. Kebijakan Perlindungan Data

Regulasi ETLE perlu menyertakan kebijakan perlindungan data yang kuat, yang sesuai dengan standar internasional dan perundang-undangan nasional tentang privasi data. Ini harus mencakup protokol enkripsi, akses yang terkontrol, dan prosedur pengawasan yang ketat untuk memastikan bahwa data hanya digunakan untuk tujuan yang sah dan dengan cara yang aman.

c. Transparansi Penggunaan Data

Pemangku kepentingan, termasuk pengguna jalan, harus diberi tahu tentang bagaimana data mereka dikumpulkan, diproses, dan disimpan. Transparansi ini penting untuk membangun kepercayaan publik dan memastikan bahwa pengendara merasa bahwa privasi mereka dihormati. Jika pengguna jalan merasa bahwa data mereka disalahgunakan, ini dapat mengurangi kepercayaan pada sistem ETLE dan menghambat penerimaan publik terhadap penegakan hukum berbasis teknologi.

d. Akses dan Kontrol oleh Pengguna Data

Pengguna harus memiliki akses ke data mereka dan dapat mengontrol bagaimana data tersebut digunakan. Jika terjadi kesalahan, pengguna harus dapat meminta koreksi atau penghapusan data. Mekanisme ini membantu menjamin bahwa pengguna memiliki hak untuk melindungi privasi mereka dan menyediakan jalur untuk memperbaiki data yang tidak akurat.

e. Pengawasan dan Penegakan

Harus ada lembaga independen yang bertanggung jawab untuk mengawasi

pengumpulan dan penggunaan data oleh sistem ETLE. Lembaga ini harus memiliki wewenang untuk menegakkan aturan perlindungan data dan memberikan sanksi bagi pelanggaran yang dilakukan, baik oleh individu maupun oleh lembaga yang mengelola sistem ETLE.

Melalui penerapan prinsip-prinsip ini dalam regulasi ETLE, Indonesia dapat memastikan bahwa data pribadi pengguna jalan dilindungi secara efektif dan bahwa privasi mereka dihormati. Ini tidak hanya penting untuk mematuhi norma-norma hukum tetapi juga untuk menjaga kepercayaan publik dalam pemanfaatan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas.

#### 4. Keterbatasan Dalam Penyampaian Kebijakan

Jika ETLE diterapkan tanpa sosialisasi dan pendidikan publik yang memadai, pengemudi mungkin tidak memahami hak dan kewajiban mereka dalam sistem baru ini. Ini dapat menyebabkan ketidakadilan, di mana pengemudi tidak tahu bagaimana menanggapi atau mengajukan banding terhadap pelanggaran yang tercatat.

Keterbatasan dalam penyampaian kebijakan terkait implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dapat menyebabkan sejumlah kesulitan dalam penegakan hukum lalu lintas yang adil dan efektif. Jika kebijakan tidak disampaikan dengan jelas dan luas kepada masyarakat, terjadi kesenjangan informasi yang dapat mengakibatkan ketidakpahaman dan potensi non-kepatuhan yang tidak disengaja terhadap hukum.

Jika pemerintah gagal menyampaikan informasi mengenai kebijakan ETLE secara menyeluruh, pengemudi mungkin tidak menyadari perubahan atau

penambahan peraturan baru. Ini sangat relevan di Indonesia, di mana terdapat keragaman geografis dan sosial yang luas. Pengemudi di daerah terpencil atau mereka yang memiliki akses terbatas ke media tradisional dan digital mungkin tidak menerima informasi penting mengenai ETLE.

Regulasi yang kompleks dan terminologi hukum yang sulit dimengerti oleh awam dapat menyebabkan pengemudi kesulitan memahami implikasi dari kebijakan ETLE. Hal ini diperparah jika tidak ada upaya untuk menerjemahkan kebijakan tersebut ke dalam bahasa yang lebih sederhana dan mudah diakses.

Akses yang terbatas ke dokumen kebijakan, seperti undang-undang atau regulasi yang mengatur ETLE, dapat menjadi hambatan bagi pengemudi untuk memahami hak dan kewajiban mereka. Kebijakan harus tersedia secara online dan di lokasi-lokasi strategis seperti kantor pemerintahan daerah, kantor polisi, dan stasiun pengisian bahan bakar.

Pendidikan kebijakan seharusnya menjadi bagian integral dari strategi penerapan ETLE. Program-program pendidikan dan kampanye kesadaran seharusnya rutin dijalankan untuk mengedukasi masyarakat tentang bagaimana sistem bekerja, termasuk aspek hukum dan teknis.

Pemerintah perlu menyediakan sumber daya bagi pengemudi untuk menanyakan pertanyaan, mencari klarifikasi, dan mendapatkan bantuan jika mereka menghadapi masalah dengan sistem ETLE. Ini bisa berupa layanan hotline, portal online, atau pusat informasi di komunitas lokal.

Mengatasi keterbatasan dalam penyampaian kebijakan memerlukan upaya yang berorientasi pada masyarakat, dengan mengutamakan kejelasan,

keterjangkauan, dan pendidikan. Hal ini akan membantu memastikan bahwa ETLE tidak hanya dianggap sebagai alat penegakan hukum tetapi juga sebagai bagian dari upaya edukatif yang lebih luas untuk meningkatkan keselamatan jalan raya di Indonesia.

#### 5. Mekanisme Banding yang Tidak Memadai

Regulasi mungkin belum menyediakan mekanisme banding yang jelas dan mudah diakses untuk pengemudi yang ingin menantang pelanggaran atau denda. Tanpa prosedur banding yang adil, pengemudi bisa merasa bahwa mereka tidak diberikan kesempatan yang adil untuk membela diri.

Mekanisme banding yang tidak memadai dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dapat menimbulkan masalah signifikan dalam hal keadilan dan akses terhadap keadilan bagi para pengguna jalan di Indonesia. Sebuah sistem ETLE yang efektif membutuhkan prosedur yang jelas dan terbuka untuk memungkinkan individu menantang atau mengajukan banding terhadap pelanggaran lalu lintas yang diduga.

Tanpa prosedur yang mudah diakses, pengendara mungkin merasa terintimidasi atau bingung tentang cara mengajukan banding terhadap tiket atau denda yang diterima melalui ETLE. Hal ini terutama berlaku bagi mereka yang tidak fasih menggunakan teknologi atau memiliki keterbatasan akses internet, yang merupakan saluran utama bagi banyak sistem banding modern.

Mekanisme banding yang berbelit dan membutuhkan waktu lama dapat mencegah pengendara dari mengejar keadilan, terutama jika proses tersebut memerlukan biaya tambahan atau langkah-langkah yang tidak jelas. Kekhawatiran

ini dapat diperparah oleh kurangnya informasi atau panduan tentang prosedur banding, membuat pengendara tidak yakin bagaimana melanjutkan atau merasa bahwa upaya banding mereka tidak akan berhasil.

Penundaan dalam penanganan kasus banding bisa menyebabkan frustrasi dan ketidakpercayaan terhadap sistem ETLE. Pengendara yang bandingnya sedang diproses mungkin menghadapi ketidakpastian yang berkepanjangan tentang status lisensi mengemudi mereka, yang dapat mempengaruhi kehidupan sehari-hari dan pekerjaan mereka.<sup>125</sup>

Kurangnya dukungan hukum atau bantuan bagi pengendara yang ingin mengajukan banding bisa menjadi penghalang besar, terutama bagi mereka yang tidak memiliki sumber daya finansial atau pengetahuan hukum yang memadai. Tanpa bantuan ini, pengendara mungkin tidak dapat menavigasi sistem banding dengan efektif.

Untuk mengatasi masalah ini, regulasi ETLE harus menyediakan mekanisme banding yang jelas, sederhana, dan cepat. Hal ini termasuk memastikan bahwa proses banding dapat diakses melalui berbagai cara, termasuk secara online dan melalui kanal fisik bagi mereka yang membutuhkan. Petunjuk langkah demi langkah tentang cara mengajukan banding harus tersedia dan mudah dimengerti.

Selain itu, harus ada jaminan bahwa banding akan diproses dalam kerangka waktu yang wajar, dan bahwa akan ada komunikasi yang cukup tentang status dan hasil banding. Terakhir, pemerintah harus mempertimbangkan untuk

---

<sup>125</sup> Gunawan, Irfan. *Op.cit.*,

menyediakan layanan dukungan hukum gratis atau dengan harga yang terjangkau bagi pengendara yang membutuhkan bantuan dalam proses banding.

#### 6. Konsistensi dalam Penegakan

Mungkin ada ketidakseimbangan dalam bagaimana hukum ditegakkan antara pengemudi yang berbeda, tergantung pada berbagai faktor seperti jenis kendaraan, waktu pelanggaran, atau bahkan status sosial pengemudi, yang semuanya dapat mempengaruhi keadilan penegakan hukum.

Konsistensi dalam penegakan hukum lalu lintas adalah salah satu prinsip fundamental untuk memastikan keadilan dan kesetaraan di mata hukum, terutama dalam penggunaan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). Dalam praktik, konsistensi ini sering kali sulit dicapai karena berbagai faktor yang mempengaruhi bagaimana hukum diterapkan di lapangan. Variabilitas dalam Penegakan:

Dalam konteks ETLE, konsistensi dapat terganggu oleh variabel seperti perbedaan pelatihan penegak hukum, interpretasi hukum yang berbeda di antara petugas atau pengadilan, dan bahkan bias yang tidak disengaja terhadap jenis pelanggar atau kendaraan tertentu. Misalnya, petugas lalu lintas di satu daerah mungkin lebih memprioritaskan penegakan terhadap pelanggaran tertentu dibandingkan dengan daerah lain, atau mungkin ada kecenderungan untuk lebih menghukum pengemudi tertentu berdasarkan prasangka atau stereotip.

Konsistensi dalam penegakan juga bisa terganggu oleh penerapan hukum yang tidak merata, di mana pelanggar serupa menerima hukuman yang sangat bervariasi. Ini mungkin disebabkan oleh kebijakan lokal, sumber daya yang tersedia, atau keputusan subjektif oleh penegak hukum. Tanpa prosedur standar

yang diikuti secara ketat, penegakan menjadi tidak merata dan tidak dapat diprediksi.

Di beberapa wilayah, keterbatasan teknologi dan infrastruktur ETLE dapat mempengaruhi konsistensi penegakan hukum. Area yang kurang memiliki sumber daya mungkin tidak memiliki peralatan yang diperlukan untuk melaksanakan penegakan hukum elektronik secara efektif, menyebabkan ketidakadilan antara pengemudi yang melakukan pelanggaran serupa di daerah yang berbeda.

Agar konsistensi dalam penegakan dapat tercapai, diperlukan standarisasi prosedur penegakan hukum lalu lintas di seluruh Indonesia. Standarisasi ini harus mencakup pelatihan untuk penegak hukum, penggunaan teknologi ETLE, dan proses hukum yang menindaklanjuti pelanggaran yang terdeteksi oleh sistem ETLE.

Untuk mengatasi isu konsistensi ini, diperlukan suatu kerangka kerja hukum dan operasional yang jelas, yang memandu petugas lalu lintas dan pengadilan dalam menerapkan hukum secara konsisten. Selain itu, penggunaan teknologi ETLE harus diperluas dan diseragamkan untuk meminimalkan ketergantungan pada penilaian subjektif oleh petugas dan memastikan bahwasemua pelanggar diperlakukan sama. Sistem pengawasan dan peninjauan harus diperkuat untuk memastikan bahwa kebijakan dan praktik penegakan diterapkan secara konsisten. Akhirnya, harus ada mekanisme feedback dan pelaporan yang memungkinkan evaluasi dan penyesuaian terhadap praktik penegakan, untuk memastikan bahwa penegakan hukum lalu lintas di Indonesia dilakukan dengan adil dan konsisten.

## 7. Penalti dan Denda

Skala denda yang diterapkan oleh ETLE mungkin tidak mempertimbangkan konteks ekonomi pengemudi, yang dapat memberatkan secara tidak adil bagi pengemudi dengan kemampuan ekonomi yang lebih rendah, sehingga menimbulkan masalah keadilan sosial dan ekonomi.<sup>126</sup>

Penalti dan denda yang diterapkan dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) memiliki peran penting dalam menegakkan disiplin lalu lintas, namun harus dikelola dengan hati-hati untuk memastikan bahwa mereka tidak hanya adil tetapi juga proporsional terhadap pelanggaran yang dilakukan. Terdapat beberapa perspektif terkait penalti dan denda dalam konteks ETLE yang perlu dipertimbangkan untuk mencapai tujuan ini.

Denda yang dikenakan harus mencerminkan keparahan pelanggaran untuk memastikan bahwa hukumannya adil. Penalti yang terlalu berat untuk pelanggaran ringan dapat dianggap tidak proporsional dan menimbulkan masalah keadilan, sementara sanksi yang terlalu ringan untuk pelanggaran serius mungkin tidak efektif sebagai pencegahan.

Salah satu aspek kritis dari penalti dan denda adalah mempertimbangkan kemampuan finansial pelanggar. Denda yang sama mungkin merupakan hukuman yang berat bagi seseorang dengan penghasilan rendah tetapi tidak signifikan bagi seseorang dengan penghasilan tinggi. Hal ini dapat menyebabkan ketidakadilan sosial dan ekonomi dan merendahkan prinsip bahwa semua warga negara setara di mata hukum.

---

<sup>126</sup> Irwanto, Dedi. *Keamanan Lalu Lintas: Teori dan Praktek*, Salemba Empat: Jakarta, 2016.

Denda yang berlebihan atau akumulasi penalti dapat memiliki dampak yang signifikan terhadap kehidupan individu, termasuk kehilangan kemampuan untuk mengemudi yang dapat mempengaruhi pekerjaan dan kesejahteraan sosial mereka. Oleh karena itu, sistem penalti harus dirancang untuk memberikan pelajaran dan mencegah perilaku berulang, bukan untuk memberikan hukuman yang dapat mengganggu kehidupan seseorang secara tidak proporsional.

Implementasi sistem poin demerit dapat menjadi cara untuk memastikan bahwa penalti bersifat kumulatif dan hanya mempengaruhi pengemudi yang secara konsisten melanggar hukum. Sistem ini memungkinkan penalti menjadi lebih berat secara bertahap dan memberikan kesempatan bagi pengemudi untuk memperbaiki perilaku mereka sebelum sanksi yang lebih serius diberlakukan.

Harus ada proses yang memungkinkan peninjauan denda dan penalti. Pengemudi harus bisa menantang penalti jika mereka merasa telah dikenakan sanksi yang tidak adil atau berdasarkan kesalahan. Mekanisme ini menambah lapisan akuntabilitas dan keadilan ke dalam sistem penalti. Untuk menerapkan perspektif ini dalam praktik, pemerintah perlu mempertimbangkan skala penalti yang berbeda yang disesuaikan berdasarkan pendapatan, model pembayaran yang fleksibel, atau opsi pembayaran yang berbeda. Selain itu, perlu ada peraturan yang jelas tentang cara peninjauan dan pengajuan banding terhadap denda yang dikenakan, serta sistem yang memungkinkan untuk pemantauan dan penyesuaian penalti dan denda untuk memastikan bahwa mereka tetap adil dan efektif dalam jangka panjang.

Untuk mengatasi kelemahan ini, diperlukan peninjauan menyeluruh dan

perbaikan pada regulasi ETLE. Hal ini termasuk penyesuaian standar teknis yang seragam, pelatihan dan edukasi masyarakat yang lebih baik, kebijakan privasi yang kuat, serta mekanisme banding yang jelas dan dapat diakses. Dengan memperhatikan aspek-aspek ini, sistem ETLE di Indonesia dapat dikembangkan menjadi lebih adil dan efektif.

## **B. Kelemahan Struktur Hukum**

Kelemahan struktur hukum dalam regulasi implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia dapat diidentifikasi dari beberapa aspek yang berkontribusi terhadap kurangnya keadilan dalam sistem penegakan hukum lalu lintas.

### **1. Ketidaklengkapan Regulasi**

Regulasi yang ada mungkin belum menyediakan kerangka kerja yang cukup lengkap dan detail untuk implementasi ETLE. Ini termasuk kurangnya pedoman tentang standar teknologi yang harus digunakan, prosedur penanganan data yang dihasilkan, serta mekanisme banding dan peninjauan keputusan. Ketidaklengkapan ini dapat menyebabkan ketidakpastian hukum dan penegakan hukum yang tidak konsisten.<sup>127</sup>

Ketidaklengkapan regulasi dalam konteks implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia menunjukkan beberapa kekurangan dalam kerangka hukum yang menyebabkan tantangan dalam penegakan hukum lalu lintas yang adil dan efektif.

---

<sup>127</sup> Hadi, Sutrisno. *Undang-Undang Lalu Lintas: Sebuah Tinjauan*, UI Press: Jakarta, 2015.

Salah satu kelemahan utama adalah kurangnya pedoman teknis yang rinci dalam regulasi ETLE. Hal ini mencakup spesifikasi tentang jenis peralatan yang harus digunakan, standar akurasi data, serta protokol dalam pengumpulan dan pengolahan data. Ketidaklengkapan dalam aspek teknis ini dapat menyebabkan perbedaan dalam implementasi ETLE di berbagai wilayah, yang berpotensi mengarah pada penegakan hukum yang tidak konsisten.

Regulasi sering kali tidak cukup menjelaskan bagaimana data yang dikumpulkan oleh ETLE harus ditangani, termasuk aspek penyimpanan, akses, dan penghapusan data. Tanpa ketentuan yang jelas, terdapat risiko pelanggaran privasi dan potensi penyalahgunaan data, yang dapat menimbulkan masalah hukum dan kepercayaan publik.

ETLE memerlukan mekanisme banding yang jelas bagi pengendara yang ingin menantang hasil penindakan. Ketidaklengkapan regulasi sering kali membuat proses banding menjadi tidak jelas atau sulit diakses, sehingga mengurangi kemampuan pengemudi untuk memperoleh keadilan.

Regulasi yang ada mungkin tidak cukup menyediakan perlindungan bagi hak-hak pengemudi, termasuk hak untuk diberi informasi yang cukup tentang pelanggaran yang dituduhkan, hak untuk mendapatkan akses ke bukti, dan hak untuk proses hukum yang adil. Seringkali terdapat kesenjangan dalam sinkronisasi regulasi ETLE dengan peraturan hukum lalu lintas lainnya, yang menyebabkan ketidakjelasan dalam penerapan hukum dan kebingungan bagi pengendara serta penegak hukum.

Untuk mengatasi ketidaklengkapan ini, regulasi ETLE perlu direvisi dan

diperkuat dengan memasukkan ketentuan yang lebih rinci dan spesifik. Ini termasuk penjelasan lengkap tentang standar teknis, prosedur pengumpulan dan pengolahan data, mekanisme banding yang jelas, serta perlindungan hak pengemudi. Juga perlu diupayakan agar regulasi ETLE terintegrasi dengan baik dalam kerangka hukum lalu lintas yang lebih luas di Indonesia. Dengan demikian, sistem ETLE akan lebih dapat diandalkan, transparan, dan adil bagi semua pengguna jalan.

## 2. Aksesibilitas dan Keterjangkauan Regulasi

Regulasi ETLE mungkin tidak mudah diakses atau dipahami oleh masyarakat umum, khususnya bagi mereka yang tidak memiliki latar belakang hukum. Tanpa pemahaman yang jelas tentang hak dan kewajiban mereka di bawah sistem ETLE, pengemudi mungkin tidak dapat mematuhi aturan dengan benar atau menantang pelanggaran yang tidak sah.<sup>128</sup>

Aksesibilitas dan keterjangkauan regulasi merupakan aspek kunci yang menentukan sejauh mana masyarakat dapat memahami dan mematuhi aturan hukum, termasuk dalam konteks Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia. Aspek ini berkaitan erat dengan kemampuan masyarakat umum untuk mengakses informasi hukum dan memahami isi serta implikasinya.

Salah satu isu utama terkait aksesibilitas regulasi adalah ketersediaan informasi kepada publik. Di banyak kasus, teks hukum dan regulasi sering kali tidak mudah diakses oleh masyarakat umum, tersimpan dalam dokumen hukum atau website pemerintah yang mungkin tidak dikenal atau sulit diakses oleh orang

---

<sup>128</sup> Eko, Putra. *Kebijakan Lalu Lintas: Perspektif Hukum*, Refika Aditama: Bandung, 2018.

awam. Hal ini dapat menyebabkan kurangnya kesadaran dan pemahaman tentang hukum dan regulasi yang berlaku, termasuk ETLE.

Bahasa hukum yang digunakan dalam regulasi sering kali bersifat teknis dan kompleks, membuatnya sulit dipahami oleh masyarakat yang tidak memiliki latar belakang hukum. Ini menyulitkan pengendara untuk memahami kewajiban dan hak mereka di bawah hukum, termasuk cara kerja sistem ETLE dan proses banding jika mereka menerima sanksi.

Seringkali, tidak cukup upaya yang dilakukan untuk menyosialisasikan regulasi baru atau perubahan pada regulasi yang ada kepada masyarakat luas. Ini berarti bahwa perubahan dalam hukum atau implementasi sistem baru seperti ETLE mungkin tidak diketahui oleh banyak pengendara sampai mereka secara langsung terpengaruh.

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan keterjangkauan regulasi, perlu dilakukan upaya yang lebih besar untuk edukasi hukum. Ini dapat mencakup kampanye informasi publik, penyuluhan hukum di komunitas, dan penyediaan sumber daya pendidikan yang mudah diakses, seperti brosur, video, atau situs web interaktif yang menjelaskan hukum dan regulasi dalam bahasa yang jelas dan mudah dipahami.

Untuk menjangkau audiens yang lebih luas, informasi tentang regulasi ETLE dan perubahan terkait harus disebarluaskan melalui berbagai media, termasuk online, cetak, radio, dan televisi. Pendekatan ini membantu menjangkau berbagai kelompok dalam masyarakat, termasuk mereka yang mungkin memiliki akses terbatas terhadap salah satu sumber informasi tersebut.

Meningkatkan aksesibilitas dan keterjangkauan regulasi ETLE merupakan langkah penting untuk memastikan bahwa semua pengendara memiliki kesempatan yang sama untuk memahami dan mematuhi aturan lalu lintas. Ini tidak hanya akan membantu meningkatkan kepatuhan hukum tetapi juga akan mendukung upaya menciptakan sistem penegakan hukum yang lebih adil dan efektif.

### 3. Kurangnya Mekanisme Pengawasan

Mungkin ada kekurangan dalam mekanisme pengawasan dan evaluasi yang efektif untuk sistem ETLE. Tanpa pengawasan yang memadai, ada risiko bahwa penegakan hukum dapat dilakukan secara tidak adil atau tidak konsisten, mengakibatkan pelanggaran hak-hak pengemudi.

Kurangnya mekanisme pengawasan dalam implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia merupakan isu signifikan yang dapat mengurangi efektivitas dan keadilan sistem tersebut. Pengawasan yang efektif esensial untuk memastikan bahwa penegakan hukum lalu lintas dilakukan secara adil dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Salah satu area utama di mana pengawasan sering kali kurang adalah dalam penggunaan dan manajemen teknologi ETLE itu sendiri. Tanpa pengawasan yang memadai, ada risiko bahwa teknologi mungkin tidak beroperasi seperti yang diharapkan, atau bahwa data yang dikumpulkan mungkin disalahgunakan. Misalnya, kamera yang tidak terkalibrasi dengan benar mungkin merekam pelanggaran yang tidak akurat, atau data yang dikumpulkan mungkin

tidak dijaga dengan aman, menimbulkan risiko privasi.<sup>129</sup>

Pengawasan juga penting untuk memastikan bahwa penegakan hukum dilakukan secara konsisten di seluruh wilayah. Tanpa pengawasan yang memadai, mungkin ada variasi signifikan dalam cara hukum diterapkan di berbagai daerah, yang mengakibatkan ketidakadilan dan ketidakpercayaan terhadap sistem hukum.

Pengawasan yang efektif memastikan bahwa penegak hukum, termasuk petugas yang mengoperasikan sistem ETLE, bertanggung jawab atas tindakan mereka. Ini penting untuk mencegah penyalahgunaan kekuasaan atau kelalaian yang dapat merugikan pengemudi dan mengurangi kepercayaan publik pada sistem penegakan hukum.

Pengawasan yang kuat memungkinkan evaluasi terhadap efektivitas dan keadilan sistem ETLE secara teratur. Ini memungkinkan deteksi masalah dan kelemahan dalam sistem, yang kemudian dapat diperbaiki atau diperbaiki. Tanpa pengawasan ini, mungkin sulit untuk mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan atau untuk menanggapi keluhan dan masukan dari masyarakat.

Pengawasan yang kuat juga berkontribusi terhadap transparansi dan akuntabilitas publik dari sistem ETLE. Masyarakat memiliki hak untuk mengetahui bahwa sistem yang digunakan untuk menegakkan hukum lalu lintas adil dan akurat. Pengawasan membantu membangun kepercayaan publik dalam sistem dengan menunjukkan bahwa ada kontrol dan keseimbangan yang memadai.

Untuk mengatasi kekurangan dalam pengawasan, pemerintah Indonesia

---

<sup>129</sup> *Ibid.*,

dapat mempertimbangkan untuk mengembangkan mekanisme pengawasan independen yang dapat memantau dan meninjau operasi sistem ETLE. Hal ini dapat mencakup pembentukan badan pengawas yang terdiri dari berbagai pemangku kepentingan, termasuk perwakilan masyarakat sipil, yang dapat memberikan masukan dan kritik konstruktif terhadap sistem. Selain itu, penerapan audit reguler dan pelaporan publik atas temuan dan tindakan yang diambil juga vital untuk meningkatkan pengawasan dan akuntabilitas sistem ETLE.

#### 4. Proteksi Data dan Privasi

Regulasi mungkin belum cukup menangani masalah proteksi data dan privasi pengguna jalan. Dalam era digital, perlindungan data pribadi adalah masalah penting, dan kekurangan dalam aspek ini dapat menyebabkan pelanggaran privasi dan penyalahgunaan data.

Aspek proteksi data dan privasi dalam konteks Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) menjadi sangat penting mengingat jumlah data sensitif yang dikumpulkan oleh sistem ini. Ketidakadekuatan dalam proteksi data dan privasi dapat menyebabkan berbagai masalah, mulai dari penyalahgunaan informasi pribadi hingga kehilangan kepercayaan publik terhadap sistem.

Sistem ETLE mengumpulkan data yang bisa sangat pribadi dan sensitif, seperti lokasi kendaraan, identitas pengemudi, detail kendaraan, dan catatan pelanggaran. Jika data ini tidak dilindungi dengan benar, risikonya meliputi kemungkinan pencurian identitas, penyalahgunaan informasi pribadi untuk tujuan ilegal, atau pelanggaran privasi.

Penting bagi regulasi ETLE untuk memasukkan ketentuan ketat mengenai

bagaimana data harus dijaga dan diproses. Ini termasuk penggunaan enkripsi untuk melindungi data selama transmisi dan penyimpanan, serta memastikan bahwa hanya personel yang berwenang yang memiliki akses ke informasi sensitif. Selain itu, harus ada protokol tentang seberapa lama data dapat disimpan dan prosedur untuk penghapusan data yang aman.<sup>130</sup>

Pemerintah dan lembaga yang mengoperasikan ETLE harus transparan dalam hal cara mereka mengumpulkan, menggunakan, dan menyimpan data. Publik harus diberitahu tentang hak mereka terkait data yang dikumpulkan dan bagaimana mereka bisa mendapatkan akses atau meminta penghapusan data mereka. Tanpa transparansi ini, masyarakat mungkin merasa skeptis dan tidak percaya terhadap sistem.

Sistem ETLE harus sepenuhnya mematuhi regulasi perlindungan data yang ada, baik pada tingkat nasional maupun internasional. Ini termasuk memastikan bahwa semua praktik pengolahan data sesuai dengan hukum privasi dan perlindungan data, seperti Undang-Undang Perlindungan Data Pribadi jika ada.

Harus ada mekanisme yang jelas bagi individu untuk mengajukan keluhan jika mereka percaya bahwa privasi mereka telah dilanggar dan proses untuk memperbaiki data yang tidak akurat. Tanpa mekanisme ini, masyarakat mungkin merasa tidak berdaya untuk melindungi hak privasi mereka.

Dalam rangka meningkatkan proteksi data dan privasi dalam sistem ETLE, sangat penting untuk mengintegrasikan prinsip-prinsip perlindungan data

---

<sup>130</sup> Cahyadi, Wira. *Hukum Lalu Lintas: Tinjauan dan Analisis*, Erlangga: Jakarta, 2016.

dan privasi ke dalam semua aspek sistem mulai dari desain teknologi hingga kebijakan operasional dan pelatihan personel. Kegagalan dalam melakukan hal ini tidak hanya menimbulkan risiko hukum tetapi juga dapat merusak kepercayaan publik yang sangat diperlukan untuk penerimaan dan keefektifan sistem ETLE.

#### 5. Kesesuaian Denda dan Sanksi

Struktur denda dan sanksi dalam regulasi ETLE mungkin tidak selalu proporsional atau disesuaikan dengan konteks sosial-ekonomi pengemudi. Ini bisa menyebabkan ketidakadilan, di mana pengemudi dengan kemampuan ekonomi yang berbeda mungkin merasakan beban hukuman secara tidak setara.

Kesesuaian denda dan sanksi dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) merupakan aspek penting yang menentukan keadilan dan efektivitas penegakan hukum lalu lintas. Denda dan sanksi harus disesuaikan agar proporsional dengan tingkat pelanggaran dan harus mempertimbangkan kondisi sosial-ekonomi pelanggar untuk memastikan penegakan hukum yang adil dan tidak diskriminatif.

Salah satu prinsip utama dalam menentukan denda dan sanksi adalah proporsionalitas. Artinya, besarnya denda harus sebanding dengan keparahan pelanggaran. Pelanggaran ringan mungkin memerlukan denda yang lebih kecil, sementara pelanggaran serius memerlukan sanksi yang lebih berat. Tanpa proporsionalitas, sistem denda mungkin dilihat sebagai tidak adil atau merugikan, terutama jika denda berlebihan dikenakan untuk pelanggaran minor.<sup>131</sup>

Denda yang tidak mempertimbangkan kemampuan finansial pelanggar

---

<sup>131</sup> Nurdin, Alex. *Manajemen Lalu Lintas di Kota-kota Besar*, Andi Offset: Yogyakarta, 2020.

dapat memberikan beban yang tidak adil, terutama bagi individu dengan pendapatan rendah. Dalam beberapa kasus, denda yang tinggi dapat menyebabkan kesulitan finansial yang tidak perlu, bahkan mungkin mengganggu kemampuan mereka untuk bekerja (misalnya, jika pelanggaran tersebut mengakibatkan pencabutan lisensi mengemudi). Oleh karena itu, penting untuk menyesuaikan denda dengan kondisi ekonomi pelanggar.

Mengimplementasikan atau menyempurnakan sistem poin demerit bisa menjadi alternatif atau pelengkap denda finansial. Sistem ini memungkinkan akumulasi poin untuk pelanggaran berulang, yang pada akhirnya dapat mengarah pada sanksi yang lebih serius seperti penangguhan lisensi. Sistem semacam ini memungkinkan penyesuaian yang lebih nuansa dan fleksibel terhadap perilaku pengemudi.

Penting untuk memastikan bahwa proses penentuan dan penegakan denda adalah transparan dan konsisten. Pengemudi harus dapat memahami bagaimana denda ditentukan dan apa prosedur untuk menantang atau mengajukan banding terhadap denda atau sanksi.<sup>132</sup>

Denda dan sanksi juga harus diacompani dengan upaya edukasi dan pencegahan. Membantu pengemudi memahami alasan di balik aturan dan sanksi dapat meningkatkan kepatuhan dan mengurangi pelanggaran. Pendekatan ini lebih fokus pada pembelajaran dan perubahan perilaku daripada hanya hukuman.

Untuk mencapai kesesuaian denda dan sanksi, diperlukan pendekatan yang seimbang yang mempertimbangkan berbagai faktor, termasuk jenis pelanggaran,

---

<sup>132</sup> Kurniawan, Ade. *Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2017.

dampak pelanggaran terhadap keselamatan lalu lintas, dan kondisi individu pelanggar. Dengan pendekatan yang adil dan bijaksana, denda dan sanksi dapat menjadi alat yang efektif untuk mendukung keselamatan lalu lintas dan menghormati keadilan sosial.

#### 6. Keterkaitan dengan Sistem Hukum yang Lebih Luas

ETLE harus dilihat sebagai bagian dari sistem hukum yang lebih luas, termasuk hukum pidana dan perdata. Kurangnya integrasi yang efektif dengan sistem ini dapat menyebabkan ketidaksesuaian dan ketidakefisienan dalam penanganan kasus lalu lintas.

Keterkaitan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dengan sistem hukum yang lebih luas di Indonesia merupakan aspek penting yang menjamin integrasi dan efektivitas keseluruhan dalam penegakan hukum lalulintas. Aspek ini berkaitan dengan bagaimana ETLE beroperasi dalam konteks hukum nasional yang lebih besar, termasuk interaksi dengan hukum pidana, perdata, dan administrasi.

Agar efektif, ETLE perlu diintegrasikan dengan harmonis ke dalam kerangka hukum nasional. Ini berarti bahwa regulasi yang mengatur ETLE harus konsisten dengan undang-undang dan regulasi lainnya yang berlaku, termasuk aturan tentang privasi, perlindungan data, dan proses hukum. Ketidaksesuaian antara ETLE dan hukum lainnya dapat menyebabkan konflik hukum, ketidakpastian hukum, dan kesulitan dalam penegakan hukum.

ETLE harus terkoordinasi dengan lembaga penegak hukum lainnya, termasuk kepolisian, pengadilan, dan lembaga pemerintah terkait. Koordinasi ini

penting untuk memastikan bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas dan proses hukum yang diikuti berjalan dengan lancar dan efisien. Misalnya, data dari ETLE harus dapat diintegrasikan ke dalam sistem pengadilan untuk digunakan dalam proses hukum.

Sistem ETLE harus menyediakan cara yang jelas dan adil untuk menangani pelanggaran dan menghukum pelanggar. Ini termasuk memastikan bahwa sanksi yang diberikan sesuai dengan hukum pidana atau perdata yang berlaku, dan bahwa proses untuk mengajukan banding atau menggugat keputusan tersedia dan dapat diakses.

Dalam operasinya, ETLE harus menghormati dan melindungi hak asasi manusia, termasuk hak atas privasi dan keadilan. Ini berarti bahwa pengumpulan dan penggunaan data oleh ETLE harus dilakukan dengan cara yang menghormati privasi individu dan sesuai dengan hukum perlindungan data.

Untuk memastikan bahwa masyarakat memahami dan mematuhi aturan lalu lintas, penting juga untuk mengintegrasikan ETLE ke dalam inisiatif pendidikan hukum dan kesadaran publik. Hal ini dapat mencakup program-program yang menginformasikan masyarakat tentang bagaimana ETLE bekerja, hak-hak mereka di bawah sistem ini, dan pentingnya mengikuti aturan lalu lintas untuk keselamatan bersama.

Keterkaitan yang baik antara ETLE dan sistem hukum yang lebih luas memastikan bahwa penegakan hukum lalu lintas tidak hanya efektif tetapi juga adil dan menghormati hak-hak warga negara. Ini memerlukan kerjasama antar berbagai lembaga pemerintah dan lembaga penegak hukum, serta komitmen untuk

menghormati prinsip-prinsip hukum dan keadilan.

Untuk mengatasi kelemahan-kelemahan ini, diperlukan upaya yang komprehensif untuk merevisi dan memperkuat regulasi ETLE. Langkah-langkah ini harus mencakup penjelasan standar dan prosedur, peningkatan akses dan pemahaman publik terhadap regulasi, penguatan mekanisme pengawasan, proteksi data yang lebih baik, penyesuaian denda dan sanksi yang lebih adil, serta integrasi yang lebih baik dengan sistem hukum yang lebih luas. Implementasi perbaikan ini akan membantu memastikan bahwa ETLE beroperasi sebagai alat penegakan hukum yang adil dan efektif di Indonesia.

### **C. Kelemahan Budaya Hukum**

Kelemahan budaya hukum dalam regulasi implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia yang mempengaruhi nilai keadilan dapat dianalisis dari berbagai sudut:

#### **1. Kurangnya Kesadaran Hukum**

Salah satu kelemahan utama adalah kurangnya kesadaran hukum di kalangan masyarakat. Banyak pengendara mungkin tidak sepenuhnya memahami hukum lalu lintas atau konsekuensi dari pelanggaran. Kurangnya pengetahuan ini dapat menyebabkan pelanggaran tidak disengaja, yang kemudian dikenai sanksi oleh sistem ETLE tanpa pemahaman yang jelas mengapa mereka dihukum.

Kurangnya kesadaran hukum merupakan salah satu kelemahan utama dalam implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia, mempengaruhi bagaimana masyarakat memahami dan menanggapi sistem

tersebut. Kesadaran hukum yang rendah berkaitan dengan pengetahuan masyarakat tentang hukum lalu lintas dan implikasi dari pelanggaran tersebut, yang penting untuk efektivitas penegakan hukum.<sup>133</sup>

Banyak pengendara mungkin tidak memiliki pemahaman yang mendalam tentang hukum lalu lintas, termasuk aturan yang lebih baru atau spesifik yang ditegakkan melalui ETLE. Tanpa pengetahuan ini, pengendara mungkin secara tidak sengaja melanggar hukum, yang mengakibatkan sanksi yang mereka tidak pahami sepenuhnya. Hal ini tidak hanya menimbulkan frustrasi tetapi juga merusak persepsi keadilan dalam sistem ETLE.

Kesadaran tentang bagaimana sistem ETLE bekerja dan alasan di balik implementasinya sering kali tidak cukup dikomunikasikan kepada publik. Banyak pengendara mungkin tidak menyadari bahwa kamera atau sensor digunakan untuk penegakan hukum atau tidak mengerti prosedur yang terlibat dalam proses penindakan. Kurangnya informasi ini bisa mengarah pada kebingungan dan kesalahpahaman tentang sistem.

Di beberapa komunitas, mungkin ada sikap skeptis atau negatif terhadap penegakan hukum, yang sebagian berasal dari kurangnya pemahaman tentang pentingnya hukum lalu lintas dalam menjaga keselamatan. Sikap ini dapat mengurangi keefektifan ETLE, karena pengendara mungkin melihat sanksi lebih sebagai hambatan atau ketidakadilan daripada sebagai konsekuensi logis dari perilaku berbahaya.

Mengatasi kurangnya kesadaran hukum memerlukan upaya pendidikan

---

<sup>133</sup> Fajar, M. Nukman. *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Andi Offset: Yogyakarta, 2020.

dan sosialisasi yang luas. Program edukasi harus dirancang untuk meningkatkan pemahaman masyarakat tentang aturan lalu lintas dan pentingnya mematuhi aturan tersebut. Hal ini bisa meliputi pelatihan di sekolah, kampanye kesadaran publik, dan penggunaan media untuk menyebarluaskan informasi tentang hukum lalu lintas dan sistem ETLE.

Meningkatkan partisipasi masyarakat dalam proses penegakan hukum juga penting. Ini bisa berupa dialog antara masyarakat dan pihak berwenang, forum umum untuk mendiskusikan perubahan dalam hukum lalu lintas, atau program yang memungkinkan umpan balik masyarakat tentang sistem ETLE.

Dengan meningkatkan kesadaran hukum, diharapkan masyarakat tidak hanya menjadi lebih patuh terhadap hukum lalu lintas tetapi juga lebih mendukung sistem ETLE sebagai alat penting untuk menjaga keselamatan jalan. Ini akan membantu menciptakan budaya patuh hukum yang lebih kuat dan meningkatkan kepercayaan publik terhadap sistem penegakan hukum.

## 2. Sikap terhadap Penegakan Hukum

Ada kecenderungan di kalangan sebagian masyarakat untuk melihat penegakan hukum lalu lintas lebih sebagai sumber gangguan atau pendapatan bagi petugas daripada sebagai alat keselamatan. Persepsi ini mengurangi efektivitas ETLE sebagai alat penegakan hukum dan mencegah pembentukan budaya patuh hukum.

Sikap masyarakat terhadap penegakan hukum, khususnya dalam konteks Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), memainkan peran penting dalam menentukan keefektifan sistem tersebut di Indonesia. Persepsi publik terhadap

penegakan hukum lalu lintas sering kali bercampur antara skeptisisme, ketidakpercayaan, dan kurangnya pemahaman, yang semuanya mempengaruhi tingkat kepatuhan terhadap hukum lalu lintas.

Banyak pengendara mungkin skeptis atau tidak percaya terhadap tujuan dan keefektifan sistem ETLE. Sikap ini bisa berasal dari pengalaman masa lalu dengan sistem penegakan hukum yang dirasa tidak adil atau korup. Jika masyarakat merasa bahwa sistem ETLE lebih bertujuan sebagai sumber pendapatan dari denda daripada alat keselamatan publik, ini akan menurunkan kepercayaan dan kooperasi mereka terhadap sistem.

Kurangnya pemahaman tentang pentingnya aturan lalu lintas dan tujuan penegakan hukum dapat menyebabkan sikap tidak peduli atau resistensi terhadap peraturan. Tanpa menyadari bahwa aturan ini dirancang untuk keselamatan bersama, masyarakat mungkin melihat penegakan hukum sebagai gangguan atau pembatasan kebebasan pribadi.

Pengenalan ETLE, yang seringkali melibatkan penggunaan teknologi baru dan metode penegakan yang berbeda, mungkin ditentang oleh sebagian masyarakat. Perubahan ini mungkin dianggap sebagai langkah yang terlalu agresif atau invasif, terutama jika masyarakat tidak diberi informasi yang cukup tentang bagaimana sistem ini bekerja dan manfaatnya.

Di beberapa komunitas, mungkin ada norma sosial atau budaya yang kurang mendukung penegakan hukum lalu lintas. Misalnya, pelanggaran aturan lalu lintas kecil mungkin dianggap tidak signifikan atau umum, sehingga menurunkan seriusnya sikap terhadap pelanggaran tersebut.

Mengubah sikap masyarakat memerlukan upaya yang berkelanjutan untuk meningkatkan kesadaran dan pendidikan tentang pentingnya penegakan hukum lalu lintas. Kampanye informasi publik, program pendidikan di sekolah, dan inisiatif komunitas dapat digunakan untuk mengubah persepsi dan menunjukkan manfaat penegakan hukum untuk keselamatan dan kesejahteraan bersama.

Melibatkan masyarakat secara langsung dalam dialog tentang penegakan hukum dan sistem ETLE dapat membantu membangun kepercayaan dan pemahaman. Mendengarkan kekhawatiran dan masukan masyarakat dan menanggapi secara konstruktif juga penting untuk meningkatkan penerimaan publik terhadap sistem penegakan hukum.

Dalam rangka meningkatkan sikap positif terhadap penegakan hukum, perlu adanya upaya yang terpadu dari pemerintah, lembaga penegak hukum, dan masyarakat untuk membangun dialog, meningkatkan edukasi, dan memastikan bahwa penegakan hukum dilakukan dengan cara yang adil dan transparan. Sikap yang lebih baik terhadap penegakan hukum akan mendorong kepatuhan yang lebih tinggi terhadap aturan lalu lintas dan meningkatkan keselamatan jalan untuk semua.

### 3. Resistensi terhadap Teknologi Baru

Pengenalan sistem ETLE, yang sangat bergantung pada teknologi, mungkin dihadapi dengan skeptisisme atau resistensi. Tanpa pemahaman yang memadai tentang bagaimana sistem ini bekerja dan manfaatnya, masyarakat mungkin menganggap ETLE sebagai invasi privasi atau tindakan penegakan hukum yang terlalu agresif.

Resistensi terhadap teknologi baru, terutama dalam konteks implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia, adalah fenomena umum yang dapat menghambat efektivitas dan penerimaan sistem oleh masyarakat. Sikap resisten ini sering kali berasal dari berbagai faktor, mulai dari kekhawatiran privasi hingga kurangnya pemahaman tentang manfaat teknologi tersebut.

Salah satu alasan utama resistensi terhadap ETLE adalah kekhawatiran tentang privasi dan keamanan data. Masyarakat mungkin khawatir bahwa pengawasan yang meningkat dan pengumpulan data oleh sistem ETLE dapat mengarah pada pelanggaran privasi dan penyalahgunaan informasi pribadi. Tanpa jaminan perlindungan data yang kuat dan transparansi dalam pengelolaan data, kepercayaan publik terhadap sistem akan sulit dibangun.

Banyak pengguna jalan mungkin tidak sepenuhnya mempercayai teknologi yang digunakan dalam ETLE, terutama jika mereka tidak mengerti cara kerjanya. Ada kekhawatiran bahwa teknologi mungkin tidak akurat atau bisa digunakan dengan cara yang tidak adil, seperti penargetan terhadap kelompok tertentu atau penindakan yang berlebihan.

Resistensi terhadap ETLE juga bisa berasal dari kurangnya pemahaman tentang manfaat yang ditawarkan oleh sistem ini. Tanpa penjelasan yang jelas tentang bagaimana ETLE dapat meningkatkan keselamatan jalan raya dan mengurangi pelanggaran, masyarakat mungkin melihat teknologi ini sebagai beban tambahan daripada alat yang bermanfaat.

Pengenalan teknologi baru sering kali membutuhkan perubahan perilaku

dan kebiasaan yang sudah tertanam. Dalam konteks ETLE, ini berarti adaptasi dengan cara penegakan hukum yang baru, yang mungkin awalnya dianggap merepotkan atau tidak nyaman oleh pengemudi.

Mengatasi resistensi ini membutuhkan upaya edukasi dan sosialisasi yang kuat. Penyediaan informasi yang jelas tentang bagaimana ETLE bekerja, perlindungan privasi yang dijamin, dan manfaat keselamatan jalan raya yang ditawarkan, dapat membantu meringankan kekhawatiran dan membangun pemahaman yang lebih baik tentang sistem ini.

Melibatkan masyarakat dalam proses pengembangan dan implementasi ETLE juga bisa membantu mengurangi resistensi. Memberikan kesempatan untuk umpan balik dan menanggapi kekhawatiran masyarakat dapat meningkatkan penerimaan dan mendukung integrasi yang lebih efektif dari teknologi baru ini.

Untuk mengatasi resistensi terhadap ETLE, penting untuk membangun dialog yang konstruktif dengan masyarakat, mengedukasi tentang manfaat dan keamanan sistem, dan menunjukkan komitmen terhadap perlindungan privasi. Dengan demikian, masyarakat akan lebih mungkin untuk melihat ETLE sebagai alat positif dalam upaya peningkatan keselamatan lalu lintas.

#### 4. Kekurangan dalam Pendidikan dan Sosialisasi Hukum

Seringkali, tidak cukup upaya yang dilakukan untuk mendidik masyarakat tentang perubahan dalam hukum lalu lintas atau pengenalan sistem ETLE. Tanpa sosialisasi yang efektif, pengendara mungkin tidak memahami pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas atau bagaimana sistem ETLE bertujuan untuk meningkatkan keselamatan jalan.

Kekurangan dalam pendidikan dan sosialisasi hukum, khususnya terkait dengan implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia, merupakan salah satu tantangan utama yang menghambat pemahaman dan kepatuhan terhadap regulasi lalu lintas. Ketidacukupan ini dapat menimbulkan berbagai masalah, mulai dari ketidakpahaman masyarakat hingga kurangnya dukungan terhadap inisiatif penegakan hukum.

Salah satu aspek utama dari kekurangan dalam pendidikan dan sosialisasi hukum adalah kurangnya kesadaran publik tentang peraturan lalu lintas dan keberadaan serta tujuan dari ETLE. Banyak pengemudi mungkin tidak sepenuhnya menyadari aturan atau tidak memahami pentingnya mengikuti aturan tersebut untuk keselamatan bersama. Tanpa pemahaman yang memadai, masyarakat mungkin tidak melihat nilai atau kebutuhan untuk mematuhi hukum.

Di banyak kasus, pendidikan tentang keselamatan dan peraturan lalu lintas tidak cukup ditekankan dalam kurikulum pendidikan, baik di sekolah maupun dalam program pelatihan pengemudi. Akibatnya, pengemudi mungkin tidak memiliki pemahaman yang cukup tentang konsekuensi hukum dari pelanggaran lalu lintas atau tentang cara kerja sistem ETLE.

Metode yang digunakan untuk menyosialisasikan aturan lalu lintas dan sistem ETLE sering kali terbatas dalam jangkauan dan efektivitas. Penggunaan media tradisional seperti brosur atau spanduk mungkin tidak cukup menjangkau atau menarik perhatian masyarakat yang semakin terbiasa dengan informasi digital dan interaktif.

Kurangnya keterlibatan masyarakat dalam proses pembentukan dan

sosialisasi aturan lalu lintas dapat menyebabkan ketidakcocokan antara kebijakan yang dibuat dan realitas di lapangan. Partisipasi masyarakat dalam proses ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan tersebut relevan dan mudah diterima oleh masyarakat.<sup>134</sup>

Untuk mengatasi kekurangan ini, diperlukan kampanye informasi yang lebih efektif dan menjangkau. Penggunaan media sosial, aplikasi seluler, dan platform digital lainnya dapat meningkatkan jangkauan dan dampak sosialisasi hukum. Selain itu, penyelenggaraan acara komunitas, seminar, dan lokakarya dapat membantu membangun dialog langsung dengan masyarakat.

Integrasi pendidikan lalu lintas ke dalam kurikulum sekolah dan program pelatihan pengemudi merupakan langkah penting lainnya. Edukasi harus meliputi tidak hanya aturan dan regulasi tetapi juga pentingnya keselamatan jalan, etika berkendara, dan pemahaman tentang teknologi ETLE dan manfaatnya.

Dengan memperkuat pendidikan dan sosialisasi hukum, diharapkan tidak hanya meningkatkan pemahaman dan kepatuhan terhadap hukum lalu lintas, tetapi juga mendukung pengembangan budaya keselamatan jalan yang lebih baik di Indonesia. Pendekatan yang melibatkan berbagai metode komunikasi dan partisipasi aktif dari masyarakat akan memastikan bahwa informasi tentang hukum lalu lintas dan sistem ETLE disampaikan secara efektif dan diterima dengan baik.

---

<sup>134</sup> Fitriani, Lina. *Analisis Yuridis Pelanggaran Lalu Lintas*, Prenada Media: Jakarta, 2017.

## 5. Kepercayaan pada Sistem Hukum

Kepercayaan masyarakat terhadap sistem hukum dan penegakan hukum merupakan aspek penting dalam membentuk budaya hukum yang kuat. Jika masyarakat merasa bahwa sistem hukum tidak adil atau tidak efektif, hal ini dapat mengurangi kepercayaan mereka dan membuat mereka lebih enggan untuk mematuhi hukum.

Kepercayaan masyarakat terhadap sistem hukum merupakan faktor penting dalam keberhasilan dan efektivitas penerapan regulasi, termasuk dalam konteks Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia. Kepercayaan ini tidak hanya berkaitan dengan kepercayaan pada keadilan dan integritas sistem hukum secara keseluruhan, tetapi juga pada aspek-aspek khusus seperti transparansi, akuntabilitas, dan keadilan dalam penegakan hukum.<sup>135</sup>

Kepercayaan pada sistem hukum sangat dipengaruhi oleh persepsi publik terhadap keadilan dan transparansi dalam penegakan hukum. Jika masyarakat merasa bahwa hukum diterapkan secara tidak konsisten, atau bahwa terdapat favoritisme atau korupsi dalam sistem, hal ini akan menurunkan kepercayaan mereka. Dalam konteks ETLE, penting untuk menunjukkan bahwa teknologi digunakan untuk meningkatkan keadilan dan efisiensi penegakan hukum, bukan sebagai alat untuk diskriminasi atau penindasan.

Kepercayaan juga terkait erat dengan sejauh mana penegak hukum dianggap bertanggung jawab atas tindakan mereka. Masyarakat perlu percaya bahwa petugas lalu lintas dan pihak yang mengoperasikan sistem ETLE bertindak

---

<sup>135</sup> Baskoro, Teguh. *Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2017.

dalam batas-batas hukum dan dapat diadili jika melakukan kesalahan. Tanpa akuntabilitas ini, masyarakat mungkin merasa bahwa sistem hukum tidak adil.

Pengalaman langsung masyarakat dengan sistem hukum juga mempengaruhi kepercayaan mereka. Jika interaksi mereka dengan ETLE atau penegak hukum umumnya positif dan adil, kepercayaan akan cenderung tinggi. Namun, pengalaman negatif, seperti merasa diperlakukan tidak adil atau menjadi korban kesalahan sistem, dapat cepat mengurangi kepercayaan.

Meningkatkan kepercayaan memerlukan upaya berkelanjutan dalam sosialisasi dan pendidikan hukum. Masyarakat harus diberi informasi tentang hak dan kewajiban mereka, cara kerja sistem ETLE, dan mekanisme yang ada untuk mengajukan keluhan atau banding. Pendidikan ini membantu membangun pemahaman dan mengurangi ketakutan atau kesalahpahaman.<sup>136</sup>

Sistem hukum harus responsif terhadap umpan balik dan kekhawatiran masyarakat. Menunjukkan bahwa sistem dapat beradaptasi dan memperbaiki diri berdasarkan masukan publik adalah kunci untuk membangun dan mempertahankan kepercayaan.

Pada akhirnya, membangun dan mempertahankan kepercayaan masyarakat terhadap sistem hukum, khususnya dalam penerapan ETLE, memerlukan komitmen terhadap keadilan, transparansi, dan akuntabilitas. Ini melibatkan tidak hanya implementasi teknologi yang tepat dan adil tetapi juga komunikasi yang efektif dengan publik dan kebijakan yang responsif terhadap kebutuhan dan kekhawatiran masyarakat.

---

<sup>136</sup> Setiawan, Rudi. *Peraturan Lalu Lintas: Sebuah Pengantar*, Erlangga: Jakarta, 2019.

## 6. Ketersediaan Alternatif Penyelesaian Konflik

Di Indonesia, kadang-kadang masih ada kecenderungan untuk menyelesaikan konflik lalu lintas melalui negosiasi langsung antar pengemudi daripada melalui sistem hukum. Sementara ini bisa efektif dalam beberapa kasus, namun juga dapat mengurangi kepercayaan pada mekanisme hukum formal seperti ETLE.

Ketersediaan alternatif penyelesaian konflik merupakan aspek penting dalam sistem penegakan hukum lalu lintas, terutama dalam konteks Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia. Alternatif penyelesaian konflik menawarkan cara yang lebih fleksibel dan sering kali lebih cepat untuk menyelesaikan sengketa atau masalah hukum, tanpa harus melalui proses pengadilan yang formal dan sering kali memakan waktu.

Salah satu bentuk alternatif penyelesaian konflik adalah mediasi atau negosiasi, di mana pihak-pihak yang terlibat dalam sengketa dapat bertemu dan mencoba menyelesaikan masalah mereka dengan bantuan mediator. Dalam konteks ETLE, ini bisa berarti memberi kesempatan bagi pengemudi yang dituduh atau sanksi untuk mendiskusikan kasus mereka dengan otoritas atau lembaga terkait, dan mencari solusi yang adil dan memuaskan bagi semua pihak.

Sistem banding merupakan alternatif penting dalam menyelesaikan konflik yang muncul dari penegakan ETLE. Pengemudi harus memiliki akses ke sistem banding yang jelas dan efisien untuk menantang atau mempertanyakan denda dan sanksi yang mereka anggap tidak adil atau tidak tepat. Proses banding ini harus mudah diakses dan menyediakan resolusi yang cepat untuk menghindari

ketidakadilan yang berkepanjangan.<sup>137</sup>

Arbitrase adalah bentuk lain dari penyelesaian konflik, di mana pihak ketiga netral membuat keputusan mengenai sengketa. Meskipun kurang umum dalam kasus hukum lalu lintas, arbitrase bisa menjadi pilihan dalam kasus-kasus tertentu, khususnya jika terdapat sengketa yang lebih kompleks atau teknis.

Membuat forum atau mekanisme bagi masyarakat untuk mengajukan keluhan atau saran terkait dengan ETLE juga penting. Ini bisa berupa hotline, portal online, atau sesi umum di mana masyarakat dapat menyampaikan kekhawatiran mereka. Forum semacam ini tidak hanya membantu dalam menyelesaikan masalah individual, tetapi juga memberikan umpan balik yang berharga untuk perbaikan sistem ETLE.

Untuk memastikan bahwa alternatif penyelesaian konflik ini efektif, masyarakat perlu diberi informasi tentang opsi-opsi yang tersedia. Kampanye edukasi dan informasi dapat membantu meningkatkan kesadaran tentang cara-cara untuk menyelesaikan sengketa secara aman dan adil, tanpa perlu mengandalkan proses pengadilan yang formal dan sering kali memakan waktu.<sup>138</sup>

Penerapan alternatif penyelesaian konflik dalam konteks ETLE dapat memberikan solusi yang lebih cepat, lebih murah, dan lebih memuaskan bagi masyarakat, sekaligus mengurangi beban pada sistem pengadilan. Hal ini juga menciptakan lingkungan yang lebih kooperatif dan kurang konfrontatif dalam menyelesaikan sengketa hukum lalu lintas, mendukung budaya penegakan hukum yang lebih berorientasi pada solusi dan keadilan.

---

<sup>137</sup> Mahendra, Bima. *Hukum Lalu Lintas dan Transportasi*, Elex Media Komputindo: Jakarta, 2014.

<sup>138</sup> Fajar, M. Nukman. *Op.cit.*

Untuk mengatasi kelemahan-kelemahan ini, perlu ada upaya yang lebih besar untuk membangun kesadaran hukum dan meningkatkan edukasi masyarakat tentang hukum lalu lintas. Kampanye kesadaran publik, program pendidikan di sekolah, dan pelatihan untuk pengemudi dapat membantu membangun pemahaman dan menguatkan budaya patuh hukum. Selain itu, peningkatan transparansi dan akuntabilitas dalam sistem ETL E akan membantu membangun kepercayaan masyarakat terhadap keadilan dan efektivitas sistem penegakan hukum lalu lintas.



## BAB V

### REKONSTRUKSI REGULASI BAGI IMPLEMENTASI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE) BERBASIS NILAI KEADILAN

#### A. Studi Perbandingan Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas di Berbagai Negara

Studi perbandingan mengenai sistem penegakan hukum lalu lintas di berbagai negara tentunya akan sangat luas. Namun, berikut ini adalah gambaran singkat dari beberapa negara dengan sistem penegakan hukum lalu lintas yang berbeda di Negara Asing:

##### 1. Singapura

Singapura dikenal memiliki sistem manajemen lalu lintas yang sangat canggih dan terintegrasi, termasuk penerapan teknologi untuk penegakan hukum lalu lintas. Sebagai negara dengan salah satu sistem transportasi yang paling maju di dunia, Singapura menggunakan berbagai teknologi canggih untuk mengelola lalu lintas dan keamanan jalan. Ini termasuk penggunaan kamera CCTV, sensor, dan sistem otomatis lainnya untuk memantau kondisi lalu lintas, mendeteksi pelanggaran, dan mengelola aliran kendaraan. Singapura juga memiliki sistem penalti yang ketat untuk pelanggaran lalu lintas, yang ditegakkan melalui teknologi ini untuk memastikan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.<sup>139</sup>

Sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura dikenal sebagai salah satu yang paling efisien dan efektif di dunia. Ini dikarenakan beberapa faktor

---

<sup>139</sup> Adrian Taylor, *Traffic Management in Singapore: An Integrated Approach*, Springer, Singapore, 2018, hlm. 23

utama, termasuk penggunaan teknologi canggih, kebijakan yang ketat, dan penegakan hukum yang konsisten.

Berikut adalah beberapa aspek kunci dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura:

a. Teknologi Canggih

Singapura menggunakan berbagai teknologi, seperti kamera pengawasan (CCTV), sistem pengenalan nomor plat otomatis (ANPR), dan sensor kecepatan untuk memantau dan menindak pelanggaran lalu lintas. Teknologi ini memungkinkan penangkapan pelanggaran lalu lintas secara real-time dan otomatis, termasuk kecepatan berlebih, menerobos lampu merah, dan pelanggaran lainnya.<sup>140</sup>

Singapura dikenal secara internasional untuk pendekatannya yang progresif dan inovatif dalam mengelola lalu lintas dan keselamatan jalan. Penggunaan teknologi canggih adalah tulang punggung dari sistem penegakan hukum lalu lintas di negara ini. Berikut adalah beberapa aspek teknologi yang diintegrasikan dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura:

1) Kamera CCTV dan ANPR

Kamera pengawasan terpasang di banyak titik strategis di seluruh kota. Sistem ini terhubung dengan jaringan yang luas dan canggih yang memungkinkan pihak berwenang untuk memonitor kondisi lalu lintas secara real-time. Sistem Pengenalan Nomor Plat Otomatis (ANPR) digunakan untuk mendeteksi dan merekam pelanggaran seperti kecepatan

---

<sup>140</sup> *Ibid*, hlm. 24

berlebih dan pelanggaran lampu merah. Data ini secara otomatis diproses, dan pelanggaran dapat segera ditindaklanjuti dengan penerbitan denda atau sanksi lainnya.<sup>141</sup>

## 2) Sistem Pengawasan Elektronik

Sistem pengawasan elektronik di Singapura, seperti Speed Laser Cameras dan Red Light Cameras, secara aktif mendeteksi pelanggar kecepatan dan mereka yang menerobos lampu merah. Ini mengurangi ketergantungan pada penegakan hukum manual dan memperkuat penegakan aturan tanpa perlu kehadiran polisi di setiap sudut jalan.

## 3) e-Payment untuk Denda

Untuk mempermudah pembayaran denda, Singapura telah mengintegrasikan sistem pembayaran elektronik yang memungkinkan pengemudi membayar denda mereka secara online tanpa perlu pergi ke kantor polisi. Ini tidak hanya memudahkan pengemudi tetapi juga meningkatkan efisiensi administratif penegakan hukum.

## 4) Data dan Analisis

Teknologi Big Data dan analisis prediktif digunakan untuk memahami pola lalu lintas dan memprediksi area-area potensial di mana pelanggaran mungkin terjadi. Ini memungkinkan pihak berwenang untuk proaktif dalam mengelola lalu lintas dan menetapkan prioritas untuk penempatan sumber daya penegakan hukum.

---

<sup>141</sup> Samuel G. Wilson, *Traffic and Road Safety in Urban Planning: Singapore's Strategy*, McGraw-Hill Education, Singapore, 2021, hlm. 45

## 5) Edukasi dan Kesadaran Publik

Singapura juga menggunakan teknologi untuk mengedukasi publik tentang keselamatan lalu lintas dan aturan yang berlaku. Melalui aplikasi seluler, situs web, dan platform media sosial, pemerintah menyebarkan informasi tentang kondisi lalu lintas, kampanye kesadaran keselamatan, dan perubahan dalam regulasi lalu lintas.<sup>142</sup>

Integrasi teknologi ini menunjukkan komitmen Singapura untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman dan teratur. Dengan memanfaatkan teknologi, Singapura tidak hanya meningkatkan keselamatan jalan tetapi juga menunjukkan efisiensi dan efektivitas dalam penegakan hukum lalu lintas. Ini membantu mengurangi beban kerja penegak hukum dan memberikan mereka alat untuk melakukan pekerjaan mereka dengan lebih baik, sambil juga menjamin kepatuhan dan akuntabilitas dari pengguna jalan.

### b. Sistem Poin Demerit

Singapura menerapkan sistem poin demerit yang dikenal sebagai '*Driver Improvement Points System*' (DIPS). Sistem ini memberikan poin demerit kepada pengemudi untuk pelanggaran lalu lintas tertentu. Akumulasi poin bisa mengakibatkan denda, penangguhan lisensi mengemudi, atau kursus perbaikan untuk pengemudi.

Sistem Poin Demerit, atau yang dikenal sebagai Driver Improvement Points System (DIPS) di Singapura, adalah elemen kunci dalam strategi negara tersebut untuk meningkatkan keselamatan jalan dan mendorong kepatuhan

---

<sup>142</sup> *Ibid*, hlm. 47

terhadap aturan lalu lintas. Sistem ini bertujuan untuk mengidentifikasi, mendidik, dan mereformasi pengemudi yang cenderung melanggar aturan lalu lintas, dengan cara memberikan poin demerit untuk pelanggaran tertentu.<sup>143</sup>

Setiap kali seorang pengemudi melanggar aturan lalu lintas, poin demerit ditambahkan ke rekam jejak mengemudinya. Jumlah poin yang diberikan tergantung pada tingkat keseriusan pelanggaran tersebut. Misalnya, pelanggaran yang lebih ringan mungkin hanya mendapat beberapa poin, sementara pelanggaran yang lebih serius, seperti mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau narkoba, bisa mendapat poin yang jauh lebih tinggi.

Jika seorang pengemudi mengakumulasi terlalu banyak poin demerit dalam periode waktu tertentu, bisa berujung pada sanksi yang lebih berat, seperti penangguhan atau pencabutan lisensi mengemudi. Sistem ini juga menyediakan insentif untuk pengemudi agar memperbaiki perilaku mengemudi mereka; jika pengemudi berhasil tidak mendapatkan poin demerit tambahan selama periode waktu tertentu, beberapa poin demerit mereka bisa dihapus.

DIPS di Singapura tidak hanya berfungsi sebagai mekanisme pencegahan tetapi juga sebagai alat pendidikan. Pengemudi yang mendapatkan poin demerit mungkin diwajibkan untuk mengikuti kursus perbaikan mengemudi, yang didesain untuk mendidik mereka tentang keselamatan jalan dan konsekuensi dari perilaku mengemudi yang buruk. Kursus ini membantu mengubah sikap mengemudi yang tidak aman dan mengajarkan pengemudi untuk menjadi lebih

---

<sup>143</sup> Lisa K. Fong, *Modern Traffic Laws: The Impact of Technology and Policy in Singapore*, Asia Law Network, Singapore, 2020, hlm. 40

bertanggung jawab di jalan.<sup>144</sup>

Singapura mengambil pendekatan holistik dalam penerapan DIPS dengan memadukan pendidikan, penegakan hukum, dan perbaikan perilaku. Ini menunjukkan bahwa negara tersebut tidak hanya berfokus pada hukuman, tetapi juga pada reformasi dan pencegahan. Pendekatan ini telah terbukti efektif dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran, serta dalam meningkatkan keselamatan umum di jalan raya di Singapura.

### c. Denda dan Sanksi

Denda untuk pelanggaran lalu lintas di Singapura cukup tinggi, yang berfungsi sebagai pencegah yang kuat. Untuk pelanggaran yang lebih serius, pengemudi dapat menghadapi hukuman yang lebih berat seperti hukuman penjara.

Denda dan sanksi merupakan bagian integral dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura dan dirancang untuk mencegah pelanggaran serta memelihara ketertiban dan keselamatan di jalan raya. Singapura memiliki reputasi sebagai negara yang memiliki regulasi lalu lintas yang ketat dengan sistem penalti yang dirancang untuk memberikan efek jera yang signifikan.<sup>145</sup>

Denda yang diberikan untuk pelanggaran lalu lintas di Singapura bervariasi tergantung pada jenis dan seriusnya pelanggaran. Untuk pelanggaran ringan seperti parkir tidak pada tempatnya, denda mungkin hanya berupa jumlah uang yang harus dibayar. Namun, untuk pelanggaran yang lebih serius, seperti kecepatan yang berlebihan atau mengemudi di bawah pengaruh alkohol, denda dapat sangat tinggi dan juga dapat disertai dengan hukuman tambahan seperti

---

<sup>144</sup> *Ibid*, hlm. 42

<sup>181</sup> *Ibid*, hlm. 43

penangguhan lisensi mengemudi.

Singapura juga dikenal dengan penerapan sanksi yang tegas untuk pelanggaran berulang atau pelanggaran berat. Misalnya, pengemudi yang berkali-kali tertangkap melakukan pelanggaran serius bisa menghadapi hukuman penjara, selain denda finansial yang besar dan penangguhan lisensi mengemudi. Dalam kasus ekstrim, pengemudi dapat kehilangan hak mereka untuk mengemudi secara permanen.

Selain itu, Singapura menggunakan sistem 'penalti instan' untuk beberapa jenis pelanggaran lalu lintas. Ini berarti bahwa pengemudi dapat segera dikenakan denda atau sanksi di tempat kejadian pelanggaran. Sistem ini memungkinkan penegakan hukum yang cepat dan mengurangi beban administratif yang terkait dengan proses hukum tradisional.

Pemerintah Singapura juga aktif dalam memberikan edukasi dan informasi kepada publik tentang konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas. Kampanye kesadaran publik sering dilakukan untuk menekankan pentingnya keselamatan jalan dan untuk menginformasikan warga tentang perubahan dalam regulasi atau peningkatan dalam denda dan sanksi.<sup>146</sup>

Secara keseluruhan, pendekatan Singapura terhadap denda dan sanksi lalu lintas mencerminkan filosofi yang lebih luas yang menekankan disiplin, kepatuhan terhadap hukum, dan tanggung jawab pribadi. Ini adalah elemen kunci dari strategi negara untuk menjaga jalannya yang aman dan teratur, dan telah berhasil menjadikan Singapura sebagai salah satu negara dengan tingkat

---

<sup>182</sup> *Ibid*, hlm. 45

keamanan jalan raya terbaik di dunia.

d. Edukasi Masyarakat

Otoritas Singapura sangat aktif dalam mengedukasi masyarakat tentang aturan lalu lintas dan keselamatan jalan. Kampanye kesadaran publik secara rutin dilaksanakan untuk memastikan bahwa pengemudi dan pejalan kaki menyadari konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas dan pentingnya mematuhi aturan.

Edukasi masyarakat adalah salah satu pilar penting dalam strategi keselamatan lalu lintas di Singapura. Pemerintah Singapura memahami bahwa penegakan hukum yang efektif tidak hanya tergantung pada denda dan hukuman, tetapi juga pada pemahaman dan partisipasi aktif masyarakat dalam mengikuti aturan lalu lintas. Oleh karena itu, upaya edukatif yang berkelanjutan dan komprehensif telah menjadi kunci dalam memastikan bahwa warga negara dan penduduk Singapura mematuhi peraturan lalu lintas dan berperilaku bertanggung jawab di jalan.<sup>147</sup>

1) Kampanye Kesadaran Publik

Singapura secara rutin mengadakan kampanye kesadaran publik yang ditujukan untuk menginformasikan masyarakat tentang aturan lalu lintas, risiko mengemudi yang tidak aman, dan pentingnya mematuhi peraturan untuk keselamatan semua orang. Kampanye ini sering kali mencakup iklan di media massa, brosur informatif, dan seminar yang membahas berbagai topik mulai dari kecepatan aman hingga bahaya mengemudi dalam kondisi mabuk.

---

<sup>147</sup> Samuel G. Wilson, *Op.cit*, hlm. 56

## 2) Program Edukasi di Sekolah

Edukasi lalu lintas di Singapura dimulai sejak usia dini. Program-program di sekolah mengajarkan anak-anak tentang peraturan lalu lintas, pentingnya menyeberang jalan di zebra cross, dan penggunaan helm saat bersepeda. Program ini bertujuan untuk menanamkan kesadaran tentang keselamatan lalu lintas sejak awal.

## 3) Kursus Pengemudi

Bagi pengemudi baru, ada kursus wajib yang harus diikuti sebelum mereka dapat memperoleh lisensi mengemudi. Kursus ini tidak hanya mengajarkan keterampilan mengemudi yang diperlukan tetapi juga kesadaran tentang aturan lalu lintas dan konsekuensi dari pelanggaran. Bagi pengemudi yang telah melanggar aturan lalu lintas, kursus perbaikan pengemudi sering kali diwajibkan untuk mengajarkan mereka kembali tentang pentingnya mengikuti aturan lalu lintas dan mengubah perilaku mengemudi mereka.

## 4) Penggunaan Media Sosial dan Teknologi

Singapura juga menggunakan media sosial dan aplikasi untuk menyebarkan informasi tentang kondisi lalu lintas, perubahan aturan, dan kampanye keselamatan jalan. Aplikasi lalu lintas memberikan informasi waktu nyata tentang kepadatan lalu lintas, kecelakaan, dan pembangunan jalan yang dapat mempengaruhi perjalanan.

## 5) Kerjasama dengan Organisasi Non-Pemerintah

Pemerintah Singapura juga bekerjasama dengan organisasi non-

pemerintah untuk mengadakan acara dan inisiatif yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran tentang keselamatan jalan. Organisasi-organisasi ini sering mengadakan kegiatan seperti workshop, seminar, dan bahkan perlombaan yang mengedukasi masyarakat tentang pentingnya keselamatan lalu lintas.<sup>148</sup>

Melalui kombinasi pendekatan ini, Singapura berusaha untuk menciptakan budaya keselamatan lalu lintas yang kuat di mana setiap individu menyadari perannya dalam menjaga jalan yang aman. Edukasi dan kesadaran yang terus-menerus ini merupakan langkah proaktif untuk mencegah pelanggaran dan kecelakaan, memastikan bahwa aturan lalu lintas tidak hanya ditegakkan melalui hukuman, tetapi juga diresapi sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari warga.

#### e. Kontrol dan Pengawasan

Otoritas lalu lintas Singapura memiliki sistem untuk memantau kondisi jalan dan mengatur lalu lintas secara efisien. Sistem ini memungkinkan otoritas untuk dengan cepat menanggapi insiden lalu lintas dan mengelola aliran kendaraan, terutama selama jam sibuk atau ketika terjadi kecelakaan.

Kontrol dan pengawasan lalu lintas di Singapura merupakan komponen penting dalam upaya negara untuk menjaga ketertiban dan keselamatan di jalan raya. Sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura didukung oleh serangkaian teknologi canggih dan praktik pengawasan yang ketat yang memastikan aturan lalu lintas dipatuhi dan pelanggar ditindak secara cepat dan efektif.<sup>149</sup>

#### 1) Pengawasan Teknologi Tinggi

---

<sup>148</sup> *Ibid*, hlm. 66

<sup>149</sup> Adrian Taylor, *Op.cit*, hlm. 72

Pemerintah Singapura telah memasang kamera CCTV dan sistem pengenalan nomor kendaraan otomatis (ANPR) di seluruh pulau, yang memberikan kemampuan untuk memantau kondisi lalu lintas secara real-time dan menangkap pelanggaran secara otomatis. Kamera-kamera ini terus memantau kecepatan kendaraan, pelanggaran lampu merah, dan perilaku mengemudi yang berpotensi berbahaya lainnya. Data yang dikumpulkan oleh sistem ini digunakan untuk menindak pelanggaran dan sebagai bukti dalam proses penegakan hukum.

## 2) Sistem Manajemen Lalu Lintas

Otoritas Transportasi Darat Singapura (LTA) mengoperasikan Pusat Manajemen Lalu Lintas yang dilengkapi dengan sistem manajemen lalu lintas terpadu. Pusat ini memantau dan mengelola lalu lintas di seluruh jaringan jalan dan membantu dalam mengkoordinasikan respons terhadap kecelakaan dan insiden lalu lintas. Dengan demikian, otoritas dapat dengan cepat mengubah tanda lalu lintas, mengatur pola lalu lintas, dan memberikan informasi kepada publik untuk mengelola aliran lalu lintas secara efektif.

## 3) Respons Keadaan Darurat

Singapura memiliki sistem respons keadaan darurat yang terkoordinasi dengan baik yang melibatkan polisi, layanan medis darurat, dan lembaga terkait lainnya. Ketika terjadi kecelakaan, sistem memungkinkan untuk respons yang cepat dan terkoordinasi, meminimalisir dampak terhadap lalu lintas dan memastikan keamanan dan bantuan segera diberikan kepada

yang terkena dampak.

#### 4) Evaluasi dan Peningkatan Berkelanjutan

Pemerintah secara teratur mengevaluasi keefektifan sistem kontrol dan pengawasan mereka dan mencari cara untuk perbaikan. Hal ini mencakup pemanfaatan data lalu lintas untuk menentukan di mana peningkatan infrastruktur mungkin diperlukan, seperti penambahan lampu lalu lintas, rambu-rambu, atau perubahan desain jalan.

#### 5) Keterlibatan Masyarakat

Singapura juga melibatkan masyarakat dalam upaya kontrol dan pengawasan lalu lintas melalui inisiatif seperti program pelaporan publik, di mana warga dapat melaporkan pelanggaran lalu lintas atau masalah keselamatan jalan melalui aplikasi atau portal online. Ini memungkinkan warga untuk berkontribusi aktif dalam menjaga keamanan jalan raya.<sup>150</sup>

Kontrol dan pengawasan ini, dipadukan dengan penegakan hukum yang ketat, edukasi masyarakat yang luas, dan penggunaan teknologi mutakhir, menjadikan sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura sebagai salah satu yang paling maju dan efektif di dunia. Pendekatan ini telah membantu Singapura mencapai dan mempertahankan salah satu tingkat kecelakaan lalu lintas terendah secara global, mencerminkan komitmen negara tersebut terhadap keselamatan dan keamanan di jalan raya.

#### f. Penerapan Hukum yang Konsisten

Penegakan hukum lalu lintas di Singapura dikenal sangat konsisten.

---

<sup>150</sup> *Ibid*, hlm.

Otoritas lalu lintas tidak ragu untuk menindak pelanggaran, dan ada sedikit toleransi terhadap pelanggaran. Penerapan hukum yang konsisten merupakan salah satu faktor utama yang menyebabkan efektivitas sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura. Konsistensi ini tidak hanya terwujud dalam penegakan aturan yang ketat tetapi juga dalam sikap yang tidak toleran terhadap pelanggaran, baik itu pelanggaran kecil atau besar.<sup>151</sup>

Singapura memiliki serangkaian peraturan lalu lintas yang jelas dan terdefinisi dengan baik, yang ditegakkan secara ketat oleh otoritas terkait. Pemerintah Singapura memastikan bahwa aturan ini ditegakkan secara adil dan tanpa bias, sehingga menciptakan ekspektasi yang jelas bagi semua pengguna jalan. Ini berarti bahwa setiap pelanggaran, dari yang paling sederhana seperti tidak memakai sabuk pengaman hingga yang paling serius seperti mengemudi di bawah pengaruh alkohol, akan mendapatkan penalti yang sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.

Pendekatan tanpa toleransi terhadap pelanggaran lalu lintas membantu dalam menanamkan disiplin di kalangan pengendara. Ketika pengendara menyadari bahwa setiap pelanggaran akan dihukum, dan hukuman tersebut akan ditegakkan secara konsisten, mereka menjadi lebih cenderung untuk mematuhi aturan. Ini tidak hanya membantu dalam mencegah pelanggaran tetapi juga dalam menciptakan lingkungan jalan raya yang lebih aman.

Pemerintah Singapura juga terus memperbarui dan menyesuaikan peraturan lalu lintas untuk merespons perubahan kondisi dan tantangan baru.

---

<sup>151</sup> *Ibid*, hlm.

Perubahan ini diumumkan dengan jelas kepada publik, dan ada periode transisi di mana pengemudi diberikan waktu untuk menyesuaikan sebelum peraturan baru ditegakkan secara penuh. Konsistensi dalam komunikasi peraturan dan perubahan tersebut memastikan bahwa pengemudi selalu sadar tentang apa yang diharapkan dari mereka.

Selain itu, Singapura mengambil pendekatan yang berlapis dalam penegakan hukum lalu lintas. Ini mencakup pencegahan melalui edukasi dan kampanye kesadaran, penegakan aturan melalui penalti dan denda, serta intervensi dan reformasi melalui program seperti kursus perbaikan bagi pengemudi yang telah melanggar aturan. Pendekatan ini membantu dalam mengatasi penyebab perilaku mengemudi yang tidak aman di tingkat akar dan bukan hanya gejalanya.<sup>152</sup>

Melalui penerapan hukum yang konsisten dan komprehensif ini, Singapura telah berhasil membangun sistem penegakan hukum lalu lintas yang dihormati dan ditaati oleh warga negara dan penduduknya. Ini telah menjadimodel bagi banyak negara lain dalam upaya mereka untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mengurangi jumlah kecelakaan di jalan raya.

Dengan pendekatan multi-faset ini, Singapura berhasil mencapai salah satu tingkat keselamatan jalan yang tertinggi di dunia, yang ditandai dengan jumlah kecelakaan lalu lintas yang rendah dan tingkat patuh hukum yang tinggi di antara pengemudi dan pejalan kaki.

---

<sup>189</sup> *Ibid*, hlm.

## 2. Australia

Sistem penegakan hukum lalu lintas di Australia adalah kombinasi dari penegakan aturan oleh pihak kepolisian, penggunaan teknologi canggih, dan berbagai inisiatif yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan di jalan raya. Berikut ini adalah beberapa aspek utama dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Australia:

### a. Penegakan Hukum oleh Polisi

Polisi di Australia memainkan peran penting dalam penegakan hukum lalu lintas. Mereka melakukan patroli rutin di jalan raya dan menggunakan radar atau lidar untuk mendeteksi pelanggaran kecepatan. Mereka juga melakukan pemeriksaan alkohol dan narkoba secara acak untuk mengidentifikasi pengemudi yang mengemudi di bawah pengaruh.<sup>153</sup>

Penegakan hukum oleh polisi merupakan komponen kunci dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Australia. Polisi di berbagai negara bagian dan wilayah di Australia memiliki wewenang untuk mengawasi dan menegakkan aturan lalu lintas guna memastikan keselamatan pengguna jalan. Mereka dilengkapi dengan berbagai alat dan sumber daya untuk membantu dalam tugas mereka, serta didukung oleh undang-undang yang memberikan kerangka kerja bagi operasi mereka.

#### 1) Patroli Jalan Raya dan Operasi Penegakan Hukum

Polisi Australia secara aktif melakukan patroli di jalan raya dan jalan utama, menggunakan kendaraan patroli yang dilengkapi dengan teknologi

---

<sup>153</sup> Elizabeth A. Martin, *Enforcing Road Rules: Australia's Traffic Law System*, Oxford University Press, Melbourne, 2016, hlm. 12

deteksi kecepatan seperti radar dan lidar. Mereka melakukan operasi penegakan hukum yang ditargetkan, yang sering kali berfokus pada pelanggaran seperti kecepatan berlebih, mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan, dan penggunaan ponsel saat mengemudi.

#### 2) Pemeriksaan Acak

Polisi memiliki kekuatan untuk menghentikan kendaraan dan melakukan pemeriksaan acak, baik itu untuk menguji kadar alkohol di napas melalui alat tiup atau tes obat-obatan di pinggir jalan. Operasi seperti ini seringkali diumumkan di depan untuk memberikan efek jera, meskipun lokasi spesifik operasi biasanya tidak diungkapkan sebelumnya.

#### 3) Teknologi ANPR

Polisi Australia juga menggunakan sistem Pengenalan Nomor Plat Otomatis (ANPR) untuk memantau kendaraan yang tidak terdaftar atau pengemudi yang lisensi mengemudinya telah dicabut atau ditangguhkan. Ini memungkinkan polisi untuk dengan cepat mengidentifikasi dan menindak kendaraan atau pengemudi yang melanggar aturan tersebut.

#### 4) Penanganan Kecelakaan

Selain penegakan hukum, polisi juga bertanggung jawab atas respons dan investigasi kecelakaan lalu lintas. Mereka bekerja untuk mengamankan tempat kejadian, memberikan bantuan pertama, mengumpulkan bukti, dan menyelidiki penyebab kecelakaan untuk menentukan apakah ada pelanggaran hukum yang terjadi.

### 5) Edukasi dan Keterlibatan Masyarakat

Polisi Australia juga terlibat dalam inisiatif edukasi dan kesadaran masyarakat. Mereka sering kali berpartisipasi dalam acara komunitas, sekolah, dan kampanye media untuk menyebarkan informasi tentang aturan lalu lintas dan pentingnya keselamatan jalan.

Konsistensi dalam penegakan hukum oleh polisi di Australia sangat penting. Mereka berupaya untuk menerapkan hukum secara adil dan tidak diskriminatif, dengan tujuan akhir untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas dan meningkatkan keselamatan jalan untuk semua orang. Dengan kehadiran mereka yang terus menerus dan upaya penegakan hukum yang berkelanjutan, polisi memainkan peran penting dalam menjaga jalan raya Australia aman.

#### b. Kamera Pengawasan dan Teknologi Otomatis

Pemerintah Australia telah memasang kamera kecepatan, kamera penerobosan lampu merah, dan kamera pengawasan di banyak lokasi untuk memantau pelanggaran lalu lintas dan secara otomatis mengeluarkan denda kepada pelanggar. Teknologi ANPR juga digunakan untuk mendeteksi kendaraan yang tidak terdaftar atau tidak terasuransikan.

Australia memanfaatkan teknologi canggih dalam penegakan hukum lalu lintas, terutama melalui penggunaan kamera pengawasan dan sistem otomatis. Kamera pengawasan ini ditempatkan di berbagai lokasi strategis, baik di area perkotaan maupun di jalan raya, untuk mengawasi dan merekam kondisi lalu lintas serta pelanggaran yang terjadi.

#### 1) Kamera Kecepatan dan Kamera Lampu Merah

Kamera kecepatan digunakan untuk memantau kecepatan kendaraan dan secara otomatis mendeteksi pelanggaran batas kecepatan. Kamera lampu merah dipasang di persimpangan untuk menangkap kendaraan yang menerobos lampu merah. Kedua jenis kamera ini sangat efektif dalam mencegah pelanggaran lalu lintas karena mereka memberikan deteksi yang hampir instan dan menyediakan bukti visual dari pelanggaran tersebut.<sup>154</sup>

#### 2) Teknologi Pengenalan Nomor Plat Otomatis (ANPR)

ANPR adalah sistem yang canggih yang digunakan oleh polisi untuk memindai dan membaca plat nomor kendaraan secara real-time. Sistem ini dapat digunakan untuk memantau dan menindak kendaraan yang tidak terdaftar, tidak diasuransikan, atau terkait dengan aktivitas kriminal lainnya.

#### 3) Kamera Pengawasan Seluler

Selain kamera tetap, otoritas penegak hukum juga menggunakan kamera pengawasan seluler yang dapat dipindahkan dari satu lokasi ke lokasi lain. Ini memberikan fleksibilitas dalam menargetkan area yang memiliki masalah lalu lintas tertentu atau di mana terjadi peningkatan pelanggaran lalu lintas sementara.

#### 4) Penalti Otomatis

Ketika pelanggaran lalu lintas terdeteksi oleh salah satu dari sistem ini, penalti dapat diberlakukan secara otomatis. Pemilik kendaraan akan

---

<sup>154</sup> Jennifer M. Murray, *Traffic Law Enforcement: A Global Perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, hlm. 28

dikirimkan pemberitahuan pelanggaran, yang biasanya mencakup bukti foto dari pelanggaran dan informasi tentang cara membayar denda atau mengajukan banding.

#### 5) Pengawasan Lalu Lintas dan Manajemen Data

Data yang dikumpulkan oleh kamera dan sensor ini digunakan tidak hanya untuk penegakan hukum tetapi juga untuk analisis dan pengelolaan lalu lintas. Otoritas dapat menggunakan informasi ini untuk mengidentifikasi pola lalu lintas, merencanakan peningkatan infrastruktur, dan mengembangkan strategi untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan jalan.

Kamera pengawasan dan teknologi otomatis ini sangat penting dalam menunjang sistem penegakan hukum lalu lintas di Australia. Mereka memberikan cara yang efisien dan efektif untuk memantau kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dan membantu dalam mengurangi pelanggaran, yang pada akhirnya menyelamatkan nyawa dan menjaga keamanan publik di jalan raya.

#### c. Sistem Poin Demerit

Seperti di banyak negara lain, Australia menerapkan sistem poin demerit di mana pengemudi mendapatkan poin terhadap lisensi mereka untuk pelanggaran lalu lintas tertentu. Jika seorang pengemudi mengumpulkan terlalu banyak poin demerit dalam periode waktu tertentu, bisa jadi lisensi mereka akan ditangguhkan. Sistem poin demerit di Australia adalah bagian penting dari strategi penegakan hukum lalu lintas yang dirancang untuk mengurangi pelanggaran dan meningkatkan keselamatan jalan. Sistem ini mengoperasikan dasar bahwa setiap

pengemudi memiliki batas poin demerit yang, jika terlampaui, dapat mengakibatkan penalti, termasuk penangguhan lisensi mengemudi.<sup>155</sup>

Ketika seorang pengemudi di Australia melanggar aturan lalu lintas, mereka tidak hanya dikenakan denda tetapi juga poin demerit, yang jumlahnya tergantung pada seriusnya pelanggaran tersebut. Misalnya, pelanggaran seperti kecepatan berlebih atau penggunaan ponsel saat mengemudi akan menghasilkan sejumlah poin yang ditambahkan ke catatan mengemudi pengemudi. Sistem ini diterapkan secara nasional, tetapi jumlah poin dan aturan yang tepat dapat bervariasi antar negara bagian dan wilayah.

Pengemudi yang mengumpulkan terlalu banyak poin demerit dalam jangka waktu tertentu—yang biasanya adalah tiga tahun—mungkin akan menghadapi penangguhan lisensi mengemudi mereka. Ini dimaksudkan untuk menargetkan pengemudi yang berulang kali melanggar aturan lalu lintas dan oleh karena itu dianggap berisiko tinggi di jalan. Untuk pelanggaran yang sangat serius atau dalam kasus pengumpulan poin demerit yang cepat, penangguhan dapat diberlakukan segera.

Sistem ini juga memiliki prosedur yang memungkinkan pengemudi untuk mendapatkan kembali poin demerit melalui perilaku mengemudi yang baik atau dengan mengikuti kursus perbaikan pengemudi. Ini memberikan insentif bagi pengemudi untuk memperbaiki perilaku mengemudi mereka dan untuk tetap berada dalam batas-batas hukum untuk menghindari sanksi lebih lanjut.

Sistem poin demerit juga dilengkapi dengan berbagai kampanye kesadaran

---

<sup>155</sup> Peter Smithson, *Automated Traffic Enforcement Systems: Case Studies from Australia*, Palgrave Macmillan, Sydney, 2018, hlm. 28

dan pendidikan yang dirancang untuk menginformasikan pengemudi tentang implikasi dari pelanggaran lalu lintas dan pentingnya mengemudi dengan aman. Dengan demikian, sistem ini tidak hanya berfungsi sebagai alat penegakan hukum tetapi juga sebagai alat pendidikan dan pencegahan yang membantu mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan jalan.

Secara keseluruhan, sistem poin demerit di Australia diakui sebagai cara yang efektif untuk mengekang perilaku mengemudi yang berbahaya dan meningkatkan keselamatan jalan raya. Ini menciptakan konsekuensi langsung dan nyata untuk pelanggaran lalu lintas, sambil memberikan kesempatan bagi pengemudi untuk belajar dari kesalahan mereka dan menjadi pengemudi yang lebih bertanggung jawab.

#### d. Program Edukasi dan Kampanye Kesadaran

Pemerintah Australia secara aktif mengadakan kampanye kesadaran publik untuk mengedukasi pengemudi tentang bahaya mengemudi yang tidak aman, seperti kecepatan berlebih, mengemudi di bawah pengaruh alkohol, dan penggunaan ponsel saat mengemudi. Program edukasi di sekolah juga dilakukan untuk menanamkan kesadaran keselamatan lalu lintas sejak dini.

Program edukasi dan kampanye kesadaran merupakan elemen penting dari strategi keselamatan jalan raya di Australia. Pemerintah, lembaga pendidikan, dan organisasi masyarakat sipil bekerja sama untuk menginformasikan publik tentang aturan lalu lintas, risiko berkaitan dengan perilaku mengemudi yang tidak aman, dan pentingnya mengikuti peraturan lalu lintas untuk mencegah kecelakaan dan

menyelamatkan nyawa.<sup>156</sup>

### 1) Kampanye Kesadaran Publik

Pihak berwenang di Australia mengadakan kampanye kesadaran publik secara reguler untuk menyoroti isu-isu penting seperti kecepatan berlebih, penggunaan alkohol dan obat-obatan saat mengemudi, penggunaan sabuk pengaman, dan bahaya mengemudi sambil menggunakan ponsel. Kampanye-kampanye ini sering menggunakan berbagai media, termasuk televisi, radio, papan reklame, dan media sosial untuk menyampaikan pesan mereka. Pesan-pesan ini dirancang untuk menarik perhatian dan memicu diskusi di kalangan masyarakat tentang konsekuensi dari perilaku mengemudi yang tidak aman.

### 2) Program di Sekolah

Program edukasi lalu lintas di sekolah-sekolah di Australia bertujuan untuk mendidik anak-anak dan remaja tentang keselamatan jalan raya dari usia dini. Program-program ini mencakup pelajaran tentang cara menyeberang jalan dengan aman, penggunaan helm saat bersepeda, dan perilaku yang bertanggung jawab sebagai pejalan kaki atau penumpang. Pelajaran ini sering kali disampaikan melalui kegiatan interaktif, seperti permainan dan simulasi, untuk meningkatkan pemahaman dan retensi informasi.

### 3) Pelatihan dan Kursus Pengemudi

Pengemudi baru di Australia diharuskan mengikuti kursus pengemudi

---

<sup>197</sup> *Ibid*, hlm. 29

yang komprehensif sebelum mereka dapat mengambil ujian untuk mendapatkan lisensi mengemudi. Kursus-kursus ini mencakup tidak hanya keterampilan teknis mengemudi tetapi juga pengetahuan tentang hukum lalu lintas dan konsekuensi dari pelanggaran. Untuk pengemudi yang telah melanggar aturan, kursus perbaikan perilaku pengemudi ditawarkan untuk membantu mereka memahami dampak dari tindakan mereka dan belajar untuk mengemudi dengan lebih aman.

#### 4) Kolaborasi dengan Organisasi Lain

Pemerintah Australia sering berkolaborasi dengan organisasi non-pemerintah dan swasta untuk menyebarkan pesan keselamatan lalu lintas. Ini termasuk kemitraan dengan sekolah, perusahaan asuransi, dan klub mobil untuk mencapai audiens yang lebih luas dan memperkuat pesan keselamatan.

#### 5) Penelitian dan Umpan Balik

Pemerintah Australia juga melakukan penelitian untuk mengevaluasi efektivitas kampanye kesadaran dan program edukasi. Data dari penelitian ini digunakan untuk mengadaptasi dan meningkatkan pendekatan keselamatan lalu lintas berkelanjutan.<sup>157</sup>

Melalui pendekatan multi-faset ini, Australia menunjukkan komitmennya untuk tidak hanya menindak pelanggaran lalu lintas tetapi juga mencegahnya melalui edukasi dan kesadaran. Keselamatan jalan raya dipandang sebagai tanggung jawab bersama, dan upaya ini membantu untuk membentuk budaya

---

<sup>157</sup> *Ibid*, hlm. 30

keselamatan yang kuat di seluruh negeri.

e. Legislasi dan Regulasi

Undang-undang lalu lintas di Australia diperbarui secara teratur untuk menyesuaikan dengan kondisi terkini dan tantangan yang dihadapi. Hal ini termasuk hukum yang berkaitan dengan batas kecepatan, penggunaan sabuk pengaman, helm, dan aturan lainnya yang dirancang untuk melindungi pengendara dan pejalan kaki.

Legislasi dan regulasi adalah fondasi dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Australia. Setiap negara bagian dan wilayah memiliki serangkaian hukum dan peraturan yang dirancang untuk memastikan keamanan di jalan bagi semua pengguna. Hukum ini meliputi batas kecepatan, penggunaan alkohol dan obat-obatan, penggunaan sabuk pengaman, peraturan helm, dan banyak lagi.

Hukum lalu lintas di Australia terus dipantau dan diperbarui untuk mencerminkan perubahan dalam perilaku pengemudi, kemajuan teknologi, dan kebutuhan keselamatan publik. Proses ini melibatkan konsultasi dengan para ahli, masyarakat umum, dan pemangku kepentingan industri untuk memastikan bahwa legislatif sesuai dengan kebutuhan dan norma masyarakat saat ini.<sup>158</sup>

Meskipun masing-masing negara bagian dan wilayah memiliki otonomi untuk menetapkan hukum lalu lintas sendiri, ada usaha untuk harmonisasi diseluruh Australia agar tercipta konsistensi dalam aturan lalu lintas yang ditegakkan. Ini memudahkan pengemudi yang bergerak lintas negara bagian dan memastikan standar keselamatan yang seragam di seluruh negeri.

---

<sup>158</sup> Jennifer M. Murray, *Op.cit*, hlm. 28

Undang-undang lalu lintas di Australia dirancang untuk memberikan penalti yang cukup berat untuk mencegah perilaku mengemudi yang berbahaya. Misalnya, denda berat dan penangguhan lisensi sering kali diterapkan untuk pelanggaran serius seperti mengemudi dalam pengaruh alkohol atau narkoba. Hukuman ini tidak hanya sebagai penalti tetapi juga sebagai deterren untuk mengemudi secara tidak bertanggung jawab.

Sistem lisensi di Australia dirancang untuk memastikan bahwa semua pengemudi memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk mengemudi dengan aman. Sistem lisensi bertahap untuk pengemudi baru memungkinkan pengemudi muda untuk mendapatkan pengalaman dalam kondisi yang terkontrol sebelum diberikan hak penuh untuk mengemudi.

Pemerintah Australia secara teratur mengevaluasi efektivitas hukum lalu lintas dan kebijakan yang ada. Evaluasi ini seringkali melibatkan analisis data kecelakaan, studi perilaku pengemudi, dan riset tentang praktik terbaik internasional. Umpan balik ini digunakan untuk membuat penyesuaian pada regulasi yang ada atau untuk memperkenalkan hukum baru yang dapat meningkatkan keselamatan jalan.

Regulasi lalu lintas di Australia dirancang tidak hanya untuk menghukum tetapi juga untuk mencegah perilaku yang dapat menyebabkan kecelakaan. Hal ini menunjukkan pendekatan yang seimbang antara penegakan hukum dan pencegahan, yang bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang aman bagi semua pengguna jalan.

#### f. Interaksi dengan Pengadilan

Dalam kasus pelanggaran serius atau ketika pelanggaran diperdebatkan, masalah lalu lintas dapat dibawa ke pengadilan. Di sini, pengemudi memiliki kesempatan untuk menyampaikan kasus mereka di depan hakim, yang akan membuat keputusan berdasarkan bukti yang disajikan.

Interaksi dengan sistem peradilan adalah komponen penting dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Australia. Ketika seseorang didakwa melakukan pelanggaran lalu lintas, mereka mungkin harus berurusan dengan pengadilan tergantung pada seriusnya pelanggaran tersebut dan apakah mereka memutuskan untuk mengajukan banding terhadap denda atau sanksi yang diberikan.<sup>159</sup>

##### 1) Proses Hukum

Untuk pelanggaran lalu lintas ringan, seperti parkir di tempat yang salah atau sedikit melebihi batas kecepatan, pengemudi biasanya hanya perlu membayar denda dan menerima poin demerit. Namun, untuk pelanggaran yang lebih serius atau jika pengemudi menentang denda atau tuduhan, masalah tersebut dapat dibawa ke pengadilan. Pengemudi tersebut akan memiliki kesempatan untuk membela diri, mungkin dengan bantuan seorang pengacara, dan hakim atau majelis hakim akan menentukan hasilnya.

##### 2) Pengadilan Lalu Lintas

Di beberapa negara bagian di Australia, ada pengadilan khusus yang menangani pelanggaran lalu lintas. Pengadilan ini dirancang untuk memproses kasus-kasus ini secara efisien dan efektif, memastikan bahwa ada kesempatan

---

<sup>201</sup> *Ibid*, hlm. 30

yang adil untuk diperiksa dan dipertimbangkan oleh sistem peradilan.

### 3) Hak untuk Mengajukan Banding

Pengemudi di Australia memiliki hak untuk mengajukan banding terhadap keputusan yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas. Ini mencakup hak untuk menantang denda atau poin demerit yang diberikan dan, dalam kasus penangguhan atau pencabutan lisensi, hak untuk mengajukan banding terhadap keputusan tersebut. Proses ini memungkinkan pengemudi untuk memberikan bukti tambahan atau keterangan yang mungkin mengubah keputusan awal.

### 4) Transparansi dan Keadilan

Sistem peradilan lalu lintas di Australia dirancang untuk menjadi transparan dan adil, memastikan bahwa semua pengemudi diperlakukan sama di depan hukum. Sistem ini juga memungkinkan untuk tinjauan independen terhadap tindakan penegak hukum, yang dapat membantu mempertahankan kepercayaan publik dalam sistem penegakan hukum lalu lintas.

### 5) Pendidikan Hukum

Selain menangani kasus pelanggaran lalu lintas, interaksi dengan pengadilan juga berfungsi sebagai sarana edukasi bagi pengemudi tentang seriusnya pelanggaran lalu lintas dan konsekuensi hukumnya. Pengadilan sering kali memberikan peringatan atau nasihat hukum yang dapat mendorong pengemudi untuk memperbaiki perilaku mengemudi mereka.<sup>160</sup>

Interaksi dengan sistem peradilan memainkan peran penting dalam

---

<sup>202</sup> *Ibid*, hlm. 32

menegakkan hukum lalu lintas di Australia. Ini menjamin bahwa ada mekanisme peninjauan bagi mereka yang didakwa melanggar aturan lalu lintas, sementara juga memastikan bahwa hukum ditegakkan dengan cara yang adil dan konsisten di seluruh negeri.

Sistem penegakan hukum lalu lintas di Australia dirancang untuk mencegah pelanggaran dan mempromosikan perilaku mengemudi yang aman. Melalui kombinasi penegakan hukum yang ketat, penggunaan teknologi, dan inisiatif pendidikan, Australia berupaya untuk mengurangi jumlah kecelakaan dan meningkatkan keselamatan di jalan raya.

### **3. Jepang**

Sistem penegakan hukum lalu lintas di Jepang dikenal dengan ketatnya dan memiliki beberapa fitur unik yang mencerminkan budaya dan pendekatan hukum negara tersebut terhadap keselamatan jalan raya.

#### **a. Hukum Lalu Lintas yang Ketat**

Jepang memiliki hukum lalu lintas yang sangat detail dan ketat, yang mencakup segala hal mulai dari aturan parkir hingga batas kecepatan. Hukum ini sering kali ditegakkan dengan penalti yang berat untuk mencegah pelanggaran dan meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan jalan raya.

Jepang dikenal memiliki beberapa hukum lalu lintas yang paling ketat di dunia, didukung oleh sistem penegakan yang dirancang untuk memaksimalkan keselamatan di jalan raya. Hukum-hukum ini mencakup berbagai aspek berkendara dan pemeliharaan kendaraan, dan pemerintah Jepang secara aktif memonitor dan mengevaluasi peraturan ini untuk memastikan bahwa mereka tetap

relevan dan efektif.

Di Jepang, batas kecepatan diatur dengan sangat hati-hati dan sering kali lebih rendah dibandingkan dengan banyak negara lain. Misalnya, batas kecepatan di area perkotaan biasanya adalah 30-40 kilometer per jam, dan 50-60 kilometer per jam di jalan raya. Batas kecepatan ini ditegakkan secara ketat untuk mengurangi risiko kecelakaan fatal.<sup>161</sup>

Jepang memiliki toleransi yang sangat rendah terhadap mengemudi di bawah pengaruh alkohol. Hukumnya dirancang untuk menghukum tidak hanya pengemudi yang mabuk tetapi juga penumpang yang mengetahui bahwa pengemudi telah minum, dan bahkan orang yang menyediakan alkohol. Hukuman untuk mengemudi dalam pengaruh alkohol bisa sangat berat, termasuk penjaradan denda yang signifikan.

Hukum di Jepang mengharuskan semua pengemudi dan penumpang menggunakan sabuk pengaman. Hal yang sama berlaku untuk pengendara dan penumpang sepeda motor yang harus memakai helm. Pelanggaran terhadap aturan ini mengakibatkan denda dan poin demerit.

Jepang memiliki sistem inspeksi kendaraan yang sangat ketat yang dikenal sebagai "Shaken". Sistem ini memerlukan kendaraan untuk menjalani inspeksi menyeluruh setiap beberapa tahun untuk memastikan bahwa mereka memenuhi standar keselamatan yang ketat. Proses ini mencakup pengecekan emisi, kondisi mekanis kendaraan, dan peralatan keselamatan.

Untuk mendapatkan dan mempertahankan lisensi mengemudi di Jepang,

---

<sup>161</sup> Hiroshi Tanaka, *Road Safety in Japan: Policies and Practices*, University of Tokyo Press, Tokyo, 2017, hlm. 32

pengemudi harus menyelesaikan program pelatihan yang ketat dan lulus ujian mengemudi yang sulit, yang mencakup pengetahuan tentang peraturan lalu lintas dan keterampilan mengemudi.

Di Jepang, pertanggungjawaban sosial sangat dihargai, dan ini tercermin dalam hukum lalu lintasnya. Misalnya, jika pengemudi menyebabkan kecelakaan, ada penekanan pada ganti rugi dan permintaan maaf kepada pihak yang dirugikan, yang sering kali melibatkan mediasi di luar sistem pengadilan formal.

Hukum lalu lintas yang ketat di Jepang bertujuan tidak hanya untuk menghukum pelanggaran tetapi juga untuk mencegahnya, dengan menciptakan lingkungan yang tidak menguntungkan perilaku berbahaya di jalan. Dengan demikian, hukum ini mencerminkan komitmen Jepang untuk keselamatan, ketertiban, dan tanggung jawab di jalan raya.

#### b. Penegakan oleh Polisi

Kepolisian Jepang sangat aktif dalam menegakkan hukum lalu lintas. Polisi lalu lintas sering terlihat di jalan-jalan, melakukan patroli baik dengan mobil, motor, maupun berjalan kaki. Mereka juga melakukan pemeriksaan secara rutin untuk memastikan bahwa kendaraan mematuhi standar keselamatan, termasuk pengujian emisi dan kondisi kendaraan.

Penegakan hukum lalu lintas oleh kepolisian di Jepang adalah proses yang ketat, terorganisir, dan sangat disiplin, mencerminkan pendekatan yang umum terhadap penegakan hukum di negara tersebut. Polisi Jepang memiliki berbagai metode dan alat untuk memantau dan menindak pelanggaran lalu lintas, serta

memelihara ketertiban dan keselamatan di jalan raya.<sup>162</sup>

Polisi Jepang melakukan patroli secara rutin baik di jalan-jalan kota maupun di jalan raya. Dengan kendaraan yang dilengkapi dengan teknologi canggih, seperti radar dan kamera, mereka mampu mendeteksi pelanggaran lalu lintas dan segera menindaklanjuti. Patroli ini tidak hanya berfungsi untuk menegakkan hukum tetapi juga memberikan kehadiran polisi yang terlihat, yang sendiri berperan sebagai pencegah terhadap perilaku mengemudi yang berbahaya.

Mengemudi di bawah pengaruh alkohol adalah salah satu fokus utama penegakan hukum di Jepang. Polisi sering melakukan razia alkohol di jalan raya, terutama pada malam hari dan saat-saat setelah perayaan atau liburan. Dengan peralatan tes napas portabel, mereka dapat dengan cepat menentukan apakah pengemudi telah mengkonsumsi alkohol dan bertindak sesuai dengan itu.

Kamera pengawasan dipasang di lokasi strategis di seluruh Jepang untuk menangkap pelanggaran seperti kecepatan berlebih dan menerobos lampu merah. Rekaman dari kamera-kamera ini dapat digunakan sebagai bukti dalam proses penegakan hukum dan dalam kasus yang lebih serius, dapat membantu dalam investigasi kecelakaan.

Polisi di Jepang juga mengandalkan dukungan dan kerja sama dari komunitas. Program-program seperti patroli lingkungan, di mana warga sipil bekerja sama dengan polisi untuk memantau keamanan lokal, membantu dalam mengidentifikasi dan mencegah perilaku mengemudi yang berbahaya.

Anggota kepolisian di Jepang menerima pelatihan khusus yang luas, tidak

---

<sup>162</sup> Kevin H. Roth, *Driving Regulations and Enforcement in Japan*, Routledge, New York, 2020., hlm. 25

hanya dalam hukum dan prosedur tetapi juga dalam interaksi sosial dan mediasi. Hal ini memastikan bahwa mereka tidak hanya kompeten dalam penegakan hukum tetapi juga dalam mendekati masyarakat dengan cara yang hormat dan efektif.

Ketika pelanggaran lalu lintas terjadi, polisi Jepang menangani situasi tersebut dengan cara yang sangat teratur. Pengemudi yang melanggar hukum dapat diharapkan untuk menjalani proses yang jelas dan adil, yang bisa mencakup denda, poin demerit, atau bahkan proses hukum yang lebih serius tergantung pada pelanggarannya.

Melalui pendekatan yang menyeluruh dan disiplin ini, kepolisian Jepang berhasil menjaga salah satu tingkat keamanan jalan raya yang tertinggi di dunia. Penegakan hukum yang ketat, diiringi dengan pendidikan dan pendekatan berbasis komunitas, memastikan bahwa jalan raya di Jepang aman dan teratur.

#### c. Sistem Poin Demerit

Seperti banyak negara lain, Jepang juga memiliki sistem poin demerit yang dikenal sebagai "Keiho Points". Pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas akan diberikan poin demerit yang dapat menumpuk dan mengakibatkan penalti lebih lanjut, termasuk penangguhan atau pencabutan lisensi mengemudi.

Sistem poin demerit di Jepang, dikenal sebagai "Keiho Points", adalah bagian integral dari upaya negara untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas dan meningkatkan keselamatan jalan raya. Sistem ini dirancang untuk mendisiplinkan pengemudi dan mencegah perilaku mengemudi yang berbahaya melalui sistem

yang memberi konsekuensi progresif untuk pelanggaran berulang atau serius.<sup>163</sup>

#### 1) Akumulasi Poin

Di bawah sistem ini, pengemudi yang melanggar hukum lalu lintas diberikan poin demerit berdasarkan tingkat keparahan pelanggaran tersebut. Pelanggaran ringan mungkin menghasilkan satu atau dua poin, sementara pelanggaran yang lebih serius, seperti mengemudi dalam keadaan mabuk atau balap liar, dapat menghasilkan poin yang jauh lebih banyak.<sup>164</sup>

#### 2) Konsekuensi Akumulasi Poin

Jika pengemudi mengumpulkan jumlah poin tertentu dalam jangka waktu yang ditentukan, biasanya dua tahun, mereka bisa menghadapi konsekuensi seperti penangguhan lisensi mengemudi. Jika pengemudi terus mengumpulkan poin setelah lisensi mereka dipulihkan, mereka bisa menghadapi pencabutan lisensi mengemudi.

#### 3) Kursus Perbaikan

Pengemudi yang mendapatkan poin demerit sering kali diberi kesempatan untuk mengikuti kursus perbaikan pengemudi. Kursus ini dirancang untuk mendidik pengemudi tentang keselamatan lalu lintas dan membantu mereka mengembangkan kebiasaan mengemudi yang lebih aman. Pengemudi yang berhasil menyelesaikan kursus ini mungkin dapat mengurangi jumlah poin demerit mereka atau menghindari penangguhan lisensi.

<sup>163</sup> Makoto Watanabe, *Technology in Traffic Enforcement: Japan's Path*, Nikkei Publishing, Tokyo, 2014, hlm. 46

<sup>208</sup> *Ibid*, hlm. 47

#### 4) Transparansi dan Keadilan

Sistem poin demerit ditegakkan dengan transparansi dan keadilan. Setiap pengemudi memiliki hak untuk diberitahu tentang poin yang diberikan kepada mereka dan memiliki hak untuk mengajukan keberatan atau banding terhadap poin yang mereka anggap tidak adil.

#### 5) Pencegahan dan Edukasi

Selain sebagai alat penegakan hukum, sistem poin demerit juga berfungsi sebagai alat pendidikan dan pencegahan. Dengan membuat pengemudi sadar akan konsekuensi langsung dari perilaku mengemudi mereka, sistem ini bertujuan untuk mendorong perubahan perilaku sebelum terjadi kecelakaan atau pelanggaran lebih lanjut.<sup>165</sup>

Sistem poin demerit di Jepang mendukung filosofi bahwa keselamatan lalu lintas adalah tanggung jawab bersama antara pengemudi dan negara. Dengan memberikan insentif kepada pengemudi untuk mematuhi hukum dan mendorong mereka untuk menjadi lebih bertanggung jawab, sistem ini memainkan peran penting dalam upaya negara untuk memelihara jalan yang aman bagi semua pengguna.

#### d. Teknologi Penegakan Hukum

Kepolisian Jepang menggunakan teknologi seperti kamera pengawasan untuk mengawasi dan menegakkan hukum lalu lintas. Kamera-kamera ini terpasang di banyak titik strategis dan membantu dalam deteksi pelanggaran lalu lintas. Teknologi memainkan peran penting dalam sistem penegakan hukum lalu

---

<sup>165</sup> *Ibid*, hlm. 48

lintas di Jepang. Negara ini telah mengadopsi berbagai alat teknologi canggih untuk memantau jalan raya dan menindak pelanggaran lalu lintas dengan carayang efisien dan efektif.<sup>166</sup>

#### 1) Kamera Pengawasan dan ANPR

Jepang menggunakan kamera CCTV dan Sistem Pengenalan Nomor Plat Otomatis (ANPR) secara luas dalam sistem pengawasannya. Kamera-kamera ini dipasang di lokasi strategis, termasuk persimpangan, jalan raya, dan area dengan tingkat kecelakaan yang tinggi. Mereka secara otomatis merekam pelanggaran lalu lintas seperti menerobos lampu merah, kecepatan berlebih, dan mengemudi secara agresif. Data yang dikumpulkan digunakan untuk mengidentifikasi pelanggar dan mengeluarkan tiket atau sanksi.

#### 2) Sistem Deteksi Kecepatan

Polisi Jepang menggunakan radar dan lidar untuk mendeteksi kecepatan kendaraan. Alat-alat ini dapat digunakan dalam kendaraan patroli atau dipasang secara stasioner di lokasi-lokasi yang dikenal rawan pelanggaran kecepatan. Teknologi ini memungkinkan penegakan hukum kecepatan yang konsisten dan tidak memihak, terlepas dari keberadaan fisik polisi.

#### 3) Razia Alkohol

Jepang memiliki salah satu hukum paling ketat di dunia terhadap mengemudi di bawah pengaruh alkohol. Polisi menggunakan alat tes napas di lapangan untuk dengan cepat menilai apakah pengemudi mabuk.

---

<sup>166</sup> Hiroshi Tanaka, *Op.cit*, hlm. 35

Jika tes menunjukkan hasil positif, pengemudi akan ditindak lebih lanjut sesuai dengan hukum yang berlaku.

4) Sistem Penegakan Hukum Terintegrasi

Teknologi penegakan hukum di Jepang terintegrasi dengan sistem informasi kepolisian, yang memungkinkan berbagi data secara real-time dan koordinasi antar lembaga. Ini meningkatkan efisiensi dan efektivitas penegakan hukum, memastikan respons yang cepat terhadap insiden dan pengelolaan data yang akurat.

5) Sistem Informasi Pengemudi

Teknologi juga digunakan untuk memberikan informasi kepada pengemudi melalui sistem navigasi dan aplikasi seluler, yang dapat memberikan peringatan tentang kondisi lalu lintas, kamera kecepatan, dan perubahan peraturan lalu lintas. Ini membantu pengemudi menghindari pelanggaran dan meningkatkan kesadaran mereka tentang kondisi lalu lintas saat ini.<sup>167</sup>

Pemanfaatan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas di Jepang mencerminkan komitmen negara untuk mengadopsi pendekatan berbasis inovasi dalam memelihara keselamatan dan ketertiban di jalan raya. Dengan bantuan teknologi, Jepang berhasil mengurangi angka kecelakaan dan memastikan bahwa pengemudi mematuhi aturan lalu lintas, menciptakan lingkungan jalan raya yang aman bagi semua pengguna.

---

<sup>167</sup> *Ibid*, hlm. 36-37

e. Edukasi Publik

Pemerintah Jepang sangat mendorong edukasi publik tentang keselamatan lalu lintas melalui kampanye kesadaran dan program di sekolah. Pesan tentang keselamatan jalan raya disampaikan melalui berbagai media, termasuk televisi dan internet. Edukasi publik adalah fondasi utama dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Jepang, yang memainkan peran penting dalam membentuk sikap dan perilaku pengendara. Upaya edukatif di Jepang melibatkan berbagai inisiatif yang bertujuan untuk menanamkan pemahaman tentang aturan lalu lintas, kesadaran tentang risiko keselamatan, dan pentingnya kepatuhan terhadap hukum.

Pemerintah Jepang dan organisasi terkait seperti NPA (National Police Agency) secara teratur melaksanakan kampanye keselamatan lalu lintas untuk menyoroti topik seperti bahaya mengemudi di bawah pengaruh alkohol, kebutuhan untuk mematuhi batas kecepatan, dan pentingnya menggunakan sabuk pengaman dan helm. Kampanye ini sering kali menggunakan berbagai media, termasuk televisi, radio, dan media sosial, untuk menjangkau audiens yang luas.

Program pendidikan lalu lintas dimulai dari usia dini di Jepang. Anak-anak diajarkan tentang aturan jalan raya, cara menyeberang jalan dengan aman, dan pentingnya perilaku yang bertanggung jawab sebagai pejalan kaki atau pengendara sepeda. Di sekolah menengah, remaja diajarkan tentang hukum lalu lintas dan konsekuensi dari pelanggaran saat mereka mempersiapkan untuk mendapatkan lisensi pengemudi mereka.

Proses mendapatkan lisensi mengemudi di Jepang melibatkan pelatihan yang menyeluruh dan ujian yang ketat. Pelatihan ini tidak hanya fokus pada

keterampilan mengemudi tetapi juga pada pengetahuan mendalam tentang hukum lalu lintas dan etika berkendara. Ini memastikan bahwa pengemudi baru memahami tanggung jawab mereka di jalan dan konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas.

Untuk pengemudi yang telah melakukan pelanggaran, program perbaikan pengemudi ditawarkan sebagai cara untuk mengurangi poin demerit dan sebagai langkah pendidikan. Program ini biasanya mencakup kursus yang mengulas hukum lalu lintas, keselamatan jalan raya, dan manajemen risiko.

Polisi Jepang sering berkolaborasi dengan masyarakat melalui kegiatan seperti festival keselamatan lalu lintas, di mana pengunjung dapat belajar tentang keamanan jalan dalam pengaturan yang interaktif dan menarik. Polisi juga berpartisipasi dalam acara-acara lokal untuk meningkatkan hubungan dengan masyarakat dan menyampaikan pesan keselamatan lalu lintas.<sup>168</sup>

Edukasi publik di Jepang ditekankan sebagai cara proaktif untuk mencegah pelanggaran lalu lintas sebelum terjadi dan memelihara lingkungan jalan raya yang aman. Dengan investasi yang berkelanjutan dalam edukasi, Jepang berupaya untuk menanamkan nilai-nilai keselamatan jalan raya dan memelihara budaya mengemudi yang bertanggung jawab.

#### f. Penanganan Kecelakaan

Jika terjadi kecelakaan, polisi akan melakukan investigasi menyeluruh untuk menentukan penyebabnya dan apakah ada pelanggaran hukum. Di Jepang, ada kecenderungan untuk mencari solusi yang menguntungkan kedua belah pihak

---

<sup>168</sup> *Ibid*, hlm. 38

melalui mediasi daripada melalui pengadilan.

Penanganan kecelakaan lalu lintas di Jepang mencerminkan tingkat organisasi dan efisiensi yang tinggi, serta budaya hukum yang mengutamakan akurasi dan keadilan. Prosesnya melibatkan beberapa langkah yang ketat dan terkoordinasi untuk menanggapi, menyelidiki, dan menyelesaikan insiden lalu lintas.

#### 1) Respons Cepat

Saat terjadi kecelakaan, polisi Jepang bersama dengan layanan darurat lainnya, seperti paramedis dan pemadam kebakaran, merespons dengan cepat. Polisi mengamankan area kecelakaan untuk melindungi korban dan saksi, sambil memastikan lalu lintas di sekitar lokasi kecelakaan dialihkan untuk mencegah kemacetan lebih lanjut dan insiden tambahan.

#### 2) Investigasi Kecelakaan

Polisi melakukan investigasi menyeluruh atas kecelakaan tersebut. Mereka mengumpulkan bukti dari tempat kejadian, yang meliputi foto, pengukuran, dan keterangan saksi. Kamera pengawasan lalu lintas dan rekaman dashcam sering kali diperiksa untuk memberikan wawasan lebih lanjut tentang kejadian tersebut. Polisi menggunakan bukti ini untuk menentukan penyebab kecelakaan dan apakah ada pelanggaran hukum yang terjadi.

#### 3) Perlakuan Terhadap Korban

Di Jepang, korban kecelakaan diberikan prioritas tinggi. Penanganan medis segera diberikan, dan ada sistem dukungan untuk membantu korban

dan keluarganya selama proses pemulihan dan penyelesaian hukum. Jika kecelakaan menyebabkan kerugian atau cedera, polisi akan membantu dalam proses kompensasi dan asuransi.

#### 4) Mediasi dan Resolusi

Menurut tradisi dan hukum Jepang, mediasi seringkali menjadi langkah penting dalam menyelesaikan kasus kecelakaan. Polisi atau mediator hukum dapat membantu dalam negosiasi antara pihak-pihak yang terlibat untuk mencapai penyelesaian yang adil tanpa perlu proses pengadilan yang panjang dan mahal.

#### 5) Pelaporan dan Analisis

Data dari kecelakaan lalu lintas dicatat dan dianalisis untuk mengidentifikasi pola dan area yang berisiko tinggi. Informasi ini digunakan untuk perencanaan kebijakan dan inisiatif pencegahan kecelakaan di masa depan, seperti perbaikan infrastruktur jalan atau kampanye kesadaran lalu lintas.

#### 6) Pendidikan Pasca-Kecelakaan

Setelah terlibat dalam kecelakaan, pengemudi di Jepang mungkin diwajibkan untuk mengikuti kursus keselamatan lalu lintas. Ini bukan hanya untuk menindak mereka tetapi juga untuk memberi pelajaran berharga yang dapat mencegah kecelakaan di masa depan.<sup>169</sup>

Proses penanganan kecelakaan di Jepang adalah perwujudan dari pendekatan negara tersebut yang sistematis dan manusiawi terhadap penegakan

---

<sup>169</sup> *Ibid*, hlm. 38-40

hukum dan keselamatan lalu lintas. Ini menekankan pada pencegahan kecelakaan, pendidikan pengemudi, dan resolusi yang cepat dan adil bagi semua pihak yang terlibat.

Sistem penegakan hukum lalu lintas di Jepang efektif dalam mempertahankan tingkat keselamatan jalan yang tinggi, yang tercermin dalam salah satu tingkat kecelakaan lalu lintas terendah di dunia. Pendekatan ini mencerminkan filosofi yang lebih luas yang menekankan pada pencegahan, edukasi, dan kepatuhan yang tinggi terhadap aturan.

## **B. Implementasi Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dari Perspektif Hukum Islam***

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dari perspektif hukum Islam memasukkan prinsip-prinsip Islam dalam upaya menjaga ketertiban dan keselamatan di jalan raya. Di banyak negara Muslim, prinsip-prinsip ini diintegrasikan ke dalam sistem hukum nasional, termasuk aturan lalu lintas, untuk menciptakan lingkungan yang adil dan aman.

Berikut ini beberapa aspek penting dari penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dalam konteks hukum Islam:

### **1. Prinsip Keadilan dan Tanggung Jawab**

Dalam Islam, keadilan dan tanggung jawab adalah prinsip yang sangat penting. Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas didasarkan pada keadilan, yaitu memastikan bahwa setiap pelanggar diberikan sanksi yang proporsional dengan pelanggarannya. Tanggung jawab individu untuk mematuhi aturan lalu lintas dianggap sebagai bagian dari tanggung jawab sosial dan moral

mereka.<sup>170</sup>

Dalam konteks hukum Islam, prinsip keadilan dan tanggung jawab memainkan peran penting, termasuk dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Prinsip keadilan dalam Islam, atau 'adl, adalah salah satu prinsip dasar yang mengarahkan semua aspek kehidupan, termasuk hukum dan tatanan sosial. Ini berarti bahwa setiap individu harus diperlakukan dengan adil dan setiap tindakan hukum harus didasarkan pada keadilan, tanpa diskriminasi atau prasangka. Dalam konteks penegakan hukum lalu lintas, ini berarti bahwa sanksi dan penindakan harus secara adil diterapkan kepada semua yang melanggar aturan, tanpa memandang status sosial atau latar belakang mereka. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa setiap individu memikul konsekuensi yang sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan, mendorong perilaku yang bertanggung jawab dan menghormati hak-hak pengguna jalan lain.

Tanggung jawab, atau 'amanah', dalam Islam tidak hanya mengacu pada pemenuhan kewajiban religius tetapi juga mencakup kewajiban moral dan sosial terhadap komunitas dan masyarakat.<sup>171</sup> Dalam konteks lalu lintas, ini berarti bahwa setiap pengendara dan pengguna jalan memiliki tanggung jawab untuk berperilaku dengan cara yang tidak membahayakan orang lain. Pengendara diharapkan untuk mengikuti aturan lalu lintas, seperti batas kecepatan dan rambu-rambu, tidak hanya sebagai kewajiban hukum tetapi juga sebagai bagian dari tanggung jawab moral mereka terhadap keselamatan orang lain. Tanggung jawab ini juga meluas ke otoritas yang berwenang, yang harus menegakkan aturan ini

---

<sup>170</sup> Adip Bahari, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Jakarta, 2010, hlm. 24

<sup>171</sup> *Ibid*, hlm. 25

dengan adil dan konsisten, memastikan bahwa praktik keamanan di jalan raya dipatuhi demi kebaikan bersama.

## 2. Penghormatan terhadap Hak dan Keselamatan Orang Lain

Islam menekankan pentingnya menghormati hak dan keselamatan orang lain. Prinsip ini relevan dalam konteks lalu lintas, di mana pengendara diharapkan untuk mengemudi dengan cara yang tidak membahayakan atau merugikan pengguna jalan lain. Pelanggaran terhadap prinsip ini, seperti mengemudi secara sembrono atau mengabaikan aturan lalu lintas, dianggap tidak hanya melanggar hukum negara tetapi juga prinsip-prinsip Islam.

Dalam Islam, penghormatan terhadap hak dan keselamatan orang lain adalah prinsip fundamental yang menekankan pentingnya menjaga kesejahteraan dan keamanan sesama. Prinsip ini sangat relevan dalam konteks lalu lintas, di mana setiap pengguna jalan, baik pengendara maupun pejalan kaki, memiliki tanggung jawab untuk bertindak dengan cara yang tidak membahayakan atau merugikan orang lain.

Dalam pandangan Islam, setiap tindakan yang dapat menyebabkan cedera atau kerugian bagi orang lain tidak hanya dianggap sebagai pelanggaran hukum negara tetapi juga pelanggaran terhadap prinsip moral dan etika Islam. Misalnya, mengemudi dengan ceroboh atau melanggar aturan lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan tidak hanya merupakan pelanggaran hukum tetapi juga dianggap sebagai tindakan yang tidak bertanggung jawab dan tidak etis dalam Islam, karena membahayakan nyawa dan keselamatan orang lain.

Selain itu, Islam menekankan konsep 'amanah' atau kepercayaan, yang

dalam hal ini dapat diinterpretasikan sebagai kepercayaan yang diberikan kepada pengendara untuk menggunakan jalan secara aman dan bertanggung jawab. Setiap pengendara di jalan memiliki hak untuk merasa aman dan bebas dari bahaya, dan oleh karena itu setiap pengguna jalan memiliki kewajiban untuk menghormati hak tersebut. Ini melibatkan mengikuti aturan lalu lintas, seperti kecepatan yang aman, memberikan prioritas kepada pejalan kaki di zebra cross, dan menghindari perilaku berbahaya seperti mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau narkoba. Dalam konteks ini, penghormatan terhadap hak dan keselamatan orang lain menjadi lebih dari sekadar mematuhi hukum; ini menjadi ekspresi dari nilai-nilai etis dan moral dalam berinteraksi dengan sesama pengguna jalan.<sup>172</sup>

### 3. Pencegahan Kecelakaan dan Kerusakan

Dalam Islam, pencegahan kecelakaan dan kerusakan dianggap sebagai tindakan yang sangat penting. Oleh karena itu, hukum lalu lintas yang dirancang untuk mencegah kecelakaan dan melindungi properti, seperti peraturan kecepatan dan penggunaan helm, dapat dilihat sebagai sejalan dengan ajaran Islam.

Dalam Islam, konsep pencegahan kecelakaan dan kerusakan, atau dalam bahasa Arab dikenal sebagai "*tahawwur*" (pencegahan) dan "*ta'dhir*" (kerusakan), sangat penting dan dianggap sebagai bagian dari tanggung jawab kolektif dan individu.<sup>173</sup> Dalam konteks lalu lintas, prinsip ini mendorong penggunaan strategi dan tindakan yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan mengurangi potensi kerusakan baik terhadap manusia maupun properti. Hal ini mencakup mematuhi aturan lalu lintas, seperti batas kecepatan, penggunaan

---

<sup>172</sup> Boy, Pradana, *Fikih Jalan Tengah*, Hamdalah, Jakarta, 2008, hlm. 67

<sup>219</sup> *Ibid*, hlm. 68

lampu isyarat, dan penggunaan helm bagi pengendara sepeda motor.

Prinsip ini juga menghargai pentingnya pemeliharaan kendaraan secara rutin untuk mencegah kegagalan mekanis yang bisa menyebabkan kecelakaan. Di samping itu, ada penekanan pada pentingnya edukasi dan pelatihan bagi pengemudi, termasuk kesadaran tentang bahaya mengemudi dalam keadaan lelah atau di bawah pengaruh alkohol.

Selain aspek fisik dalam pencegahan kecelakaan, Islam juga menekankan pada aspek moral dan etika. Sebagai contoh, mengemudi dengan hati-hati dan mempertimbangkan keselamatan orang lain di jalan bukan hanya tindakan hukum tetapi juga tindakan etika yang mencerminkan kepedulian terhadap nyawa manusia dan properti. Konsep "*taklif*" (tanggung jawab moral) menunjukkan bahwa setiap individu bertanggung jawab atas tindakannya sendiri, dan dalam konteks berkendara, ini berarti bahwa setiap pengemudi harus bertanggung jawab untuk menghindari perilaku yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain.<sup>174</sup> Prinsip ini mengajarkan bahwa kehati-hatian, kesadaran, dan pertimbangan etis dalam berkendara merupakan bagian dari kewajiban moral dan spiritual setiap pengendara.

#### 4. Hukuman dan Sanksi

Dalam Islam, konsep hukuman dan sanksi diatur dengan tujuan reformasi dan pencegahan. Dalam konteks pelanggaran lalu lintas, ini bisa berarti penerapan denda atau sanksi lainnya sebagai cara untuk mendidik pelanggar dan mencegah pelanggaran lebih lanjut.

---

<sup>220</sup> *Ibid*, hlm. 70

Dalam konteks hukum Islam, konsep hukuman dan sanksi ditujukan untuk lebih dari sekadar menghukum pelaku; tujuannya juga untuk mencegah perilaku buruk dan mendidik masyarakat. Dalam sistem penegakan hukum lalu lintas, penerapan hukuman dan sanksi berdasarkan prinsip-prinsip Islam bertujuan untuk mendorong pengendara dan pengguna jalan lainnya untuk mematuhi aturan demi kebaikan bersama.

Hukuman untuk pelanggaran lalu lintas, seperti denda atau pencabutan izin mengemudi, harus dijatuhkan dengan adil dan proporsional terhadap tingkat keseriusan pelanggaran. Tujuannya bukan hanya untuk menghukum pelanggar, tetapi juga untuk mengajarkan pentingnya keselamatan lalu lintas dan mencegah perilaku serupa di masa depan. Ini mencerminkan prinsip Islam tentang keadilan dan mencegah kerusakan.

Selain itu, dalam Islam, hukuman juga bertujuan untuk mereformasi pelaku dan melindungi masyarakat. Dalam konteks lalu lintas, ini berarti bahwa sanksi tidak hanya harus diterapkan secara konsisten, tetapi juga harus disertai dengan upaya edukatif. Misalnya, program pelatihan ulang atau seminar keselamatan lalu lintas bagi pelanggar dapat menjadi bagian dari hukuman.

Pendekatan ini membantu memastikan bahwa pelanggar tidak hanya membayar denda atau menjalani hukuman lainnya, tetapi juga mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang pentingnya mengikuti aturan lalu lintas dan dampak perilaku mereka terhadap keselamatan orang lain. Dengan demikian, hukuman dalam konteks hukum Islam tidak hanya merupakan tindakan punitif, tetapi juga memiliki dimensi pendidikan dan pencegahan.

## 5. Peran Otoritas

Dalam Islam, otoritas memiliki tanggung jawab untuk menegakkan hukum dan menjaga ketertiban. Ini termasuk penegakan aturan lalu lintas. Otoritas diharapkan bertindak secara adil, objektif, dan dengan mempertimbangkan kesejahteraan umum.

Dalam konteks hukum Islam, peran otoritas, termasuk pihak berwenang dalam penegakan hukum lalu lintas, adalah sangat penting dan dianggap sebagai amanah (tanggung jawab kepercayaan) yang harus dijalankan dengan keadilan, integritas, dan kebijaksanaan. Otoritas lalu lintas tidak hanya bertugas menegakkan aturan dan regulasi, tetapi juga harus memastikan bahwa tindakan mereka selaras dengan prinsip-prinsip keadilan dan etika. Ini berarti bahwa mereka harus bertindak secara adil dan tidak memihak, menindak pelanggaran dengan cara yang proporsional, dan memastikan bahwa semua pengguna jalan diberi kesempatan yang sama untuk mengikuti aturan.<sup>175</sup>

Selain itu, otoritas harus mengedepankan perlindungan dan keselamatan masyarakat. Tindakan penegakan hukum harus dilakukan dengan niat untuk mencegah kecelakaan dan kerugian, serta untuk menjaga ketertiban dan ketentraman di jalan raya. Selain penegakan hukum, peran otoritas juga melibatkan aspek pendidikan dan pencegahan. Mereka harus berusaha untuk meningkatkan kesadaran dan pemahaman masyarakat tentang aturan lalu lintas dan pentingnya keselamatan jalan. Ini bisa dilakukan melalui kampanye edukasi, program pelatihan, dan inisiatif kesadaran masyarakat.

---

<sup>175</sup> Djazuli, *Kaidah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam Menyelesaikan Masalah-Masalah Yang Praktis*, Kencana, Jakarta, 2011, hlm. 192

Dengan cara ini, otoritas tidak hanya menjadi penegak hukum tetapi juga pendidik dan pembimbing bagi masyarakat. Melalui pendekatan yang komprehensif dan berimbang antara penegakan hukum, edukasi, dan pencegahan, otoritas dapat secara efektif meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mengurangi pelanggaran, sesuai dengan prinsip-prinsip hukum Islam yang menekankan keadilan, tanggung jawab, dan kesejahteraan bersama.<sup>176</sup>

## 6. Etika dan Moralitas

Dalam Islam, etika dan moralitas individu sangat dihargai. Dalam konteks lalu lintas, ini berarti pengendara diharapkan untuk bertindak etis dan bertanggung jawab, tidak hanya mematuhi hukum secara harfiah tetapi juga semangatnya untuk kebaikan bersama.

Dalam Islam, etika dan moralitas merupakan fondasi penting yang membimbing perilaku individu, termasuk dalam konteks berkendara dan penggunaan jalan raya. Etika dalam Islam bukan hanya mengatur hubungan antara manusia dengan Tuhan, tetapi juga hubungan antar manusia, termasuk perilaku di jalan raya.<sup>177</sup>

Ini berarti bahwa setiap pengendara dan pengguna jalan diharapkan tidak hanya mematuhi aturan lalu lintas sebagai kewajiban hukum, tetapi juga sebagai bagian dari tanggung jawab moral dan etis mereka. Berkendara secara aman dan bertanggung jawab, menghormati hak pengguna jalan lain, dan berupaya untuk mencegah kecelakaan dan kerusakan adalah manifestasi dari perilaku etis dalam

<sup>176</sup> *Ibid*, hlm. 193

<sup>177</sup> Ahmad Sohari, Sanusi, *Ushul Fiqh*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015, hlm. 210

Islam. Perilaku ini mencerminkan kesadaran individu tentang tanggung jawab mereka terhadap keselamatan dan kesejahteraan sesama, yang sangat ditekankan dalam ajaran Islam.

Selain itu, Islam menekankan pentingnya niat dan sikap dalam menentukan nilai etis dari suatu tindakan. Berkendara dengan niat untuk menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain, serta dengan sikap sabar dan tidak agresif, adalah contoh perilaku etis yang diinginkan. Hal ini berarti menghindari perilaku negatif seperti mengemudi secara sembrono, melanggar aturan lalu lintas, atau mengemudi dalam keadaan emosi yang tidak stabil.<sup>178</sup>

Dalam Islam, setiap tindakan dianggap memiliki dimensi moral dan etis, dan berkendara tidak terkecuali. Oleh karena itu, etika dan moralitas dalam berkendara tidak hanya tentang mematuhi aturan lalu lintas, tetapi juga tentang menunjukkan rasa hormat dan perhatian terhadap hak dan keselamatan orang lain, yang merupakan nilai inti dalam ajaran Islam.

Secara keseluruhan, penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dalam perspektif hukum Islam tidak hanya berfokus pada penerapan aturan dan sanksi tetapi juga mengedepankan prinsip keadilan, tanggung jawab, penghormatan terhadap hak orang lain, serta etika dan moralitas. Pendekatan ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman dan harmonis, yang sejalan dengan nilai-nilai Islam.

---

<sup>178</sup> *Ibid*, hlm. 212

### C. Rekonstruksi Regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Berbasis Nilai Keadilan

#### 1. Implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Menurut Pancasila

Pancasila sebagai dasar negara berarti bahwa Pancasila dijadikan landasan untuk penyelenggaraan negara. Ini juga berarti bahwa semua tindakan dan operasi pemerintah harus mencerminkan nilai-nilai Pancasila dan tidak boleh bertentangan dengannya. Damanhuri mengatakan bahwa Pancasila berasal dari bahasa sansekerta, di mana Pancasila berarti lima, dan sila berarti lima, yang berarti batu sendi, alas, dan dasar. Lima dasar adalah arti Pancasila, dan silasendiri sering diartikan sebagai peraturan atau kesesuaian untuk berperilaku baik. Hakikat adalah sesuatu yang ada dalam diri seseorang atau harus ada.<sup>179</sup>

Negara Indonesia adalah negara yang berdasarkan ideologi Pancasila yang selalu menjunjung tinggi nilai Ketuhanan, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia, Kerakyatan dan musyawarah untuk mufakat dan Nilai Keadilan Sosial. Pancasila bukanlah sesuatu yang asing lagi bagi warga Indonesia, diterapkan dalam pembukaan UUD 1945 alinea IV dan dijadikan sebagai dasar negara Republik Indonesia yang terdiri dari 5 sila. Meskipun dalam UUD 1945 tidak secara langsung dijelaskan mengenai Pancasila, namun Pancasila sudah tertanam sendiri dalam jiwa masyarakat Indonesia bahwa Pancasila merupakan pedoman yang harus ditanamkan dalam diri.

Menurut Suraya, Pancasila adalah dasar negara Indonesia, dan karena itu digambarkan sebagai pondasi, suatu negara akan menjadi lebih kokoh jika pondasi

<sup>179</sup> Damanhuri, dkk. *Implementasi Nilai-Nilai Pancasila Sebagai Upaya Pembangunan Karakter Bangsa (Studi Kasus di Kampung Pancasila Desa Tanjung Sari Kecamatan Pabuaran Kabupaten Serang)*. Untirta Civic Education Journal, 1(2), Desember 2016, hlm. 185

itu kuat. Pancasila juga mencerminkan kepribadian masyarakat Indonesia karena bagian-bagiannya akan mencerminkan kepribadian bangsa Indonesia ketika diterapkan. Berdasarkan pemahaman ini, dapat disimpulkan bahwa hakikat Pancasila adalah nilai-nilai yang terkandung dalam sila Pancasila yang harus digunakan sebagai dasar negara.<sup>180</sup>

Pancasila menunjukkan hakikat atau substansi Pancasila yaitu dasar atau kata dasar Tuhan, manusia, rakyat, dan adil. Mendapatkan awalan serta akhiran ke-an, per-an, ke-tuhanan, kemanusiaan, persatuan, kerakyatan, dan keadilan. Hakikat atau substansi memiliki sifat abstrak, umum, universal, mutlak, tetap, tidak berubah, terlepas dari situasi, tempat dan waktu.

Menurut Notonagoro dalam Suraya, hakikat atau substansi dibagi menjadi tiga macam yaitu:

- a. hakikat abstrak, disebut hakikat jenis atau hakikat umum yang memiliki unsur-unsur yang sama, tetap dan tidak berubah. Sifat tetap dan tidak berubah tersebut karena dari sejak dahulu sampai sekarang diakui oleh umat manusia,
- b. hakikat pribadi yaitu unsur-unsur yang tetap yang menyebabkan segala sesuatu yang bersangkutan tetap dalam diri pribadi, dan
- c. hakikat konkrit yaitu sesuatu yang secara nyata dan jelas. Setiap manusia dalam kenyataannya. Hakikat konkrit ini sebagai pedoman praktis dalam kehidupan berbangsa dan negara Indonesia yang sesuai dengan kenyataan sehari-hari, tempat, keadaan, dan waktu.<sup>181</sup>

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa Pancasila sebagai dasar negara memiliki lima sila. Pancasila sebagai filsafat menunjukkan hakikat atau substansi yang sifatnya abstrak (ada dalam pikiran manusia sejak dulu), pribadi (bersangkutan dengan kehidupan pribadi), dan konkret (direalisasikan

<sup>180</sup> Suraya, *Pancasila Dan Ketahanan Jati Diri Bangsa*. Bandung:PT Refika Aditama, 2015, hlm. 154

<sup>181</sup> *Ibid.*,

dalam kehidupan sehari-hari), umum atau universal, mutlak, tetap, tidak berubah-ubah, terlepas dari situasi, tempat dan waktu.

Kedudukan Pancasila sebagai dasar negara dapat ditemukan dalam landasan konstitusional yang pernah berlaku di Indonesia. Landasan tersebut tidak disebutkan istilah Pancasila namun dengan penyebutan sila-sila Pancasila, dengan demikian dokumen-dokumen tersebut memuat dasar negara Pancasila.<sup>182</sup>

Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam konteks Pancasila dapat diuraikan melalui kaitannya dengan kelima sila yang merupakan dasar filosofis negara Indonesia. Pancasila sebagai pandangan hidup bangsa memberikan kerangka berpikir dalam setiap aspek kehidupan, termasuk dalam penegakan hukum dan aturan lalu lintas.

#### 1) Ketuhanan Yang Maha Esa

Implementasi ETLE mencerminkan penghargaan terhadap nilai-nilai keadilan yang bersumber pada nilai ketuhanan. Dengan penerapan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas, diharapkan terciptanya keadilan yang objektif dan tidak diskriminatif bagi setiap pengguna jalan.

Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam konteks Sila Pertama Pancasila, Ketuhanan Yang Maha Esa, dapat diartikan sebagai penerapan nilai-nilai keadilan yang bersifat universal dan objektif yang merupakan cerminan dari tatanan hukum yang berlandaskan nilai-nilai spiritual dan religius. Di Indonesia, di mana masyarakatnya majemuk dan beragam dalam

---

<sup>182</sup> Yudi Latif, *Negara Paripurna: Historisitas, Rasionalitas, dan Aktualitas Pancasila*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2011, hlm. 258

hal agama dan kepercayaan, penghormatan terhadap hukum dan aturan adalah manifestasi dari kepatuhan terhadap nilai-nilai ketuhanan.<sup>183</sup>

Dalam pelaksanaan ETLE, keadilan yang diusung tidak hanya sebatas pada penegakan aturan secara seragam, tetapi juga pada perlakuan yang sama bagi setiap individu tanpa diskriminasi. Ini mencerminkan konsep bahwa setiap orang, di mata Tuhan dan hukum, memiliki hak dan kewajiban yang sama. Teknologi ETLE yang objektif dan tidak memihak ini sejalan dengan nilai ketuhanan yang mengedepankan keadilan tanpa pandang bulu.

Sila pertama juga menekankan pada nilai kebersamaan dan keseragaman dalam melaksanakan hukum, dimana tidak ada individu atau kelompok yang berada di atas hukum. Dengan ETLE, pelanggaran lalu lintas direkam secara elektronik dan diproses melalui sistem yang terstandardisasi, mengurangi kemungkinan intervensi manusia yang dapat menimbulkan bias atau ketidakadilan. Hal ini menegaskan bahwa keadilan harus ditegakkan berdasarkan bukti yang nyata dan terukur, bukan subjektivitas manusia yang bisa dipengaruhi oleh berbagai faktor non-objektif.

Selain itu, dalam penerapan ETLE, ada juga aspek moral dan etis yang harus diperhatikan. Karena setiap tindakan penegakan hukum harus dilakukan dengan cara yang etis dan bertanggung jawab. Dalam konteks Ketuhanan Yang Maha Esa, ini berarti bahwa pihak berwenang harus menjalankan tugas mereka dengan integritas dan tidak menyalahgunakan teknologi untuk tujuan yang tidak adil atau tidak etis. Dengan demikian, ETLE tidak hanya sekadar alat penegakan

---

<sup>183</sup> Mahfud MD, *Pancasila sebagai Ideologi dan Dasar Negara: Studi tentang Perdebatan dalam Konstituante*, Rajawali Pers, Jakarta, 2006, hlm. 125

hukum, tetapi juga alat untuk mengedepankan nilai-nilai keadilan yang dalam banyak agama dan kepercayaan dianggap sebagai perwujudan dari nilai-nilai ketuhanan.<sup>184</sup>

## 2) Kemanusiaan yang Adil dan Beradab

ETLE mendukung prinsip kemanusiaan yang adil dan beradab dengan menjamin bahwa setiap individu diperlakukan secara sama di depan hukum tanpa memandang status sosial, etnis, atau latar belakang lainnya. Hal ini sejalan dengan konsep keadilan sosial yang diupayakan melalui sistem penindakan otomatis yang tidak memihak.<sup>185</sup>

Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam konteks Sila Kedua Pancasila, "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab," membawa perspektif keadilan dan peradaban dalam penegakan hukum lalu lintas. Sila ini menegaskan pentingnya menghargai martabat dan hak asasi manusia dalam setiap tindakan, termasuk dalam penegakan hukum. ETLE, dengan sistematisasinya yang berbasis teknologi, dirancang untuk memastikan bahwa semua orang diperlakukan dengan adil dan tanpa diskriminasi ketika aturan lalu lintas dilanggar.

ETLE memberikan penindakan yang tidak membeda-bedakan antara satu pengguna jalan dengan pengguna jalan lainnya. Dengan kamera dan sensor yang merekam pelanggaran, sistem ini meminimalisir bias subjektif yang mungkin dilakukan oleh penegak hukum manusia. Setiap pelanggar, tidak peduli status

---

<sup>184</sup> Nurcholish Madjid, *Cendekiawan dan Kehidupan Politik Bangsa*, Paramadina, Jakarta, 1994, hlm. 203

<sup>185</sup> Taufik Abdullah, *Pancasila dalam Perubahan Politik di Indonesia*, LP3ES, Jakarta,

sosial ekonominya, akan menerima sanksi yang sama atas kesalahan yang sama. Ini adalah praktik dari prinsip keadilan yang adil dan beradab, di mana tidak ada yang mendapatkan perlakuan istimewa atau diskriminatif.

Penerapan ETLE juga mencerminkan aspek "beradab" dalam Sila Kedua. Dalam konteks ini, "beradab" bisa diartikan sebagai penegakan hukum yang dilakukan dengan menghormati hak-hak individu dan menjaga martabat mereka. ETLE mengirimkan bukti pelanggaran langsung ke alamat terdaftar pelanggar, memungkinkan mereka untuk menyelesaikan denda atau keberatan mereka secara pribadi dan dengan cara yang menghargai privasi dan martabat individu.<sup>186</sup>

Lebih lanjut, ETLE mendukung upaya pendidikan dan pembinaan kepada masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu lintas. Ini sejalan dengan ide beradab, di mana sistem tidak hanya bertujuan untuk menghukum, tetapi juga untuk mendorong kesadaran dan perubahan perilaku di kalangan pengendara. Dengan demikian, ETLE tidak hanya memperkuat aspek hukuman dalam penegakan hukum tetapi juga memperkuat aspek preventif dan edukatif.

Secara keseluruhan, ETLE sebagai alat penegakan hukum yang adil dan beradab, membantu mewujudkan visi Pancasila tentang masyarakat yang tertib dan harmonis, di mana setiap individu menghormati hak-hak orang lain serta aturan yang telah disepakati bersama untuk kesejahteraan bersama. Ini menunjukkan komitmen Indonesia terhadap pembangunan masyarakat yang adil dan beradab, yang merupakan aspek penting dari identitas nasionalnya.

### 3) Persatuan Indonesia

---

<sup>186</sup> Miriam Budiardjo, *Dasar-dasar Ilmu Politik*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008, hlm. 27

Melalui ETLE, tercipta sistem penegakan hukum yang konsisten di seluruh wilayah Indonesia, yang mendukung terwujudnya persatuan dan kesatuan nasional. Sistem ini memastikan bahwa semua pengguna jalan memiliki tanggung jawab yang sama untuk mematuhi aturan lalu lintas, yang pada gilirannya dapat mengurangi konflik dan meningkatkan rasa persatuan.<sup>187</sup>

Dalam konteks Sila Ketiga Pancasila, "Persatuan Indonesia," implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dapat dilihat sebagai upaya untuk memperkuat persatuan nasional melalui penegakan hukum lalu lintas yang konsisten di seluruh negeri. Persatuan Indonesia bukan hanya tentang kesatuan wilayah, tetapi juga tentang keseragaman dalam penerapan aturan dan hukum, serta persamaan sikap terhadap semua warga negara tanpa membedakan asal-usul daerah, suku, atau latar belakang sosial.

ETLE memastikan bahwa setiap pengendara yang melintasi berbagai daerah di Indonesia tunduk pada aturan yang sama dan diukur dengan standar yang sama. Dengan kamera pengawas yang terpasang di berbagai titik strategis, ETLE menciptakan sistem yang tidak hanya efisien tetapi juga adil, di mana tidak ada diskriminasi atau perlakuan khusus bagi individu dari daerah tertentu. Hal ini mencerminkan keinginan untuk memelihara kesatuan dan keadilan yang sama bagi setiap warga negara.

Sistem ETLE juga dapat berkontribusi terhadap solidaritas dan kebersamaan nasional dengan menyediakan data dan statistik yang dapat digunakan untuk memahami dan mengatasi masalah lalu lintas secara nasional.

---

<sup>187</sup> Kaelan, *Pendidikan Pancasila*, Paradigma, Yogyakarta, 2014, hlm. 62

Dengan demikian, ETLE tidak hanya berfungsi sebagai alat penegakan hukum tetapi juga sebagai instrumen untuk merencanakan kebijakan yang lebih baik dan strategi keselamatan lalu lintas yang dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat Indonesia.

Selain itu, persatuan dalam masyarakat juga diperkuat melalui pemahaman bersama tentang pentingnya mematuhi aturan lalu lintas demi keselamatan bersama. ETLE membantu mengedukasi masyarakat tentang konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas, yang pada gilirannya mendorong perilaku berkendara yang lebih bertanggung jawab. Kesadaran kolektif ini berperan dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas dan menciptakan lingkungan yang aman untuk semua, yang merupakan tujuan bersama yang menunjang persatuan nasional.

Implementasi ETLE, oleh karena itu, adalah representasi dari upaya Indonesia untuk menciptakan masyarakat yang teratur dan disiplin, yang tidak hanya berkontribusi pada kesejahteraan dan keselamatan individu tetapi juga pada keutuhan dan persatuan bangsa secara keseluruhan. Dengan menerapkan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas, Indonesia menunjukkan komitmennya untuk memperkuat fondasi persatuan melalui kepatuhan terhadap hukum yang berlaku secara merata di seluruh penjuru negeri.

#### 4) Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan

Dalam pelaksanaan ETLE, diperlukan kebijaksanaan dan hikmat dari pihak berwenang untuk terus mengembangkan dan memperbaiki sistem agar lebih

efektif dan efisien. Hal ini mencakup kebijakan yang responsif terhadap masukan dan kebutuhan masyarakat, serta transparansi dalam penegakan hukum.<sup>188</sup>

Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam konteks Sila Keempat Pancasila, "Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan," mengandung implikasi bahwa penegakan hukum lalu lintas harus dilakukan dengan bijaksana, melibatkan partisipasi rakyat, dan berbasis pada keputusan yang diambil melalui proses musyawarah.

Kerakyatan dalam ETLE termanifestasi melalui transparansi dan akuntabilitas sistem penindakan. ETLE dirancang untuk mengeliminasi penindakan yang bersifat subyektif dan sewenang-wenang yang mungkin dilakukan oleh oknum penegak hukum. Dengan demikian, ETLE memastikan bahwa penegakan hukum dilakukan berdasarkan bukti yang objektif, yang bisa diakses dan ditinjau oleh publik. Ini menciptakan ruang untuk permusyawaratan, di mana masyarakat dapat memberikan masukan dan kritik terhadap sistem untuk penyempurnaan lebih lanjut.

Hikmat kebijaksanaan dalam ETLE terwujud dalam penggunaan teknologi untuk membuat penegakan hukum lebih efisien dan efektif, namun tetap mempertimbangkan prinsip-prinsip kerakyatan. Misalnya, ETLE tidak hanya menilang pelanggar tetapi juga memberikan mereka kesempatan untuk mengajukan keberatan atau banding melalui mekanisme yang telah ditetapkan. Hal ini mencerminkan pendekatan yang adil dan bijaksana, di mana setiap warga negara diberi hak untuk didengar dan proses hukum yang transparan.

---

<sup>188</sup> Notonegoro, *Pancasila Secara Ilmiah Populer*, Balai Pustaka, Jakarta, 1984, hlm. 162

Dalam proses implementasi ETLE, pemerintah dan penegak hukum harus berdialog dengan masyarakat untuk mengidentifikasi kebutuhan mereka dan bagaimana teknologi ETLE dapat diintegrasikan dengan cara yang mendukung kebutuhan tersebut. Ini mencakup mengadakan diskusi dengan komunitas lokal, asosiasi pengemudi, dan kelompok masyarakat sipil untuk memastikan bahwa sistem ETLE tidak hanya efektif tetapi juga dapat diterima dan dihormati oleh mereka yang terkena dampaknya.

Kebijakan dalam penerapan ETLE juga harus mempertimbangkan kearifan lokal dan spesifikasi teknis wilayah tertentu, memastikan bahwa teknologi yang diterapkan tidak asing bagi masyarakat setempat dan dapat beroperasi dengan baik dalam kondisi lokal. Keterlibatan masyarakat dalam proses ini merupakan wujud dari prinsip kerakyatan, di mana setiap warga negara memiliki peran dalam pengelolaan urusan publik, termasuk penegakan hukum lalu lintas.

Oleh karena itu, implementasi ETLE sejalan dengan Sila Keempat Pancasila jika dilakukan dengan mengedepankan prinsip kebijakan yang melibatkan partisipasi aktif masyarakat dan pengambilan keputusan melalui proses musyawarah untuk mewujudkan penegakan hukum lalu lintas yang adil, efektif, dan dihormati oleh seluruh rakyat.

##### 5) Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia

ETLE dirancang untuk memberikan jaminan keadilan sosial dimana setiap pelanggar lalu lintas ditilang berdasarkan bukti objektif yang tercatat oleh kamera dan sensor, bukan berdasarkan diskresi petugas. Ini membantu memastikan bahwa

semua orang, tanpa memandang status sosial atau ekonomi, dikenakan sanksi yang sama jika melanggar hukum.<sup>189</sup>

Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam konteks Sila Kelima Pancasila, "Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia," menekankan pada pentingnya distribusi keadilan yang merata dan tidak diskriminatif kepada seluruh lapisan masyarakat. Keadilan sosial dalam penegakan hukum lalu lintas mencakup kesetaraan di hadapan hukum, akses yang sama terhadap proses hukum, dan perlakuan yang sama bagi setiap orang tanpa memandang status sosial atau ekonomi.

ETLE dirancang untuk mengotomatisasi penangkapan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan teknologi canggih seperti kamera pengawas dan sistem pemrosesan data. Sistem ini tidak membedakan pelanggar berdasarkan latar belakang atau kekayaannya; setiap pelanggaran yang terdeteksi oleh sistem akan diproses dengan cara yang sama. Ini menciptakan lingkungan hukum yang lebih objektif dan transparan, di mana setiap warga negara, dari pengendara motor hingga pemilik mobil mewah, tunduk pada penegakan hukum yang sama.

Dalam prakteknya, ETLE berkontribusi pada upaya mengurangi kesenjangan sosial dalam penegakan hukum lalu lintas. Sistem tilang manual yang tergantung pada interaksi antara polisi dan pengendara sering kali terbuka untuk negosiasi atau intervensi pribadi, yang dapat menyebabkan ketidakadilan dan perlakuan yang tidak konsisten. Sebaliknya, ETLE meniadakan potensi untuk

---

<sup>189</sup> *Ibid*, hlm. 164

perlakuan preferensial atau korupsi, yang mendukung penciptaan masyarakat yang lebih egaliter dan adil.

Selain itu, ETLE juga membantu dalam mengidentifikasi dan menangani secara efektif masalah lalu lintas yang dapat berdampak pada keadilan sosial, seperti kemacetan yang dapat mempengaruhi produktivitas ekonomi, atau kecelakaan yang seringkali lebih berdampak pada kelompok miskin yang mungkin tidak memiliki asuransi atau akses ke perawatan medis yang memadai. Dengan data yang dihasilkan oleh ETLE, pembuat kebijakan dapat merancang solusi yang lebih baik untuk masalah-masalah ini, yang pada akhirnya berkontribusi pada peningkatan kualitas hidup bagi seluruh warga negara.

Keadilan sosial yang diusung oleh ETLE, jika diimplementasikan dengan benar dan efektif, bukan hanya akan memajukan sistem penegakan hukum lalu lintas, tetapi juga akan memperkuat fondasi keadilan sosial di Indonesia. Ini membawa kita kepada pemahaman bahwa teknologi dan sistem hukum harus bekerja bersama untuk menciptakan masyarakat yang lebih adil dan beradab, sesuai dengan cita-cita Pancasila.

Secara umum, ETLE berupaya untuk mendukung nilai-nilai Pancasila melalui penerapan teknologi yang berkeadilan dan beradab, mendukung persatuan nasional, memperkuat sistem perwakilan rakyat dengan kebijakan yang bijaksana, dan menjamin keadilan sosial dalam penegakan hukum lalu lintas. Implementasi ETLE diharapkan menjadi wujud konkret dari nilai-nilai Pancasila dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, terutama dalam aspek keamanan, ketertiban, dan keselamatan berlalu lintas.

Menurut Imron, “Pancasila sebagai dasar negara mengandung makna bahwa nilai-nilai Pancasila dijadikan sebagai landasan dasar dalam penyelenggaraan negara”. Pancasila sebagai dasar negara berarti seluruh pelaksanaan dan penyelenggaraan pemerintahan harus mencerminkan nilai-nilai Pancasila dan tidak boleh bertentangan dengan Pancasila.<sup>190</sup> Menurut Sulasmana, makna atau peran Pancasila sebagai dasar negara Republik Indonesia adalah dasar berdiri dan tegaknya negara, dasar kegiatan penyelenggaraan negara, dasar partisipasi warga negara, dasar Pergaulan antar warga negara, dasar dan sumber hukum nasional.<sup>191</sup>

Berdasarkan poin diatas dapat disimpulkan bahwa Pancasila sebagai tonggak negara Indonesia. Negara Indonesia didirikan untuk mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional bangsa yang dirumuskan dalam pembukaan UUD 1945. Cita-cita dan tujuan nasional bangsa juga tercakup dalam ideologi bangsa Indonesia.

Hukum Indonesia berkedudukan sebagai tertib hukum tertinggi, maka secara objektif tidak dapat diubah secara hukum, sehingga terletak pada kelangsungan hidup negara. Menurut Kaelan, “Pancasila bersifat subjektif, artinya bahwa nilai-nilai Pancasila itu terletak pada pembawa dan pendukung nilai Pancasila itu sendiri yaitu, masyarakat, bangsa, dan negara Indonesia terutama pada aspek moral”.<sup>192</sup> Nilai-nilai Pancasila timbul dari bangsa Indonesia sendiri, sehingga bangsa Indonesia sebagai kausa materialis. Nilai-nilai tersebut sebagai hasil pemikiran, penilaian, dan refleksi filosofis bangsa Indonesia.

---

<sup>190</sup> *Ibid*, hlm. 12

<sup>191</sup> Sulasmana, *Dasar Negara Pancasila*, Yogyakarta: PT Kansius, 2015, hlm. 68

<sup>192</sup> Kaelan, *Filsafat Pancasila Pandangan Hidup Bangsa Indonesia*. Paradigma, Yogyakarta, 2012, hlm. 182

Apabila dihadapkan atau disejajarkan dengan ideologi lainnya, maka tampak perbedaan Pancasila dengan ideologi lainnya. Nilai-nilai Pancasila merupakan filsafat (pandangan hidup) bangsa Indonesia sehingga menjadi jati diri bangsa, yang diyakini sebagai sumber nilai atas kebenaran, kebaikan, keadilan dan kebijaksanaan dalam hidup bermasyarakat, berbangsa dan bernegar. Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa nilai-nilai Pancasila sesungguhnya merupakan nilai-nilai yang sesuai dengan hati nurani bangsa Indonesia, karena bersumber pada kepribadian bangsa serta memiliki makna yang berbeda.

Sebenarnya hukum diciptakan oleh masyarakat untuk menjembatani berbagai kepentingan masyarakat yang berbeda seperti sengketa ini, hanya saja secara harfiah hukum tidak selalu dimaknai bahwa segala perselisihan atau sengketa akan diselesaikan di muka pengadilan, tetapi harus dimaknai bahwasengketa juga dapat diselesaikan di luar pengadilan. Sebab segala perbuatan hukum yang sifatnya privat harus diselesaikan secara privat juga oleh para pihak yang terlibat dalam perbuatan hukum itu.

Keadilan artinya ialah memberikan sesuatu hal kepada seseorang sesuai dengan haknya. Sila kelima nilai keadilan harus terwujud dalam kehidupan bersama (kehidupan sosial). Keadilan tersebut harus dijiwai oleh hakikat keadilan yaitu adil terhadap diri sendiri, sesama manusia, lingkungan, dan kepada Tuhan yang Maha Esa. Menurut Rukiyati menyatakan bahwa “pokok pikiran yang perlu dipahami dalam sila kelima ini adalah kemakmuran yang merata bagi seluruh rakyat”.<sup>193</sup> Konsekuensi nilai-nilai keadilan yang harus terwujud dalam hidup

---

<sup>193</sup> Rukiyati dkk, et al. *Pendidikan Pancasila*. Yogyakarta: UNY Press, 2013, hlm. 63

bersama adalah keadilan sesuai dengan jasa-jasa, keadilan sesuai dengan undang-undang, dan keadilan memberikan perlindungan konsumen terhadap tanggung jawab developer dalam penyelesaian kontrak properti.<sup>194</sup>

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa nilai-nilai keadilan harus diwujudkan dalam kehidupan sosial atau kehidupan berwarga negara. Negara juga harus memberikan keadilan kepada setiap warga negara sesuai dengan hak dan kewajibannya. Nilai-nilai keadilan dapat dijadikan sebagai dasar negara untuk tercapainya tujuan negara yaitu, mensejahterakan masyarakat, mencerdaskan masyarakat dan melindungi warga Indonesia. Pancasila merupakan dasar negara yang harus diimplementasikan dalam bermasyarakat.

Implementasi nilai-nilai pancasila adalah pelaksanaan atau pengamalan nilai-nilai yang dilaksanakan dalam suatu kegiatan atau aktivitas. Pancasila sangat penting untuk diamalkan dalam kehidupan sehari-hari. Menurut Mughni, Implementasi nilai-nilai Pancasila dalam hidup bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara sebagai konskuensi logis dari kesadaran kehendak, yang berawal dari dalam diri, sehingga menimbulkan rasa keimanan, rasa kemanusiaan, rasa berbangsa/kebangsaan, rasa demokrasi, dan rasa keadilan.<sup>195</sup>

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa implementasi pengamalan nilai-nilai Pancasila dapat diterapkan dengan Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang memberikan nilai-nilai keadilan.

## 2. Implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

---

<sup>194</sup> Kaelan, *Op.cit*, hlm. 83

<sup>195</sup> Mughni, *Pendidikan Kewarganegaraan Demokrasi, Hak Asasi Manusia, Civil Sociality, dan Multikultural*. Malang: Pusat Studi Agama, Politik, 2017, hlm. 15

Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam kerangka Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) merujuk pada beberapa prinsip konstitusional yang menegaskan pentingnya penegakan hukum dan keadilan, serta perlindungan hak asasi manusia. Meskipun UUD 1945 tidak secara eksplisit menyebutkan ETLE, nilai-nilai yang diwujudkan melalui sistem ini dapat ditemukan dalam beberapa ketentuan konstitusi.<sup>196</sup>

Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 menyatakan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di depan hukum. ETLE hadir sebagai wujud dari penerapan kepastian hukum dalam penegakan peraturan lalu lintas. Dengan mengotomatisasi proses penilangan, ETLE menjamin bahwa setiap pelanggaran yang terdeteksi oleh sistem akan diproses dengan cara yang objektif, sehingga setiap orang mendapatkan perlakuan yang sama tanpa diskriminasi.

Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 menegaskan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di depan hukum. Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam konteks pasal ini memberikan wujud nyata dari kepastian hukum di Indonesia, khususnya dalam penegakan aturan lalu lintas.

Dengan penerapan ETLE, penegakan hukum menjadi lebih transparan dan dapat diandalkan karena didasarkan pada bukti otomatis yang dikumpulkan oleh kamera dan sensor. Ini menghilangkan subjektivitas dalam penilaian pelanggaran yang mungkin terjadi ketika penegakan dilakukan secara manual oleh petugas lalu

---

<sup>196</sup> Marzuki Wahid, *Pancasila dan UUD 1945: Sebagai Sumber Nilai dalam Pembangunan Hukum Nasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 182

lintas. Oleh karena itu, ETLE memberikan jaminan bahwa setiap pelanggaran yang terdeteksi akan diproses dengan cara yang sama dan sesuai dengan hukum yang berlaku, tanpa memperhatikan identitas atau status sosial pelanggar.

Sistem ETLE memastikan bahwa setiap individu, tanpa kecuali, akan dikenai sanksi yang sama untuk pelanggaran yang sama. Ini menciptakan kondisi di mana semua pengguna jalan memiliki kepastian bahwa mereka akan diperlakukan secara adil dan tidak akan ada diskriminasi dalam penegakan hukum. Kondisi ini sangat penting untuk memupuk rasa keadilan dan kepercayaan publik terhadap sistem peradilan. Perlakuan yang sama di depan hukum juga mengindikasikan bahwa setiap individu memiliki akses yang setara untuk memperoleh keadilan.

Dalam konteks ETLE, hal ini berarti bahwa pengendara yang dikenai sanksi memiliki hak untuk mengajukan keberatan atau banding melalui prosedur yang telah ditetapkan, jika mereka merasa bahwa penilangan tersebut tidak adil atau salah. Hal ini mencerminkan prinsip kepastian hukum di mana setiap warga negara diberikan kesempatan untuk mendapatkan keadilan melalui mekanisme yang jelas dan adil.

Secara keseluruhan, ETLE mendukung prinsip-prinsip yang diamanatkan oleh Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dengan memberikan keadilan yang berbasis bukti, jaminan kepastian hukum, dan perlakuan yang sama bagi setiap orang tanpa diskriminasi. Ini merupakan upaya konkret negara dalam memastikan bahwa hak asasi warga negaranya, terutama hak untuk mendapatkan perlakuan yang adil dan sama di depan hukum, dihormati dan dilindungi.

Pasal 28E ayat (3) menegaskan hak setiap orang untuk mendapatkan perlakuan yang sama di depan hukum. ETLE mendukung prinsip ini dengan memastikan bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas didasarkan pada bukti yang tercatat secara elektronik, tanpa memperhatikan status sosial atau identitas pelanggar. Dengan demikian, ETLE membantu menciptakan sistem penegakan hukum yang lebih egaliter.

Pasal 28E ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menjamin bahwa setiap orang berhak atas kebebasan berserikat, berkumpul, dan mengeluarkan pendapat. Meskipun pasal ini secara eksplisit tidak berkaitan dengan penegakan hukum lalu lintas, implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dapat dilihat sebagai sebuah upaya untuk mendukung prinsip-prinsip kebebasan ini dalam konteks yang lebih luas yaitu kebebasan dalam berpartisipasi dalam sistem hukum dan publik yang adil.

ETLE memperkenalkan bentuk keadilan yang objektif dan tidak diskriminatif dengan secara otomatis mendeteksi dan merekam pelanggaran lalu lintas. Dengan demikian, setiap individu mendapat kepastian bahwa opini atau latar belakang mereka tidak akan mempengaruhi penilaian atas tindakan mereka di jalan. Ini menciptakan lingkungan yang lebih kondusif bagi warga negara untuk menikmati kebebasan mereka dalam bergerak dan berkendara dengan syarat mereka mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku.

Dalam konteks kebebasan mengeluarkan pendapat, ETLE menyediakan mekanisme di mana individu yang ditilang memiliki hak untuk menanggapi atau mengajukan keberatan terhadap tilang yang diterima. Ini memungkinkan warga

negara untuk terlibat dalam diskursus hukum secara aktif, menyampaikan pendapat dan argumentasi mereka dalam kerangka proses hukum yang sudah ditetapkan. Oleh karena itu, ETLE tidak hanya meningkatkan penegakan hukum tetapi juga memperkuat prinsip transparansi dan partisipasi publik dalam sistem hukum.

Lebih jauh lagi, ETLE dapat menginspirasi diskusi publik mengenai kebijakan lalu lintas dan penegakan hukum, menstimulasi warga negara untuk berpartisipasi dalam dialog sosial mengenai cara-cara untuk meningkatkan keselamatan jalan. Melalui kebebasan mengeluarkan pendapat, masyarakat dapat memberikan masukan penting terhadap operasi dan keefektifan ETLE, yang dapat memandu perbaikan sistem serta pembuatan kebijakan yang lebih inklusif dan representatif.

Dalam esensinya, ETLE menghormati dan mendukung hak asasi manusia sebagaimana dijamin oleh Pasal 28E ayat (3) UUD 1945. Implementasi teknologi ini dalam penegakan hukum lalu lintas mencerminkan komitmen Indonesia terhadap pembangunan masyarakat yang demokratis, di mana setiap orang memiliki kesempatan untuk terlibat dan berpengaruh dalam proses hukum dan kebijakan publik yang mempengaruhi kehidupan sehari-hari mereka.<sup>197</sup>

Pasal 28G ayat (1) memberikan hak atas perlindungan pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta hak untuk merasa aman dan dilindungi dari ancaman ketakutan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang merupakan hak asasi. Implementasi ETLE dapat

---

<sup>197</sup> Kaelan, *Op.cit*, hlm. 112

memperkuat perlindungan ini dengan menegakan aturan lalu lintas yang pada akhirnya berkontribusi pada keselamatan publik, mengurangi risiko kecelakaan, dan mempromosikan ketertiban di jalan raya.

Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menjamin hak setiap orang untuk perlindungan pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta bendanya serta hak untuk merasa aman dan dilindungi dari ancaman ketakutan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang merupakan hak asasi.

Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) mendukung pasal ini dengan berkontribusi pada peningkatan keamanan dan keselamatan publik di jalan raya. Melalui penggunaan teknologi canggih, ETLE memungkinkan identifikasi dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas secara otomatis dan objektif, yang berarti pengemudi yang mematuhi hukum dapat merasa lebih aman di jalan. Sistem ini mengurangi potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan menindak perilaku mengemudi yang berbahaya, seperti kecepatan tinggi, mengabaikan lampu lalu lintas, atau mengemudi di bawah pengaruh alkohol. Oleh karena itu, ETLE tidak hanya melindungi hak individu untuk keselamatan pribadi tetapi juga masyarakat luas.<sup>198</sup>

Selanjutnya, ETLE membantu memastikan bahwa tindakan penegakan hukum dapat dilakukan tanpa perlu kontak fisik antara petugas penegak hukum dan pengemudi, yang mengurangi potensi konflik atau ketidaknyamanan. Ini secara tidak langsung membantu dalam melindungi martabat dan kehormatan

---

<sup>198</sup> Marzuki Wahid, *Op.cit*, hlm. 191

pengendara, memastikan bahwa proses penegakan hukum tidak menimbulkan "ketakutan" yang tidak perlu bagi mereka yang mematuhi hukum.

Di sisi lain, implementasi ETLE memberikan dasar bagi peningkatan kepastian hukum. Dengan dokumentasi elektronik dari pelanggaran, pengendara memiliki akses ke bukti pelanggaran yang telah mereka lakukan, yang mana ini dapat digunakan dalam proses hukum jika terjadi sengketa. Transparansi ini memperkuat kepercayaan dalam sistem hukum dan menjamin bahwa proses penegakan hukum dilakukan dengan cara yang adil dan terbuka.

Secara keseluruhan, ETLE mendukung prinsip-prinsip yang dinyatakan dalam Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 dengan meningkatkan keselamatan dan keamanan di jalan raya, memastikan penegakan hukum yang adil dan objektif, serta melindungi hak-hak individu dari perlakuan yang merendahkan martabat atau menciptakan rasa takut yang tidak berdasar. Implementasi teknologi ini merupakan langkah maju dalam menciptakan lingkungan sosial yang lebih aman dan menegakkan hukum dengan hormat serta martabat yang sesuai dengan konstitusi.

Pasal 28H ayat (4) UUD 1945 menyatakan bahwa setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang dimiliki, serta hak untuk mendapatkan keamanan dan keselamatan. ETLE memainkan peran penting dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman, sehingga memberikan perlindungan bagi pengguna jalan.

Pasal 28H ayat (4) dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan hak setiap orang untuk mendapatkan perlindungan

dari perlakuan yang mengurangi hak dan kebebasan manusia. Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam konteks pasal ini menegaskan peran teknologi dalam mendukung perlindungan individu dan kebebasan mereka di ruang publik, dalam hal ini adalah jalan raya.

ETLE sebagai sistem penegakan hukum yang berbasis teknologi, memberikan perlindungan kepada pengguna jalan dengan cara yang tidak langsung. Dengan secara otomatis mendeteksi pelanggaran lalu lintas dan memproses sanksi sesuai dengan hukum yang berlaku, ETLE membantu mengurangi peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas. Ini melindungi hak pengguna jalan untuk merasa aman saat berkendara, yang merupakan bagian dari kebebasan untuk bergerak dan menggunakan fasilitas umum tanpa rasa takut terhadap bahaya yang tidak perlu.

Selain itu, ETLE menjamin keadilan dalam penegakan hukum dengan memperlakukan semua pengendara secara sama. Ini relevan dengan prinsip perlindungan dari perlakuan yang mengurangi hak dan kebebasan manusia sebagaimana dijamin oleh Pasal 28H ayat (4). Kamera dan sensor ETLE tidak membedakan antara sosial ekonomi, ras, atau latar belakang lain dari pengendara; semua orang dikenai aturan yang sama dan pelanggaran yang sama dikenai sanksi yang sama, yang mendukung prinsip keadilan dan kesetaraan.

Dengan implementasi ETLE, pemerintah Indonesia menunjukkan komitmennya untuk melindungi warga negaranya dari kecelakaan lalu lintas yang dapat mengurangi hak mereka untuk hidup dan merasa aman. Ini mencerminkan pengakuan negara atas pentingnya kehidupan dan keamanan setiap individu, yang

merupakan aspek dasar dari hak asasi manusia. Keselamatan jalan tidak hanya soal penegakan hukum tetapi juga soal hak setiap orang untuk hidup tanpa takut akan kehilangan yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas.

Secara keseluruhan, ETLE mengambil peran penting dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman dan adil, yang secara langsung berkaitan dengan hak-hak yang diberikan oleh Pasal 28H ayat (4) UUD 1945. Implementasi sistem ini adalah langkah proaktif dalam menegakkan hukum lalu lintas yang tidak hanya bertujuan untuk menghukum pelanggar, tetapi juga untuk mencegah kerugian dan melindungi kebebasan serta hak dasar setiap warga negara untuk hidup dan merasa aman dalam kehidupan sehari-hari mereka.

Secara umum, ETLE adalah refleksi dari penerapan prinsip-prinsip keadilan, kepastian hukum, kesetaraan, dan perlindungan hak asasi manusia yang diamanatkan oleh UUD 1945. Sistem ini merupakan langkah inovatif dalam upaya penegakan hukum yang modern, yang sejalan dengan semangat konstitusi untuk menciptakan masyarakat yang tertib dan beradab, serta mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Rekonstruksi regulasi implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia yang berbasis nilai keadilan dapat memanfaatkan pelajaran dari sistem penegakan hukum lalu lintas di Singapura, Australia, dan Jepang. Upaya ini dapat difokuskan pada tiga aspek utama: teknologi, edukasi, dan penegakan hukum yang adil dan konsisten.

### 3. Teknologi Penegakan Hukum

Seperti di Singapura dan Jepang, Indonesia dapat mengembangkan

infrastruktur teknologi ETLE dengan memasang kamera CCTV, ANPR, dan sistem deteksi kecepatan di titik-titik strategis. Teknologi ini harus diintegrasikan dengan sistem database kendaraan nasional dan sistem informasi kepolisian untuk mempermudah identifikasi dan proses pelanggaran. Adopsi sistem seperti ini mendukung keadilan dengan memastikan semua pelanggar dapat teridentifikasi dan ditindak secara objektif, tanpa diskriminasi atau favoritisme.

Dalam mengembangkan regulasi untuk implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia yang berbasis nilai keadilan, aspek teknologi memegang peranan penting. Teknologi ini harus diintegrasikan dengan prinsip keadilan untuk memastikan bahwa semua pengendara diperlakukan secara adil dan setara di depan hukum. Berikut adalah beberapa hal yang dapat menjadi fokus dalam aspek teknologi penegakan hukum:

a. Standardisasi Teknologi ETLE

Infrastruktur teknologi ETLE harus seragam di seluruh Indonesia untuk menghindari disparitas dalam penegakan hukum antar daerah. Sistem kamera dan sensor yang digunakan harus memenuhi standar tertentu yang menjamin akurasi dan keandalan data. Ini akan memastikan bahwa setiap pelanggar, tidak peduli di mana pelanggaran itu terjadi, dikenai hukum yang sama.

b. Transparansi dalam Penegakan

Sistem ETLE harus didesain untuk transparan, memungkinkan pengendara untuk mengakses data tentang pelanggaran mereka dan bagaimana pelanggaran tersebut dideteksi. Ini termasuk waktu, lokasi, dan bukti visual dari pelanggaran tersebut. Transparansi ini memungkinkan pengendara untuk memahami dan

belajar dari kesalahan mereka, serta menjamin sistem yang dapat dipercaya dan bebas dari korupsi.

c. Pengolahan Data yang Adil

Data dari ETLE harus diproses dengan cara yang memastikan privasi dan keamanan informasi pribadi. Sistem harus dirancang untuk meminimalkan risiko penyalahgunaan data dan memastikan bahwa hanya pihak yang berwenang yang memiliki akses ke informasi sensitif tersebut.

d. Kestaraan dalam Akses ke Keadilan

Teknologi ETLE harus memudahkan semua pengendara untuk menanggapi pelanggaran, tidak peduli status ekonomi atau sosial mereka. Ini termasuk penyediaan portal online atau pusat layanan pelanggan yang memungkinkan pengendara untuk mengajukan banding atau mengklarifikasi denda dengan mudah dan cepat.

e. Pembaruan dan Pemeliharaan

Regulasi harus mencakup ketentuan untuk pembaruan dan pemeliharaan sistem ETLE secara berkala. Hal ini penting untuk memastikan bahwa teknologi terus berfungsi dengan baik dan memenuhi tujuan penegakan hukum yang adil dan konsisten seiring dengan perkembangan teknologi baru.

Dengan memasukkan aspek teknologi yang berbasis keadilan dalam regulasi ETLE, Indonesia dapat menciptakan sistem penegakan hukum lalu lintas yang tidak hanya meningkatkan keselamatan di jalan raya tetapi juga menegakkan hukum dengan cara yang adil dan merata bagi semua warga negara. Ini akan mendukung pembentukan hukum lalu lintas yang lebih bertanggung jawab dan

budaya mengemudi yang lebih aman di seluruh negeri.

#### 4. Edukasi Masyarakat

Mengikuti model Australia dan Jepang, Indonesia dapat meningkatkan upaya edukasi publik tentang keselamatan lalu lintas dan konsekuensi hukum dari pelanggaran lalu lintas. Program ini harus menargetkan semua kelompok usia dan mencakup pelatihan untuk pengemudi baru, kampanye kesadaran untuk pengemudi yang berpengalaman, dan pelajaran keselamatan lalu lintas di sekolah. Kampanye ini harus menekankan pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas sebagai bagian dari kewajiban sipil dan sosial.

Dalam konteks Indonesia, pendekatan terhadap edukasi masyarakat dalam implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang berbasis nilai keadilan harus meliputi penyuluhan yang komprehensif, inklusif, dan berkelanjutan. Edukasi masyarakat tidak hanya fokus pada pengetahuan hukum lalu lintas, tetapi juga pada pembentukan sikap dan perilaku yang mendukung keamanan dan keselamatan bersama di jalan raya.

Penyuluhan hukum lalu lintas harus dilakukan secara rutin melalui berbagai platform, termasuk media massa, kampanye online, dan acara langsung di komunitas. Informasi yang disampaikan harus mencakup penjelasan tentang ETLE, pentingnya mematuhi hukum lalu lintas, dan dampak positifnya terhadap keselamatan publik. Penyuluhan ini harus menekankan bahwa ETLE diterapkan bukan untuk menciptakan beban bagi pengendara, tetapi untuk memastikan keadilan dan keselamatan bagi semua.

Program edukasi harus dirancang untuk menjangkau berbagai lapisan

masyarakat, termasuk pengendara motor, mobil pribadi, transportasi umum, serta pejalan kaki dan pengguna jalan yang rentan. Hal ini penting untuk memastikan bahwa setiap kelompok mendapatkan informasi yang relevan dengan kebutuhan dan situasi mereka, memperkuat pemahaman bahwa aturan lalu lintas berlaku untuk semua tanpa diskriminasi.

Integrasi materi tentang keselamatan dan etika lalu lintas dalam kurikulum pendidikan adalah langkah strategis dalam membangun kesadaran dari usia dini. Program-program seperti pelatihan keselamatan jalan, simulasi mengemudi, dan role-playing dapat membantu siswa memahami konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas dan pentingnya mengikuti aturan.

Pemerintah dan kepolisian harus bekerja sama dengan masyarakat sipil, termasuk LSM dan asosiasi pengemudi, untuk mengembangkan dan menyebarkan materi edukatif. Keterlibatan ini membantu menyesuaikan pesan edukasi dengan kebutuhan dan kondisi lokal, serta memperkuat pesan bahwa keadilan dalam lalu lintas adalah tanggung jawab bersama.

Selain edukasi awal, harus ada upaya untuk pembelajaran berkelanjutan, seperti program perbaikan untuk pengemudi yang telah melanggar lalu lintas. Program ini harus didesain tidak hanya untuk mengurangi poin demerit atau sanksi, tetapi juga untuk mengubah perilaku mengemudi dan mempromosikan kepatuhan jangka panjang terhadap aturan lalu lintas.

Edukasi masyarakat yang efektif dalam implementasi ETLE di Indonesia akan membantu menciptakan budaya hukum lalu lintas yang didasarkan pada pemahaman dan kepatuhan, bukan ketakutan akan hukuman. Ini akan mendukung

penciptaan sistem penegakan hukum lalu lintas yang adil, transparan, dan dihormati, yang pada akhirnya akan menyelamatkan nyawa dan meningkatkan keamanan di jalan raya.

#### 5. Penegakan Hukum yang Adil dan Konsisten

Mencontoh konsistensi penegakan hukum di Jepang, Indonesia perlu memastikan bahwa hukum lalu lintas ditegakkan secara adil dan konsisten, dengan sanksi yang jelas dan transparan untuk pelanggaran. Sistem poin demerit dapat diperkenalkan atau disempurnakan untuk memberikan dampak yang merata bagi semua pengemudi, dengan proses yang jelas untuk peninjauan dan banding terhadap keputusan penegakan hukum. Hal ini akan membantu membangun kepercayaan publik terhadap sistem ETLE.

Penegakan hukum yang adil dan konsisten dalam regulasi implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Indonesia harus menjamin bahwa setiap individu, tanpa memandang status atau latar belakangnya, diperlakukan sama di hadapan hukum. Ini memerlukan peraturan yang jelas, penegakan yang objektif, dan mekanisme yang transparan.

Aturan yang diberlakukan harus jelas dan konsisten di seluruh wilayah Indonesia, menghindari perbedaan penafsiran yang dapat mengarah pada penegakan hukum yang tidak konsisten. Regulasi ETLE harus dirancang untuk memastikan bahwa aturan dan prosedur penegakan berlaku sama untuk semua, dan setiap amendemen atau pembaruan harus dikomunikasikan secara efektif kepada publik.

ETLE harus menggunakan teknologi yang tidak memihak untuk

menangkap dan mendokumentasikan pelanggaran lalu lintas. Dengan kamera dan sensor yang otomatis mencatat pelanggaran, penegakan hukum dapat dilakukan berdasarkan bukti yang objektif, mengurangi risiko bias manusia dalam proses penegakan.

Setiap tindakan yang diambil sebagai hasil dari ETLE harus dapat diakses dan dipahami oleh masyarakat. Ini termasuk akses ke bukti pelanggaran, seperti rekaman video atau foto, dan informasi tentang bagaimana sanksi ditentukan. Transparansi ini penting untuk membangun kepercayaan publik dan memastikan bahwa sistem dipandang adil dan dapat dipertanggungjawabkan.

Harus ada prosedur yang jelas dan adil bagi pengemudi untuk menantang atau mengajukan banding terhadap pelanggaran atau sanksi yang mereka anggap tidak sah. Sistem banding harus mudah diakses dan memberikan respon yang cepat dan adil, memungkinkan pengemudi untuk mendapatkan keadilan.

Penegak hukum harus dilatih untuk mengimplementasikan ETLE dengan cara yang adil dan konsisten, memahami pentingnya kesamarataan dalam menerapkan aturan dan menggunakan diskresi secara bijaksana dan adil. Ini termasuk pelatihan tentang penggunaan teknologi ETLE dan protokol penanganan data yang dihasilkan.

Selain penegakan hukum, pendidikan masyarakat tentang konsekuensi hukum dan sosial dari pelanggaran lalu lintas dapat memperkuat kepatuhan terhadap aturan. Program-program edukatif harus menekankan bahwa ETLE dimaksudkan untuk melindungi kebaikan umum dan mendukung nilai-nilai keadilan yang mendasari masyarakat.

Dengan menerapkan prinsip-prinsip keadilan dalam regulasi dan operasionalisasi ETLE, Indonesia tidak hanya akan memperkuat penegakan hukum lalu lintas tetapi juga akan mendukung hak asasi warga negara untuk diperlakukan secara adil dan sama oleh sistem hukum. Ini akan menegaskan komitmen negara terhadap aturan hukum dan keadilan sosial, yang keduanya merupakan pilar utama dalam konstitusi dan nilai-nilai nasional.

Integrasi dari ketiga aspek ini dapat menciptakan sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia yang tidak hanya efektif dalam menurunkan angka kecelakaan dan pelanggaran tetapi juga adil dan merata bagi semua lapisan masyarakat. Dengan mengadopsi praktik terbaik dari negara-negara yang telah sukses dalam bidang ini, Indonesia dapat membangun sistem ETLE yang berlandaskan pada nilai keadilan, yang selaras dengan prinsip-prinsip Pancasila dan UUD 1945.

Tabel. 5.1

**REKONSTRUKSI BAGI IMPLEMENTASI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE) BERBASIS NILAI KEADILAN**

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

No	Sebelum di rekonstruksi	Kelemahan-Kelermahan	Setelah di Rekonstruksi
1.	Pasal 272 (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. (2) Hasil penggunaan	- Belum memberikan pertimbangan aspek keadilan, transparansi, akuntabilitas, dan perlindungan data pribadi. - Belum	Pasal 272 ayat (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penggunaan peralatan elektronik yang objektif dan terverifikasi harus diimplementasikan.

	<p>peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.</p>	<p>memberikan ruang edukasi bagi masyarakat.</p>	<p>Pasal 272 ayat (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan alat bukti yang sah di pengadilan, dengan syarat memenuhi ketentuan hukum acara pidana yang berlaku dan memperhatikan prinsip perlindungan data pribadi. Pasal 272 ayat (3) Pemerintah dan/atau instansi terkait bertanggung jawab untuk menyelenggarakan program edukasi dan sosialisasi yang berkelanjutan kepada masyarakat mengenai penggunaan peralatan elektronik dalam penegakan hukum lalu lintas. Pasal 272 ayat (4) Untuk mendukung transparansi dan kepercayaan publik terhadap sistem ETLE, pemerintah wajib mempublikasikan data agregat yang berkaitan dengan hasil penindakan dan statistik pelanggaran lalu lintas secara periodik tanpa mengungkapkan data pribadi.</p>
--	--	--	---

Untuk mewujudkan penegakan hukum yang adil dan konsisten dalam penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) berbasis nilai keadilan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diperlukan revisi atau konstruksi redaksi pada Pasal 272 ayat (1)

dan ayat (2) yang mempertimbangkan aspek keadilan, transparansi, akuntabilitas, dan perlindungan data pribadi.

**Pasal 272 ayat (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penggunaan peralatan elektronik yang objektif dan terverifikasi harus diimplementasikan.** Peralatan tersebut wajib memenuhi standar teknis yang ditetapkan oleh pemerintah untuk menjamin akurasi dan integritas data, serta dilengkapi dengan mekanisme yang memastikan transparansi dan keadilan dalam proses penindakan.

**Pasal 272 ayat (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan alat bukti yang sah di pengadilan, dengan syarat memenuhi ketentuan hukum acara pidana yang berlaku dan memperhatikan prinsip perlindungan data pribadi.** Pengadilan dapat mempertimbangkan bukti tersebut dalam kerangka hukum yang adil dan memadai, dengan memberikan kesempatan kepada terdakwa untuk memeriksa, menantang, atau memberikan kontra atas bukti yang dihadirkan.

Redaksi ini dimaksudkan untuk memperkuat aspek keadilan dan konsistensi dalam penerapan ETLE, memastikan bahwa semua tindakan penindakan didasarkan pada data yang akurat dan dapat dipertanggungjawabkan, serta memberikan kesempatan yang adil bagi semua pihak yang terlibat untuk dapat mempertahankan hak-hak mereka dalam proses hukum.

Untuk memperkuat aspek edukasi masyarakat dalam penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang berbasis nilai keadilan, Pasal 272 dapat

diperluas dengan menambahkan ayat (3) dan ayat (4) yang menyediakan ketentuan untuk pendidikan dan komunikasi publik terkait ETLE. Berikut adalah usulan redaksi untuk kedua ayat tambahan tersebut:

**Pasal 272 ayat (3) Pemerintah dan/atau instansi terkait bertanggung jawab untuk menyelenggarakan program edukasi dan sosialisasi yang berkelanjutan kepada masyarakat mengenai penggunaan peralatan elektronik dalam penegakan hukum lalu lintas.** Program ini harus mencakup informasi tentang cara kerja peralatan elektronik, tujuan penegakan hukum, serta hak dan kewajiban pengguna jalan. Edukasi ini harus disampaikan melalui berbagai media dan metode untuk menjangkau seluruh lapisan masyarakat secara luas dan efektif.

**Pasal 272 ayat (4) Untuk mendukung transparansi dan kepercayaan publik terhadap sistem ETLE, pemerintah wajib mempublikasikan data agregat yang berkaitan dengan hasil penindakan dan statistik pelanggaran lalu lintas secara periodik tanpa mengungkapkan data pribadi.** Publikasi data ini bertujuan untuk memberikan wawasan kepada masyarakat tentang kondisi keselamatan lalu lintas dan efektivitas dari sistem penegakan hukum yang ada.

Penambahan kedua ayat ini diharapkan dapat menjamin bahwa masyarakat diberi informasi yang memadai tentang sistem ETLE dan memahami pentingnya kepatuhan terhadap hukum lalu lintas sebagai bagian dari tanggung jawab bersama untuk menciptakan lingkungan jalan raya yang aman dan adil. Edukasi dan transparansi ini juga akan membantu dalam membangun kultur keselamatan jalan dan kepatuhan hukum di kalangan masyarakat.

## BAB VI

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dari hasil pembahasan sebelumnya, maka penulis menarik kesimpulan, bahwa:

1. Regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Indonesia saat ini masih menghadapi tantangan untuk sepenuhnya mewujudkan nilai keadilan karena beberapa alasan. Pertama, terdapat kebutuhan untuk standarisasi dan integrasi teknologi ETLE yang seragam di seluruh wilayah Indonesia untuk menghindari ketidakadilan dalam penegakan hukum antar daerah. Kedua, edukasi masyarakat tentang sistem ETLE dan hukum lalu lintas secara umum masih perlu ditingkatkan untuk memastikan bahwa semua lapisan masyarakat memahami peraturan dan konsekuensi pelanggarannya. Ketiga, proses penindakan dan mekanisme banding perlu lebih transparan dan dapat diakses oleh semua pengemudi untuk memastikan penegakan hukum yang adil dan konsisten. Terakhir, kurangnya publikasi data terkait penindakan ETLE dapat mengurangi kepercayaan publik dan persepsi tentang keadilan sistem tersebut. Untuk mencapai keadilan yang hakiki dalam ETLE, perlu ada upaya komprehensif untuk menyempurnakan aspek teknologi, edukasi, transparansi, dan akuntabilitas dalam regulasi dan implementasinya.
2. Kelemahan-kelemahan dalam regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini di Indonesia mencakup kelemahan substansi, struktur, dan

budaya hukum. Pertama, masih adanya ketidakkonsistenan dalam standardan aplikasi teknologi ETLE antar wilayah, yang berpotensi menciptakan disparitas dalam penegakan hukum. Kedua, kurangnya inisiatif edukasi masyarakat yang efektif dan menyeluruh, yang mengakibatkan pemahaman yang tidak merata mengenai ETLE dan pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Ketiga, transparansi proses penindakan sering kali belum optimal, yang mempersulit pengendara untuk memahami atau menantang denda dan pelanggaran. Keempat, mekanisme pengaduan dan banding yang kurang jelas dan mudah diakses, yang bisa menghambat proses keadilan. Akhirnya, penanganan data pribadi dan privasi pengendara yang belum terjamin sepenuhnya dapat mengurangi kepercayaan publik terhadap sistem ETLE. Kesemua kelemahan ini perlu diatasi untuk meningkatkan efektivitas ETLE dalam mewujudkan tujuan utamanya, yaitu penegakan hukum lalu lintas yang adil dan transparan.

3. Rekonstruksi regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbasis nilai keadilan di Indonesia khususnya pada Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menjamin standarisasi teknologi penegakan hukum di seluruh wilayah, memperkuat edukasi masyarakat mengenai aturan dan etika berkendara, dan memastikan proses penindakan yang transparan serta adil. Perubahan ini termasuk pengembangan standar operasional yang jelas untuk penggunaan peralatan ETLE, memastikan bahwa pengumpulan, pengolahan, dan penggunaan data dilakukan dengan memperhatikan privasi dan hak-hak

pengendara. Selain itu, perlu ada mekanisme banding yang mudah diakses dan responsif terhadap keberatan yang diajukan oleh masyarakat. Terakhir, pendekatan edukatif yang berkelanjutan harus diterapkan untuk membentuk pemahaman yang lebih baik tentang sistem ETLE dan menumbuhkan budaya keselamatan lalu lintas yang bertanggung jawab. Dengan demikian, rekonstruksi regulasi ETLE diharapkan dapat mencerminkan prinsip keadilan sosial, kesetaraan di hadapan hukum, dan transparansi yang merupakan dasar dari negara hukum yang adil.

## **B. Saran**

Sesuai dengan kesimpulan di atas, maka penulis menyampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Seyogyanya kepada Pemerintah harus memperbaharui Pasal 272 ayat (1) regulasi ETLE untuk memperkuat standarisasi teknologi dan aplikasinya di seluruh wilayah Indonesia, dengan membuat pedoman nasional yang jelas. Diperlukan peningkatan program edukasi masyarakat tentang ETLE yang inklusif dan berkelanjutan, dengan memanfaatkan berbagai media dan platform komunikasi. Pemerintah perlu memperjelas mekanisme banding dalam sistem ETLE, memastikan prosedur tersebut transparan dan mudah diakses oleh semua pengendara. Harus ada peningkatan transparansi dalam penerapan denda dan sanksi melalui publikasi data yang terkait dengan hasil penindakan ETLE, dengan menjaga privasi dan data pribadi pengendara.

2. Penguatan struktur hukum kepada lembaga terkait harus mengaudit dan menyempurnakan sistem ETLE untuk menangani ketidakkonsistenan antar wilayah, dengan memperhatikan standar yang merata dan teknologi yang terkini. Menyusun dan melaksanakan kampanye edukasi nasional tentang ETLE yang mencakup informasi tentang cara kerja sistem dan pentingnya kepatuhan hukum. Mengembangkan portal online yang transparan untuk memfasilitasi pengajuan banding dan keluhan, yang dapat diakses dengan mudah oleh publik. Menjamin keamanan dan perlindungan data pribadi pengendara dengan menerapkan kebijakan privasi yang kuat dan sistem keamanan informasi yang teruji.
3. Seyogyanya untuk merumuskan kembali regulasi ETLE dengan memasukkan prinsip-prinsip keadilan sosial dan hak asasi manusia, serta memperjelas standar teknologi dan prosedur operasional. Memperkuat mekanisme kontrol dan evaluasi untuk memastikan implementasi ETLE yang adil dan konsisten, serta menyiapkan infrastruktur yang mendukung untuk pengadilan dan penyelesaian sengketa. Mengintegrasikan pendidikan lalu lintas sebagai bagian dari kurikulum sekolah dan program pelatihan masyarakat, serta mengadakan kerja sama dengan organisasi masyarakat sipil untuk menyebarkan kesadaran tentang ETLE. Mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam proses pengawasan dan evaluasi ETLE, memungkinkan umpan balik dan saran untuk perbaikan berkelanjutan dalam sistem penegakan hukum lalu lintas.

### C. Implikasi

Dari hasil kajian terkait regulasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Indonesia yang berbasis nilai keadilan, terdapat beberapa implikasi yang dapat ditarik, yaitu:

#### 1. Implikasi Secara Teoretis

- a. Rekonstruksi regulasi ETLE yang berbasis nilai keadilan menandakan pergeseran paradigma dari sekadar penegakan aturan menjadi penegakan keadilan. Ini mengharuskan otoritas untuk tidak hanya fokus pada penerapan hukum secara mekanis tetapi juga mempertimbangkan konteks sosial, ekonomi, dan budaya dalam penindakan. Hal ini memperluas cakupan keadilan dari sekadar legalitas menjadi keadilan sosial.
- b. Rekonstruksi ini menambahkan dimensi etika dan moralitas dalam penegakan hukum lalu lintas. Dalam konteks ini, ETLE tidak hanya berfungsi sebagai alat penindakan tetapi juga sebagai alat pendidikan dan pencegahan yang mendorong pengguna jalan untuk bertindak secara bertanggung jawab..

#### 2. Implikasi Secara Praktis

- a. Dalam praktek, regulasi ETLE yang berbasis keadilan memastikan bahwa penegakan hukum dilakukan secara adil dan transparan. Ini berarti bahwa sistem harus dirancang untuk menghindari bias dan diskriminasi, menjamin bahwa semua pelanggar, tanpa memandang latar belakang sosial-ekonomi mereka, diperlakukan sama. Ini juga berarti memastikan

bahwa prosedur untuk banding dan peninjauan kembali kasus tersedia dan dapat diakses oleh semua.

- b. Penggunaan teknologi dalam ETLE harus dikalibrasi sedemikian rupa sehingga mendukung prinsip keadilan. Misalnya, penempatan kamera harus mempertimbangkan area-area dengan kebutuhan tinggi untuk penegakan hukum, bukan hanya di lokasi yang paling menguntungkan dari segi pendapatan denda.
- c. Secara praktis, pendekatan berbasis keadilan dalam ETLE mengharuskan adanya upaya berkelanjutan untuk pendidikan dan sosialisasi kepada masyarakat mengenai aturan lalu lintas dan pentingnya kepatuhan untuk keselamatan bersama. Ini melibatkan kampanye kesadaran yang intensif dan pendidikan lalu lintas di sekolah-sekolah dan universitas.
- d. Sanksi yang dijatuhkan oleh ETLE harus proporsional dan mempertimbangkan konteks individu. Misalnya, untuk pelanggaran kecil oleh pengemudi dengan latar belakang ekonomi yang sulit, mungkin lebih tepat untuk menerapkan sanksi non-moneter seperti program edukasi, daripada denda yang memberatkan.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-buku

- Abadi, Joko. *Tantangan Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Andi Offset: Yogyakarta, 2019.
- Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta, 2012.
- Adip Bahari, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Jakarta, 2010.
- Adrian Taylor, *Traffic Management in Singapore: An Integrated Approach*, Springer, Singapore, 2018.
- Ahmad Sohari, Sanusi, *Ushul Fiqh*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015.
- Amin, Rudi. *Regulasi Lalu Lintas di Indonesia*, Rajawali Pers: Jakarta, 2015.
- Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Citra Umbara, Bandung, 2018.
- Bagong Suyanto dan Sutinah, *Metode Penelitian Sosial. Berbagai Pendekatan Alternatif*. Kencana, Jakarta, 2015.
- Baskoro, Teguh. *Sistem Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2017.
- Basuki, Tri. *Sejarah Kebijakan Lalu Lintas di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2015.
- Bernard L. Tanya, dkk. *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas ruang dan Generasi*, CV. Kita, Surabaya, 2007.
- Boy, Pradana, *Fikih Jalan Tengah*, Hamdalah, Jakarta, 2008.
- Cahyadi, Wira. *Hukum Lalu Lintas: Tinjauan dan Analisis*, Erlangga: Jakarta, 2016.
- Cendekia, Satria. *Undang-Undang Lalu Lintas: Kajian dan Implementasi*, Bumi Aksara: Jakarta, 2018.
- Darmawan, Bayu. *Sejarah Regulasi Lalu Lintas di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2019.
- Dharma, Budi. *Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas*, Alfabeta: Bandung, 2016.

- Djazuli, *Kaidah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam Menyelesaikan Masalah-Masalah Yang Praktis*, Kencana, Jakarta, 2011.
- Ekawati, Rina. *Etika Berkendara: Sebuah Panduan*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2014.
- Eko, Putra. *Kebijakan Lalu Lintas: Perspektif Hukum*, Refika Aditama: Bandung, 2018.
- Elizabeth A. Martin, *Enforcing Road Rules: Australia's Traffic Law System*, Oxford University Press, Melbourne, 2016.
- Erlyn Indarti, *Filsafat Ilmu, Suatu Kajian Paradigmatik*, Materi Perkuliahan, Program Doktor Ilmu Hukum UNDIP, 2014.
- Esmi Warassih, *Penelitian Socio Legal*, Makalah Workshop Pemutakhiran Metodologi Hukum, Bandung, 2006.
- Fajar, M. Nukman. *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Andi Offset: Yogyakarta, 2020.
- Fitriani, Lina. *Analisis Yuridis Pelanggaran Lalu Lintas*, Prenada Media: Jakarta, 2017.
- Ghozali, Lathoif, dkk, *Fiqih Lalu Lintas: Tuntunan Islam dalam Berkendara secara Aman*, UIN Sunan Ampel Press, Surabaya, 2019.
- Gunawan, Irfan. *Tata Kelola Lalu Lintas di Indonesia*, Prenada Media: Jakarta, 2014.
- Hadi, Sutrisno. *Undang-Undang Lalu Lintas: Sebuah Tinjauan*, UI Press: Jakarta, 2015.
- Hadirman, *Menuju Tertib Lalu Lintas*, PT. Gendesa Puramas, Jakarta, 2004.
- Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2010.
- Hiroshi Tanaka, *Road Safety in Japan: Policies and Practices*, University of Tokyo Press, Tokyo, 2017.
- I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Kencana, Jakarta, 2018.
- Ibrahim Johnny. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, 2018.

- Irwanto, Dedi. *Keamanan Lalu Lintas: Teori dan Praktek*, Salemba Empat: Jakarta, 2016.
- Jaya, Hendra. *Aspek Hukum Transportasi Darat*, Kencana: Jakarta, 2018.
- Jennifer M. Murray, *Traffic Law Enforcement: A Global Perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015.
- Jimly Asshiddiqie, *Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara: Jilid I*, Rajawali Pers, Jakarta, 2005.
- Kaelan, *Pendidikan Pancasila, Paradigma*, Yogyakarta, 2014.
- Kevin H. Roth, *Driving Regulations and Enforcement in Japan*, Routledge, New York, 2020.
- Kunarto, *Etika Kepolisian*. Cipta Manunggal, Jakarta, 2017.
- Kurniawan, Ade. *Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2017.
- Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial, "The Legal System: A Sosial Science Perspektif"*, Nusa Media, Bandung, 2009.
- Lestari, Dewi. *Perkembangan Regulasi Lalu Lintas*, PT LKIS Pelangi Aksara: Yogyakarta, 2019.
- Lexi J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2007.
- Lisa K. Fong, *Modern Traffic Laws: The Impact of Technology and Policy in Singapore*, Asia Law Network, Singapore, 2020.
- M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2014.
- Mahendra, Bima. *Hukum Lalu Lintas dan Transportasi*, Elex Media Komputindo: Jakarta, 2014.
- Mahfud MD, *Pancasila sebagai Ideologi dan Dasar Negara: Studi tentang Perdebatan dalam Konstituante*, Rajawali Pers, Jakarta, 2006.
- Makoto Watanabe, *Technology in Traffic Enforcement: Japan's Path*, Nikkei Publishing, Tokyo, 2014.
- Marzuki Wahid, *Pancasila dan UUD 1945: Sebagai Sumber Nilai dalam Pembangunan Hukum Nasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013.

- Miriam Budiardjo, *Dasar-dasar Ilmu Politik*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008.
- Munir Fuady, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Jakarta: Kencana, 2017.
- Ng Chee Khern, *Electronic Surveillance in Traffic Enforcement: The Singapore Model*, National University of Singapore Press, Singapore, 2019.
- Notonegoro, *Pancasila Secara Ilmiah Populer*, Balai Pustaka, Jakarta, 1984.
- Nurcholish Madjid, *Cendekiawan dan Kehidupan Politik Bangsa*, Paramadina, Jakarta, 1994.
- Nurdin, Alex. *Manajemen Lalu Lintas di Kota-kota Besar*, Andi Offset: Yogyakarta, 2020.
- Oloan Sitorus dan Darwinsyah Minin, *Membangun Teori Hukum Indonesia*, Virgo, Medan, 2010.
- Otje Salman dan anton F Susanto, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpul dan Membuka Kembali*, Refika Aditama Press, Jakarta, 2014.
- Paul Graham, *Rawls*, Oxford, One Word Publication, London, 2007.
- Peter Smithson, *Automated Traffic Enforcement Systems: Case Studies from Australia*, Palgrave Macmillan, Sydney, 2018.
- Philipus M. Hadjon, dan Tariék Sri Djaimiati. *Argumentasi Hukum*. Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2005.
- Prasetya, Agung. *Tindak Pidana Lalu Lintas*, Sinar Grafika: Jakarta, 2016.
- Raharjo, Teguh. *Keselamatan Berkendara*, Alfabeta: Bandung, 2018.
- Saldi Isra, *Pergeseran Fungsi Legislasi: Menguatnya Model Legislasi Parlemeter dalam Sistem Presidensial Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010.
- Samuel G. Wilson, *Traffic and Road Safety in Urban Planning: Singapore's Strategy*, McGraw-Hill Education, Singapore, 2021.
- Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif*, Penerbit Buku Kompas, Jakarta, 2016.
- Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif, Hukum yang Membebaskan*, Kompas, Jakarta, 2015.

- Satria, Dharma. *Analisis Hukum Lalu Lintas*, Gadjah Mada University Press: Yogyakarta, 2015.
- Setiawan, Rudi. *Peraturan Lalu Lintas: Sebuah Pengantar*, Erlangga: Jakarta, 2019.
- Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat*, Radja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007.
- Suharto, Edi. *Kebijakan Publik Transportasi*, Bumi Aksara: Jakarta, 2017.
- Sulistyo-Basuki, *Metode Penelitian*, Penaku, Jakarta, 2010.
- Suparman Marzuki, *Robohnya Keadilan : Politik Hukum HAM Era Reformasi*, Pusham UII, Yogyakarta, 2011.
- Syamsudin, *Budaya Hukum Hakim Berbasis Hukum Progresif*, UII Pers, Yogyakarta, 2014.
- Tama, Indra. *Regulasi dan Kebijakan Lalu Lintas*, Pustaka Yustisia: Yogyakarta, 2016.
- Taufik Abdullah, *Pancasila dalam Perubahan Politik di Indonesia*, LP3ES, Jakarta, 1992.
- Utama, Sandi. *Lalu Lintas dan Pembangunan Kota*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2014.
- Wibowo, Anton. *Asas-Asas Hukum Lalu Lintas*, Pustaka Setia: Bandung, 2018.
- Yudhistira, Arif. *Sistem Penegakan Hukum di Jalan Raya*, PT LKIS Pelangi Aksara: Yogyakarta, 2017.
- Yudi Latif, *Negara Paripurna: Historisitas, Rasionalitas, dan Aktualitas Pancasila*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2011.
- Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014.
- Zulkarnain, Rizal. *Reformasi Regulasi Transportasi*, Kompas Media: Jakarta, 2020.

## B. Peraturan Perundang-undangan

Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

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

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

## C. Jurnal / Makalah / Disertasi

Anis Mashdurohatun, Hayyan Ul Haq, Sony Zulhuda, *Social Function Reconstruction of Intellectual Property Rights (IPR) Based On Justice Values*, International Journal of Law Reconstruction, 2018.

Jawade Hafidzh, *Reformasi Kebijakan Hukum Birokrasi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Korupsi di Indonesia*, Disertasi, Semarang, 2014.

Joko Setiawan, Intan Fitri Meutia, Ita Prihantika, *Implementasi Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) di Kota Bandar Lampung (Studi Kasus Pada Polresta Kota Bandar Lampung)*, Jurnal Birokrasi, Kebijakan dan Pelayanan Publik, Volume 5 Nomor 1 April 2022.

Mega Tetuko, Fransisca Romana Harjiyatni, *Enforcement (ETLE) In Traffic Violation Actions (Study In Polda Diy Jurisdiction)*, Jurnal Kajian Hasil Penelitian Hukum, Volume 4 Nomor 2 April 2020

Mustansyr, R. *Landasan Filosofis, Mazhab Hukum Progresif : Tinjauan Filsafat Ilmu*. Jurnal Filsafat, Vol.18, (No.1 ), 2008.

Pan Mohamad Faiz, *Teori Keadilan John Rawls*, dalam Jurnal Konstitusi, Volume 6 Nomor 1 (April 2009).

Vita Mayastinasari, *Efektivitas Electronic Traffic Law Enforcement (Etle)*, Jurnal Ilmu Kepolisian, Volume 16 Nomor 1 April 2022

Yuli Armala, M. Yasir, *Implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Bojonegoro*, Justitiable Jurnal Hukum, Volume 5 No. 1 Juli 2022.

#### D. Internet

Heraklitos, terkutip dari Muliyan, *Paradigma Hukum Progresif*,  
<http://www.pn-palopo.go.id>, diakses pada tanggal 5 Maret 2023.

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/38405/3/Chapter%20II.pdf>,  
diakses pada tanggal 5 Maret 2023.

Idburhanuddin.Wordpress.com/2020/12/12/landasan-teori-kerangka-pikir-dan-  
hipotesis-dalam-metode-penelitian/(internet), diteliti pada tanggal 10  
Desember 2020.



