

**PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA  
ELEKTRONIK DALAM I PELANGGARAN LALU LINTAS  
(STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES DEMAK)**

**TESIS**



**Oleh:**

**TIAS PRIYOGO**

NIM : 20302200049

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG  
2025**

**PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA  
ELEKTRONIK DALAM I PELANGGARAN LALU LINTAS  
(STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES DEMAK)**

**TESIS**

**Diajukan untuk penyusunan Tesis  
Program Studi Ilmu Hukum**

**Oleh:**

**TIAS PRIYOGO**

**NIM : 20302200049**

**Konsentrasi : Hukum Pidana**

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG  
2025**

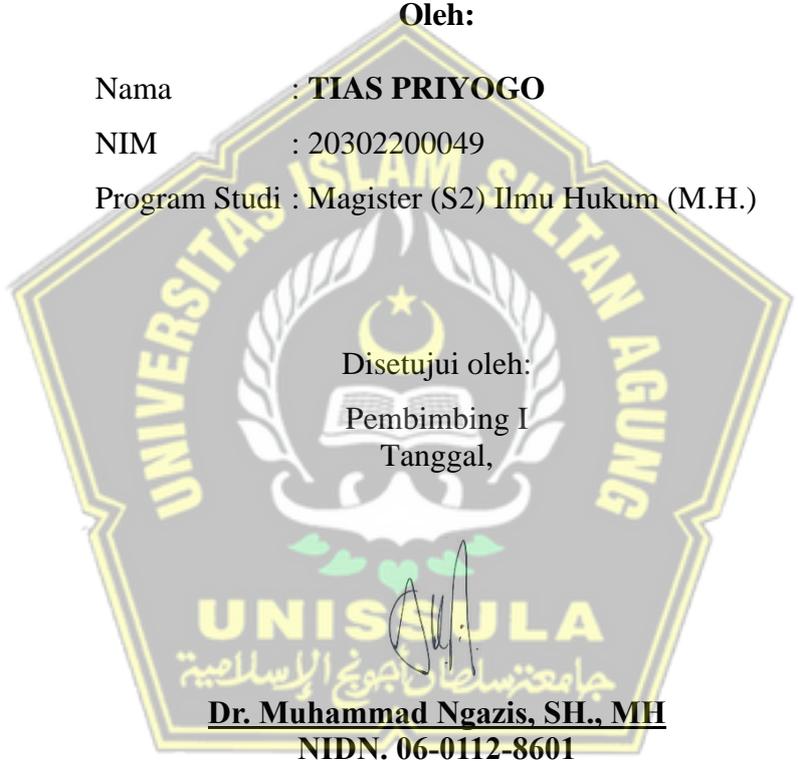
**PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA  
ELEKTRONIK DALAM I PELANGGARAN LALU LINTAS  
(STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES DEMAK)**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis  
Program Magister Hukum

**Oleh:**

Nama : **TIAS PRIYOGO**  
NIM : 20302200049  
Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:  
Pembimbing I  
Tanggal,



**Dr. Muhammad Ngazis, SH., MH**  
NIDN. 06-0112-8601

Dekan  
Fakultas Hukum  
UNISSULA



**Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.**  
NIDN. 06-2004-6701

**PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA  
ELEKTRONIK DALAM I PELANGGARAN LALU LINTAS  
(STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES DEMAK)**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji  
Pada Tanggal 2025  
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji  
Ketua,  
Tanggal,



**Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.**  
NIDN. 06-2004-6701

Anggota

Anggota,



**Dr. Muhammad Ngazis, SH., MH**  
NIDN. 06-0112-8601



**Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn.**  
NIDN. 06-2410-8504

**Mengetahui**

Dekan  
Fakultas Hukum  
UNISSULA



**Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.**  
NIDN: 06-2004-6701

## **SURAT PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : TIAS PRIYOGO

NIM : 20302200049

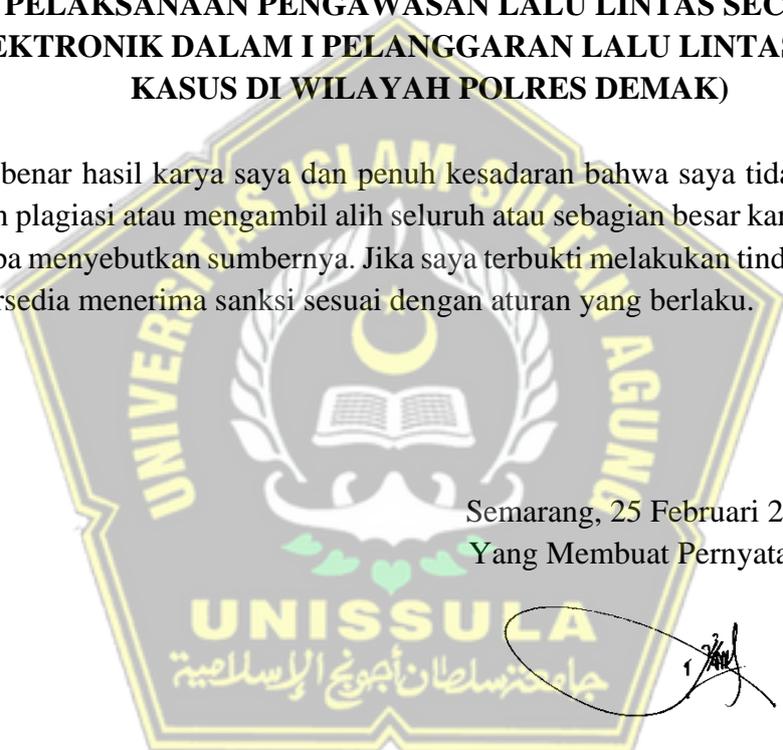
Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

### **PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM I PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES DEMAK)**

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

Semarang, 25 Februari 2025

Yang Membuat Pernyataan.



(TIAS PRIYOGO)

## PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: TIAS PRIYOGO
NIM	: 20302200049
Program Studi	: Magister Ilmu Hukum
Fakultas	: Hukum

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

### **PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM I PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES DEMAK)**

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

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

Semarang, 25 Februari 2025

Yang Membuat Pernyataan.



(TIAS PRIYOGO)

\*Coret yang tidak perlu

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	18
C. Tujuan Penelitian.....	18
D. Manfaat Penelitian.....	19
E. Kerangka Konseptual.....	19
F. Kerangka Teoritik.....	29
G. Metode Penelitian.....	33
H. Sistematika Penulisan.....	49
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	51
A. Tinjauan Umum Mengenai Pengawasan.....	51
B. Tinjauan Umum Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas.....	58
C. Tinjauan Umum Mengenai Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik....	73
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	78
A. Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Demak.....	78
B. Hambatan-hambatan dan Solusi Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas di Polres Demak.....	96
C. Bentuk Pelaksanaan Pengawasan Yang Ideal Di Masa Yang Akan Datang Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Kota Demak.....	109
BAB IV PENUTUP.....	129
A. Kesimpulan.....	129
B. Saran.....	130
DAFTAR PUSTAKA.....	132

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, masyarakat biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi masyarakat. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Perkembangan transportasi sekarang membawa dampak kehidupan yang lebih baik. Tenaga manusia berpindah menjadi tenaga mesin sehingga mempermudah masyarakat untuk melakukan aktifitas walaupun tempat tersebut jauh.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Dishub Kabupaten Bandung, Pengaruh Perkembangan Teknologi Transportasi Terhadap Kehidupan Manusia, diakses melalui <https://dishub.badungkab.go.id/artikel/17803-pengaruh-perkembangan-teknologi-transportasi-terhadap-kehidupan-manusia#:~:text=Transportasi%20digunakan%20untuk%20memudahkan%20manusia%20dalam%20melakukan%20aktivitas%20sehari%2Dhari.>, pada 12 Mei 2024.

Masyarakat pada masa lalu menggunakan alat transportasi yang masih sederhana. Sebelum ditemukan mesin, alat transportasi seperti pedati, delman, dan kuda merupakan alat transportasi andalan. Teknologi transportasi tersebut masih menggunakan tenaga hewan dan manusia. Kemampuan jelajahnya juga masih sangat terbatas dan memerlukan waktu yang lama. Sekarang orang masih menggunakan alat transportasi tersebut namun tidak menjadi alat utama. Seringkali kuda dan delman digunakan sebagai sarana rekreasi saja. Sejak ditemukan mesin uap, berkembang pula kendaraan bermesin lainnya. Alat transportasi bermesin seperti sepeda motor, mobil, kereta api merupakan alat transportasi yang modern. Dengan alat transportasi tersebut, jarak jauh dapat ditempuh dalam waktu yang singkat. Selain untuk mengangkut barang, manusia yang memiliki mobilitas yang tinggi juga perlu bepergian, kemudian diciptakanlah kendaraan yang selain cepat juga memberikan kenyamanan dalam perjalanan. Dengan bus dan kereta api misalnya, sejumlah besar orang dapat diangkut sekaligus yang membuat ongkos angkutnya lebih murah. Selain itu, waktu tempuh yang dirasakan pun akan terasa lebih cepat. Adapun risiko yang sering dialami dengan penggunaan kendaraan bermotor adalah tabrakan yang sering menimbulkan kefatalan terhadap manusia itu sendiri. Yang aneh bahwa kereta api yang memiliki jalur khusus pun dapat tabrakan. Korbannya sering jauh lebih besar daripada mobil yang disebabkan adanya kesalahan manusia (*human error*). Kereta api Prancis dan Jepang

misalnya,memiliki daya laju lebih dari 300 km per jam. Bila sampai terjadi kecelakaan,manusia yang menjadi korban jiwa yang tidak sedikit.<sup>2</sup>

Teknologi transportasi pada umumnya di masa lalu masih menggunakan tenaga manual yakni hewan, angin ataupun manusia. Selain itu prosesnya juga lama atau lambat. Namun di sisi lain teknologi masa lalu memiliki kelebihan yakni hampir semua bebas polusi. Baik polusi udara, polusi suara maupun polusi lainnya. Sedangkan teknologi masa kini memiliki kelebihan prosesnya cepat. Namun di sisi lain memiliki kelemahan yakni menimbulkan polusi. Seperti polusi udara, tanah, air dan suara. Polusi udara menyebabkan napas menjadi sesak. Teknologi masa kini khususnya teknologi transportasi juga rawan menimbulkan kecelakaan. Di negara kita ratusan orang meninggal tiap tahun karena kecelakaan lalu lintas. Baik di darat, laut maupun udara. Hal ini banyak disebabkan oleh faktor manusia yang lalai dan ceroboh. Kelemahan teknologi masa kini menjadi koreksi kita bersama. Sekarang kita menghadapi masalah justru karena kecanggihan teknologi. Pencemaran air, tanah, udara, dan suara terjadi di mana-mana. Untuk kalian yang tinggal di kota besar tentu sudah merasakan bisingnya suara kendaraan bermotor, mesin-mesin pabrik, pesawat terbang dan hawa yang begitu panas. Untuk itu saat ini masyarakat banyak dihimbau agar menggunakan kendaraan bermotor seperlunya saja. Bahkan di Jakarta dilarang menggunakan mobil yang isinya kurang dari 3 orang. Hal ini selain menghindari kemacetan juga mengurangi polusi udara dan suara. Marilah

---

<sup>2</sup>*Loc, cit.*

kita pilih teknologi yang ramah lingkungan. Hal penting yang menjadi persoalan fundamental di dunia transportasi ialah pengendalian kecelakaan lalu lintas.<sup>3</sup>

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa di jalan yang terjadi secara tidak sengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalannya yang mengakibatkan korban manusia maupun korban harta benda. Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah RI no. 62 tahun 2013, kecelakaan transportasi adalah peristiwa atau kejadian pengoperasian sarana transportasi yang mengakibatkan kerusakan sarana transportasi, korban jiwa, dan/atau kerugian harta benda. Keamanan lalu lintas (traffic safety) tetap merupakan suatu keprihatian kesehatan publik yang serius di negara maju dan di negara berkembang. Dalam bermobilitas, manusia tentu ingin selamat. Bagaimanapun, keadaan ideal tersebut tidak selalu dapat dicapai. Menurut Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (2019) pada tahun 2018, terjadi 109.215 kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan 29.472 orang meninggal dunia, 13.315 orang luka berat, dan 130.571 orang luka ringan.<sup>4</sup> Sementara itu angka laka lintas di Demak mencapai 381 kejadian pada periode Januari hingga Juni 2024. Dimana pada Januari terdapat 65 kasus, Februari 66 kasus, Maret terdapat 64 kasus, Aril mencapai 59 kasus, Mei terdapat 69 kasus, dan Juni terdapat 64 kasus. Minimnya kesadaran akan pentingnya keselamatan berlalu lintas, kebiasaan buruk di jalan raya, dan kurangnya pengawasan secara

---

<sup>3</sup>*Loc, cit.*

<sup>4</sup>Leksmono Suryo Putranto, Rostiana, dan Anissa Noor Tajudin, *Perilaku Pengemudi Indonesia: Kumpulan Hasil Penelitian Dan Alat Ukur*, Andi, Yogyakarta, 2020, hlm. iv.

menyeluruh merupakan hal-hal yang menjadi penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Keberadaan sistem pengawasan lalu lintas dibutuhkan dalam hal ini, guna meminimalisir peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menciptakan tatanan berlalu lintas yang tertata dan baik.<sup>5</sup>

Implementasi hukum lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki dampak yang sangat signifikan terhadap keselamatan dan ketertiban lalu lintas di Indonesia. Dampak tersebut dapat dilihat dalam beberapa aspek penting sebagai berikut:<sup>6</sup>

1. Keselamatan Pengguna Jalan

Implementasi hukum lalu lintas yang konsisten dan tegas dapat memberikan perlindungan yang lebih baik bagi semua pengguna jalan, baik pejalan kaki, pengendara sepeda motor, mobil, maupun kendaraan umum. Aturan-aturan yang mengatur penggunaan helm, larangan pengemudi mabuk, serta kewajiban menjaga jarak aman antara kendaraan adalah contoh dari implementasi hukum lalu lintas yang dapat meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

2. Penurunan Angka Kecelakaan

---

<sup>5</sup>Wawancara pribadi dengan AKP Lingga Ramadhani selaku Kepala Satlantas Polres Demak pada 12 Mei 2024.

<sup>6</sup>Jhordyan Pakiding Andilolo, Hadi Tuasikal, dan Dwi Pratiwi Markus, "Implementasi Hukum Lalu Lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", *UNES Law Review*, Vol. 6, No. 4, 2024, hlm. 11722-11724.

Dengan penerapan sanksi yang tegas bagi pelanggar lalu lintas, terutama bagi pelanggar berat seperti mengemudi dalam keadaan mabuk atau mengakibatkan kecelakaan, diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Efek jera yang dihasilkan dari sanksi yang adil dan tegas dapat menjadi dorongan bagi pengendara untuk mematuhi aturan dan mengurangi perilaku berisiko di jalan raya.

### 3. Peningkatan Kepatuhan Masyarakat

Dengan penegakan aturan lalu lintas yang konsisten, diharapkan dapat mendorong kesadaran masyarakat untuk mentaati aturan berlalu lintas yang berlaku. Budaya disiplin lalu lintas yang terbentuk melalui implementasi hukum ini dapat meningkatkan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas, sehingga menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman dan tertib.

### 4. Penyelenggaraan Lalu lintas yang Efisien

Dengan adanya implementasi hukum lalu lintas yang baik, penegakan aturan yang konsisten, dan penanganan pelanggaran yang efektif, dapat membantu dalam penyelenggaraan lalu lintas yang lebih efisien. Ketertiban lalu lintas yang terjaga akan memperlancar arus lalu lintas, mengurangi kemacetan, serta menciptakan lingkungan transportasi yang lebih efisien dan produktif.

Implementasi hukum lalu lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat memberikan kontribusi positif dalam meningkatkan keselamatan dan ketertiban lalu lintas di Indonesia. Melalui penegakan aturan yang konsisten, pencegahan pelanggaran, penanganan efektif terhadap pelanggaran, serta peningkatan kesadaran masyarakat, diharapkan dapat tercipta budaya berlalu lintas yang lebih baik dan bertanggung jawab di tengah masyarakat.<sup>7</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan aspek krusial dalam menjaga keamanan dan ketertiban lalu lintas di Indonesia. Dalam melaksanakan tugasnya, aparat penegak hukum, seperti kepolisian dan instansi terkait lainnya, harus memiliki peran yang proaktif, responsif, dan konsisten demi mewujudkan implementasi hukum lalu lintas yang efektif. Pertama-tama, kinerja aparat penegak hukum dapat diukur dari efektivitas penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Mereka harus mampu melakukan tindakan yang konsisten dan proporsional sesuai dengan jenis pelanggaran yang dilakukan. Hal ini mencakup mulai dari memberikan teguran, penindakan langsung di lapangan, hingga penegakan hukum dengan sanksi yang telah diatur dalam undang-undang. Konsistensi dalam penegakan aturan menjadi kunci utama agar masyarakat merasa bahwa hukum benar-benar ditegakkan dan pelanggaran tidak dibiarkan begitu saja. Selanjutnya, aparat penegak hukum perlu memiliki kemampuan pengawasan dan penegakan hukum yang proaktif. Mereka harus aktif melakukan patroli, razia, dan pengawasan

---

<sup>7</sup>*Loc. cit.*

terhadap pelanggaran lalu lintas di berbagai titik rawan di jalan raya. Selain itu, aparat juga harus responsif dalam menanggapi laporan masyarakat terkait pelanggaran lalu lintas yang terjadi.<sup>8</sup>

Globalisasi dalam perkembangannya telah membawa dampak negatif pada berbagai sektor kehidupan di Indonesia. Dampak negatif tersebut pada hakikatnya merupakan ancaman terhadap keamanan nasional Indonesia. Persoalan-persoalan di atas menunjukkan bahwa akibat globalisasi telah terjadi perkembangan spektrum ancamanterhadap keamanan nasional yang tidak hanya meliputi sektor militer melainkan meliputi keamanan di bidang politik, ekonomi, sosial-budaya, dan lingkungan.<sup>9</sup>

Pada era globalisasi transportasi merupakan salah satu kebutuhan pokok dan penting. Dalam berlalu lintas masyarakat seringkali mengabaikan rambu lalu lintas yang ada khususnya rambu lalu lintas yang ada di persimpangan jalan raya. Seperti yang telah diketahui, untuk meningkatkan kedisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas. Kemajuan teknologi di era globalisasi telah membawa kemajuan teknologi yang mampu diterapkan dalam kehidupan masyarakat salah satunya ialah dalam hal berlalu lintas. Penggunaan sistem pengawasan dengan CCTV (*close circuit television*) merupakan bentuk kemajuan di dunia lalu lintas saat ini. Hal ini

---

<sup>8</sup>*Loc. cit.*

<sup>9</sup> Berry Buzan, Ole Waever, dan Jaap de Wilde, *Security A New Framework for Analysis*, Lynne Rienner Publisher, United Kingdom, 1998, hlm. 8-9.

termasuk di Kota Demak. Hal ini merupakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).

Teknologi berkembang sangat cepat seperti yang terjadi saat ini, yaitu yang dulunya untuk mengawasi tertib lalu lintas hanya dilakukan oleh pekerja pemerintah seperti polisi lalu lintas, namun sekarang sudah ada sistem pengawasan jarak jauh untuk memantau ketertiban dalam berlalu lintas serta masalah-masalah yang ada di jalan-jalan khususnya persimpangan jalan yaitu menggunakan CCTV (*close circuit television*).<sup>10</sup>

Penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan alat bukti dilaksanakan berdasarkan mekanisme penerapan ETLE yang dilakukan melalui tahapan-tahapan yang meliputi, perangkat secara otomatis menangkap wajah, jenis dan plat nomor kendaraan serta bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pelanggar melalui kamera CCTV yang telah dipasang pada lima titik di wilayah hukum Polresta Demak yakni di Simpang Polresta Demak, Simpang Kandang, Simpang Bank Indonesia, Simpang Ujung Gurun dan Simpang Ujung Gurun. Kemudian secara otomatis sistem mengirimkan barang bukti pelanggaran ke Regional Traffic Management Centre (RTMC) Polresta Demak sebagai ruang kendali. Selanjutnya, dilakukan pengidentifikasian data kendaraan oleh petugas menggunakan Electronic Registration & Identifikasi (ERI).

---

<sup>10</sup> Lathifah Hanim, Engaruh Perkembangan Teknologi Informasi Terhadap Keabsahan Perjanjian Dalam Perdagangan Secara Elektronik (E-Commerce) Di Era Globalisasi, *Jurnal Dinamika Hukum* Vol. 11 Edisi Khusus Februari 2011, hlm. 59-61.

Dimana setiap data kendaraan terdaftar di sistem, sesuai dengan kewajiban setiap pemilik kendaraan untuk melakukan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat Regident Ranmor yang merupakan fungsi Kepolisian untuk memberikan legitimasi asal usul dan kelaikan, kepemilikan serta pengoperasian Ranmor, fungsi kontrol, forensik Kepolisian dan pelayanan kepada masyarakat melalui verifikasi, pencatatan dan pendataan, penomoran, penerbitan dan pemberian bukti registrasi dan identifikasi Ranmor, pengarsipan serta pemberian informasi sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Kekuatan regident kendaraan bermotor ada pada sistem data yang dinamakan ERI atau electronic registration and identification yang terkoneksi pada STNK dan TNKB, serta Gakkum sehingga dapat mendukung penerapan ETLE untuk mewujudkan dan memelihara lalu lintas yg aman selamat tertib dan lancar, meningkatkan kualitas keselamatan, menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan, membangun budaya tertib berlalu lintas, dan memberikan pelayanan prima dalam one gate system. Petugas mengirimkan surat konfirmasi ke alamat pelanggar sebagai permohonan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi. Didalam surat konfirmasi tersebut akan disertakan foto bukti pelanggaran. Pengiriman dapat dilakukan melalui beberapa alternatif diantaranya yakni surat konfirmasi dikirimkan melalui PT. Pos Indonesia, melalui email pemilik kendaraan, dan

melalui nomor handphone pemilik kendaraan. Proses tersebut dilakukan selama 3 (tiga) hari sejak pelanggaran dilakukan. Kemudian pelanggar akan melakukan konfirmasi dan klarifikasi via website <https://etlesumbar.info/id> atau dapat datang secara langsung ke Posko Gakkum Polresta Demak sebagaimana jadwal yang telah ditetapkan dalam surat apabila terdapat sanggahan mengenai pelanggaran maka dapat disampaikan pada kesempatan ini. Pelanggar diberi batas waktu selama 8 (delapan) hari sejak surat konfirmasi dikirimkan untuk melakukan konfirmasi dan klarifikasi terhadap siapa subjek pelanggar, termasuk terhadap kendaraan yang sudah dijual ke pihak lain dan belum balik nama. Setelah dilakukan konfirmasi, petugas akan menerbitkan surat tilang berwarna biru sebagai bukti pelanggaran serta mengirimkan kode Bri virtual account Briva untuk setiap pelanggaran yang telah terverifikasi untuk penegakan hukum dengan metode pembayaran melalui Bank Rakyat Indonesia (BRI). Dalam proses pembayaran ini, pelanggar akan diberikan batas waktu pembayaran denda tilang selama 7 (tujuh) hari setelah surat tilang dan kode BRI virtual account dikirimkan. Jika pelanggar tidak melakukan pembayaran sebagaimana batas waktu yang ditentukan maka akan dilakukan pemblokiran sementara terhadap STNK kendaraan pelanggar sampai denda tersebut dibayarkan. Pemilik kendaraan yang tidak pembayaran denda sampai dengan batas waktu yang telah ditentukan, akan mengakibatkan pemblokiran STNK 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 STNK berdasarkan data elektronik melakukan pelanggaran lalu lintas dapat diblokir. Selama masa pemblokiran, pemilik kendaraan dianggap tidak memiliki surat yang sah berdasarkan hukum karena STNK dianggap mati.

Berkaitan dengan penggunaan CCTV sebagai alat bukti dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, maka dalam hal ini merupakan bentuk dari kemanfaatan perkembangan teknologi informasi yang dapat membantu kerja polisi khususnya pelanggaran dibidang lalu lintas. Kasatlantas Polresta Demak juga menerangkan bahwa penggunaan CCTV sebagai alat bukti adalah sah, sebagaimana ketentuan yang terdapat dalam Pasal 272 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 272 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. Selanjutnya Pasal 272 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Selain itu, dasar pemberlakuan ETLE dengan menggunakan CCTV, dalam rangka penegakan hukum berpijak pada Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 19

Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Pada Pasal 5 ayat (1), menyebutkan bahwa Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.

Sekalipun pengawasan lalulintas elektronik, namun demikian hal ini belum mampu dikatakan efektif seutuhnya. Persoalan berupa masih minimnya pengetahuan dan kesadaran sebagian masyarakat Demak terkait kedisiplinan berlalu lintas serta minimnya sarana dan pra sarana terkait *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Hingga saat ini menjadi persoalan tersendiri.<sup>11</sup> Hal ini ditunjukkan dengan adanya jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Demak. AKP Lingga Ramadhani, Kepala Satlantas Polres Demak, mengungkapkan bahwa pelanggaran paling sering ditemukan adalah tidak menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor dan melawan arus. Menurut Lingga, jumlah pelanggaran tidak memakai helm meningkat tajam, dengan 1.355 pelanggar yang terjaring dibandingkan hanya 672 pelanggar pada tahun lalu. Sementara itu, pelanggaran melawan arus tercatat sebanyak 244 kasus, melonjak dari 73 kasus pada tahun 2023. Bukan hanya pengendara roda dua, pelanggaran oleh pengendara roda empat juga meningkat. Pada tahun 2023, terdapat 1 kasus pengendara roda

---

<sup>11</sup> Rully Trie Prasetyo, Umar Ma'ruf, dan Anis Mashdurohatun, Tindak Pidana Korporasi Dalam Perspektif Kebijakan Formulasi Hukum Pidana, *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12. No. 4 Desember 2017, hlm. 729-730.

empat yang melawan arus, sedangkan tahun ini jumlahnya naik drastis menjadi 40 kasus, mengalami kenaikan sebesar 99 persen.<sup>12</sup>

Penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan yang mantap dan mengejawantahkannya dalam sikap, tindak sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup. Dalam penegakan hukum tersebut ditentukan oleh beberapa faktor. Praktek penyelenggaraan penegakan hukum di lapangan seringkali terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan. Hal ini dikarenakan konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak sedangkan kepastian hukum merupakan prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup law enforcement, namun juga peace maintenance, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian. Kaitannya dengan penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas di Kota Demak oleh Satuan Lalu Lintas Polresta Demak merupakan implementasi Pasal 5 ayat (1) Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Dan

---

<sup>12</sup>Wawancara pribadi dengan AKP Lingga Ramadhani selaku Kepala Satlantas Polres Demak pada 12 Mei 2024.

Transaksi Elektronik dan; Pasal 249 ayat (3), Pasal 272 ayat (1) dan (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, dan serta PP Nomor 80/2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Menurut Lampiran Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor: KEP/12/2016 tentang Standar Operasional dan Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Sistem Tilang Manual dan Elektronik mengemukakan bahwa aplikasi ETLE adalah sebuah program berbasis android yang digunakan petugas bersama-sama dengan aplikasi web oleh Bagian Administrasi (Banim) Tilang untuk mencatat data penilangan secara digital dan memberikan non pembayaran online pada Bank yang ditunjuk. Dalam penegakan hukum, kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Salah satu kunci dari keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian dari penegak hukumnya sendiri. Dalam rangka penegakan hukum oleh setiap lembaga penegak hukum, keadilan dan kebenaran harus dinyatakan, terasa, terlihat dan diaktualisasikan.<sup>13</sup>

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas di Kota Demak oleh Satuan Lalu Lintas Polresta Demak juga dipengaruhi oleh struktural hukum, dimana yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan dengan baik sehingga dalam melaksanakan tugas

---

<sup>13</sup>Wawancara pribadi dengan AKP Lingga Ramadhani selaku Kepala Satlantas Polres Demak pada 12 Mei 2024.

dan tanggungjawabnya terlepas dari pengaruh kekuasaan dan pengaruh-pengaruh lain. Anggota Satlantas Polresta Demak dalam melakukan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam rangka penegakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas sesuai dengan tugas dan tanggungjawabnya sebagai petugas pemeriksa sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dimana petugas pemeriksa merupakan Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam melakukan penegakan hukum pelanggaran lalu lintas di Kota Demak menggunakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tersebut anggota Satlantas Polresta Demak berkoordinasi dengan instansi terkait agar penegakan hukum tersebut dapat dilakukan dengan efektif. Penggunaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas di Kota Demak juga merupakan langkah untuk mengurangi adanya pungutan liar yang dilakukan oleh oknum Kepolisian serta menimalisir terjadinya korupsi, kolusi dan nepotisme pada saat penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di Kota Demak. Dalam penindakan pelanggaran lalu lintas diselesaikan dengan berdasarkan penetapan pengadilan, pelanggar akan dijatuhi hukuman sejumlah denda dengan dititipkan ke bank yang telah ditunjuk oleh pemerintah. Namun pada kenyataan praktik dilapangan bisa berbeda dengan apa yang ada di dalam undang-

undang atau aturan. Banyak di dalam praktiknya penyelesaian pelanggaran lalu lintas lebih banyak diselesaikan di luar sidang dari pada di pengadilan. Penyelesaian tindak pidana pelanggaran lalu lintas diluar sidang tersebut sering dilakukan oleh oknum petugas dengan pelanggar lalu lintas di jalan. Hal tersebut sering dilakukan oleh si pelanggar dengan menawarkan sejumlah uang damai kepada petugas ataupun juga sebaliknya petugas yang menakut-nakuti pelanggar dengan denda yang tinggi apabila dilakukan sidang di pengadilan. Selain itu juga karena adanya kekhawatiran oleh pelanggar akan memakan waktu yang cukup lama serta prosedur yang cukup panjang jika diselesaikan lewat jalur sidang di pengadilan. Dengan demikian, maka diberlakukan E-Tilang dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas, karena sejatinya penegakan hukum tersebut tidak dapat berjalan atau tegak bila tidak ada aparat penegak hukum yang kredibilitas, kompeten dan independen. Seberapa bagus suatu peraturan perundang-undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan. Selain itu masyarakat juga mempunyai pengaruh yang kuat terhadap pelaksanaan penegakan hukum, sebab penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai dalam masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum maka akan semakin memungkinkan penegakan hukum yang baik. Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat.<sup>14</sup> Namun demikian ETLE belum sepenuhnya mampu terlaksana dengan optimal di

---

<sup>14</sup>*Loc, cit.*

Kota Demak, hal ini akibat budaya melanggar lalu lintas masyarakat yang belum dapat dihilangkan.

Sehingga perlu kiranya dibahas lebih lanjut terkait “PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM I PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES DEMAK)”.

#### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Demak?
2. Apa hambatan-hambatan pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di Polres Demak?
3. Bagaimanakah solusi dalam menangani hambatan-hambatan terkait pelaksanaan pengawasan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Demak?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk menganalisis pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Demak;
2. Untuk menganalisis hambatan-hambatan pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di Polres Demak;
3. Untuk menemukan solusi dalam menangani hambatan-hambatan terkait pelaksanaan pengawasan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Demak.

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

1. Secara teoritis untuk memberikan pembaharuan pemikiran dalam ilmu hukum lalulintas terkait kemajuan sistem pengawasan lalulintas di era digital saat ini.
2. Secara praktis penelitian disertasi ini diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran dalam penyusunan perda terkait pengawasan lalulintas di era digital saat ini.

#### **E. Kerangka Konseptual**

##### 1. Pengawasan

Pengawasan dapat di definisikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen dapat tercapai. Ini berkenaan dengan cara-cara membuat kegiatan-kegiatan sesuai yang direncanakan. Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan.<sup>15</sup> Kontrol atau pengawasan adalah fungsi di dalam manajemen fungsional yang harus dilaksanakan oleh setiap pimpinan semua unit/satuan kerja terhadap pelaksanaan pekerjaan atau pegawai yang melaksanakan sesuai dengan tugas pokoknya masing-masing. Dengan demikian, pengawasan oleh pimpinan khususnya yang berupa pengawasan melekat (built in control), merupakan kegiatan manajerial yang dilakukan dengan maksud agar tidak terjadi penyimpangan dalam melaksanakan pekerjaan. Suatu penyimpangan atau kesalahan terjadi atau tidak selama dalam pelaksanaan pekerjaan

---

<sup>15</sup>Yohannes Yahya, *Pengantar Manajemen*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2006, hlm. 133.

tergantung pada tingkat kemampuan dan keterampilan pegawai. Para pegawai yang selalu mendapat pengarahan atau bimbingan dari atasan, cenderung melakukan kesalahan atau penyimpangan yang lebih sedikit dibandingkan dengan pegawai yang tidak memperoleh bimbingan.<sup>16</sup>

## 2. Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas, sedangkan yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Menurut Subekti lalu lintas adalah “Segala penggunaan jalan umum dengan suatu alat pengangkut. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional sebagai upaya untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk menciptakan keamanan, ketertiban, dan kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pambangan ilmu pengetahuan, serta mengurangi tingkat angka kecelakaan.

---

<sup>16</sup>M. Kadarisman, *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*, Rajawali, Jakarta, 2013, hlm. 172.

### 3. ETLE

Tilang adalah dasar diadakannya E-tilang atau ETLE ini, sering kali ditemui dijalanan, apabila kita melanggar lalu lintas, kita segera dikejar oleh petugas kepolisian khususnya polisi lalu lintas, polisi menindak pelanggar dengan memberikan slip warna biru apabila kita mengakui kesalahan, dan segera membayar denda di BRI setempat, dan bila kita mengelak atau tidak merasa melakukan pelanggaran kita bisa membela diri untuk sidang dan petugas akan memberikan slip warna merah.berikut alur prosedur tilang slip warna biru:<sup>17</sup>

- a. Saat polisi melakukan penilangan, salah satu surat akan ditahan oleh kepolisian.
- b. Kemudian Pelanggar akan ditawarkan hendak slip tilang warna merah atau biru.
- c. Jika memilih slip biru, kita harus membayar tilang ke Bank BRI sebelum jatuh tempo dan besaran nominal yang ditentukan.
- d. Lalu kita atau perwakilan datang ke pengadilan untuk mengikuti sidang.
- e. Kemudian Anda akan diberi denda yang sebenarnya. Jika kesalahan ringan akan lebih kecil dari denda maksimal.
- f. Pelanggar akan mendapatkan surat yang ditahan dan mendapatkan slip pengambilan kelebihan denda ke bank.

---

<sup>17</sup>Mrmspeed, Alur Prosedur Tilang Slip Biru (<https://rpmsuper.com/alur-prosedur-tilangslip-biru/>), diakses pada 12 Juni 2024.

g. Pelanggar menuju ke Bank BRI untuk mengambil kelebihan denda.

Sanksi dalam pelanggaran lalu lintas yaitu berupa kurungan atau denda, akan tetapi kebanyakan memilih membayar denda. Denda adalah sanksi atau hukuman yang di terapkan dalam bentuk keharusan untuk membayar sejumlah uang. Yang mana hal tersebut terjadi karena pelanggaran terhadap perundang undangan yang berlaku atau pengingkaran terhadap sebuah perjanjian yang telah di sepakati sebelumnya. Dalam penerapannya sebuah denda dapat dilakukan atau dikenakan dengan cara membuat sebuah konsekuensi lanjutan apabila tidak ada sebuah penyelesaian yang terlaksana dari kedua belah pihak yang terlibat. Tapi hal ini tidak bisa dipungkiri, banyak yang meminta damai di tempat dan memberikan sejumlah uang atau pelicin kepada petugas untuk menutupi kesalahannya, kadang juga banyak polisi yang mencari cari kesalahan – kesalahan lain demi kepentingannya sendiri, ini yang biasa di sebut pungutan liar atau pungli. Pungutan Liar adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang atau pegawai negeri atau pejabat Negara dengan cara meminta pembayaran sejumlah uang yang tidak sesuai atau tidak berdasarkan peraturan yang berkaitan dengan pembayaran tersebut. Hal ini sering disamakan dengan perbuatan pemerasan, penipuan atau korupsi.<sup>18</sup>

Sedangkan polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian yang mencakup penjagaan, pengaturan,

---

<sup>18</sup>*Loc, cit.*

pengawasan dan patrol, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Karena banyak keluhan di masyarakat tentang tindakan oknum-oknum yang memanfaatkan wewenangnya, dan juga mengikuti perkembangan zaman agar masyarakat lebih praktis dan nyaman dalam pelaksanaan tilang maka POLRI mengeluarkan gagasan diadakannya Tilang Elektronik atau biasa di sebut dengan E-Tilang. Sistem Tilang Elektronik ini yang di sosialisasikan Korps Lalu Lintas Polri, awalnya adalah gagasan Polres Kediri. Di buatnya sistem tersebut sejalan dengan program pemerintah untuk bersih-bersih pungutan liar di tubuh Polri. Jika kena tilang, masyarakat tidak bersentuhan langsung dengan polisi untuk penyelesaian perkaranya.<sup>19</sup> Dalam sistem tilang online ini, petugas akan mengoperasikan aplikasi untuk menilang, petugas tidak mencatat tindakan pelanggaran yang di lakukan oleh pengendara di buku tilang, melainkan di aplikasi E-Tilang. 15 Sistem ini juga mulai diterapkan di wilayah Kota Semarang sejak tahun 2017 lalu, dan sempat berhenti di tengah jalan karena sistem ini dirasa kurang efektif, maka di tahun 2018 di cetuskanlah sistem baru yang merupakan inovasi dari Etilang yaitu Electronic Traffic Law Enforcement atau di singkat ETLE. Sebelum diadakannya ETLE atau Elektronik Traffic Law Enforcement di Kota

---

<sup>19</sup>*Loc, cit.*

Semarang, Kepolisian Resor Kota Besar Semarang bekerjasama dengan pihak Dishubkominfo Kota Semarang meluncurkan sistem Tilang elektronik atau E-Tilang pada tahun 2017, karena sistem ETLE ini adalah hasil pengembangan dari E-Tilang itu sendiri. E-Tilang atau Tilang elektronik ini adalah digitalisasi proses tilang, dengan memanfaatkan teknologi, diharapkan seluruh proses tilang akan lebih efisien dan juga efektif juga membantu pihak kepolisian dalam manajemen administrasi. Aplikasi di kategorikan kedalam dua user, yang pertama yaitu pihak kepolisian, sistem akan berjalan pada komputer tablet dengan sistem operasi Android sedangkan pada pihak kejaksaan sistem akan berjalan dalam bentuk website, sebagai eksekutor seperti proses sidang manual.<sup>20</sup>

Penerapan E-Tilang memiliki landasan hukum yang kuat yakni UU Nomor 11 Tahun 2008 Pasal 5, tentang transaksi elektronik dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Mekanisme E-tilang atau Tilang Elektronik yaitu dengan menggunakan aplikasi yang telah di download dan sign in sesuai user dan Password yang di miliki. Alur proses E-Tilang diantaranya:<sup>21</sup>

- a. Polisi melakukan penindakan terhadap pengemudi yang melanggar lalu lintas. Kemudian polisi memasukkan data tilang pada aplikasi E-Tilang. Pelanggar harus memberikan data yang benar, berupa nomor KTP, nomor

---

<sup>20</sup>*Loc. cit.*

<sup>21</sup>*Loc. cit.*

polisi kendaraan, dan terutama nomor ponsel, karena proses selanjutnya membutuhkan nomor ponsel yang valid. Pada tahap ini, polisi juga menentukan pasal yang di langgar pengemudi.

- b. Setelah di data, pelanggar mendapatkan notifikasi nomor pembayaran tilang. Notifikasi berupa SMS ini memberitahukan nomor pembayaran tilang dan juga nominal pembayaran denda maksimal sesuai dengan pasal yang di langgar. Pembayaran bisa dilakukan di jaringan perbankan manapun.
- c. Setelah membayar, pelanggar dapat mengambil barang bukti yang di sita, bisa berupa SIM, STNK, atau kendaraannya, dengan menunjukkan bukti pembayaran.
- d. Jika tidak ingin hadir, pelanggar tak perlu datang ke persidangan karena bisa di wakili petugas. Konsekuensinya jika tidak datang, pelanggar tidak bisa membela diridalam persidangan untuk membela diri jika merasa tidak bersalah.
- d. Pelanggar selanjutnya akan mendapatkan notifikasi SMS berisi informasi putusan dan jumlah denda. Di sana juga terdapat jumlah uang yang tersisa dari denda maksimal yang telah di bayarkan sebelumnya.
- e. Sisa denda tilang ini dapat di ambil di bank dengan menunjukkan SMS dari Korlantas atau bisa di transfer ke rekening pelanggar.

Melalui penjabaran tersebut terlihat perbedaan Tilang dengan E-tilang. Sistem E-tilang juga mempunyai kelebihan dan juga kekurangan dalam

pelaksanaannya. Penerapan E-tilang merupakan suatu pilihan yang efektif yang mencapai sasaran dalam pelaksanaa tilang kepada pelanggar peraturan lalu lintas karena dalam pelaksanaan E-tilang keterbukaan informasi sangat terjamin karena segala informasi tentang tindakan pelanggaran lalu lintas akan ada dalam aplikasi serta terstandarisasi oleh sistem sesuai kebijakan dari instansi yang bersangkutan termasuk di dalamnya Polisi. Jumlah denda yang dikenakan pun sudah pasti tidak ada tawar menawar lagi dengan oknum polisi karena telah ditetapkan kriteria besaran denda sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan, sehingga mengurangi bahkan bisa mencegah terjadinya praktik pungutan liar. Namun diantara kelebihan yang ada pada sistem E-tilang, terdapat beberapa kekurangan dan keterbatasan. Sebab layanan ini baru hanya bisa melayani slip tilang biru. Untuk informasi, tilang biru selama ini bisa dilakukan dengan menitipkan uang tunai ke petugas. Selain itu juga belum semua masyarakat di Indonesia menerima kemajuan teknologi. Masih banyak dari masyarakat Indonesia yang belum tahu mengenai E-tilang sehingga perlunya sosialisasi yang lebih gencar dan merata kepada masyarakat. E-tilang juga membuat pelanggar terasa terbebani karena pembayaran denda maksimum yang harus dibayarkan ketika terkena pelanggaran. Meskipun sisa dari denda tersebut akan dikembalikan, akan tetapi tidak semua masyarakat mampu dan mempunyai uang untuk membayar denda maksimum tersebut.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup>*Loc, cit.*

#### 4. CCTV

CCTV merupakan televisi jalur tertutup yang hanya diakses oleh pemasang. Sistem kerja kamera CCTV (*close circuit television*) adalah mentransmisikan (mengirimkan) data berupa gambar video dan suara ke sebuah monitor atau *video recorder*.<sup>23</sup>

#### 5. Studi Kasus

Studi Kasus berasal dari terjemahan dalam bahasa Inggris “*A Case Study*” atau “*Case Studies*”. Kata “Kasus” diambil dari kata “*Case*” yang menurut Kamus *Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English* diartikan sebagai:<sup>24</sup>

- a. *instance or example of the occurrence of sth.,*
- b. *actual state of affairs, situation, dan*
- c. *circumstances or special conditions relating to a person or thing.*

Secara berurutan artinya ialah:<sup>25</sup>

- a. contoh kejadian sesuatu,
- b. kondisi aktual dari keadaan atau situasi, dan
- c. lingkungan atau kondisi tertentu tentang orang atau sesuatu.

---

<sup>23</sup>Gega Ryani Cahya Kurnia B. P., “Peran Kamera Pengawas Closed-Circuit Television (Cctv) Dalam Kontra Terorisme”, *Jurnal Lembaga Kesehatan Nasional Republik Indonesia*, Volume 9, No. 4, hlm. 101.

<sup>24</sup>Suwardi Endraswara, *Metodologi Penelitian Kebudayaan*, Gajah Mada University Press, 2006, hlm. 78.

<sup>25</sup>*Loc, cit.*

## 6. Polre Demak

Kantor kepolisian resort Demak terletak di Jogoloya Wonosalam Jl. Sultan Trenggono No.1, Rw. 5, Jogoloyo, Kec. Demak, Kabupaten Demak. Kepala Kepolisian Resor Demak adalah AKBP Ari Cahya Nugraha. Polres Demak memiliki slogan “Prasojo” yang berarti prajurit bhayangkara sejati sopan dan ojo dumeuh. Program kegiatan dari Kapolres Demak sebagai berikut:<sup>26</sup>

- a. Demak peduli.
- b. Demak berbagi.
- c. Demak takziah. Motto kerja dari Kapolres Demak sebagai berikut: 1. Bekerja ikhlas.
- d. Bekerja keras.
- e. Bekerja cerdas.
- f. Bekerja tuntas.

Program prioritas yang dimiliki adalah sebagai berikut <sup>27</sup>

- a. SDM berkompentensi unggul.
- b. Organisasi solid.
- c. Polisi dimana-mana.
- d. Adil menegakkan hukum.
- e. Normatif dan akuntabel.

---

<sup>26</sup><https://www.polresdemak.com/>, diakses pada 12 Mei 2024.

<sup>27</sup>*Loc, cit.*

## F. Kerangka Teoritik

### 1. Teori Sistem Hukum

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa hukum itu terdiri dari komponen struktur, substansi dan kultur.<sup>28</sup>

- a. Komponen struktur yaitu kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum itu dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut. Komponen ini dimungkinkan melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur.
- b. Komponen substantif, yaitu sebagai output dari sistem hukum, berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan baik oleh pihak yang mengatur maupun yang diatur.
- c. Komponen kultur, yaitu terdiri dari nilai-nilai, sikap-sikap, persepsi, *custom, ways of doing, ways of thinking, opinion* yang mempengaruhi bekerjanya hukum oleh Lawrence M. Friedman disebut sebagai kultur hukum. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat.

---

<sup>28</sup> Esmi Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), hlm. 28.

## 2. Teori Hukum Progresif

Progresif adalah kata yang berasal dari bahasa asing (Inggris) yang asalnya adalah *progress* yang artinya maju. Hukum Progresif berarti hukum yang bersifat maju. Istilah hukum progresif, diperkenalkan oleh Satjipto Rahardjo, yang dilandasi asumsi dasar bahwa hukum adalah untuk manusia. Satjipto Rahardjo merasa prihatin dengan rendahnya kontribusi ilmu hukum dalam mencerahkan bangsa Indonesia, dalam mengatasi krisis, termasuk krisis dalam bidang hukum itu sendiri.

Adapun pengertian hukum progresif, adalah mengubah secara cepat, melakukan pembalikan yang mendasar dalam teori dan praksis hukum, serta melakukan berbagai terobosan. Pembebasan tersebut di dasarkan 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.<sup>29</sup>

Pengertian sebagaimana dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo tersebut berarti hukum progresif adalah serangkaian tindakan yang radikal, dengan mengubah sistem hukum (termasuk merubah peraturan-peraturan hukum bila perlu) agar hukum lebih berguna, terutama dalam mengangkat harga diri serta menjamin kebahagiaan dan kesejahteraan manusia. Secara lebih sederhana hukum progresif adalah hukum yang melakukan pembebasan, baik dalam cara

---

<sup>29</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum; Pencarian, Pembebasan dan Pencerahan*, Surakarta: Muhammadiyah Press University, 2004

berpikir maupun bertindak dalam hukum, sehingga mampu membiarkan hukum itu mengalir saja untuk menuntaskan tugasnya mengabdikan kepada manusia dan kemanusiaan. Jadi tidak ada rekayasa atau keberpihakan dalam menegakkan hukum. Sebab menurutnya, hukum bertujuan untuk menciptakan keadilan dan kesejahteraan bagi semua rakyat.

Satjipto Rahardjo mencoba menyoroiti kondisi di atas ke dalam situasi ilmu-ilmu sosial, termasuk ilmu hukum, meski tidak sedramatis dalam ilmu fisika, tetapi pada dasarnya terjadi perubahan yang fenomenal mengenai hukum yang di rumuskannya dengan kalimat dari yang sederhana menjadi rumit dan dari yang terkotak-kotak menjadi satu kesatuan. Inilah yang disebutnya sebagai pandangan holistik dalam ilmu (hukum). Pandangan holistik tersebut memberikan kesadaran visioner bahwa sesuatu dalam tatanan tertentu memiliki bagian yang saling berkaitan baik dengan bagian lainnya atau dengan keseluruhannya.

Hukum progresif bermakna hukum yang peduli terhadap kemanusiaan sehingga bukan sebatas dogmatis belaka. Secara spesifik hukum progresif antara lain bisa disebut sebagai hukum yang pro rakyat dan hukum yang berkeadilan. Konsep hukum progresif adalah hukum tidak ada untuk kepentingannya sendiri, melainkan untuk suatu tujuan yang berada di luar dirinya. Oleh karena itu, hukum progresif meninggalkan tradisi *analytical jurisprudence* atau *rechtsdogmatiek*. Aliran-aliran tersebut hanya melihat ke

dalam hukum dan membicarakan serta melakukan analisis ke dalam, khususnya hukum sebagai suatu bangunan peraturan yang dinilai sebagai sistematis dan logis. Hukum progresif bersifat responsif yang mana dalam responsif ini hukum akan selalu dikaitkan pada tujuan-tujuan di luar narasi tekstual hukum itu sendiri.<sup>30</sup>

Progresifisme hukum mengajarkan bahwa hukum bukan raja, tetapi alat untuk menjabarkan dasar kemanusiaan yang berfungsi memberikan rahmat kepada dunia dan manusia. Asumsi yang mendasari progresifisme hukum adalah pertama hukum ada untuk manusia dan tidak untuk dirinya sendiri, kedua hukum selalu berada pada status *law in the making* dan tidak bersifat final, ketiga hukum adalah institusi yang bermoral kemanusiaan.

Perbedaan antar ilmu hukum dogmatis dengan teori hukum adalah ilmu hukum positif/dogmatis membahas persoalan hukum dengan beracuan kepada peraturan hukum positif yang berlaku, sehingga bersifat sangat “apa adanya” (*das Sein*), tetapi sebaliknya teori hukum tidak menganalisis hukum dengan acuan kepada hukum positif/dogmatis yang berlaku. Teori hukum mengacu kepada dalil-dalil teoritisnya melalui suatu penalaran yang mendalam, sehingga berbeda dengan ilmu hukum positif, teori hukum lebih melihat hukum sebagai “apa yang semestinya” (*das Sollen*). Dengan perkataan lain, yang dicari oleh ilmu hukum adalah validitas suatu aturan hukum dan tindakan hukum,

---

<sup>30</sup> Achmad Roestandi, *Responsi Filsafat Hukum*, Bandung: Armico, 1992, hlm.12

sedangkan teori hukum lebih mencari kebenaran dan pencapaian keadilan dari suatu aturan atau kaidah hukum.

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang perlu dilakukan sesuai suatu masalah diteliti secara kuantitatif, tetapi belum terungkap penyelesaiannya. Boleh dikatakan, jika belum puas dan ingin mengetahui lebih mendalam tentang suatu masalah, padahal tidak bisa menduga atau sukar membuat asumsi-asumsi, maka penelitian yang cocok dilakukan ialah kualitatif. Dapat pula dikatakan bila masalah penelitian belum jelas, masih remang-remang atau mungkin malah masih gelap, maka kondisi seperti ini sangat cocok untuk diteliti menggunakan metode kualitatif. Peneliti kualitatif akan langsung masuk ke obyek, melakukan penjelajahan dengan *grounded theory*, sehingga masalah akan dapat ditemukan dengan jelas. Melalui penelitian model ini, peneliti akan melakukan eksplorasi terhadap suatu obyek. Salah satu ciri dari penelitian kualitatif adalah sukarnya merumuskan hipotesis. Selain itu, karena kedalaman dan keintensifan penyelidikan suatu masalah, penelitian kualitatif mempunyai sampel yang sedikit, menghabiskan waktu yang relatif lama (karena lebih memperhatikan proses daripada hasil), dan tidak adanya tes signifikansi.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup>Altertton dan Klemmack dalam Irawan Soehartono. 1999. *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial Lainnya*. Bandung : Remaja Rosda Karya. h 63

Penelitian kualitatif sering pula disebut metode etnografik, metode fenomenologis, atau metode impresionistik, dan istilah lain yang sejenis. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dll., secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.<sup>32</sup>

Kualitatif riset didefinisikan sebagai suatu proses yang mencoba untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai kompleksitas yang ada dalam interaksi manusia. Kata kunci dalam riset kualitatif yaitu, proses, pemahaman, kompleksitas, interaksi, dan manusia. Peneliti dalam melakukan penelitian kualitatif hendaknya memahami permasalahan dari dalam konteks masalah yang akan diteliti, karenanya peneliti kualitatif tidak mengambil jarak dengan yang diteliti sebagaimana penelitian pendekatan kuantitatif yang membedakan antara peneliti sebagai subyek dan yang diteliti sebagai obyek. Dalam penelitian kualitatif peneliti akan berbaur menjadi satu dengan yang mereka teliti sehingga peneliti mampu memahami persoalan atau fenomena dari sudut pandang yang mereka teliti. Metode penelitian kualitatif juga lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah dari pada melihat permasalahan untuk digeneralisasikan. Lebih suka

---

<sup>32</sup>*Loc, cit.*

untuk menggunakan teknik analisis secara mendalam (Indepth analysis), yakni mengkaji masalah secara kasus perkasus karena metodologi kualitatif yakin bahwa sifat dari suatu masalah satu akan berbeda dengan sifat dari masalah lainnya. Penelitian kualitatif lebih menggunakan perspektif emik. Peneliti dalam hal ini mengumpulkan data berupa cerita rinci dari para informan dan diungkapkan apa adanya sesuai dengan bahasa dan pandangan informan. Maka tidak mengherankan jika konsep dari penelitian kualitatif disebut dengan penelitian deskriptif. Dalam penelitian kualitatif sendiri terdapat beberapa jenis penelitian yang biasanya digunakan, yaitu Deskriptif, Fenomenologi, Etnografi, Studi Kasus, Studi Sejarah, Studi Tokoh, Studi Teori Dasar dan Interkasi Simbolik.<sup>33</sup>

Penelitian dalam penulisan penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif, adalah metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasikan objek sesuai dengan apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis, fakta dan karakteristik objek penelitian yang diteliti secara tepat. Sehingga dapat dianalisis lebih lanjut berdasarkan data atau bahan yang diperoleh.<sup>34</sup>

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang suatu masyarakat atau suatu kelompok masyarakat atau gambaran tentang suatu

---

<sup>33</sup>*Loc. cit.*

<sup>34</sup> Bambang Sunggono, 2006. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta : PT Grafindo Persada, hlm. 116.

gejala atau antara dua gejala atau lebih<sup>35</sup> terkait persoalan kebijakan penanggulangan wabah penyakit. Lebih jauh penelitian ini berusaha menjelaskan postulat-postulat yang diteliti secara lengkap sesuai dengan temuan-temuan di lapangan.

## 2. Metode Pendekatan Penelitian

Pendekatan yuridis mempunyai arti bahwa penelitian ini mengkaji masalah dengan cara diteliti dari segi ilmu hukum. Penelitian Hukum adalah suatu proses untuk menemukan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Dapat dikatakan penelitian yuridis empiris merupakan penelitian berupa studi-studi empiris untuk menemukan teori-teori mengenai proses terjadinya dan proses bekerjanya suatu hukum di dalam masyarakat.<sup>36</sup>

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian hukum kualitatif ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis, yaitu suatu pendekatan dengan mencari informasi melalui wawancara secara langsung dengan informan secara empiris terlebih dahulu dan kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian data sekunder yang terdapat pada studi kepustakaan melalui langkah teoritik.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup>Alterton dan Klemmack dalam Irawan Soehartono. 1999. *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial Lainnya*. Bandung : Remaja Rosda Karya. h 63

<sup>36</sup> *Ibid*, hlm. 7

<sup>37</sup>*Loc, cit.*

Penulis memilih jenis penelitian secara yuridis empiris karena penelitian ini berhubungan dan bertitik tolak pada segi-segi hukum positif atau hukum yang berlaku saat ini, yang berupa ketentuan peraturan perUndang-Undangan dan ketentuan lainnya yang kemudian dihubungkan dengan praktek yang terjadi di lapangan. Tipe penelitian dalam penulisan tesis ini bersifat penelitian deskriptif analisis yaitu menganalisa data yang dipergunakan baik data primer dan data sekunder, meliputi isi dan struktur hukum positif yang akan ditentukan penulis untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi objek kajian.<sup>38</sup>

### 3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan untuk mengkaji penelitian hukum empiris, yaitu:<sup>39</sup>

- a. Data primer.
- b. Data sekunder.

Sumber data primer merupakan data yang diperoleh dari sumber utama.

Data primer diperoleh dari responden dan informan serta narasumber. Sumber data dalam penelitian hukum empiris berasal dari data lapangan. Data lapangan merupakan data yang berasal dari responden dan informan termasuk ahli sebagai narasumber. Responden yaitu orang atau kelompok masyarakat

---

<sup>38</sup>*Loc. cit.*

<sup>39</sup>Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Universitas Mataram, Mataram, 2020, hlm. 89-92.

yang memberikan jawaban terhadap pertanyaan yang diajukan oleh peneliti. Responden merupakan orang atau kelompok masyarakat yang terkait secara langsung dengan masalah penelitian yang diteliti. Sebagai contoh dalam penelitian tentang perkawinan di bawah umur, maka yang akan menjadi respondennya adalah orang yang melakukan perkawinan di bawah umur, yakni yang telah berusia di bawah 19 tahun, orang tua dari pasangan yang melakukan perkawinan di bawah umur. Informan adalah orang atau individu yang memberikan informasi, data yang dibutuhkan oleh peneliti sebatas yang diketahuinya dan peneliti tidak dapat mengarahkan jawaban sesuai dengan yang diinginkan. Informan diperlukan dalam penelitian hukum empiris untuk mendapatkan data secara kualitatif.<sup>40</sup>

Narasumber adalah orang yang memberikan pendapat atas objek yang diteliti. Dia bukan bagian dari unit analisis, tetapi ditempatkan sebagai pengamat. Contohnya ahli hukum keperdataan, atau ahli hukum perkawinan yang mampu menjelaskan tentang perkawinan di bawah umur, ahli kesehatan atau kedokteran, ahli psikologi, ahli ekonomi, dan lain-lain. Berdasarkan uraian di atas, maka data yang digunakan adalah data primer yang bersumber dari data utama yaitu masyarakat (responden dan informan) yang terkait langsung dengan objek penelitian dan data sekunder dari kepustakaan dan dokumen bahan hukum. Oleh karena itu menurut penulis, sumber data dalam

---

<sup>40</sup>*Loc, cit.*

penelitian hukum empiris adalah data yang langsung diperoleh dari masyarakat, subyek yang diteliti pada lembaga, atau kelompok masyarakat, pelaku langsung yang dapat memberikan informasi, data dan keterangan kepada peneliti yakni responden dan informan, serta narasumber tetapi juga data sekunder yaitu data kepustakaan dan dokumen yang meliputi; bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier dan bahan non hukum.<sup>41</sup>

Dalam penelitian hukum empiris, kegiatan observasi termasuk kegiatan pengumpulan data primer. Observasi adalah kegiatan peninjauan awal yang dilakukan di lokasi penelitian dengan pencatatan, pemotretan, dan perekaman tentang situasi dan kondisi serta peristiwa hukum yang terjadi. Ada dua jenis observasi, yaitu:<sup>42</sup>

- a. Observasi pra-penelitian berupa peninjauan di lapangan dan penjajakan awal mengenai segala hal yang berhubungan dengan penyusunan tesis penelitian dan perkiraan data yang diperlukan. Observasi pra-penelitian merupakan kelanjutan dari studi pustaka.
- b. Observasi berupa kegiatan pengumpulan data di lokasi penelitian dengan berpedoman pada alat pengumpulan data yang sudah disiapkan terlebih dahulu. Alat pengumpul data lapangan dibuat berdasarkan tesis penelitian. Penyusunan alat pengumpul data dilakukan dengan teliti

---

<sup>41</sup>*Loc, cit.*

<sup>42</sup>*Loc, cit.*

untuk dijadikan pedoman pengumpulan data yang diperlukan. Observasi tipe ini sangat relevan pada penelitian studi kasus, penelitian eksploratif dan penelitian deskriptif.

Observasi pra-penelitian diperlukan untuk menentukan kelayakan, efisiensi, dan signifikansi dijadikan lokasi penelitian dengan mempertimbangkan berbagai faktor, misalnya transportasi ke lokasi penelitian lancar, sumber data yang tersedia memadai, data yang diperlukan cukup signifikan, masyarakat di lokasi penelitian mono-etnis atau multi etnis, budaya masyarakat di lokasi penelitian masih asli atau sudah ada pembauran, tingkat kerawanan dan keamanan, proses pembangunan, dan lain-lain. Langkah-langkah kegiatan observasi adalah sebagai berikut:<sup>43</sup>

- a. Menuju lokasi yang dipilih sebagai penajakan awal.
- b. Identifikasi alasan-alasan memilih lokasi penelitian.
- c. Penyusunan rancangan penelitian hukum di lokasi yang bersangkutan.
- d. Inventarisasi hal-hal yang perlu diangkat menjadi alat pengumpul data.
- e. Pengamatan terhadap gambaran perilaku anggota masyarakat.
- f. Pencatatan hasil observasi yang diperoleh dari lokasi penelitian.

Langkah-langkah tersebut tidak selalu dilakukan menurut urutan seperti ini, tetapi dapat disesuaikan dengan kebutuhan penelitian. Lokasi penelitian menunjuk pada tempat dilakukan penelitian. Lokasi penelitian dalam

---

<sup>43</sup>*Loc. cit.*

penelitian hukum empiris harus disesuaikan dengan judul dan permasalahan penelitian serta hasil observasi awal yang dilakukan. Oleh karena itu, salah satu yang harus ada dalam penelitian hukum empiris adalah adanya lokasi penelitian. Penentuan lokasi penelitian harus dipertimbangkan keberadaan data penelitian yang diperlukan. Di samping itu, menjelaskan secara ilmiah alasan mengapa penelitian itu dilakukan di lokasi tersebut, sehingga dipilih menjadi lokasi penelitian. Penentuan lokasi juga harus mempertimbangkan biaya, waktu, dan tenaga, jarak yang harus ditempuh, sarana dan prasarana di lokasi penelitian, termasuk ketersediaan data dan informasi, kemungkinan diterima oleh subyek atau objek tempat penelitian, Lokasi penelitian dalam penelitian hukum empiris dapat berupa; masyarakat tertentu, wilayah tertentu, daerah tertentu, atau lembaga tertentu yang ada di masyarakat.<sup>44</sup> Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

a. Data Primer

Data yang diperoleh dari keterangan dan informasi dari responden secara langsung yang memahami tentang pengawasan lalu lintas secara elektronik.

b. Data Sekunder

Data yang berasal dari studi kepustakaan, berupa literature yang terkait dengan tentang pengawasan lalu lintas secara elektronik, yang terdiri

---

<sup>44</sup>*Loc. cit.*

dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

- 1) Bahan Hukum Primer, terdiri dari peraturan perundang-undangan yang terkait bantuan hukum, yaitu:
  - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
  - b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
  - c) Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian;
  - d) Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;
  - e) Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - f) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik.
- 2) Bahan Hukum Sekunder, adalah buku, jurnal, artikel, hasil laporan penelitian, hasil seminar/ lokakarya/ simposium yang dilakukan oleh pakar yang terkait dengan pembahasan mengenai tentang pengawasan lalu lintas secara elektronik.
- 3) Bahan Hukum Tersier, adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder seperti kamus dan ensiklopedia tentang

kewenangan penegakan hukum terkait tentang pengawasan lalu lintas secara elektronik.

#### 4. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data primer dalam penelitian hukum empiris atau sosiologis terdapat tiga teknik pengumpulan data yang dapat digunakan, baik digunakan secara sendiri-sendiri atau terpisah maupun digunakan secara bersama-sama sekaligus. Ketiga teknik pengumpulan data tersebut adalah wawancara, angket atau kuisisioner dan observasi. Ketiga teknik pengumpulan data tersebut tidak menunjukkan bahwa teknik pengumpulan data yang satu lebih unggul atau lebih baik dari yang lain, masing-masing mempunyai kelemahan dan keunggulan.<sup>45</sup> Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah sebagai berikut:

##### a. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini pertama akan dilakukan studi pustaka dengan melakukan kajian hukum secara normatif dalam proses analisis penyusunan kebijakan terkait persoalan tentang pengawasan lalu lintas secara elektronik.

##### b. Observasi

Setelah dilakukan studi pustaka pada penelitian ini kemudian dilakukan observasi dilapangan untuk mendapatkan beberapa informasi

---

<sup>45</sup>*Loc, cit.*

terkait terkait persoalan ketidakadilan akibat persoalan penyebaran tentang pengawasan lalu lintas secara elektronik.

c. Wawancara mendalam

Setelah melakukan studi pustaka dan observasi langsung di lapangan kemudian peneliti akan melakukan wawancara mendalam dimana dalam proses wawancara ini akan terjadi proses interaksi dialog antara peneliti dengan para informan. Wawancara merupakan instrumen utama untuk memperoleh data lapangan berdasarkan hasil wawancara dari *key informan* (informan utama). Informan utama ditentukan berdasarkan sampel atau *purposive sampling* sesuai dengan kebutuhan penelitian ini.<sup>46</sup>

Wawancara dimaksudkan untuk melakukan tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan responden atau narasumber atau informan untuk mendapatkan informasi. Wawancara adalah bagian penting dalam suatu penelitian hukum empiris. Karena tanpa wawancara, peneliti akan kehilangan informasi yang hanya diperoleh dengan jalan bertanya secara langsung kepada responden, narasumber atau informan. Wawancara ini dapat menggunakan panduan daftar pertanyaan atau tanya jawab dilakukan secara bebas, yang penting peneliti mendapatkan data yang dibutuhkan. Wawancara (interview)

---

<sup>46</sup>Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Universitas Mataram, Mataram, 2020, hlm. 95-96.

adalah pengumpulan data primer yang bersumber langsung dari responden penelitian di lapangan (lokasi). Informasi yang dibutuhkan peneliti, antara lain tentang:<sup>47</sup>

- a. pengetahuan, pengalaman, perasaan, perlakuan, tindakan, pendapat responden mengenai gejala yang ada atau peristiwa hukum yang terjadi;
- b. subyek pelaku dan objek perbuatan dalam peristiwa hukum yang terjadi;
- c. proses terjadi dan berakhirnya peristiwa hukum;
- d. solusi yang dilakukan oleh pihak-pihak, baik tanpa konflik maupun dalam hal terjadi konflik; dan
- e. akibat yang timbul dari peristiwa hukum yang terjadi.

Wawancara dapat dilakukan secara informal (santai), dapat pula secara formal sesuai dengan situasi dan kondisi yang dihadapi peneliti. Wawancara informal dapat dilakukan terhadap responden biasa seperti; petani, atau kelompok masyarakat yang tidak terikat oleh protokoler. Sedangkan wawancara formal dilakukan pejabat negara atau daerah, tokoh masyarakat, tokoh agama, tokoh adat tertentu yang terikat dengan protokoler. Wawancara merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi. Hasil wawancara akan ditentukan oleh kualitas dari

---

<sup>47</sup>*Loc, cit.*

beberapa faktor yang saling mempengaruhi dan berkaitan satu sama lainnya. Faktor-faktor tersebut, adalah pewawancara, responden, narasumber, informan, daftar pertanyaan, dan situasi wawancara.<sup>48</sup>

Pewawancara memegang peranan yang sangat penting dalam proses wawancara, karena pewawancara akan mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada responden, atau informan, sehingga pewawancara harus dapat merangsang responden atau informan untuk mau menjawab pertanyaan yang diajukan dan dapat menggali atau mengelaborasi atau mengembangkan pertanyaan lebih jauh sehingga tercapai hasil yang sesuai dengan yang diharapkan. Oleh karena itu, seorang pewawancara harus memenuhi syarat diantaranya; memiliki keterampilan mewawancarai, mempunyai motivasi tinggi, tidak gampang menyerah, supel dalam arti mampu berkomunikasi dengan baik, orangnya menarik, (atau mampu mengarahkan pertanyaan sesuai dengan pokok permasalahan yang ingin dicari informasi atau jawabannya), sehingga responden atau informan tidak bosan untuk menjawab pertanyaan yang diajukan. Responden, narasumber dan informan juga memegang peranan yang sangat penting dalam proses wawancara. Karena kualitas jawaban yang disampaikan akan tergantung pada apakah ia memahami pertanyaan yang diajukan oleh

---

<sup>48</sup>*Loc. cit.*

pewawancara kepadanya, apakah ia mau menjawab pertanyaan tersebut dengan baik atau tidak.<sup>49</sup>

Dapat saja, karena alasan kurang atau tidak tertarik dengan topik penelitian, maka responden atau narasumber atau informan memberikan jawaban yang asal-asalan atau menjawab tanpa berpikir, bahkan mungkin tidak berkompeten sesuai dengan topik permasalahan yang diteliti. Oleh karena responden, narasumber, atau informan tersebut tidak tertarik dengan topik dan isi pertanyaan, maka hasil wawancara juga akan kurang berkualitas. Oleh karena itu, pemilihan topik dan pembuatan daftar pertanyaan akan dapat mempengaruhi hasil wawancara. Daftar pertanyaan yang diajukan juga tidak boleh terkesan menguji responden, atau juga harus dihindari satu hal ditanyakan berkali-kali, hal ini akan membuat responden bosan. Situasi wawancara juga akan mempengaruhi hasil wawancara. Hal ini disebabkan karena faktor-faktor tertentu, seperti waktu yang tidak tepat, ada tidaknya orang ketiga, dan sikap masyarakat pada umumnya.<sup>50</sup>

Dalam penelitian hukum wawancara mempunyai beberapa keunggulan, yakni diantaranya:<sup>51</sup>

---

<sup>49</sup>*Loc, cit.*

<sup>50</sup>*Loc, cit.*

<sup>51</sup>*Loc, cit.*

- a. Bertemu langsung dengan responden atau narasumber atau informan.
- b. Dapat segera mendapatkan data.
- c. Penelitian relatif cepat dilakukan atau diselesaikan.
- d. Mudah untuk segera mengganti atau mengubah pertanyaan yang kurang relevan atau untuk mengembangkan pertanyaan dengan maksud menggali lebih detail.

Wawancara langsung kepada responden dan informan dilakukan dengan melalui wawancara mendalam (depth interview) dengan menggunakan pedoman wawancara (guide interview) maupun melalui penyebaran angket atau kuisioner (daftar pertanyaan) baik pertanyaan secara terbuka (menjawab sesuai pengetahuan responden) maupun pertanyaan secara tertutup (memilih jawaban yang sudah disiapkan).<sup>52</sup>

Keberhasilan wawancara sangat ditentukan oleh; sikap, pengetahuan, pengalaman responden, situasi di mana wawancara dilakukan, bentuk dan jenis atau model pertanyaan yang diajukan, dan waktu wawancara dilakukan. Oleh karena itu, dalam penelitian hukum empiris, wawancara sangat penting untuk mengetahui respon, tanggapan, persepsi, pengetahuan serta pemahaman responden dan informan terhadap pertanyaan dan permasalahan yang diteliti, sehingga

---

<sup>52</sup>*Loc, cit.*

dapat diperoleh jawaban yang sesuai dengan kebutuhan penelitian dan menjawab permasalahan yang diteliti.<sup>53</sup>

#### 5. Metode Analisis Data

Data yang terkumpul dari berbagai sumber yang relevan dianalisis secara kualitatif, dengan menggunakan penalaran deduktif induktif. Hal ini merupakan hukum-hukum yang dijadikan landasan dan kaidah umum, kemudian disimpulkan apakah sesuai atau tidak sesuai.<sup>54</sup>

Dalam menganalisis data hukum, diterapkan teknik analisis isi secara kualitatif. Metode data dilakukan dengan mendeskripsikan bahan-bahan tersebut secara jelas dan mengambil isinya dengan menggunakan *content analysis*. Kemudian melakukan bongkar pasang dan menata kembali secara sistematis bahan-bahan yang telah terkumpul sebelumnya dengan menggambarkan satu kesatuan yang utuh.<sup>55</sup>

#### H. Sistematika Penulisan

BAB I : Pendahuluan. Pada bab ini diuraikan tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Konseptual;, Kerangka Teori, dan Sistematika Penulisan,

.Bab II adalah berisi tinjauan pustaka yang akan menjabarkan variable judul disertasi ini. Adapun sub-sub yang dibahas dalam bab II ini ialah penjelasan terkait

---

<sup>53</sup> *Loc, cit.*

<sup>54</sup> *Loc, cit.*

<sup>55</sup> *Loc, cit.*

system, penjelasan terkait kebijakan, penjelasan terkait efektifitas, penjelasan terkait lalu lintas elektronik, dan penjelasan terkait penegakan hukum menurut Islam.

Pada Bab III pembahasan dan analisis diuraikan tentang pelaksanaan pengwasan lalu lintas secara elektronik di Kota Demaksaat ini dan factor yang mempengaruhi pelaksanaan pengwasan lalu lintas secara elektronik di Kota Demaksaat ini

Pada Bab IV Penutup, disajikan simpulan dan rekomendasi dari hasil penelitian terkait isu hukum yang dirumuskan dalam disertasi ini.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Mengenai Pengawasan

##### 1. Pengertian Pengawasan

Secara umum yang dimaksud dengan pengawasan adalah segala kegiatan dan tindakan untuk menjamin agar penyelenggaraan suatu kegiatan tidak menyimpang dari tujuan serta rencana yang telah digariskan.<sup>56</sup> Pihak yang paling bertanggung jawab atas kesesuaian pelaksanaan kegiatan dengan tujuan dan rencananya ini adalah pihak atasan, maka pengawasan sesungguhnya mencakup baik aspek pengendalian maupun aspek pemeriksaan yang dilakukan oleh pihak atasan terhadap bawahannya.

Menurut Sondang Siagian dalam<sup>57</sup> mengatakan bahwa pengawasan adalah proses pengamatan pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Menurut Herujito<sup>58</sup> defenisi pengawasan sebagai elemen atau fungsi keempat manajemen ialah mengamati dan mengalokasikan dengan tepat penyimpangan-penyimpangan yang terjadi. Sedangkan menurut George

---

<sup>56</sup> Sonny Sumarsono, 2010, *Manajemen Keuangan Pemerintahan*. Yogyakarta: Graha Ilmu, hlm. 170.

<sup>57</sup> Inu Kencana Syafii, *Ilmu Pemerintahan*, Jakarta: Bumi Aksara, 2013, hlm. 130.

<sup>58</sup> Herujito, Yayat M. 2006. *Dasar-Dasar Manajemen*. PT Grasindo. Jakarta, hlm. 80

R Terry menggunakan istilah “control” sebagaimana dalam yaitu: *“control is to determine what is accomplished, evaluate it, and apply corrective measures, if needed to ensure result in keeping with the plan”*. “Pengawasan adalah menentukan apa yang telah dicapai, mengevaluasi dan menerapkan tindakan korektif, jika perlu memastikan sesuai yang telah dengan rencana.”<sup>59</sup>

Menurut Robins, Stephen P. Mary Coulter dalam (Effendi, 2015 : 224) merumuskan pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

Menurut Handoko terdapat karakteristik pengawasan yang efektif, karakteristik adalah:<sup>60</sup>

- a. Akurat;
- b. Tepat waktu;
- c. Objek dan menyeluruh;
- d. Terpusat pada titik pengawasan strategi;
- e. Realistis secara ekonomi;
- f. Realistis secara organisasional;
- g. Terorganisasi dengan aliran kerja nasional;

---

<sup>59</sup> Siswanto Sunarno Muchsan, 2005, Hukum Pemerintahan Daerah, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 97.

<sup>60</sup> Handoko, T.H., 1984, Manajemen. Edisi 2 BPFE, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, hlm. 44.

- h. Fleksibel;
- i. Bersifat sebagai petunjuk dan operasional.

Kemudian ada beberapa tipe dalam melakukan pengawasan, yaitu:<sup>61</sup>

- a. Pengawasan Pendahuluan

Pengawasan ini sering disebut steering control, dirancang untuk mengantisipasi masalah-masalah atau penyimpangan dari standar atau tujuan sebelum dilaksanakan.

- b. Pengawasan concurrent

Pengawasan ini merupakan proses dimana aspek tertentu dari suatu prosedur baru disetujui dahulu dalam melaksanakan kegiatan sehingga dapat menjamin ketetapan pelaksana suatu kegiatan.

- c. Pengawasan umpan balik

Pengawasan ini untuk mengatur suatu kegiatan yang telah diselesaikan dengan kata lain melakukan evaluasi terhadap pelaksana kegiatan yang telah dilakukan.

## 2. Fungsi Pengawasan

Menurut Sule dan Saefullah<sup>62</sup>, mengemukakan fungsi pengawasan pada dasarnya merupakan proses yang dilakukan untuk

---

<sup>61</sup> *Ibid*, hlm. 45.

<sup>62</sup> Erni Tisnawati Sule dan Kurniawan Saefullah, 2005, Pengantar Manajemen, Jakarta, Prenada Media, Edisi pertama, hlm. 317.

memastikan agar apa yang telah direncanakan berjalan sebagaimana mestinya. Termasuk kedalam fungsi pengawasan adalah identifikasi berbagai faktor yang menghambat sebuah kegiatan, dan juga pengambilan tindakan koreksi yang diperlukan agar tujuan organisasi dapat tetap tercapai. Sebagai kesimpulan, fungsi pengawasan diperlukan untuk memastikan apa yang telah direncanakan dan dikoordinasikan berjalans sebagaimana mestinya ataukah tidak. Jika tidak berjalan dengan semestinya maka fungsi pengawasan juga melakukan proses untuk mengoreksi kegiatan yang sedang berjalan agar dapat tetap mencapai apa yang telah direncanakan.

### 3. Maksud dan Tujuan Pengawasan

Terwujudnya tujuan yang dikehendaki oleh organisasi sebenarnya tidak lain merupakan tujuan dari pengawasan. Sebab setiap kegiatan pada dasarnya selalu mempunyai tujuan tertentu. Oleh karena itu pengawasan mutlak diperlukan dalam usaha pencapaian suatu tujuan. Menurut Situmorang dan Juhir maksud pengawasan adalah untuk :<sup>63</sup>

- a. Mengetahui jalannya pekerjaan apakah lancar atau tidak;
- b. Memperbaiki kesalahan-kesalahan yang dibuat oleh pegawai dan mengadakan pencegahan agar tidak terulang kembali kesalahan-kesalahan yang sama atau timbulnya kesalahan yang baru;

---

<sup>63</sup> Situmorang, Victor M dan Juhir, Jusuf. 1998. Aspek Hukum Pengawasan Melekat. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 22.

- c. Mengetahui apakah penggunaan budget yang telah ditetapkan dalam rencana terarah kepada sarannya dan sesuai dengan yang telah direncanakan;
- d. Mengetahui pelaksanaan kerja sesuai dengan program (fase tingkat pelaksanaan) seperti yang telah ditentukan dalam planning atau tidak;
- e. Mengetahui hasil pekerjaan dibandingkan dengan yang telah ditetapkan dalam planning, yaitu standard.

Menurut Rachman juga mengemukakan tentang maksud pengawasan, yaitu:<sup>64</sup>

- a. Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan;
- b. Untuk mengetahui apakah sesuatu telah berjalan sesuai dengan instruksi serta prinsip-prinsip yang telah ditetapkan;
- c. Untuk mengetahui apakah kelemahan-kelemahan serta kesulitan-kesulitan dan kegagalan-kegagalannya, sehingga dapat diadakan perubahan-perubahan untuk memperbaiki serta mencegah pengulangan kegiatankegiatannya yang salah;
- d. Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan efisien dan apakah dapat diadakan perbaikan-perbaikan lebih lanjut, sehingga mendapat efisiensi yang lebih benar.

---

<sup>64</sup> *Loc.cit.*

Sementara tujuan pengawasan menurut Soekarno adalah untuk mengetahui apakah sesuatu berjalan sesuai dengan rencana yang digariskan, mengetahui apakah sesuatu dilaksanakan sesuai dengan instruksi serta asas yang ditentukan, mengetahui kesulitan-kesulitan dan kelemahan-kelemahan dalam bekerja, mengetahui apakah sesuatu berjalan efisien atau tidak dan mencari jalan keluar jika ternyata dijumpai kesulitan-kesulitan, kelemahan-kelemahan, atau kegagalan ke arah perbaikan.<sup>65</sup>

#### 4. Jenis-Jenis Pengawasan

Ada empat dasar penggolongan jenis pengawasan menurut Manulang yakni:<sup>66</sup>

##### a. Waktu pengawasan

Berdasarkan waktu pengawasan dilakukan, maka macam-macam pengawasan dibedakan menjadi:

##### 1) Pengawasan Preventif

Pengawasan yang dilakukan sebelum terjadinya penyelewengan kesalahan. Jadi diadakan tindakan pencegahan agar jangan terjadi kesalahan-kesalahan dikemudian hari.

##### 2) Pengawasan Refresif

---

<sup>65</sup> Soekarno dalam Azwar, Saifudin, M A. Metode Penelitian. Jakarta : Pustaka Pelajar; 2007, hlm. 85.

<sup>66</sup> Manullang, M (2009).Dasar-dasar Managemen, Cetakan Keduapuluh Satu. Yogyakarta, Penerbit : Gadjah Mada University Press, hlm. 176.

Pengawasan yang dilakukan setelah rencana sudah dijalankan, dengan kata lain diukur hasil-hasil yang dicapai dengan alat ukur standar yang telah ditentukan sebelumnya

b. Objek pengawasan

- 1) Produksi;
- 2) Keuangan;
- 3) Waktu;
- 4) Manusia dengan kegiatan-kegiatannya.

c. Subjek pengawasan

- 1) Pengawasan vertical adalah pengawasan yang dilakukan oleh atasan dari petugas yang bersangkutan;
- 2) Pengawasan eksternal adalah pengawasan yang dilakukan oleh orang-orang diluar organisasi yang bersangkutan.

d. Cara mengumpulkan fakta-fakta guna pengawasan.

Jenis-jenis pengawasan menurut Sondang Siagian ada dua yaitu:<sup>67</sup>

- 1) Pengawasan langsung adalah apabila pimpinan organisasi melakukan sendiri terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh para bawahannya;

---

<sup>67</sup> Sondang Siagian dalam Effendi, R. (2015). Accounting Principles Prinsip – Prinsip Akusntansi Berbasis Sak Etap. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 225.

- 2) Pengawasan tidak langsung adalah pengawasan dari jauh. Pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh para bawahan.

## **B. Tinjauan Umum Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas**

### **1. Pengertian Lalu Lintas**

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

Pengembangan lalu lintas yang ditata sedikikan rupa dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsur yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode yang sedemikian rupa sehingga terwujud totalitas yang utuh, berdayaguna dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan antara satu dengan yang lain dan terus ditingkatkan

agar daya jangkau menjadi lebih luas dan pelayanan kepada masyarakat menjadi lebih baik dengan memperhatikan kepentingan umum/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antar wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam keterkaitannya dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengertian lalu lintas menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sebagai 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 lain. Sedangkan menurut Poerwodarminto<sup>68</sup> bahwa lalu lintas adalah :

- a. Perjalanan bolak-balik;
- b. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
- c. Berhubungan antara sebuah tempat.

---

<sup>68</sup> Poerwadarminta, 1993, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Op.Cit.,hlm. 55

Berdasarkan pengertian dan definisi-definisi di atas dapat diartikan bahwa lalu lintas ialah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Lalu lintas juga dapat diartikan sebagai hubungan antara manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

## 2. Pelanggaran Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas dalam kaitannya dengan lalu lintas jalan, Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.<sup>69</sup>

Pelanggaran yang dimaksud di atas adalah pelanggaran yang sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi :

- a. Berperilaku tertib dan/atau;
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Untuk memahami tentang pelanggaran lalu lintas lebih terperinci, maka perlu dijelaskan terlebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri.

---

<sup>69</sup> Ramdlon Naning, 1983, Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas, Surabaya, Bina Ilmu, hlm. 57

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur di dalam Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif.

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat *recht delicten* yang berarti sesuatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu peraturan undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terdapat ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Menurut JM Van Bemmelen dalam bukunya "*Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht*" 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>70</sup>

Menurut Wirjono Prodjodikoro<sup>71</sup> pengertian pelanggaran adalah “overtredingen” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum. Sedangkan menurut Bambang Poernomo<sup>72</sup> mengemukakan bahwa pelanggaran adalah politis-on recht dan kejahatan adalah crimineel-on recht. Politis-on recht itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang telah ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan crimineel-on recht itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.

Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut di atas maka dapat diartikan bahwa unsur-unsur pelanggaran ialah:

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

Dari berbagai pengertian di atas dapat diartikan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan undang-undang ini

---

<sup>70</sup> JM Van Bemmelen dalam Bambang Poernomo, 2002, Dalam Asas-asas Hukum Pidana, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm.40

<sup>71</sup> Wirjono Prodjodikoro, 2003, Asas-asas Hukum Pidana, Bandung, Refika Aditama, hlm.33.

<sup>72</sup> Bambang Poernomo, Loc. Cit.

biasanya suatu perbuatan yang dalam pemenuhan akibat hukumnya dikenakan sanksi yang berupa sanksi administrasi, denda maupun kurungan.

Berdasarkan dari definisi-definisi tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas di atas, maka dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Ketertiban dalam berlalu lintas merupakan salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa, oleh sebab itu setiap insan wajib turut mewujudkannya. Sebagai generasi muda sudah sewajarnya kita menjadi contoh dalam menjalankan peraturan pemerintah agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka masyarakat diharapkan dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### **3. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas**

Menurut Soedjono Soekamto, faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut:<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> Soedjono Soekamto, 1976, Penanggulangan Kejahatan, Bandung, Alumni, hlm. 93

a. Faktor Manusia

Biasanya disebabkan oleh pemakai jalan yang kurang disiplin dan memperhatikan kesadaran hukum, baik sebagai pengemudi, pemilik kendaraan, pejalan kaki, maupun pencari nafkah (supir). Adanya tingkah lalu sebagian dari pengemudi yang tidak takut melakukan pelanggaran karena adanya faktor-faktor yang menjamannya seperti diselesaikan dengan jalan “atur damai” membuat para pelanggaran lalu lintas menyepelekan peraturan-peraturan yang berlaku berkaitan dengan lalu lintas.

b. Faktor Sarana

Jalan Sarana jalan sebagai penyebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas jalan antara lain disebabkan karena adanya pipa galian. Pipa galian ini bisa seperti galian pipa listrik, pipa air minum dan sebagainya yang kesemuanya itu dapat mengakibatkan terjadinya arus kemacetan. Selain dari adanya pipa galian, faktor lain dari sarana jalan ialah adanya jalan-jalan yang telah rusak dan mengakibatkan adanya genangan-genangan air ketika hujan turun. Genangan-genangan air ini biasanya membuat kemacetan juga sering menimbulkan adanya kecelakaan yang terjadi antar pengguna jalan.

c. Faktor Kendaraan

Kendaraan sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas berkaitan erat dengan adanya perkembangan jenis kendaraan yang semakin pesat bersamaan dengan perkembangan teknologi pembuatan kendaraan, sehingga berbagai jenis dan jumlah kendaraan mampu diproduksi dalam jangka waktu yang relatif singkat. Perkembangan kendaraan yang semakin pesat ini apabila tidak diimbangi dengan perkembangan sarana jalan yang memadai, maka dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas. Arus lalu lintas yang padat dapat menyebabkan terjadinya kejahatan seperti penjambretan, penodongan, pencopetan dan lain sebagainya. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi dari faktor kendaraan adalah antara lain ban motor yang sudah gundul, lampu weser yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya dan lain sebagainya.

d. Faktor Keadaan Alam

Pelanggaran lalu lintas yang disebabkan karena faktor keadaan alam atau lingkungan biasanya terjadi dalam keadaan yang tidak terduga. Ketika hujan turun, maka pada umumnya semua kendaraan akan menambah laju kendaraannya sehingga pelanggaran lalu lintas akan sangat mungkin terjadi. Misalnya seseorang pengendara motor yang takut terkena air hujan sehingga tidak segan-segan memilih jalan pintas

baik dengan melanggar rambu lalu lintas atau tetap mematuhi peraturan yang ada.

#### 4. Macam-Macam Pelanggaran Lalu Lintas

Sebagai negara hukum tentunya setiap warga negara Indonesia hendaklan patuh dan taat pada peraturan perundang-undangan yang ada dan terikat sebagai aturan yang semestinya untuk dipatuhi dan ditaati. Dalam hal demikian jika peraturan tersebut tidak dipatuhi maka dapat diartikan bahwa yang bersangkutan tersebut telah melakukan pelanggaran. Berikut ini akan dijelaskan beberapa macam pelanggaran lalu lintas yang meliputi sebagai berikut :

- a. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangangi dan membahayakan pengguna jalan lain;
- b. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi lambu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- c. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal (Pasal 276 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- d. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- e. Mengemudi kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang-Undang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- f. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- g. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- h. Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- i. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- j. Mengemudi kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- k. Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

- l. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 287 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- m. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang lalu lintas dan Angkutan Jalan);
- n. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- o. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- p. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- q. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- r. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- s. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberi isyarat dengan lalu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- t. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- u. Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- v. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- w. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir atau darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- x. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- y. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama perjalanan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- z. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- aa. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- bb. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- cc. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- dd. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- ee. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- ff. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- gg. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- hh. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- ii. Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Pelanggaran-pelanggaran yang telah disebut dan diuraikan di atas merupakan pelanggaran yang mudah pembuktiannya dan sulit untuk dipungkiri pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Peradilan sederhana dan cepat sesuai diterapkan untuk pelanggaran lalu lintas karena pada saat terjadi pelanggaran lalu lintas baik dari pelanggar, barang bukti, maupun

penyidik (kepolisian) sudah berada ditempat kejadian perkara, sehingga penyidik (kepolisian) dapat langsung menjatuhkan sanksi sesuai dengan pasal pelanggaran pelaku yang telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaannya, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terdapat pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas masih berpatokan pada Peraturan Pelaksanaan UU No. 14 tahun 1992 sebagaimanatermasuk dalam ketentuan penutup Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 tentang keberlakuan peraturan pelaksanaan tersebut. Adapun peraturanpelaksanaan yang dimaksud adalah :

- a. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.
- b. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

- c. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- d. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Dalam pelanggaran lalu lintas, penyelesaian perkara dilakukan dengan menggunakan surat-surat isian (formulir) yang terdiri dari lima lembar, yakni :

- a. Lembar berwarna merah untuk pelanggar;
- b. Lembar warna putih untuk pengadilan;
- c. Lembar warna hijau untuk kejaksaan negeri;
- d. Lembar berwarna biru untuk bagian administrasi lalu lintas kepolisian.

### **C. Tinjauan Umum Mengenai Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik**

Pengawasan lalu lintas dengan ETLE atau *Electronic Traffic Law Enforcement* adalah suatu terobosan baru yang dilakukan oleh kepolisian di dalam meningkatkan kualitas keselamatan, menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan, mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas, kemudian juga menjadi bagian di dalam membangun budaya tertib dan juga merupakan pelayanan yang prima kepada warga masyarakat. Dengan sistem elektronik dalam penegakan hukum ada beberapa manfaat, diantaranya :

- a. Kita semua sadar bahwa terjadinya kemacetan, terjadinya kecelakaan, terjadinya permasalahan-permasalahan lain di bidang lalu lintas, ini merupakan suatu hambatan, suatu gangguan, yang social cost nya sangat mahal, dan ini merupakan salah satu solusi untuk upaya upaya membangun kesadaran, kepekaan dan kepedulian akan keselamatan, keaman, ketertiban dan lancarnya berlalulintas, karena lalu lintas ini merupakan urat nadi kehidupan di jalan raya, dimana lalu lintas mendukung upaya-upaya meningkatkan kualitas hidup masyarakat;
- b. Di dalam sistem elektronik ini juga bisa memberikan perlindungan, pengayoman, pelayanan, kepada pengguna jalan lainnya yang terganggu dengan adanya pelanggaran. Dan ini juga merupakan bagian yang penting untuk mencegah adanya permasalahan- permasalahan di bidang lalu lintas baik kecelakaan maupun kemacetan;
- c. Karena adanya sistem elektronik ini, ada sistem data yang ter record atau tercatat sehingga bisa di terapkan program untuk catatan perilaku berlalu lintas.

Masalah berperilaku dalam berlalu lintas di jalan raya itu terwujud dalam pelanggaran ketertiban lalu lintas berupa: tidak patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas, berhenti sembarangan, menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, melawan arus lalu lintas, parkir sembarangan, melanggar lampu lalu lintas, kelebihan muatan, tidak

menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap hingga tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor.

Selama ini solusi atau sanksi yang lebih tegas hanya diberikan kepada para pelanggar yang melebihi muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap dan pengguna kendaraan yang tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor. Namun, sanksi tegas tidak diberikan kepada pengguna jalan yang melanggar batas-batas area pemberhentian di lampu merah. Semakin canggih teknologi saat ini dimanfaatkan untuk mengatur ketertiban lalu lintas, sehingga kini mulailah dipasangkan sistem CCTV (Closed Circuit Television) pada setiap lampu merah.

CCTV adalah Closed Circuit Television, merupakan sebuah perangkat kamera video digital yang digunakan untuk mengirim sinyal ke layar monitor di suatu ruang atau tempat tertentu. Hal tersebut memiliki tujuan untuk dapat memantau situasi dan kondisi tempat tertentu, sehingga dapat mencegah terjadinya kejahatan atau dapat dijadikan sebagai bukti tindak kejahatan yang telah terjadi. Pada umumnya CCTV seringkali digunakan untuk mengawasi area publik seperti: Bank, Hotel, Gudang Militer, Pabrik maupun Pergudangan (Ino Irvantino, 2004).

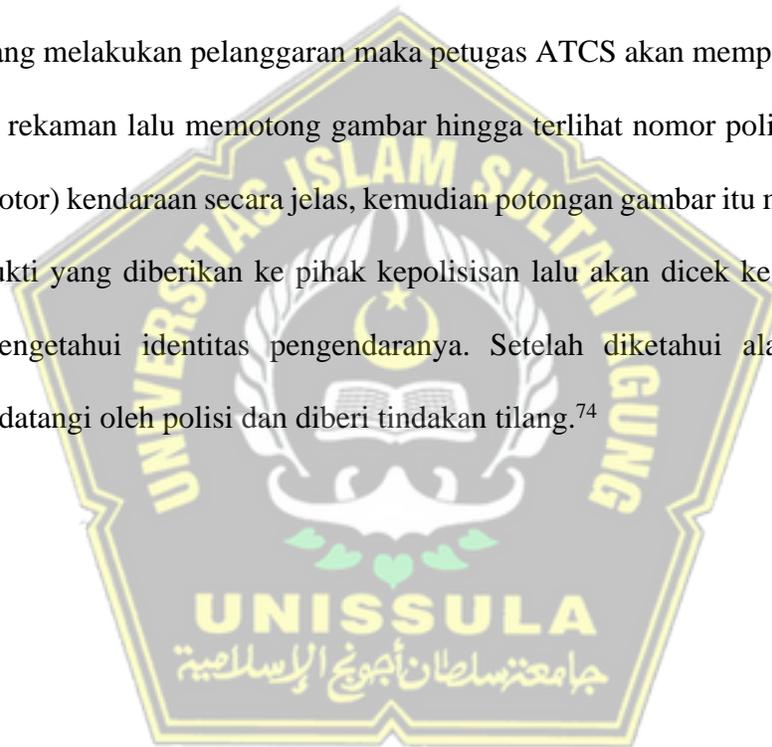
Selain untuk kepentingan keamanan CCTV juga dimanfaatkan sebagai pendukung kinerja kepolisian, yakni membantu memastikan kelancaran lalu lintas dan membantu mendeteksi pelanggaran lalu lintas. Secara tidak

langsung, CCTV juga digunakan dalam kebutuhan pendidikan, seperti dalam membentuk perilaku sosial pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas dengan memberikannya teguran atau himbauan hingga diberikan sanksi tegas berupa tindakan tilang.

Cara kerja CCTV di lampu merah awalnya ialah memeriksa dan mengawasi kondisi lalu lintas (ramai, lancar atau padat), namun saat ini CCTV juga bekerja sebagai kamera pengawas bagi para pengguna jalan khususnya pengguna kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan helm, kelebihan muatan dan pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di luar jalur, seperti pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di zebra cross yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrang jalan.

Apabila petugas dinas perhubungan ATCS mendapati seorang pengguna kendaraan bermotor melanggar, maka petugas tersebut akan berbicara melalui pengeras suara yang terpasang di dekat CCTV tersebut dengan menyebutkan jenis motor dan nomor plat motor pelanggar tersebut lalu memberikan himbauan kepada pelanggar berupa teguran sesuai dengan pelanggarannya. Kemudian akan ditindaklanjuti dengan tindakan pengambilan kunci oleh polisi lalu lintas yang sedang berjaga di TKP (Tempat Kejadian Perkara), bahkan hingga dapat berupa tindakan tilang.

Kini telah mulai diberlakukan tilang CCTV, yakni tindakan tilang yang dipantau oleh dinas perhubungan ATCS melalui kamera pengawas (CCTV) untuk membantu pihak kepolisian dalam menjaga keamanan dan mengawasi ketertiban perilaku berlalu lintas pengguna jalan. Pertama-tama petugas pengawas CCTV di ATCS akan melihat, memantau dan memeriksa pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas apabila didapati ada yang melakukan pelanggaran maka petugas ATCS akan memperjelas gambar di rekaman lalu memotong gambar hingga terlihat nomor polisi (nomor plat motor) kendaraan secara jelas, kemudian potongan gambar itu menjadi barang bukti yang diberikan ke pihak kepolisian lalu akan dicek ke Samsat untuk mengetahui identitas pengendaranya. Setelah diketahui alamatnya, baru didatangi oleh polisi dan diberi tindakan tilang.<sup>74</sup>



---

<sup>74</sup> Suhendar, Yaya, dan Pawit M. Yusuf, Pedoman Penyelenggaraan Perpustakaan Sekolah, Jakarta: Kencana, 2007, hlm. 52.

### **BAB III**

#### **PEMBAHASAN**

#### **A. Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Demak**

Sebelum menganalisis pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik sebagai wujud pembangunan hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam era digital, perlu terlebih dahulu diberikan pemahaman mengenai apa yang dimaksud dengan pembangunan hukum. Pembangunan hukum memiliki inti pada pembuatan dan pembaruan terhadap materi-materi hukum agar dapat sesuai dengan kebutuhan.<sup>75</sup> Pola pembangunan hukum adalah pembenahan atau penataan ke dalam untuk memenuhi cita hukum dalam UUD.<sup>76</sup> Namun demikian, selama ini ada satu hal yang terlupa dalam rangka pembangunan hukum nasional, yakni "peta pembangunan hukum" yang sulit dibuat namun sangat mendasar karena tanpanya sangat sulit menentukan posisi hukum dalam pembangunan.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Moh. Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia* (Jakarta: Pustaka LP3ES, 1998), hlm. 9. Bandingkan dengan Mochtar Kusumatmadja, *Pembangunan Hukum dalam Kerangka Pembangunan Nasional* (Bandung: Binacipta, 1986), hlm. 3. Lihat juga Danang Risdiarto, "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Hukum dalam Memperkuat Ketahanan Nasional", *Jurnal Penelitian Hukum De Jure Volume 17 Nomor 2* (2017), hlm. 178.

<sup>76</sup> Satjipto Rahardjo, "Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global", *Jurnal Perspektif Volume 2 Nomor 2* (1997), hlm. 7. Bandingkan dengan Solly Lubis, "Pembangunan Hukum Nasional" (makalah disampaikan pada Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII Tema Penegakan Hukum dalam Era Pembangunan Berkelanjutan, diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, Denpasar, 14-18 Juli 2003).

<sup>77</sup> Satjipto Rahardjo, *Pendidikan Hukum sebagai Pendidikan Manusia* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hlm. 14. Lihat juga Ilham Yuli Isdiyanto, "Menakar "Gen" Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional", *Jurnal Hukum & Pembangunan Volume 48 Nomor 3* (2018), hlm. 590.

Sistem transportasi adalah suatu hal yang penting bagi suatu kota, terutama di kota besar yang memiliki banyak aktivitas dan padat penduduk. Selain itu sistem transportasi merupakan hal yang krusial dalam menentukan keefektifan suatu kota.<sup>78</sup> Banyak sekali kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya yang dilakukan oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan timbulnya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas yang semakin meningkat. Pelanggaran lalu lintas mayoritas berupa pelanggaran dalam hal marka, rambu lalu lintas dan lampu pengatur lalu lintas seperti larangan berhenti, parkir di tempat-tempat tertentu, menerobos lampu merah, tanpa surat dan kelengkapan kendaraan, dan lain-lain.<sup>79</sup>

Pembangunan hukum diupayakan untuk menemukan sarana yang ampuh untuk membangun masyarakat ini didasarkan pada pertimbangan bahwa sistem hukum nasional yang baik, dalam hal kebenaran isinya maupun dalam kekuatan penegakannya, itu akan dapat memaksa warga masyarakat (yang berstatus warga negara) untuk bertingkah laku seperti yang diperintahkan oleh hukum negara, dan bukan hukum yang dapat memaksakan ditaatinya sesuatu aturan karena adanya pemaksaan oleh para penguasa.<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> Setiyanto, dkk. 2017. Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang). *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12. No. 4 Desember 2017 : 742-766, h. 755

<sup>79</sup> *Ibid*, hlm. 756

<sup>80</sup> Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalahnya* (Jakarta: Elsam, 2002), hlm. 285. Lihat juga Wahyu Prijo Djatmiko, "Paradigma Pembangunan Hukum Nasional yang Responsif dalam Perspektif Teori J.H. Merryman tentang Strategi Pembangunan Hukum", *Jurnal Arena Hukum Volume 11 Nomor 2* (2018), hlm. 427-428.

Lebih lanjut, Bagir Manan menambahkan dalam pembangunan hukum nasional paling tidak diperhatikan tiga hal mendasar, yaitu: (a) program pendidikan tinggi hukum; (b) program pembentukan hukum; dan (c) program penegakan hukum.<sup>81</sup>

Dalam hukum positif Indonesia, pembangunan hukum nasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005–2025 (UU RPJPN), yang menyatakan:<sup>82</sup>

Pembangunan hukum diarahkan untuk mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan; mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri; serta menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum.

Pembangunan hukum juga diarahkan untuk menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN).

---

<sup>81</sup> Bagir Manan, "Kembali Ke Politik Pembangunan Hukum Nasional", *Varia Peradilan Nomor 326* (2013), hlm. 15- 18.

<sup>82</sup> Lampiran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

Pembangunan hukum diarahkan pada makin terwujudnya sistem hukum nasional yang mantap bersumber pada Pancasila dan Undang–Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, yang mencakup pembangunan materi hukum, struktur hukum termasuk aparat hukum, sarana dan prasarana hukum; perwujudan masyarakat yang mempunyai kesadaran dan budaya hukum yang tinggi dalam rangka mewujudkan negara hukum; serta penciptaan kehidupan masyarakat yang adil dan demokratis.

Bila mencermati ketentuan dalam UU RPJPN di atas, dapat dilihat bahwa terdapat 7 (tujuh) arah pembangunan hukum nasional, yaitu:

- 1) mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan;
- 2) mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri;
- 3) menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum;
- 4) menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN);
- 5) terwujudnya sistem hukum nasional yang mantap bersumber pada Pancasila dan Undang–Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945,

yang mencakup pembangunan materi hukum, struktur hukum termasuk aparat hukum, sarana dan prasarana hukum;

- 6) perwujudan masyarakat yang mempunyai kesadaran dan budaya hukum yang tinggi dalam rangka mewujudkan negara hukum; dan
- 7) penciptaan kehidupan masyarakat yang adil dan demokratis.

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

Selain sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, penerapan ETLE juga sejalan dengan perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) atau Information and Communication Technology (ICT) yang saat ini menyebabkan revolusi industri 4.0. Faktor perubahan teknologi yang dikenal dengan teknologi digitalisasi (digitalisation/ digitalization) merupakan suatu proses transisi dari teknologi analog menjadi

teknologi digital dan penyampaian informasi dalam format analog menjadi format biner (binary), ternyata telah memungkinkan semua bentuk-bentuk informasi (suara, data dan video) untuk disampaikan melintasi jenis jaringan yang berbeda.<sup>83</sup> Perubahan teknologi dimaksud telah mendorong penciptaan baru, layanan interaktif, layanan multimedia, teleshopping, telebanking dan games (permainan) interaktif, serta pengembangan pita lebar (broadband), sistem komunikasi dan informasi interaktif berkecepatan tinggi (information superhighways).<sup>84</sup>

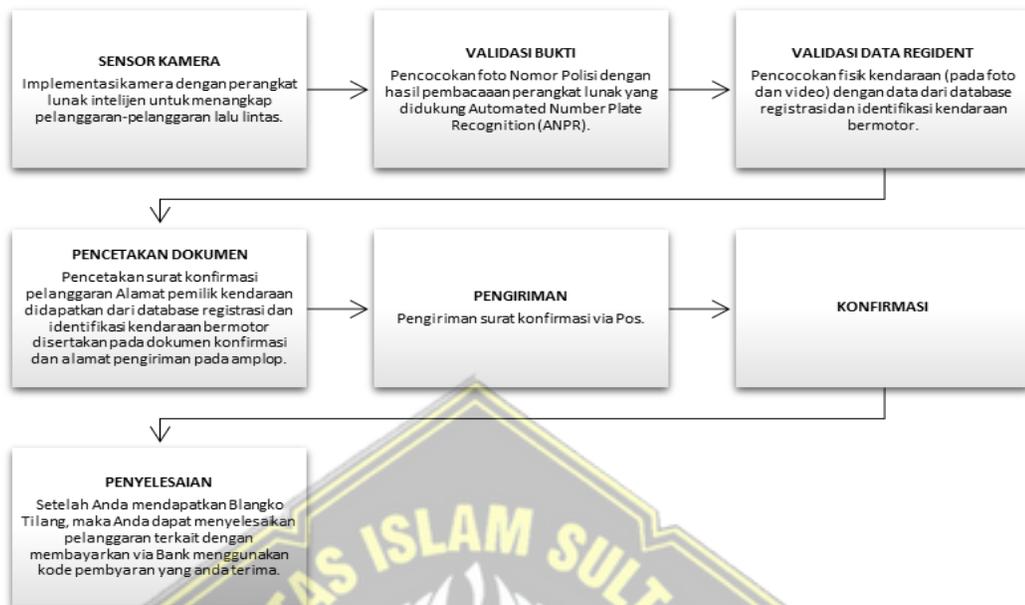
Inisiasi penerapan ETLE merupakan upaya untuk memanfaatkan TIK untuk mendukung proses penegakan hukum lalu lintas jalan. Hal tersebut dapat dilihat dari skema mekanisme kerja ETLE yang mengubah proses penegakan hukum lalu lintas jalan dari tertangkap tangan dengan kasat mata beralih menjadi implementasi kamera dengan perangkat lunak intelijen untuk menangkap pelanggaran- pelanggaran lalu lintas. Secara skematis, penerapan ETLE adalah sebagai berikut:<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> David O'Donnell dan Lars Bo Henriksen, "Philosophical Foundations for Critical Evaluation of the Social Impact of ICT", *Journal of Information Technology* Volume 17 Number 2 (2002), hlm. 95. Lihat juga Danrivanto Budhijanto, "Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi", *Jurnal Dinamika Hukum* Volume 14 Nomor 1 (2014), hlm. 135.

<sup>84</sup> Stephen M. McJohn, "A New Tool for Analyzing Intellectual Property", *Northwestern Journal of Technology and Intellectual Property* Volume 5 Number 1 (2006), hlm. 101. Lihat juga Danrivanto Budhijanto, *Op.cit.*, hlm. 136.

<sup>85</sup> Ditlantas Polda Metro Jaya, "Bagaimana ETLE Bekerja", Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, <https://etle-pmj.info/> (diakses 27 April 2021).



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

Sebelum menganalisis pengawasan lalu lintas jalan terhadap penerapan ETLE, perlu diberikan pemahaman yang utuh mengenai apa yang

dimaksud dengan ETLE. Motivasi dalam inisiasi ETLE sejatinya tidak terlepas dari semangat penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu:<sup>86</sup>

- 1) untuk mencegah agar tidak terjadi kecelakaan, agar jangan terjadi kemacetan, agar jangan terjadi masalah-masalah lalu lintas lainnya;
- 2) untuk melindungi, mengayomi dan melayani pengguna jalan lainnya dari pelanggaran-pelanggaran hukum, sehingga tetap lancar, aman, dan selamat;
- 3) untuk membangun budaya tertib, karena lalu lintas adalah refleksi budaya bangsa;
- 4) untuk mewujudkan kepastian hukum dalam penegakan hukum lalu lintas jalan; dan
- 5) untuk menjadikan ETLE sebagai sarana edukasi bagi masyarakat.

Berdasarkan kelima motivasi di atas, dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah urat nadi kehidupan, sehingga dituntut untuk aman tertib dan lancar.<sup>87</sup>

ETLE didefinisikan sebagai sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang efektif, dengan menggunakan teknologi elektronik berupa kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*), yang dapat mendeteksi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor secara otomatis, merekam, dan menyimpan bukti

---

<sup>86</sup> Redaksi REQnews, "Chrysnanda DL: Yang Menghambat Itu Durhaka!", REQnews, <https://www.reqnews.com/wawancara/72/chrysnanda-dl-yang-menghambat-itu-durhaka> (diakses 27 Juni 2021).

<sup>87</sup> *Ibid.*

pelanggaran tersebut untuk bisa dipergunakan sebagai barang bukti pada saat dilakukan penindakan.<sup>88</sup> Dengan mendasarkan pada definisi di atas, maka tujuan dari keberadaan ETLE adalah sebagai sistem penegakan hukum lalu lintas jalan yang efektif dengan menggunakan dukungan teknologi elektronik untuk mendapatkan bukti pelanggaran hukum lalu lintas jalan.

Sejauh penelusuran Penulis, sampai saat ini belum terdapat suatu peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur mengenai ETLE sebagai nomenklatur yuridis, sehingga pendefinisian di atas hanya merupakan pedoman dalam memahami ETLE dan bukan suatu definisi yang bersifat imperatif karena memang tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat yang diperoleh dari suatu peraturan perundang-undangan tertentu. Dalam hukum positif Indonesia, dikenalkan terminologi yuridis Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>89</sup> Dengan demikian, ETLE mendapatkan legitimasi sebagai bagian dari Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>88</sup> Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, "Electronic Traffic Law Enforcement" (paparan Dirlantas Polda Metro Jaya, Jakarta, Juli 2018).

<sup>89</sup> Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

- 1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ); dan
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP 80/2012).

Pengawasan lalu lintas secara elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* memang masih baru dilaksanakan di Kota Demak. Sistem ini mulai diuji coba di Kota Demak pada April 2021. Sistem yang dalam pengoperasiannya menggunakan CCTV milik Dinas Perhubungan ini menggunakan sistem ANPR atau *Automatic Number Plate Recognition* yaitu salah satu metode yang diandalkan untuk identifikasi kendaraan bermotor di era modern saat ini. Sebagaimana diuraikan di atas, ETLE ini ditujukan untuk mengurangi pungutan liar dari petugas kepolisian dan membantu menertibkan pengguna jalan raya atau pengendara kendaraan bermotor, dan pusat pengoperasian dan pemantauan tilang CCTV atau ETLE ini berada di Pos Patwal Kota Demak.

Keberadaan perangkat optikal ini mengurangi beban kerja petugas kepolisian di lapangan. Mereka tidak perlu lagi mengawasi pengendara yang melanggar peraturan lalu lintas. CCTV juga membuat pengawasan lebih efektif, karena dapat dioperasikan selama 24 jam penuh.<sup>90</sup>

Adapun mekanisme pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik di wilayah Polres Kota Demak dengan menggunakan sistem ETLT berdasarkan pada Pasal 1 ayat (2) Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 12 Tahun 2016 adalah sebagai berikut :<sup>91</sup>

#### 1. Tahap Pemasangan CCTV

CCTV adalah Closed Circuit Television, merupakan sebuah perangkat kamera video digital yang digunakan untuk mengirim sinyal ke layar monitor di suatu ruang atau tempat tertentu. Hal tersebut memiliki tujuan untuk dapat memantau situasi dan kondisi tempat tertentu, sehingga dapat mencegah terjadinya kejahatan atau dapat dijadikan sebagai bukti tindak kejahatan yang telah terjadi. Pada umumnya CCTV seringkali digunakan untuk mengawasi area publik seperti: Bank, Hotel, Gudang Militer, Pabrik maupun Pergudangan.

Selain untuk kepentingan keamanan CCTV juga dimanfaatkan sebagai pendukung kinerja kepolisian, yakni membantu memastikan kelancaran lalu lintas dan membantu mendeteksi pelanggaran lalu lintas.

---

<sup>90</sup> <https://tirto.id/efektifkah-cctv-untuk-tilang-pelanggar-lalu-lintas-cZX7>, diakses pada 25 Juni 2021.

<sup>91</sup> Hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres demak AKP Thoriq Aziz, tanggal 10 Juni 2024.

Secara tidak langsung, CCTV juga digunakan dalam kebutuhan pendidikan, seperti dalam membentuk perilaku sosial pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas dengan memberikannya teguran atau himbauan hingga diberikan sanksi tegas berupa tindakan tilang.

a. CCTV dipasang diberbagai tempat untuk pengendara yang melanggar terekam CCTV. Pemasangan CCTV di wilayah Hukum Kota Demak sebanyak 1 Unit Kamera CCTV yang dipasang di Jl. Sultan Fatah Bogorame Demak. Cara kerja CCTV di lampu merah awalnya ialah memeriksa dan mengawasi kondisi lalu lintas (ramai, lancar atau padat), namun saat ini CCTV juga bekerja sebagai kamera pengawas bagi para pengguna jalan khususnya pengguna kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan helm, kelebihan muatan dan pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di luar jalur, seperti pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di zebra cross yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrang jalan.<sup>92</sup>

b. Patroli petugas dengan menggunakan Kopek (kamera yang diletakkan di helm polisi lalu lintas untuk pemantau jalan raya. Adapun jumlah kopek yang tersedia sebanyak lima buah yang dioperasikan untuk beberapa wilayah rawan kecelakaan kecamatan

---

<sup>92</sup> Hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres demak AKP Thoriq Aziz, tanggal 10 Juni 2024.

di yang terletak di kota demak yaitu Onggorawe Kecamatan Sayung, Desa Batu Kecamatan Karangtengah, Pasar Buyaran, Kecamatan Gajah, Kecamatan Karanganyar dan jalur selatan yakni Mranggen-Karangawen.<sup>93</sup>

Pihak kepolisian mengatakan bahwa telah melakukan sosialisasi secara langsung sebulan sebelum pemasangan CCTV dan dinas perhubungan mengatakan telah melakukan sosialisasi di media sosial dan telah melakukan himbauan melalui pengeras suara yang terpasang di dekat CCTV setiap pagi dan sore hari. Mereka mensosialisasikan bahwa sekarang telah dipasang CCTV guna mengawasi para pengguna jalan di setiap lampu merah. CCTV membantu pihak kepolisian untuk mengawasi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dalam meningkatkan perilaku berlalu lintas para pengguna jalan demi ketertiban, kenyamanan dan keamanan lalu lintas bersama.

## 2. Tahap Perekaman Data Pelanggar

Apabila petugas dinas perhubungan ATCS mendapati seorang pengguna kendaraan bermotor melanggar, maka petugas tersebut akan berbicara melalui pengeras suara yang terpasang di dekat CCTV tersebut dengan menyebutkan jenis motor dan nomor plat motor pelanggar tersebut lalu memberikan himbauan kepada pelanggar berupa teguran sesuai

---

<sup>93</sup> *Loc, cit.*

dengan pelanggarannya. Kemudian akan ditindaklanjuti dengan tindakan pengambilan kunci oleh polisi lalu lintas yang sedang berjaga di TKP (Tempat Kejadian Perkara), bahkan hingga dapat berupa tindakan tilang.

Namun karena kini telah mulai diberlakukan tilang CCTV, yakni tindakan tilang yang dipantau oleh dinas perhubungan ATCS melalui kamera pengawas (CCTV) untuk membantu pihak kepolisian dalam menjaga keamanan dan mengawasi ketertiban perilaku berlalu lintas pengguna jalan. Pertama-tama petugas pengawas CCTV di ATCS akan melihat, memantau dan memeriksa pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas apabila didapati ada yang melakukan pelanggaran maka petugas ATCS akan memperjelas gambar di rekaman lalu memotong gambar hingga terlihat nomor polisi (nomor plat motor) kendaraan secara jelas, kemudian potongan gambar itu menjadi barang bukti yang diberikan ke pihak kepolisian lalu akan dicek ke Samsat untuk mengetahui identitas pengendaranya. Setelah diketahui alamatnya, baru didatangi oleh polisi dan diberi tindakan tilang.

Menurut Kasatlantas Polres Demak AKP Thoriq Aziz<sup>94</sup> menjelaskan pelanggaran terbanyak dari hasil pengawasan lalu lintas secara elektronik adalah seringnya pengendara sepeda motor tidak menggunakan helm, pelanggaran lain yang ditemui adalah memainkan hp

---

<sup>94</sup> Hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres demak AKP Thoriq Aziz, tanggal 10 Juni 2024.

saat berkendara, tidak menyalakan lampu malam hari, tidak menggunakan sabuk pengaman bagi kendaraan roda empat dan melawan arus.

Data pelanggar lalu lintas dapat terekam dengan jenis pelanggaran dan plat nomor pelanggar sesuai dengan alamat yang tercantum di STNK. Berdasarkan data dari Satlantas Polres demakmenunjukkan bahwa jumlah kasus pelanggaran lalu lintas sebagai berikut:<sup>95</sup>

Indikator	Satuan	Kondisi Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
Jumlah kasus pelanggaran lalu lintas	Kali	550	786	667	614	646

### 3. Tahap Identifikasi SRC

Data pelanggar kemudian diidentifikasi melalui SRC ( *Smart Resident Center* ) yang berada di pos Patwal Demak. Hal-hal yang dilakukan pada tahap identifikasi melalui SRC antara lain :

- a. Pelanggar yang terekam kamera selanjutnya diolah petugas dengan melihat plat nomor kendaraan;
- b. Setelah plat nomor kendaraan terlihat maka akan muncul data-data dari kepemilikan plat nomor tersebut;

---

<sup>95</sup>Loc, cit.

c. Selanjutnya petugas akan membuat surat konfirmasi kepada pengendara yang melakukan pelanggaran.

4. Tahap Pengiriman Surat.

Surat bukti pelanggaran yang telah diidentifikasi melalui SRC, kemudian dikirim oleh pihak kepolisian melalui kantor POS ke alamat terduga pelanggar lalu lintas. Pada kata terduga di sini dapat dimaknai dimungkinkan kendaraan yang dipakai saat melakukan pelanggaran sudah beralih kepemilikan, seperti misalnya sudah diperjual-belikan dan belum balik nama. Peralihan kepemilikan ini bisa jadi dari pihak pertama ke pihak kedua, atau pihak kedua ke pihak ketiga dan seterusnya.

5. Tahap Penyampaian Surat.

Surat konfirmasi dikirim oleh petugas kepolisian melalui POS. Selanjutnya petugas POS akan menyampaikan surat bukti pelanggar dari kepolisian tersebut kepada terduga pelanggar sesuai alamat yang tercantum dalam STNK.

6. Tahap Konfirmasi

Setelah menerima surat dari kepolisian, maka terduga pelanggar lalu lintas dapat melakukan konfirmasi kepada petugas polisi paling lambat 4 hari setelah surat di terima oleh terduga pelanggar.

#### 7. Tahap Klarifikasi

Jika terduga pelanggar lalu lintas tidak melakukan konfirmasi kepada petugas kepolisian, maka petugas akan melakukan blokir STNK. Metode konfirmasi di gunakan agar terduga pelanggar bisa mengklarifikasi siapa yang menjadi subjek pelanggar termasuk jika kendaraan sudah dijual kepada pihak lain dan belum melakukan proses balik nama.

#### 8. Tahap Pemberian Surat Tilang dan Kode BRIVA

Setelah melakukan konfirmasi, selanjutnya pelanggar lalu lintas akan diberikan surat tilang serta kode BRIVA sebagai kode virtual untuk melakukan pembayaran tilang di bank BRI atau pelanggar bisa hadir dalam persidangan yang di selenggarakan di Pengadilan Negeri Demak sesuai tanggal yang tertera dalam surat tilang.

#### 9. Tahap Pemblokiran STNK

Jika pelanggar lalu lintas tidak melakukan pembayaran sesuai dengan tanggal yang tertera dalam surat tilang, maka petugas kepolisian secara otomatis akan melakukan blokir STNK atas nama pemilik. Dengan diblokirnya STNK atas nama pemilik maka secara otomatis akibat hukumnya STNK tersebut tidak berlaku dan wajib memperbaharui STNK.

## 10. Tahap Pembayaran Denda Tilang

Jika pelanggar lalu lintas akan membayar pajak tahunan kendaraan miliknya, maka pelanggar harus membayar denda tilang terlebih dahulu dan mengisi data diri, nomor kendaraan, nomor HP dan Email. Ini bisa juga untuk jadi acuan apabila nama dan alamat yang tertera di dalam STNK pemilik kendaraan sebelumnya yang dijual tidak diketahui pada siapa yang memiliki kendaraannya sekarang. Besaran pembayaran denda tilang adalah sesuai dengan tingkat kesalahan pelanggar, misalnya terdapat pelanggar yang melakukan pelanggaran tidak mengenakan helm maka akan dikenakan denda tilang sebesar Rp. 50.000,00.

Berdasarkan uraian di atas dapat dipahami bahwa pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Demak belum efektif. Karena Setelah dipasangkan program CCTV sebagai kamera pengawas dan kamera penghibau terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas di jalan raya, namun angka pelanggaran lalu lintas di lampu merah di wilayah hukum Polres Demak masih tetap tinggi.

## **B. Hambatan-hambatan dan Solusi Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas di Polres Demak**

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres demak AKP Thoriq Aziz menyampaikan bahwa kendala-kendala yang dihadapi petugas beserta dengan solusinya dalam melaksanakan pengawasan lalu lintas secara elektronik, yaitu : <sup>96</sup>

### a. Sarana Kurang Maksimal.

Dalam pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak terdapat kendala sarana prasarana dalam pelaksanaan kurang maksimal. Dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak tercatat hanya mempunyai sebanyak 1 unit CCTV. Maka dari itu dilihat dari sarana dan prasarana yang kurang maksimal, maka pelaksanaannya juga belum maksimal. Selain itu, patroli petugas dengan menggunakan Kopek (kamera yang diletakkan di helm polisi lalu lintas untuk pemantau jalan raya. Adapun jumlah kopek yang tersedia hanya sebanyak 5 (lima) buah yang dioperasikan untuk beberapa wilayah di kecamatan di Kota Demak yaitu Onggorawe Kecamatan Sayung, Desa Batu Kecamatan Karangtengah, Pasar Buyaran, Kecamatan Gajah, Kecamatan Karanganyar

---

<sup>96</sup> Hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres Demak AKP Thoriq Aziz, tanggal 20 Juni 2024.

dan jalur selatan yakni Mranggen-Karangawen. Mengingat bahwa luas wilayah Kabupaten Demak mencapai 1.976 km<sup>2</sup> dan dengan jumlah penduduk sebanyak 1.351.000 jiwa, maka tidaklah mungkin dengan 1 unit CCTV dan 6 buah yang dioperasikan untuk 6 wilayah di Demak yaitu Onggorawe Kecamatan Sayung, Desa Batu Kecamatan Karangtengah, Pasar Buyaran, Kecamatan Gajah, Kecamatan Karanganyar dan jalur selatan yakni Mranggen-Karangawen.

Sehubungan dengan kendala pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak berupa sarana dan prasarana yang kurang maksimal, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara memperluas wilayah pengoperasian dengan menggunakan CCTV diberbagai wilayah yang terpasang, tidak hanya 1 unit CCTV saja, diusahakan dengan memasang CCTV di setiap wilayah untuk kemudian difungsikan secara maksimal.

b. Kendaraan Pelanggar Sudah Berpindah Kepemilikan.

Selain kendala sarana dan prasarana yang kurang maksimal, dalam pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak terdapat juga kendala berupa kendaraan pelanggar yang dikendarai pada saat melakukan pelanggaran, sudah berpindah kepemilikan atau diperjualbelikan, maka sewaktu dikirim surat konfirmasi oleh petugas kepolisian sesuai alamat yang tertera dalam STNK

tidak ditemukan. Dan pemilik kendaraan yang baru tidak tahu jika STNK kendaraanya diblokir oleh petugas.

Sehubungan dengan kendala pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak berupa kendaraan pelanggar sudah berpindah kepemilikan atau diperjual-belikan, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara memberitahukan kepada pemilik baru bahwa kendaraan atas nama STNK tersebut telah melakukan pelanggaran lalu lintas. Pemberitahuan ini disampaikan kepada pemilik baru pada saat melakukan pembayaran pajak tahunan kendaraan bermotor. Hal ini dibenarkan oleh Sandy Nuswanto sewaktu membayar pajak di samsat Demak Jl. Sultan Trenggono, Kota Demak.

c. Kendaraan Pelanggar Belum dibalik Nama.

Selain kendala sarana dan prasarana kurang maksimal, kendaraan sudah berpindah kepemilikan atau sudah diperjual belikan, terdapat kendala lagi dalam pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak yaitu kendaraan pelanggar belum dibalik nama. Apabila kendaraan pelanggar belum dibalik nama, ini menyebabkan dalam proses pengiriman surat konfirmasi kepada pelanggar lalu lintas yang merupakan pemilik kendaraan yang baru tidak tersampaikan, karena pihak petugas kepolisian akan mengirim surat konfirmasi pelanggaran kepada atas nama STNK. Sedangkan jangka waktu

untuk melakukan konfirmasi maksimal 4 hari setelah surat dikirim kepada pelanggar. Setelah 4 hari tidak konfirmasi maka akan dilakukan pemblokiran Artinya bahwa pemilik kendaraan yang baru dalam hal ini tidak mengetahui bahwa kendaraan yang baru dibelinya tersebut telah diblokir oleh petugas.

Sehubungan dengan kendala pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak berupa kendaraan pelanggar lalu lintas belum dibalik nama, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara mewajibkan pemilik kendaraan yang baru untuk melakukan balik nama kendaraan bermotor tersebut. Pemberitahuan dilakukan pada saat pemilik kendaraan yang baru membayar pajak tahunan kendaraan bermotor. Pemilik kendaraan bermotor yang baru selanjutnya akan diberitahu untuk melakukan pengisian data diri, nomor kendaraan, nomor HP dan Email, sebagai pengganti informasi bila pembawa STNK yang baru belum dibalik nama.

d. Kendaraan Bodong

Kendala dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak selanjutnya adalah kendaraan bodong. Kendaraan bodong adalah kendaraan yang tidak memiliki dokumen yang sah. Kendaraan bodong ini dapat dikenali dari plat nomor kendaraannya. Ketika pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas, maka CCTV dapat

merekam plat nomor, selanjutnya akan diidentifikasi melalui SRC. Apabila tidak bisa diidentifikasi artinya kendaraan tersebut tidak terdaftar, dan kendaraan tersebut dinyatakan bodong.

Sehubungan dengan kendala dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak berupa kendaraan bodong atau kendaraan tidak memiliki kelengkapan dokumen yang sah, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara melakukan operasi razia di jalan raya. Dalam operasi ini nantinya akan diperiksa surat-surat kelengkapan dokumen kepemilikan kendaraan bermotor.

e. Pelanggar Tidak Konfirmasi Kepada Petugas.

Kendala pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak selanjutnya adalah pelanggar tidak melakukan konfirmasi kepada petugas. Ketika pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas, sebagian besar pelanggar yang sudah dikirim surat konfirmasi, tidak segera konfirmasi dengan petugas, baik melalui SMS atau *WhatsApp*, maupun datang langsung ke pos patwal simpang lima. Keterlambatan konfirmasi para pelanggar dikarenakan, masih banyak masyarakat yang belum mengetahui keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak. Hal ini dibenarkan oleh keterangan dari salah satu pelanggar lalu lintas Bapak Mugi Marjoko yang menyatakan bahwa, “awalnya saya kaget dan tidak tahu, saya mendapat

surat dari kantor pos yang isinya dari kepolisian, ternyata surat itu berisi bukti-bukti pelanggaran yang saya lakukan, spion saya cuma satu yang terpasang, menurut saya ini lebih baik daripada saya dikejar oleh pak polisi, biasanya minta damai ditempat atau pungli.”<sup>97</sup>

Berdasarkan Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa hukum itu terdiri dari komponen struktur, substansi dan kultur.<sup>98</sup>

- a. Komponen struktur yaitu kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum itu dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut. Komponen ini dimungkinkan melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur.
- b. Komponen substantif, yaitu sebagai output dari sistem hukum, berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan baik oleh pihak yang mengatur maupun yang diatur.
- c. Komponen kultur, yaitu terdiri dari nilai-nilai, sikap-sikap, persepsi, *custom, ways of doing, ways of thinking, opinion* yang mempengaruhi bekerjanya hukum oleh Lawrence M. Friedman disebut sebagai kultur hukum. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum

---

<sup>97</sup> Wawancara dengan Mugi Marjoko tanggal 10 Juni 2024, alamat Jl. Angrek Baru, Perumahan Wijaya Kusuma, Demak.

<sup>98</sup> Esmi Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), h. 28.

seluruh warga masyarakat.

Dengan demikian berdasarkan Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedman tersebut diatas, maka hambatan yang dihadapi dalam pengawasan lalu lintas secara elektronik adalah sebagai berikut:

#### 1. Faktor Penegak Hukum

Faktor Penegak Hukum merupakan pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Salah satu kunci dari keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian dari penegak hukumnya sendiri. Dalam rangka penegakan hukum oleh setiap lembaga penegak hukum, keadilan dan kebenaran harus dinyatakan, terasa, terlihat dan diaktualisasikan.<sup>99</sup> Dalam hal ini penegak hukum merupakan petugas penindak yang biasanya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya terdapat kesalahan pada aplikasi penginputan yang membuat petugas kehilangan jejak pelanggar. Sehingga, masalah ini menjadi salah satu kendala yang penting. Jika terjadi kesalahan penginputan misalnya pada identitas pelanggar tentu sulit untuk melacak keberadaan pelanggar.

#### 2. Faktor Sarana dan Prasarana

Dalam pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak terdapat kendala sarana prasarana dalam pelaksanaan kurang maksimal. Dalam pelaksanaan

---

<sup>99</sup> Soerjono Soekanto. 2008. "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum". Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada. Hlm.8

*Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak n tercatat hanya mempunyai sebanyak 1 unit CCTV. Maka dari itu dilihat dari sarana dan prasarana yang kurang maksimal, maka pelaksanaanya juga belum maksimal. Selain itu, patroli petugas dengan menggunakan Kopek (kamera yang diletakkan di helm polisi lalu lintas untuk pemantau jalan raya. Adapun jumlah kopek yang tersedia hanya sebanyak 6 buah yang dioperasikan untuk enam kecamatan di Kota Demak yaitu Onggorawe Kecamatan Sayung, Desa Batu Kecamatan Karangtengah, Pasar Buyaran, Kecamatan Gajah, Kecamatan Karanganyar dan jalur selatan yakni Mranggen-Karangawen. Mengingat bahwa luas wilayah Kota Demak mencapai 1.976 km<sup>2</sup> dan dengan jumlah penduduk sebanyak 1.351.000 jiwa, maka tidaklah mungkin dengan 1 unit CCTV dan 6 buah yang dioperasikan untuk enam wilayah di Demak yaitu Onggorawe Kecamatan Sayung, Desa Batu Kecamatan Karangtengah, Pasar Buyaran, Kecamatan Gajah, Kecamatan Karanganyar dan jalur selatan yakni Mranggen-Karangawen.

Selain itu, berdasarkan CCTV yang terdapat di wilayah hukum Polres Kota Demak terdapat beberapa marka jalan yang kurang jelas sehingga petugas penindak tidak dapat melakukan penindakan penilangan elektronik. Perlu untuk diketahui CCTV yang digunakan merupakan duplikasi CCTV yang berada dipusat Polres Kota Demak.

### 3. Faktor Masyarakat

Buruknya perilaku sosial dalam berlalu lintas menjadi salah satu masalah yang sejak dahulu hingga saat ini masih marak terjadi di Indonesia. Perilaku berlalu lintas yang dianggap sebagai masalah atau pelanggaran dalam berlalu lintas dilihat dengan tidak sesuai dengan cara berlalu lintas para pengguna jalan dengan kondisi secara umum atau idealnya suatu kondisi berlalu lintas yang terdapat dalam Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009, yang berbunyi: Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.

Masalah berperilaku dalam berlalu lintas di jalan raya itu terwujud dalam pelanggaran ketertiban lalu lintas berupa: tidak patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas, berhenti sembarangan, menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, melawan arus lalu lintas, parkir sembarangan, melanggar lampu lalu lintas, kelebihan muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap hingga tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor.

Selama ini solusi atau sanksi yang lebih tegas hanya diberikan kepada para pelanggar yang melebihi muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap dan pengguna kendaraan yang tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor. Namun, sanksi tegas tidak

diberikan kepada pengguna jalan yang melanggar batas-batas area pemberhentian di lampu merah.

Faktor masyarakat itu sendiri menjadi salah satu faktor kekurangan dalam penerapan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE). Hal ini diungkapkan oleh Kasatlantas Polres Kota Demak AKP Thoriq Aziz, bahwa faktor masyarakat yang menjadi kendala dalam melakukan pengawasan lalu lintas secara elektronik adalah sebagai berikut:

a. Kendaraan Pelanggar Sudah Berpindah Kepemilikan.

Selain kendala sarana dan prasarana yang kurang maksimal, dalam pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak terdapat juga kendala berupa kendaraan pelanggar yang dikendarai pada saat melakukan pelanggaran, sudah berpindah kepemilikan atau diperjualbelikan, maka sewaktu dikirim surat konfirmasi oleh petugas kepolisian sesuai alamat yang tertera dalam STNK tidak ditemukan. Dan pemilik kendaraan yang baru tidak tahu jika STNK kendaraanya diblokir oleh petugas.

Sehubungan dengan kendala pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Demak berupa kendaraan pelanggar sudah berpindah kepemilikan atau diperjualbelikan, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara

memberitahukan kepada pemilik baru bahwa kendaraan atas nama STNK tersebut telah melakukan pelanggaran lalu lintas. Pemberitahuan ini disampaikan kepada pemilik baru pada saat melakukan pembayaran pajak tahunan kendaraan bermotor. Hal ini dibenarkan oleh Sandy Nuswanto sewaktu membayar pajak di samsat Demak Jl. Sultan Trenggono.

b. Kendaraan Pelanggar Belum dibalik Nama.

Selain kendala sarana dan prasarana kurang maksimal, kendaraan sudah berpindah kepemilikan atau sudah diperjual belikan, terdapat kendala lagi dalam pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak yaitu kendaraan pelanggar belum dibalik nama. Apabila kendaraan pelanggar belum dibalik nama, ini menyebabkan dalam proses pengiriman surat konfirmasi kepada pelanggar lalu lintas yang merupakan pemilik kendaraan yang baru tidak tersampaikan, karena pihak petugas kepolisian akan mengirim surat konfirmasi pelanggaran kepada atas nama STNK. Sedangkan jangka waktu untuk melakukan konfirmasi maksimal 4 hari setelah surat dikirim kepada pelanggar. Setelah 4 hari tidak konfirmasi maka akan dilakukan pemblokiran Artinya bahwa pemilik kendaraan yang baru dalam hal ini tidak

mengetahui bahwa kendaraan yang baru dibelinya tersebut telah diblokir oleh petugas.

Sehubungan dengan kendala pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak berupa kendaraan pelanggar lalu lintas belum dibalik nama, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara mewajibkan pemilik kendaraan yang baru untuk melakukan balik nama kendaraan bermotor tersebut. Pemberitahuan dilakukan pada saat pemilik kendaraan yang baru membayar pajak tahunan kendaraan bermotor. Pemilik kendaraan bermotor yang baru selanjutnya akan diberitahu untuk melakukan pengisian data diri, nomor kendaraan, nomor HP dan Email, sebagai pengganti informasi bila pembawa STNK yang baru belum dibalik nama.

c. Kendaraan Bodong

Kendala dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak selanjutnya adalah kendaraan bodong. Kendaraan bodong adalah kendaraan yang tidak memiliki dokumen yang sah. Kendaraan bodong ini dapat dikenali dari plat nomor kendaraannya. Ketika pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas, maka CCTV dapat merekam plat nomor, selanjutnya akan diidentifikasi melalui SRC. Apabila tidak bisa

diidentifikasi artinya kendaraan tersebut tidak terdaftar, dan kendaraan tersebut dinyatakan bodong.

Sehubungan dengan kendala dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak berupa kendaraan bodong atau kendaraan tidak memiliki kelengkapan dokumen yang sah, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara melakukan operasi razia di jalan raya. Dalam operasi ini nantinya akan diperiksa surat-surat kelengkapan dokumen kepemilikan kendaraan bermotor.

d. Pelanggar Tidak Konfirmasi Kepada Petugas.

Kendala pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak selanjutnya adalah pelanggar tidak melakukan konfirmasi kepada petugas. Ketika pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas, sebagian besar pelanggar yang sudah dikirim surat konfirmasi, tidak segera konfirmasi dengan petugas, baik melalui SMS atau *WhatsApp*, maupun datang langsung ke pos patwal simpang lima. Keterlambatan konfirmasi para pelanggar dikarenakan, masih banyak masyarakat yang belum mengetahui keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak. Hal ini dibenarkan oleh keterangan dari salah satu pelanggar lalu lintas Bapak Mugi

Marjoko yang menyatakan bahwa, “awalnya saya kaget dan tidak tahu, saya mendapat surat dari kantor pos yang isinya dari kepolisian, ternyata surat itu berisi bukti-bukti pelanggaran yang saya lakukan, spion saya cuma satu yang terpasang, menurut saya ini lebih baik daripada saya dikejar oleh pak polisi, biasanya minta damai ditempat atau pungli.”<sup>100</sup>

### **C. Bentuk Pelaksanaan Pengawasan Yang Ideal Di Masa Yang Akan Datang Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Kota Demak**

Satjipto Rahardjo dengan Teori Hukum Progresif. Kata Progresif adalah kata yang berasal dari bahasa asing (Inggris) yang asal katanya adalah *progress* yang artinya maju. Hukum Progresif berarti hukum yang bersifat maju. Istilah hukum progresif, diperkenalkan oleh Satjipto Rahardjo, yang dilandasi asumsi dasar bahwa hukum adalah untuk manusia. Satjipto Rahardjo merasa prihatin dengan rendahnya kontribusi ilmu hukum dalam mencerahkan bangsa Indonesia, dalam mengatasi krisis, termasuk krisis dalam bidang hukum itu sendiri.

Adapun pengertian hukum progresif, adalah mengubah secara cepat, melakukan pembalikan yang mendasar dalam teori dan praksis hukum, serta melakukan berbagai terobosan. Pembebasan tersebut di dasarkan pada prinsip

---

<sup>100</sup> Wawancara dengan Mugi Marjoko tanggal 10 Juni 2021, alamat Perumahan Latanza Cluster.

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.<sup>101</sup>

Pengertian sebagaimana dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo tersebut berarti hukum progresif adalah serangkaian tindakan yang radikal, dengan mengubah sistem hukum (termasuk merubah peraturan-peraturan hukum bila perlu) agar hukum lebih berguna, terutama dalam mengangkat harga diri serta menjamin kebahagiaan dan kesejahteraan manusia. Secara lebih sederhana hukum progresif adalah hukum yang melakukan pembebasan, baik dalam cara berpikir maupun bertindak dalam hukum, sehingga mampu membiarkan hukum itu mengalir saja untuk menuntaskan tugasnya mengabdikan kepada manusia dan kemanusiaan. Jadi tidak ada rekayasa atau keberpihakan dalam menegakkan hukum. Sebab menurutnya, hukum bertujuan untuk menciptakan keadilan dan kesejahteraan bagi semua rakyat.

Satjipto Rahardjo mencoba menyoroti kondisi di atas ke dalam situasi ilmu-ilmu sosial, termasuk ilmu hukum, meski tidak sedramatis dalam ilmu fisika, tetapi pada dasarnya terjadi perubahan yang fenomenal mengenai hukum yang di rumuskannya dengan kalimat dari yang sederhana menjadi rumit dan dari yang terkotak-kotak menjadi satu kesatuan. Inilah yang

---

<sup>101</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum; Pencarian, Pembebasan dan Pencerahan*, Surakarta: Muhammadiyah Press University, 2004

disebutnya sebagai pandangan holistik dalam ilmu (hukum). Pandangan holistik tersebut memberikan kesadaran visioner bahwa sesuatu dalam tatanan tertentu memiliki bagian yang saling berkaitan baik dengan bagian lainnya atau dengan keseluruhannya.

Hukum progresif bermakna hukum yang peduli terhadap kemanusiaan sehingga bukan sebatas dogmatis belaka. Secara spesifik hukum progresif antara lain bisa disebut sebagai hukum yang pro rakyat dan hukum yang berkeadilan. Konsep hukum progresif adalah hukum tidak ada untuk kepentingannya sendiri, melainkan untuk suatu tujuan yang berada di luar dirinya. Oleh karena itu, hukum progresif meninggalkan tradisi *analytical jurisprudence* atau *rechtsdogmatiek*. Aliran-aliran tersebut hanya melihat ke dalam hukum dan membicarakan serta melakukan analisis ke dalam, khususnya hukum sebagai suatu bangunan peraturan yang dinilai sebagai sistematis dan logis. Hukum progresif bersifat responsif yang mana dalam responsif ini hukum akan selalu dikaitkan pada tujuan-tujuan di luar narasi tekstual hukum itu sendiri.<sup>102</sup>

Progresifisme hukum mengajarkan bahwa hukum bukan raja, tetapi alat untuk menjabarkan dasar kemanusiaan yang berfungsi memberikan rahmat kepada dunia dan manusia. Asumsi yang mendasari progresifisme hukum adalah pertama hukum ada untuk manusia dan tidak untuk dirinya

---

<sup>102</sup> Achmad Roestandi, *Responsi Filsafat Hukum*, Bandung: Armico, 1992,h.12

sendiri, kedua hukum selalu berada pada status *law in the making* dan tidak bersifat final, ketiga hukum adalah institusi yang bermoral kemanusiaan.

Perbedaan antar ilmu hukum dogmatis dengan teori hukum adalah ilmu hukum positif/dogmatis membahas persoalan hukum dengan beracuan kepada peraturan hukum positif yang berlaku, sehingga bersifat sangat “apa adanya” (*das Sein*), tetapi sebaliknya teori hukum tidak menganalisis hukum dengan acuan kepada hukum positif/dogmatis yang berlaku. Teori hukum mengacu kepada dalil-dalil teoritisnya melalui suatu penalaran yang mendalam, sehingga berbeda dengan ilmu hukum positif, teori hukum lebih melihat hukum sebagai “apa yang semestinya” (*das Sollen*). Dengan perkataan lain, yang dicari oleh ilmu hukum adalah validitas suatu aturan hukum dan tindakan hukum, sedangkan teori hukum lebih mencari kebenaran dan pencapaian keadilan dari suatu aturan atau kaidah hukum.

Selain berdasarkan pada teori Hukum Progresif, bentuk pelaksanaan pengawasan lalu lintas yang ideal di masa yang akan datang dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Demak juga berdasarkan pada nilai-nilai yang terkandung dari setiap sila Pancasila, antara lain sebagai berikut:

1. Ketuhanan Yang Maha Esa

Sila 1 : Keyakinan terhadap adanya Tuhan yang Maha Esa dengan sifatsifatnya yang Maha sempurna. Ketakwaan terhadap Tuhan Yang Maha

Esa dengan cara menjalankan semua perintah-Nya ,dan sekaligus menjauhi segala larangan-Nya, Ketuhanan berasal dari kata Tuhan ialah pencipta segala yang ada dan semua makhluk. Yang Maha Esa/Yang Mahatunggal, tiada sekutu; esa dalam zatnya, esa dalam sifatnya, esa dalam perbuatannya. Jadi, Ketuhanan YME mengandung pengertian dan keyakinan adanya Tuhan YME, pencipta alam semesta beserta isinya. Dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) ditegaskan meskipun bukan negara agama, juga bukan negara sekuler, melainkan adalah negara beragama. Bukan negara agama karena tidak menerapkan hukum agama tertentu sebagai hukum positif. Bukan pula negara sekuler yang memisahkan urusan negara dan urusan agama, sedangkan sebagai negara beragama dimaksud bahwa NKRI perlu hukum positif yang disepakati oleh seluruh bangsa, termasuk seluruh penyelenggara negara ( MPR, DPR, pemerintah) yang agamanya beraneka ragam dan negara wajib melindungi segenap agama yang diakui keberadaannya serta negara tidak dibenarkan mencampuri urusan akidah agama apa pun.

## 2. Sila Kemanusiaan yang Adil dan Beradab

Sila 2 :Pengakuan terhadap adanya harkat dan martabat manusia.Pengakuan terhadap keberadaan manusia sebagai makhluk yang paling mulia diciptakan Tuhan, Kemanusiaan berasal dari kata manusia, yaitu makhluk berbudi yang memiliki potensi pikir, rasa, karsa, dan cipta

karena berpotensi menduduki (memiliki) martabat yang tinggi. Dengan akal budinya manusia berkebudayaan dan dengan budi nuraninya manusia menyadari nilai-nilai dan norma-norma. Adil mengandung arti bahwa suatu keputusan dan tindakan didasarkan atas norma-norma yang objektif, tidak subjektif apalagi sewenang-wenang dan otoriter.

Beradab berasal dari kata adab, memiliki anti budaya yang telah berabad-abad dalam kehidupan manusia. Jadi, beradab berarti berkebudayaan yang lama berabadabad, bertatakesopanan, berkesusilaan (bermoral) adalah kesadaran sikap dan perbuatan manusia dalam hubungan dengan norma-norma dan kebudayaan umumnya, baik terhadap diri pribadi, sesama manusia, terhadap alam, dan Sang Pencipta. Selain disebutkan di atas, N KRI merupakan negara yang menjunjung tinggi hak asasi manusia (HAM). Negara memiliki hukum yang adil dan negara berbudaya yang beradab. Negara ingin menerapkan hukum secara adil berdasarkan supremasi hukum serta ingin mengusahakan pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Di samping itu, mengembangkan budaya IPTEK berdasarkan adab cipta, karsa, rasa, dan karya yang berguna bagi nusa dan bangsa tanpa melahirkan primordial dalam budaya.

### 3. Sila Persatuan Indonesia

Sila 3 :Menempatkan persatuan, kesatuan, kepentingan, dan keselamatan bangsa dan negara di atas kepentingan pribadi dan golongan.Memiliki rasa

cinta tanah air dan bangsa serta rela berkorban untuk kepentingan bangsa dan negara. Persatuan, berasal asal kata satu, berarti utuh tidak terpecah-belah, mengandung bersatunya bermacam corak yang beraneka ragam yang bersifat kedaerahan menjadi satu kebulatan secara nasional, juga persatuan segenap unsur Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam mewujudkan secara nyata bhineka tunggal ika yang meliputi wilayah, sumber daya alam, dan sumber daya manusia dalam kesatuan yang utuh. Selain itu, persatuan bangsa yang bersifat nasional mendiami seluruh wilayah Indonesia, bersatu menuju kehidupan bangsa yang berbudaya bebas dalam wadah negara RI yang merdeka dan berdaulat, menuju terbentuknya suatu masyarakat madani.

4. Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan

Sila 4 :Kedaulatan negara ada di tangan rakyat. Manusia Indonesia sebagai warga masyarakat dan warga negara mempunyai kedudukan, hak, dan kewajiban yang sama.

Kerakyatan, berasal dari kata rakyat, berarti sekelompok manusia yang berdiam dalam satu wilayah tertentu. Kerakyatan, berarti bahwa kekuasaan tertinggi berada di tangan rakyat, disebut pula kedaulatan rakyat (rakyat yang berdaulat dan berkuasa) atau demokrasi (rakyat yang memerintah). Hikmat kebijaksanaan, berarti penggunaan pikiran (ratio) yang sehat

dengan selalu mempertimbangkan persatuan, kesatuan bangsa, kepentingan rakyat, dilaksanakan dengan sadar, jujur, dan bertanggung jawab, serta didorong oleh itikad baik sesuai dengan hati nurani.

Permusyawaratan, artinya suatu tata cara khas kepribadian Indonesia untuk merumuskan atau memutuskan sesuatu hal berdasarkan kehendak rakyat sehingga tercapai keputusan yang berdasarkan kebulatan pendapat (mufakat). Perwakilan, artinya suatu sistem dalam arti tata cara (prosedur) mengusahakan turut sertanya rakyat mengambil bagian dalam kehidupan bernegara, antara lain, di lakukan dengan melalui badan-badan perwakilan. Rakyat dalam NKRI menjalankan keputusannya dengan jalan musyawarah yang dipimpin oleh pikiran yang sehat serta penuh tanggung jawab dari para pemimpin yang profesional, baik kepada Tuhan YME, maupun kepada rakyat yang diwakilinya.

#### 5. Sila Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia

Sila 5 : Mewujudkan keadilan dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara, terutama meliputi bidang ideologi, politik, ekonomi, sosial, kebudayaan, dan pertahanan keamanan nasional. Keseimbangan antara hak dan kewajiban serta menghormati hak-hak orang lain. Keadilan sosial, berarti keadilan yang berlaku dalam masyarakat dalam segenap bidang kehidupan, baik material maupun spiritual. Seluruh rakyat Indonesia, artinya setiap orang yang menjadi rakyat Indonesia, baik yang berdiam di

wilayah RI sebagai warga NKRI maupun WNI yang berada di luar negeri. Jadi, setiap bangsa Indonesia mendapat perlakuan yang adil dan seimbang dalam bidang hukum, politik, sosial, ekonomi, dan kebudayaan. Pada hakikatnya dengan menyimak makna, inti, dan arti dari kelima sila Pancasila tersebut di atas, tampaklah bahwa secara bulat dan utuh sangat sesuai menjadi milik bangsa Indonesia sebagai dasar negara, juga sebagai suatu ideologi. Sila-sila dari Pancasila sebagai dasar filsafat negara mengandung arti mutlak bahwa negara Republik Indonesia harus menyesuaikan dengan hakikat dalam arti hakikat abstrak dari Tuhan, manusia, satu, rakyat, dan adil.

Akhirnya, dapat disimpulkan bahwa dengan kelima sila dari Pancasila secara bulat dan utuh memiliki makna bahwa di dalam setiap sila terkandung atau berisi silasila yang lainnya. Sila yang nomor di atas menjadi dasar sila berikut atau nomor di bawahnya dan seterusnya serta sebaliknya, kemudian sila yang berikutnya menjadi jelmaan dari sila-sila yang ada di depannya.

Berdasarkan uraian dan penjelasan di atas, pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik di Indonesia tentu saja dinilai penting, dikarenakan sejumlah pertimbangan dari banyaknya permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam penegakan hukum mengenai pelanggaran-pelanggaran berlalu lintas seperti pungutan liar, istilah damai ditempat,

masalah sidang tilang dipengadilan hingga akutabilitas pembayaran denda juga menjadi persoalan dalam budaya hukum kita. Dengan adanya kebijakan tersebut maka pengguna lalu lintas akan lebih berhati-hati dalam berkendara dan memastikan semua perlengkapan lalu lintas terpenuhi.

Sebagai sebuah negara hukum (*wetmatigheid van bestuur*), dalam hal membentuk sebuah kebijakan, Pemerintah dituntut berperan penting sebagai salah satu unsur terbentuknya suatu negara setelah adanya masyarakat dan wilayah teritorial. Melihat pada teori perjanjian terbentuknya suatu negara, masyarakat melakukan perjanjian untuk menjadi warga yang sebelumnya tidak bernegara menjadi warga yang bernegara. Masyarakat tersebut bersedia untuk diperintah dan diatur oleh pemerintah dalam negara tersebut Pemerintah mempunyai tugas:

1. Menegakkan kedaulatan dan undang-undang;
2. Mengurus dan menjalankan Negara;
3. Menegakkan kesatuan dan persatuan negara dan teritorial
4. Mengembangkan kedaulatan nasional.

Secara holistik, dari keempat tugas pemerintah tersebut dalam rangka menjalankan tugas penyelenggaraan kesejahteraan rakyat. sesungguhnya keberadaan hukum administrasi itu akan muncul sebagai instrumen untuk mengawasi penggunaan kekuasaan pemerintahan sekaligus sebagai solusi dalam memberikan perlindungan hukum terhadap warga negara

dan pejabat pemerintahan. Itu sebabnya, di negara-negara berkembang sekalipun hukum administrasi mendapatkan posisi tawar yang baik di dalam konstitusi.

Penerapan pengawasan lalu lintas secara elektronik di Indonesia di masa akan datang ada empat poin yaitu (1) Partisipasi Masyarakat; (2) Transparansi; (3) Akuntabilitas dan (4) Efektif dan Efisien.

#### 1. Partisipasi Masyarakat

Partisipasi Masyarakat yang sering juga disebut peran serta atau ikut serta masyarakat, diartikan sebagai adanya motivasi dan keterlibatan masyarakat secara aktif dan terorganisasikan dalam seluruh tahapan kebijakan, sejak tahap persiapan, perencanaan, pelaksanaan hingga evaluasi. Partisipasi merupakan dasar prinsip dalam pelaksanaan, maka perlu ditetapkan indikator dalam pelaksanaan kegiatan pemerintahan yang dapat digunakan sebagai acuan bagi pemerintah dalam melaksanakan tugas-tugasnya. Dalam penerapan pengawasan lalu lintas secara elektronik partisipasi masyarakat dapat dikatakan cukup baik, hal ini dilihat dari indikator yang meliputi :

- a. Adanya pengambilan keputusan yang didasarkan konsensus bersama; Pengambilan keputusan kebijakan pengawasan lalu lintas didasarkan atas kesepakatan bersama, karena ini tidak hanya melibatkan satu

institusi yakni kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan Bank selaku tempat penitipan denda tilang.

- b. Meningkatnya kuantitas dan kualitas masukan (kritik dan saran); Pada saat program dikeluarkan banyak masukan yang dilontarkan oleh masyarakat Indonesia banyak dari mereka menyambut baik penerapan program etilang dan banyak dari masyarakat juga yang berharap system ini dapat mempermudah pengurusan tilang karena adanya pemangkasan birokrasi sehingga prosesnya tidak berbelit – belit;
- c. Terjadinya perubahan sikap masyarakat menjadi lebih peduli dalam layanan etilang, penegakan hukum pada setiap pelanggaran yang melakukan perbuatan pelanggaran yang sama akan mendapatkan denda dan hukuman yang sama tanpa adanya pandang bulu. Sehingga penerapan pengawasan lalu lintas dapat meningkatnya kepedulian masyarakat akan keselamatan sehingga nantinya pelanggaran dalam berlalu lintas dapat berkurang.

## 2. Transparansi

Transparansi adalah prinsip yang menjamin akses atau kebebasan bagi setiap orang untuk memperoleh informasi tentang penyelenggaraan pemerintah, yakni informasi tentang kebijakan, proses pembuatan dan pelaksanaannya, serta hasil-hasil yang dicapai. Prinsip transparansi

pemerintahan paling tidak dapat diukur melalui sejumlah indikator sebagai berikut:

- a. Adanya akses informasi yang siap dan mudah dijangkau, bebas diperoleh dan tepat waktu;

Dalam penerapan pengawasan lalu lintas secara elektronik atau e-Tilang akses informasi yang siap dan mudah dijangkau sangat menjamin karena segala informasi tentang tindakan pelanggaran lalu lintas akan ada dalam aplikasi serta telah terstandardisasi oleh sistem sesuai kebijakan dari instansi yang bersangkutan termasuk di dalamnya Polisi. Aplikasi e-Tilang atau pengawasan lalu lintas pun bebas diperoleh oleh siapapun masyarakat yang ingin mendapatkannya dengan cara mendownload dari aplikasi yang menyediakannya;

- b. Bertambahnya pengetahuan dan wawasan masyarakat terhadap penyelenggaraan pemerintahan;

Dengan diterapkannya program pengawasan lalu lintas pengetahuan dan wawasan masyarakat terhadap penyelenggaraan pemerintah dalam hal ini mengenai pelanggaran lalu lintas dapat bertambah. Masyarakat mudah mengetahui tentang jenis – jenis pelanggaran, jumlah denda yang dikenakan serta hasil dari proses putusan persidangan.

- c. Meningkatnya kepercayaan masyarakat terhadap pemerintahan dengan kemudahan informasi yang didapat oleh masyarakat nantinya maka

kepercayaan masyarakat pada pemerintah akan meningkat hal ini juga didukung dengan keterbukaan informasi sangat terjamin karena segala informasi mengenai pelanggaran lalu lintas akan ada diaplikasi serta telah tersentandarisasi sesuai kebijakan instansi bersangkutan.

### 3. Akuntabilitas

Prinsip dari akuntabilitas yaitu menghendaki bahwa setiap pelaksanaan tugas dan hasil akhir dari kegiatan pemerintahan dan pembangunan harus dapat dan wajib dipertanggungjawabkan dengan sebaik-baiknya kepada masyarakat dan para pihak yang terkait sesuai dengan peraturan. Indikator dalam akuntabilitas meliputi :

- a. Adanya kesesuaian antara pelaksanaan dengan prosedur pelaksanaan; Dalam penerapan program pengawasan lalu lintas pihak kepolisian telah melaksanakan kegiatan sesuai dengan prosedur yang ada, hanya saja masih banyak dari masyarakat yang belum mengetahui mengenai mekanisme dari pelaksanaannya. Hal ini dikarenakan masih minimnya sosialisasi yang diberikan kepada masyarakat sehingga perlu adanya sosialisasi yang dilakukan secara maksimal agar masyarakat mengetahui mengenai mekanisme dari pengawasan lalu lintas secara benar.
- b. Adanya sanksi yang ditetapkan pada setiap kesalahan atau kelalaian dalam pelaksanaan kegiatan;

Dalam aplikasi e-Tilang jumlah denda yang dikenakan pun sudah pasti tidak ada tawar menawar lagi dengan oknum polisi karena tidak adanya proses tatap muka dengan oknum polisi secara langsung (biasanya disebut pungutan liar) karena telah ditetapkan kriteria besaran denda sesuai tindak pelanggaran yang dilakukan). Fondasi dasar e-Tilang dengan menitipkan denda tilang di bank pada dasarnya bermaksud untuk menyadarkan kepada pelanggar atau masyarakat tatkala melakukan pelanggaran menitipkan denda tilang di bank bukan kepada siapapun. Hal ini pun nantinya akan membuat masyarakat untuk dapat lebih bertanggung jawab.

- c. Pembuatan laporan pertanggungjawaban dari kegiatan penyelenggaraan negara kepada masyarakat sesuai dengan peraturan peraturan perundangundangan;

Mekanisme pelaporan maupun penyebaran informasi dari kegiatan pengawasan lalu lintas menurut saya masih belum begitu jelas karena kembali lagi kurangnya sosialisasi dari pihak yang berwenang dan juga karena ini merupakan produk layanan kepada masyarakat yang masih baru)

- d. Berkurangnya kasus – kasus KKN. penerapan pengawasan lalu lintas setidaknya dapat meminimalisir terjadinya penyimpangan petugas

kepolisian sebagai penidak, pada proses penuntutan maupun pada proses peradilan.

#### 4. Efektif dan Efisien

Efektif merupakan pencapaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya. Efektifitas merupakan hubungan antar output dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) output terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan. Penerapan e-Tilang merupakan sebuah pilihan yang efektif yang mencapai sasaran dalam pelaksanaan tilang kepada pelanggar peraturan lalu lintas. Namun, belum semua masyarakat di Indonesia melek teknologi. Masih banyak dari mereka yang belum tahu mengenai adanya e-Tilang sehingga perlunya sosialisasi yang lebih gencar dan merata kepada masyarakat. Belum dapat dikatakan bahwa e-Tilang ini efektif karena penerapan eTilang di Indonesia masih baru dan belum ada evaluasi untuk perbaikan pelayanan etilang selanjutnya. Namun, pilihan untuk menerapkan e-Tilang sangat efektif dengan memanfaatkan kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Pengaturan pelaksanaan sistem E-tilang merupakan sebuah pilihan yang efektif yang mencapai sasaran dalam pelaksanaan tilang kepada pelanggar peraturan lalu lintas walaupun belum dapat dikatakan bahwa E-tilang ini efektif karena

penerapan E-tilang di Indonesia masih dalam tahap uji coba dan dari uji coba tersebut akan diadakan evaluasi untuk perbaikan pelayanan E-tilang selanjutnya. Namun, belum semua masyarakat di Indonesia melek teknologi. Masih banyak dari mereka yang belum tahu mengenai adanya E-tilang sehingga perlunya sosialisasi yang lebih gencar dan merata kepada masyarakat.

a. Kelemahan pengaturan system E-Tilang adalah :

- 1) Data yang belum terintegrasi. Permasalahan integrasi data kendaraan yang menyajikan data kendaraan yang berbeda-beda membuat penerapan E-tilang tidak optimal. Perbaikan data base kendaraan perlu segera dilakukan agar data yang terintegrasi merupakan data terbaru yang valid.
- 2) Sosialisasi yang kurang. Minimnya sosialisasi mengenai E-tilang membuat masyarakat belum sepenuhnya aware dengan program E-Tilang. Perlunya sosialisasi agar masyarakat tahu mekanisme E-tilang yang benardan dapat merasakan manfaatnya.

b. Rekonstruksi pengaturan pelaksanaan E-Tilang yang berbasis nilai Pancasila memaksa pelanggar harus mampu membayar denda sesuai besaran denda yang ditentukan saat itu juga dan perbaikan data base kendaraan segera dilakukan agar data yang terintegrasi merupakan data terbaru yang valid serta minimnya sosialisasi mengenai E-tilang

membuat masyarakat belum sepenuhnya aware dengan program E-Tilang, serta mekanisme E-tilang yang benar dapat merasakan manfaatnya bagi masyarakat dengan demikian mekanisme E-tilang yang dirasa masyarakat sesuai dengan nilai keadilan yang berperikemanusiaan.

Penerapan pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik sudah dilaksanakan di sejumlah kota di Indonesia seperti Jakarta, Semarang, Surabaya dan Makassar serta kota lainnya hal itu sejalan dengan perbandingan di beberapa negara lain juga yang telah melaksanakan pengawasan lalu lintas secara elektronik. Berikut daftar negara-negara yang telah menerapkan pengawasan lalu lintas secara elektronik:

1. Amerika Serikat

Sejak diberlakukannya pengawasan lalu lintas secara elektronik, Amerika Serikat berhasil menjaring banyak pelanggar dengan berbagai bentuk tindak pelanggaran lalu lintas. Sejak diberlakukan pertama kali pada tahun 2009, cakupan penerapan kebijakan ini telah merata di 400 kota di seluruh negara bagian.

2. Inggris

Terkait dengan kebijakan ini, Inggris telah memasang ribuan CCTV di seluruh penjuru. Dari jumlah tersebut, otoritas terkait mampu

memantau 14 juta mobil per harinya. Yang istimewa, otoritas setempat telah mengaktifkan 20 puluh jenis CCTV untuk menopang laju kebijakan ini. Setiap CCTV memiliki spesifikasi dan fungsi yang berbeda.

### 3. Korea Selatan

Bila mengukur kesuksesan penerapan kebijakan ini di kalangan negara Asia, Korea Selatan nampaknya jadi salah satu yang paling berhasil. Pasalnya, puluhan ribu CCTV yang disebar otoritas setempat telah mampu mengurangi angka kejahatan jalanan dan meningkatkan kesadaran berlalu lintas masyarakat.

### 4. Jepang

Di Jepang, di negara yang terkenal dengan kedisiplinan tinggi, penerapan kebijakan ini dilakukan sangat serius. Sejak 2014, ribuan CCTV dipasang oleh otoritas setempat. Tak hanya di jalan raya dan wilayah-wilayah vital. Otoritas setempat bahkan menempatkan CCTV sampai di gang-gang kecil. Yang menarik, dari kebijakan ini, kita dapat melihat bahwa kedisiplinan masyarakat Jepang betul-betul nyata. Terbukti, dari penerapan kebijakan ini, pemerintah Jepang hanya mampu mengumpulkan uang sebesar Rp 221 juta yang dihasilkan dari denda para pelanggar.

### 5. Singapura

Negara tetangga Indonesia, Singapura juga memiliki capaian yang cukup baik terkait dengan penerapan kebijakan ini. Pada 2012, otoritas setempat memasang sebanyak 6.500 CCTV di seluruh wilayah. Dalam kurun waktu tersebut, otoritas setempat berhasil menangkap 1.900 penjahat dengan bantuan CCTV.



## BAB IV

### KESIMPULAN

#### A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Demak belum efektif. Karena Setelah dipasangkan program CCTV sebagai kamera pengawas dan kamera penghimbau terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas di jalan raya, namun angka pelanggaran lalu lintas di lampu merah di wilayah hukum Polres Demak masih tetap tinggi.
2. Berdasarkan Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedman tersebut diatas, maka hambatan yang dihadapi dalam pengawasan lalu lintas secara elektronik adalah sebagai berikut:
  - a. Faktor Penegak Hukum, dalam hal ini penegak hukum merupakan petugas penindak yang biasanya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya terdapat kesalahan pada aplikasi penginputan yang membuat petugas kehilangan jejak pelanggar. Sehingga, masalah ini menjadi salah satu kendala yang penting. Jika terjadi kesalahan penginputan misalnya pada identitas pelanggar tentu sulit untuk melacak keberadaan pelanggar.
  - b. Faktor Sarana dan Prasarana, dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak tercatat hanya

mempunyai sebanyak 1 unit CCTV. Maka dari itu dilihat dari sarana dan prasarana yang kurang maksimal, maka pelaksanaannya juga belum maksimal. Selain itu, patroli petugas dengan menggunakan Kopek (kamera yang diletakkan di helm polisi lalu lintas untuk pemantau jalan raya. Adapun jumlah kopek yang tersedia hanya sebanyak 6 buah yang dioperasikan untuk 6 Wilayah di Demak yaitu Onggorawe Kecamatan Sayung, Desa Batu Kecamatan Karangtengah, Pasar Buyaran, Kecamatan Gajah, Kecamatan Karanganyar dan jalur selatan yakni Mranggen-Karangawen.

c. Faktor Masyarakat, Buruknya perilaku sosial dalam berlalu lintas menjadi salah satu masalah yang sejak dahulu hingga saat ini masih marak terjadi di Indonesia.

3. Penerapan pengawasan lalu lintas secara elektronik di Indonesia di masa akan datang ada empat poin yaitu (1) Partisipasi Masyarakat; (2) Transparansi; (3) Akuntabilitas dan (4) Efektif dan Efisien.

## **B. Saran**

1. Sehubungan dengan kendala pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak berupa sarana dan prasarana yang kurang maksimal, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara memperluas wilayah pengoperasian dengan menggunakan CCTV diberbagai wilayah yang

terpasang, tidak hanya 1 unit *CCTV* saja, diusahakan dengan memasang *CCTV* di setiap wilayah untuk kemudian difungsikan secara maksimal.

2. Sehubungan dengan kendala pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak berupa kendaraan pelanggar lalu lintas belum dibalik nama, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara mewajibkan pemilik kendaraan yang baru untuk melakukan balik nama kendaraan bermotor tersebut.
3. Sehubungan dengan kendala dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kabupaten Demak berupa kendaraan bodong atau kendaraan tidak memiliki kelengkapan dokumen yang sah, maka dalam hal ini dapat dilakukan upaya mengatasinya dengan cara melakukan operasi razia di jalan raya. Dalam operasi ini nantinya akan diperiksa surat-surat kelengkapan dokumen kepemilikan kendaraan bermotor.



## DAFTAR PUSTAKA

### A. AL-QUR'AN

Al-Qur'an, Suara Agung, 2013

### B. BUKU

Abdussalam, H.R. 2011. *Politik Hukum*. Jakarta : PTIK Press

Achmad Roestandi, *Responsi Filsafat Hukum*, Bandung: Armico

Ali, Achmad. 2009. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicial Prudence) Termasuk Interpretasi undang-Undang (Legis Prudence)*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group

Appadurai, Arjun. 2003. *Modernity at Large, Cultural Dimensions of Globalization*. London : University of Minnesota.

Asshiddiqie, Jimly. 2006. *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*. Jakarta : Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI

Azwar, Saifudin, M A. *Metode Penelitian*. Jakarta : Pustaka Pelajar; 2007

Baswir, Revrison. 2009. *Bahaya Neoliberalisme*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Bagir Manan, "Kembali Ke Politik Pembangunan Hukum Nasional", *Varia Peradilan Nomor 326* (2013)

Baylis, Jhon and Steve Smith. 2002. *The Globalization of World Politics*. New York: Oxford University Press

Buzan, Berry. 1991. *People, States, & Fear*. United Kingdom : Harvester Wheatsheaf

\_\_\_\_\_. 1998. *Security A New Framework of Analysis*. London : Lynne Rienner Publishers Inc

---

dan Lene Hansen. 2009. *The Evolution of International Security Studies*. United Kingdom : Cambridge University Press

Danang Risdiarto, "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Hukum dalam Memperkuat Ketahanan Nasional", *Jurnal Penelitian Hukum De Jure Volume 17 Nomor 2* (2017)

Dariyatno, 2011. *The Sage Handbook Of Qualitative Research Edisi Ketiga*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Don, Maclver, 2005, *Political Issues in World Treaty*. Manchester : Manchester University Press

Effendi, R. (2015). *Accounting Principles Prinsip – Prinsip Akusntansi Berbasis Sak Etap*. Jakarta: Rajawali Pers

Erni Tisnawati Sule dan Kurniawan Saefullah, 2005. *Pengantar Manajemen*, Jakarta, Prenada Media, Edisi pertama.

Fajar, Mukti ND dan Yulianto Achmad. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Fakih, Mansour. 2001. *Sesat Pikir Teori Pembangunan dan Globalisasi*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Handoko, T.H., (1984), *Manajemen*. Edisi 2 BPFE, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.

Herujito, Yayat M. 2006. *Dasar-Dasar Manajemen*. PT Grasindo. Jakarta.

Ilham Yuli Isdiyanto, "Menakar "Gen" Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional", *Jurnal Hukum & Pembangunan Volume 48 Nomor 3* (2018)

Inu Kencana Syafiie, 2013, *Ilmu Pemerintahan*, Jakarta: Bumi Aksara

JM Van Bemmelen dalam Bambang Poernomo, 2002, *Dalam Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta, Ghalia Indonesia

- Manullang, M (2009). *Dasar-dasar Manajemen*, Cetakan Keduapuluh Satu. Yogyakarta, Penerbit : Gadjah Mada University Press
- Moh. Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia* (Jakarta: Pustaka LP3ES, 1998), hlm. 9. Bandingkan dengan Mochtar Kusumatmadja, *Pembangunan Hukum dalam Kerangka Pembangunan Nasional* (Bandung: Binacipta, 1986)
- Muchsan, Siswanto Sunarno, 2005, *Hukum Pemerintahan Daerah*, Sinar Grafika, Jakarta
- Rais, Mohammad Amien. 2007. *Agenda-Mendesa Bangsa, Selamatkan Indonesia*. Yogyakarta : PPSK
- Raho, Bernard. 2007. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta : Prestasi Pustakarya
- Ramdlon Naning, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Surabaya, Bina Ilmu
- Ranggawidjaja, Rosjidi. 1998. *Pengantar Ilmu Perundang-Undangan Indonesia..* Bandung : Mandar Maju
- Rawls, John. 1973. *A Theory of Justice*. London : Oxford University
- Reza Banakar and Max Travers. 2005. *Introduction to Theory and Method in Socio-Legal Research*. Onati : Hart Publishing Oxford and Portland Oregon
- Ricklefs, M.C. 1999. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta : Gadjah Mada University
- Ridwan, HR. 2007. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada
- Salim, Emil (et.al). 1997. *Manajemen Dalam Era Globalisasi*. Jakarta : Elex Media Komputindo
- Salter, Michael and Julie Mason. 2007. *Writing Law Dissertations*. England : Pearson Education

- Santos, Arysio. 1997. *Atlantis The Lost Continent Finally Found* diterjemahkan oleh Himah Ubaidillah. 2009. *The Definitive Localization of Plato's Lost Civilization Indonesia Ternyata Tempat Lahir Peradaban Dunia*. Jakarta : PT.Ufuk Publishing House
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum; Pencarian, Pembebasan dan Pencerahan*, Surakarta: Muhammadiyah Press University
- Satjipto Rahardjo, "Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global", *Jurnal Perspektif Volume 2 Nomor 2* (1997)
- Satjipto Rahardjo, *Pendidikan Hukum sebagai Pendidikan Manusia* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009)
- Simbolon, Parakritri T. 2007. *Menjadi Indonesia*. Jakarta : Kompas
- Simon, Roger. 1999. *Gagasan-Gagasan Politik Gramsci*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar bekerjasama dengan INSIST
- Siswosoemarto, Rubijanto. 2012. *Intelejen Ekonomi, Teori, dan Aplikasi*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Situmorang, Victor M dan Juhir, Jusuf. 1998. *Aspek Hukum Pengawasan Melekat*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Soedarto. 1983. *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat: Kajian Terhadap Hukum Pidana*. Bandung : Sinar Baru.
- Soetriono, dan SRDm Rita Hanafie. 2007. *Filsafat Ilmu dan Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: ANDI.
- Soedjono Soekamto, 1976, *Penanggulangan Kejahatan*, Bandung, Alumni
- Soerjono Soekanto. 2008. "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum". Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada
- Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalahnya* (Jakarta: Elsam, 2002)

- Suhendar, Yaya, dan Pawit M. Yusuf, *Pedoman Penyelenggaraan Perpustakaan Sekolah*, Jakarta: Kencana, 2007.
- Sumarsono, Sonny. 2010. *Manajemen Keuangan Pemerintahan*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Sudarto. 1981. *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni.
- Sukarman, Widigdo. 2014. *Liberasi Perbankan Indonesia, Suatu Telaah Ekonomi Politik*. Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia.
- Sukmadi, Bambang Heru (dkk). 2010. *Keamanan Nasional Sebuah Konsep dan Sistem Keamanan bagi Bangsa Indonesia*. Jakarta : Sekretariat Jenderal Dewan Ketahanan Nasional.
- Suryadinata, Leo. 1979. *Political Thinking of the Indonesian Chinese 1900-1995*. Singapore : Singapore University Press.
- Supomo. 1982. *Sejarah Hukum Adat Jilid I, Dari Zaman Kompeni Sehingga Tahun 1948*. Jakarta : Pradnya Paramita.
- Susanto, Anthon F. 2010. *Dekonstruksi Hukum Eksplorasi Teks dan Model Pembacaan*. Yogyakarta : Genta Publishing.
- Stiglitz, Joseph E. 2006. *Making Globalization Work*. Terjemahan oleh Edrijani Azwardi. 2007. *Making Globalization Work : Menyiasati Globalisasi Menuju Dunia yang Lebih Adil Cetakan I*. Bandung : Penerbit Mizan
- Swasono, Sri Edi. 1987. *Koperasi di dalam Orde Ekonomi Indonesia*. Jakarta : UI Press.
- \_\_\_\_\_. 2009. *Ekspose Ekonomika : Mewaspadaai Globalisme dan Pasar-Bebas Ekonomi*. Yogyakarta : Pusat Studi Ekonomi Pancasila.
- Suyanto, Bagong. 2013. *Sosiologi Ekonomi, Kapitalisme dan Konsumsi di Era Masyarakat Post-Modernisme*. Jakarta : Kencana.
- Tanya, Bernard L (dkk). 2010. *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*. Yogyakarta : Genta Publishing.

- Thacker, Andrew. 2003. *Moving Through Modernity, Space and Geography in Modernism*. Manchester and New York : Manchester University.
- Vredentberg. 1983. *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*. Jakarta : Gramedia.
- Waeber, Ole. 1995. *Securitization and Desecuritization*. New York : Colombia University Press.
- Winarno, Budi. 2014. *Dinamika Isu-Isu Global Kontemporer*. Jakarta : PT. Buku Seru.
- Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Asas-asas Hukum Pidana*, Bandung, Refika Aditama
- Warassih, Esmi. 2011. *Pranata Hukum, Sebuah Telaah Sosiologis*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Wignjosoebroto, Soetandyo. 2002. *Hukum, Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalahnya*. Jakarta : HUMA
- Winarta, Frans.H. 2009. *Suara Rakyat Hukum Tertinggi*. Jakarta : Kompas Media Nusantara
- Wuryandari, Ganewati dan Nanto Sriyanto. 2011. *Tatanan Hubungan Internasional Pasca Perang Dingin, Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Arus Perubahan Politik Internasional*. Yogyakarta & Jakarta : Pustaka Pelajar dan P2P-LIPI
- Yawin, Anwarul. 2007. *Legal Research and Writing*. Selangor : Kelana Jaya

### C. JURNAL

- David O'Donnell dan Lars Bo Henriksen, "Philosophical Foundations for Critical Evaluation of the Social Impact of ICT", *Journal of Information Technology* Volume 17 Number 2 (2002), hlm. 95. Lihat juga Danrivanto Budhijanto, "Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi", *Jurnal Dinamika Hukum* Volume 14 Nomor 1 (2014)
- Lathifah Hanim, *Engaruh Perkembangan Teknologi Informasi Terhadap Keabsahan Perjanjian Dalam Perdagangan Secara Elektronik (E-Commerce)*

Di Era Globalisasi, *Jurnal Dinamika Hukum* Vol. 11 Edisi Khusus Februari 2011

Rully Trie Prasetyo, Umar Ma'ruf, dan Anis Mashdurohatun, Tindak Pidana Korporasi Dalam Perspektif Kebijakan Formulasi Hukum Pidana, *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12. No. 4 Desember 2017

Setiyanto, dkk. 2017. Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang). *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12. No. 4 Desember 2017 : 742-766, h. 755

Solly Lubis, "Pembangunan Hukum Nasional" (makalah disampaikan pada Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII Tema Penegakan Hukum dalam Era Pembangunan Berkelanjutan, diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, Denpasar, 14-18 Juli 2003).

Stephen M. McJohn, "A New Tool for Analyzing Intellectual Property", *Northwestern Journal of Technology and Intellectual Property* Volume 5 Number 1 (2006)

Wahju Prijo Djatmiko, "Paradigma Pembangunan Hukum Nasional yang Responsif dalam Perspektif Teori J.H. Merryman tentang Strategi Pembangunan Hukum", *Jurnal Arena Hukum* Volume 11 Nomor 2 (2018)

#### **D. Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;

Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian;

Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;

Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik.

#### **E. INTERNET**

Ditlantas Polda Metro Jaya, "Bagaimana ETL E Bekerja", Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, <https://etle-pmj.info/>

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, "Electronic Traffic Law Enforcement" (paparan Dirlantas Polda Metro Jaya, Jakarta, Juli 2018)

<https://tirto.id/efektifkah-cctv-untuk-tilang-pelanggar-lalu-lintas-cZX7>

Redaksi REQnews, "Chrysnanda DL: Yang Menghambat Itu Durhaka!", REQnews, <https://www.reqnews.com/wawancara/72/chrysnanda-dl-yang-menghambat-itu-durhaka>

