

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU
LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM MENGURANGI
PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI
WILAYAH POLRES CIREBON KOTA)**

TESIS



Oleh:

ADAM DEVA DARMAWAN

NIM : 20302400003

Konsentrasi : Hukum Pidana

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

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU
LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM MENGURANGI
PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI
WILAYAH POLRES CIREBON KOTA)**

TESIS

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

Oleh:

ADAM DEVA DARMAWAN

NIM : 20302400003

Konsentrasi : Hukum Pidana

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

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU
LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM MENGURANGI
PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI
WILAYAH POLRES CIREBON KOTA)**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis
Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **ADAM DEVA DARMAWAN**
NIM : 20302400003
Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:
Pembimbing I
Tanggal,


Dr. Arpangi, S.H., M.H.
NIDN: 06-1106-6805

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


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

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU
LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM MENGURANGI
PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI
WILAYAH POLRES CIREBON KOTA)**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 27 Mei 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,



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

Anggota



Dr. Arpangi, S.H., M.H.
NIDN: 06-1106-6805

Anggota,



Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.
NIDN. 06-2105-7002

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 : ADAM DEVA DARMAWAN

NIM : 20302400003

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS
SECARA ELEKTRONIK DALAM MENGURANGI PELANGGARAN
LALU LINTAS (STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES CIREBON
KOTA)**

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, 22 Mei 2025

Yang Membuat Pernyataan.

(ADAM DEVA DARMAWAN)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: ADAM DEVA DARMAWAN
NIM	: 20302400003
Program Studi	: Magister Ilmu Hukum
Fakultas	: Hukum

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

EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PENGAWASAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK DALAM MENGURANGI PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI WILAYAH POLRES CIREBON KOTA)

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, 22 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(ADAM DEVA DARMAWAN)

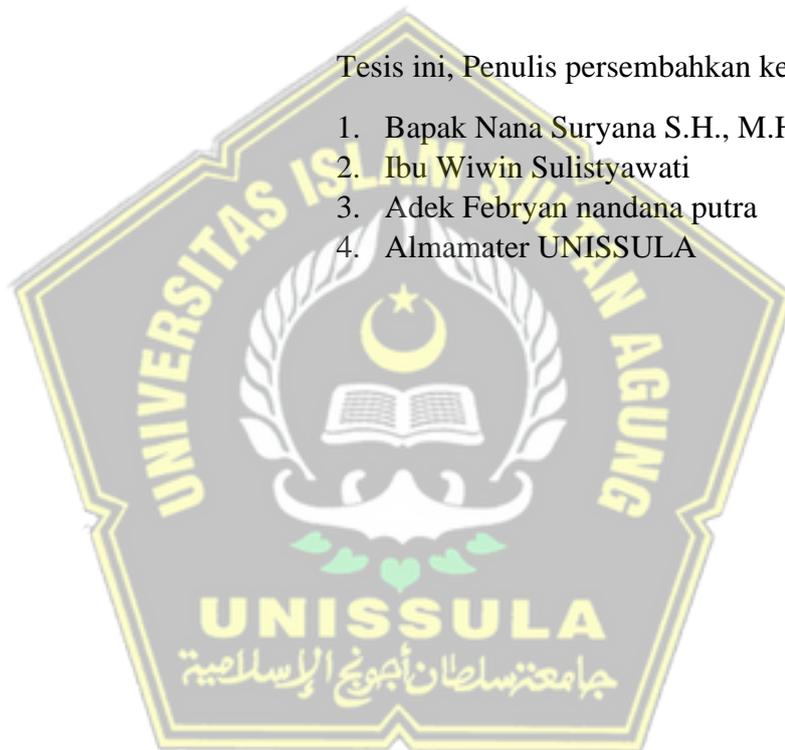
*Coret yang tidak perlu

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Hidup hanya sekali maka gunakan semaksimal mungkin

Tesis ini, Penulis persembahkan kepada

1. Bapak Nana Suryana S.H., M.H
2. Ibu Wiwin Sulistyawati
3. Adek Febryan nandana putra
4. Almamater UNISSULA



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUTAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
ABSTRAK.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
E. Kerangka Konseptual.....	9
F. Kerangka Teoritik.....	18
G. Metode Penelitian.....	22
H. Sistematika Penulisan.....	26
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	28
A. Tinjauan Umum Mengenai Pengawasan.....	28
B. Tinjauan Umum Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas.....	35
C. Tinjauan Umum Mengenai Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik....	50
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	55
A. Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polresta Cirebon.....	55
B. Hambatan-Hambatan Dan Solusi Pelaksanaan Pengawasan Lalu Linatas Secara Elektronik Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Polres Cirebon.....	73
C. Bentuk Pelaksanaan Pengawasan Yang Ideal Di Masa Yang Akan Datang Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Cirebon.....	87
BAB IV PENUTUP.....	106
A. Kesimpulan.....	106
B. Saran.....	107
DAFTAR PUSTAKA.....	109

Abstrak

Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi telah menyebabkan lonjakan signifikan dalam pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, termasuk di Kota Cirebon. Sebagai respons terhadap permasalahan tersebut, sistem penegakan hukum lalu lintas elektronik (Electronic Traffic Law Enforcement/ETLE) diperkenalkan untuk memantau dan mengurangi pelanggaran lalu lintas melalui pengawasan digital. Namun, meskipun telah dipasang kamera CCTV dan teknologi terkait, tingkat pelanggaran lalu lintas, khususnya pada lampu merah masih tinggi. Kondisi ini menimbulkan pertanyaan mengenai efektivitas pengawasan elektronik dalam meningkatkan disiplin berlalu lintas di wilayah hukum Polres Cirebon Kota.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif untuk menganalisis efektivitas pengawasan lalu lintas elektronik dalam menurunkan jumlah pelanggaran lalu lintas di Cirebon. Penelitian ini juga mengeksplorasi hambatan-hambatan yang menghambat optimalisasi implementasi sistem ini serta mengusulkan model ideal untuk pemantauan lalu lintas elektronik di masa depan. Data dikumpulkan melalui wawancara dengan aparat penegak hukum, observasi lapangan, dan dokumentasi, yang kemudian dianalisis menggunakan teori sistem hukum dari Lawrence M. Friedman, dengan fokus pada struktur hukum, substansi hukum, dan budaya hukum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan lalu lintas elektronik di Kota Cirebon belum sepenuhnya efektif dalam menekan pelanggaran lalu lintas. Hambatan utama meliputi lemahnya penegakan hukum terutama adanya kesalahan input data dalam mengidentifikasi pelanggar serta infrastruktur yang belum memadai, seperti jumlah unit CCTV operasional dan kamera helm Kopek yang terbatas. Selain itu, perilaku berlalu lintas masyarakat yang buruk tetap menjadi tantangan yang signifikan. Temuan ini menekankan perlunya perbaikan menyeluruh dalam aspek penegakan hukum, infrastruktur, dan kesadaran publik guna meningkatkan efektivitas pemantauan lalu lintas elektronik di masa mendatang.

Kata kunci: Pengawasan Lalu Lintas Elektronik, Pelanggaran Lalu Lintas, Penegakan Hukum, Infrastruktur, Perilaku Publik, Polres Cirebon Kota, Efektivitas ETLE.

Abstract

The increasing use of private vehicles as a mode of transportation has led to a significant rise in traffic violations and accidents, a trend that is also evident in Cirebon City. In response to these issues, the electronic traffic law enforcement system (ETLE) was introduced to monitor and reduce traffic violations through digital surveillance. However, despite the installation of CCTV cameras and related technology, the rate of traffic violations particularly at red lights remains high. This condition raises questions regarding the effectiveness of electronic surveillance in improving road discipline in the jurisdiction of the Cirebon City Police Department.

This study employs a descriptive qualitative research method to analyze the effectiveness of electronic traffic surveillance in reducing traffic violations in Cirebon. The research also explores the obstacles hindering the optimal implementation of this system and proposes ideal models for future electronic traffic monitoring. Data were collected through interviews with law enforcement officers, field observations, and documentation, which were then analyzed using the legal system theory of Lawrence M. Friedman, focusing on the components of legal structure, substance, and culture.

The results reveal that electronic traffic surveillance in Cirebon City has not been fully effective in reducing traffic violations. Key obstacles include weaknesses in law enforcement particularly issues with data input errors in identifying violators as well as inadequate infrastructure, such as the limited number of operational CCTV units and Kopok helmet cameras. Moreover, poor traffic behavior among road users continues to be a persistent challenge. These findings highlight the need for comprehensive improvements in enforcement, infrastructure, and public awareness to enhance the effectiveness of electronic traffic monitoring in the future.

Keywords: Electronic Traffic Surveillance, Traffic Violations, Law Enforcement, Infrastructure, Public Behavior, Cirebon City Police, ETLE Effectiveness

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pancasila sebagai dasar falsafah hidup bangsa Indonesia mengamanatkan terwujudnya kehidupan yang adil dan beradab. Nilai “beradab” dalam konteks ini tercermin melalui terciptanya keteraturan sosial dalam masyarakat. Salah satu wujud konkret dari keteraturan sosial tersebut adalah perilaku tertib masyarakat dalam menggunakan sarana transportasi, khususnya kendaraan bermotor, dalam kehidupan sehari-hari. Ketertiban dalam berlalu lintas tidak hanya mencerminkan kedisiplinan individu, tetapi juga merupakan kewajiban bersama yang berkaitan erat dengan keselamatan seluruh pengguna jalan.¹

Dalam rangka mewujudkan ketertiban dan keamanan sosial, peran Kepolisian Negara Republik Indonesia menjadi sangat vital. Sebagai garda terdepan dalam menjaga ketertiban umum, Polri memiliki peran serta tanggung jawab yang besar dalam membina dan menegakkan perilaku tertib berlalu lintas di tengah masyarakat. Peran strategis ini sejalan dengan amanat Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan bahwa “Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga

¹ Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia. (2014). *Pancasila sebagai dasar nilai pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi*. Jakarta: Lemhannas RI.

keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum.”²

Globalisasi dalam perkembangannya telah membawa berbagai dampak, termasuk dampak negatif di sejumlah sektor kehidupan di Indonesia. Dampak tersebut pada dasarnya dapat dikategorikan sebagai ancaman terhadap keamanan nasional, yang dalam konteks kontemporer tidak hanya terbatas pada ancaman militer saja, tetapi juga meluas ke sektor politik, ekonomi, sosial-budaya, serta lingkungan hidup.³

Salah satu sektor yang turut terdampak oleh dinamika globalisasi adalah sektor transportasi, dimana transportasi modern menjadi kebutuhan pokok bagi masyarakat di era global, namun di sisi lain menimbulkan tantangan tersendiri, khususnya dalam hal kedisiplinan berlalu lintas. Di berbagai wilayah, termasuk di Kota Cirebon, masih banyak dijumpai pelanggaran terhadap rambu lalu lintas, terutama di area persimpangan jalan. Fenomena ini menunjukkan bahwa kedisiplinan berlalu lintas belum sepenuhnya menjadi budaya masyarakat.

Sebagai upaya untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas, kemajuan teknologi memberikan solusi melalui penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Sistem ini mengintegrasikan teknologi pengawasan berbasis *closed-circuit television* (CCTV)

² Republik Indonesia. (1945). *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta: Sekretariat Negara.

³ Badan Nasional Penanggulangan Terorisme. (2020). *Ancaman keamanan non-militer dalam era globalisasi*. Jakarta: BNPT.

untuk merekam dan mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara real-time.⁴ Inovasi ini menjadi langkah strategis yang menggantikan metode konvensional yang selama ini mengandalkan kehadiran langsung petugas kepolisian di lapangan.

Implementasi sistem ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) mencerminkan transformasi digital dalam tata kelola keamanan lalu lintas, sekaligus menjadi wujud adaptasi terhadap perkembangan teknologi global dalam rangka mendukung ketertiban dan keselamatan publik.

Di sisi lain, pelaksanaan hukum lalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan turut memberikan dampak yang signifikan dalam meningkatkan disiplin, keselamatan, dan ketertiban lalu lintas di Indonesia. Peraturan ini menjadi landasan normatif dalam pengawasan dan penegakan hukum di sektor transportasi jalan, serta menjadi acuan bagi berbagai inovasi teknologi dalam sistem pengendalian lalu lintas, termasuk penerapan ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*). Dampak tersebut dapat dilihat dalam beberapa aspek penting sebagai berikut:⁵

1. Keselamatan Pengguna Jalan

Implementasi hukum lalu lintas yang konsisten dan tegas dapat memberikan perlindungan yang lebih baik bagi semua pengguna jalan, baik

⁴⁴ Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2022). *Pedoman Pelaksanaan ETLE Nasional Presisi*. Jakarta: Divisi Humas Polri.

⁵Jhordyan 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.

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

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 sebagaimana diatur dalam **Undang-Undang** Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah memberikan banyak kontribusi yang signifikan dalam meningkatkan keselamatan dan ketertiban lalu lintas di Indonesia. Melalui penerapan aturan secara konsisten, upaya pencegahan terhadap pelanggaran, penanganan yang efektif atas pelanggaran yang terjadi, serta peningkatan kesadaran masyarakat, diharapkan dapat terbentuk budaya berlalu lintas yang tertib dan bertanggung jawab.⁶

Undang-undang tersebut menjadi elemen krusial dalam menjaga stabilitas keamanan dan ketertiban di jalan raya. Aparat penegak hukum, seperti Kepolisian Negara Republik Indonesia dan instansi terkait lainnya, dituntut untuk menjalankan peran secara proaktif, responsif, dan konsisten dalam memastikan efektivitas implementasi peraturan lalu lintas.⁷ Efektivitas kinerja penegak hukum dapat diukur melalui ketegasan dan proporsionalitas dalam menangani pelanggaran lalu lintas, mulai dari pemberian teguran, penindakan langsung, hingga penerapan

⁶ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷ Suteki & Novita, 2020.

sanksi sebagaimana diatur dalam ketentuan perundang-undangan. Konsistensi dalam pelaksanaan hukum menjadi faktor kunci untuk menumbuhkan kepercayaan masyarakat bahwa hukum ditegakkan secara adil dan tidak diskriminatif.⁸

Polri sebagai aparat penegak hukum dituntut untuk memiliki kemampuan pengawasan yang proaktif dengan melakukan patroli, razia, dan pemantauan secara intensif di titik-titik rawan pelanggaran lalu lintas. Aparat juga harus tanggap terhadap laporan masyarakat, guna membangun kolaborasi dalam mewujudkan ketertiban berlalu lintas.⁹

Salah satu bentuk modernisasi dalam penegakan hukum lalu lintas adalah implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan serta dikuatkan melalui Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor: KEP/12/2016 mengenai Standar Operasional Prosedur Tilang Manual dan Elektronik.¹⁰ Sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), merupakan aplikasi berbasis digital yang memungkinkan pencatatan pelanggaran lalu lintas secara elektronik dan pengiriman pemberitahuan kepada pelanggar melalui sistem pembayaran tilang secara daring.¹¹

⁸ Ibid

⁹ Wahyudi, 2021.

¹⁰ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

¹¹ Korlantas Polri, 2016.

Keberhasilan implementasi Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), tidak hanya ditentukan oleh kecanggihan teknologi yang digunakan, melainkan juga sangat bergantung pada integritas dan profesionalitas aparat penegak hukum. Regulasi yang baik tidak akan memberikan dampak optimal apabila tidak didukung oleh kualitas personalia yang menjalankannya. Oleh karena itu, aspek mentalitas dan karakter penegak hukum menjadi penentu utama dalam mewujudkan keadilan dan efektivitas penegakan hukum.¹²

Meskipun sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), saat ini telah mulai diterapkan, termasuk dengan pemasangan closed-circuit television (CCTV) di sejumlah titik rawan pelanggaran, efektivitas sistem ini masih menghadapi berbagai tantangan. Di Kota Cirebon, misalnya, kesadaran masyarakat akan pentingnya disiplin berlalu lintas masih rendah, ditambah dengan keterbatasan sarana dan prasarana pendukung sistem ETLE.¹³ Oleh karena itu, edukasi masyarakat dan pembangunan infrastruktur yang memadai merupakan bagian tak terpisahkan dari upaya menciptakan sistem lalu lintas yang tertib, aman, dan berkelanjutan.

Hal ini ditunjukkan dengan adanya jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Cirebon. Menurut Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Cirebon Kota, AKP Ngadiman, sepanjang tahun 2024 terdapat 1.105 pelanggaran lalu lintas di Kota Cirebon. Adapun angka kecelakaan di wilayah Kota Cirebon terjadi di beberapa wilayah,

¹² Siahaan, 2022.

¹³ Dinas Perhubungan Kota Cirebon, 2023.

sepanjang bulan Januari-Juli 2024, telah terjadi kecelakaan di wilayah Kecamatan Gempol sejumlah 52 kecelakaan dan di Kecamatan Depok sejumlah 40 kecelakaan dan di bulan Juli di Kecamatan Gempol terdapat 9 kecelakaan dan di Kecamatan Depok terdapat 3 kecelakaan.¹⁴

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

B. Rumusan Masalah

1. Apakah pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik telah efektif dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Cirebon?
2. Apa hambatan-hambatan dan solusi pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di Polres Cirebon?
3. Bagaimanakah bentuk pelaksanaan pengawasan yang ideal di masa yang akan datang dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Cirebon?

C. Tujuan Penelitian

¹⁴Wawancara dengan AKP Ngadiman selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Cirebon Kota, 20 Desember 2024.

1. Untuk menganalisis pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik telah efektif dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Cirebon;
2. Untuk menganalisis hambatan-hambatan dan solusi pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di Polres Cirebon;
3. Untuk menganalisis bentuk pelaksanaan pengawasan yang ideal di masa yang akan datang dalam upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Cirebon.

D. Manfaat Penelitian

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

E. Kerangka Konseptual

1. Efektifitas

Efektifitas dalam konteks hukum merujuk sampai sejauh mana hukum mampu mencapai tujuan yang telah ditetapkan dan ditaati oleh masyarakat. Salah satu ukuran efektifitas hukum adalah tingkat kepatuhan masyarakat terhadap norma hukum yang berlaku. Kepatuhan ini sering kali didorong oleh

rasa takut terhadap sanksi atau penderitaan yang mungkin timbul akibat pelanggaran hukum. Oleh karena itu, hukum yang efektif memerlukan sistem pengawasan yang kuat dan terstruktur dari aparat penegak hukum.¹⁵ Tanpa pengawasan yang memadai, norma hukum akan kehilangan daya paksa, dan hukum menjadi disfungsional.

Satjipto Rahardjo, seorang tokoh sosiologi hukum Indonesia, menegaskan bahwasannya penegakan hukum merupakan bagian dari suatu proses sosial yang kompleks. Penegakan hukum tidak bisa dipandang sebagai proses yang bersifat mekanistik dan tertutup, melainkan sebagai proses yang dipengaruhi oleh interaksi dengan lingkungan sosial.¹⁶ Dalam hal ini, penegakan hukum tidak hanya ditentukan oleh substansi hukum itu sendiri, tetapi juga oleh faktor-faktor eksternal seperti struktur sosial, budaya hukum masyarakat, kondisi politik, dan bahkan moralitas individu yang terlibat dalam proses hukum.¹⁷

Dengan demikian, efektivitas hukum sangat bergantung pada kemampuan hukum untuk menyesuaikan diri dengan dinamika yang ada didalam masyarakat. Penegakan hukum harus responsif terhadap konteks sosial dan kebutuhan masyarakat. Hukum yang terlalu kaku dan tidak mempertimbangkan realitas sosial akan sulit untuk ditegakkan secara efektif. Hal ini sejalan dengan pandangan Lawrence M. Friedman, yang menyatakan bahwa sistem hukum

¹⁵ Rahardjo, S. (2009). *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing.

¹⁶ Ibid

¹⁷ Ibid

terdiri atas tiga komponen utama, yaitu struktur hukum (legal structure), substansi hukum (legal substance), dan budaya hukum (legal culture).¹⁸ Efektivitas hukum tidak hanya bergantung pada peraturan perundang-undangan yang ada, tetapi juga pada institusi yang menjalankannya dan sikap serta perilaku masyarakat terhadap hukum tersebut.

2. Lalu Lintas

Secara yuridis, pengertian lalu lintas sebagaimana terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Adapun ruang lalu lintas jalan dimaknai sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, atau barang, yang berupa jalan dan fasilitas pendukungnya.¹⁹

Subekti mengartikan lalu lintas sebagai "segala penggunaan jalan umum dengan suatu alat pengangkut", yang menekankan pada aspek penggunaan jalan secara luas baik oleh kendaraan maupun pejalan kaki.²⁰ Di samping itu, Soerjono Soekanto, dalam pendekatan sosiologis terhadap hukum lalu lintas, menjelaskan bahwa lalu lintas jalan merupakan salah satu bentuk hubungan

¹⁸ Friedman, L. M. (2001). *The Legal System: A Social Science Perspective*. New York: Russell Sage Foundation.

¹⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁰ Subekti. (2005). *Hukum Lalu Lintas Jalan Raya*. Jakarta: Pradnya Paramita.

sosial yang terorganisir, yang terwujud dalam aktivitas berpindah dan berinteraksi di ruang publik.²¹

M.R. Rangkuti, seorang pakar hukum transportasi, memandang lalu lintas sebagai sistem kompleks yang terdiri atas tiga elemen penting: manusia (pengguna jalan), kendaraan (alat angkut), dan infrastruktur jalan (fisik maupun non-fisik). Menurutnya, kelancaran dan keselamatan lalu lintas bergantung pada keharmonisan interaksi antara ketiga komponen tersebut.²²

Selain daripada itu, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mendefinisikan lalu lintas sebagai "gerak kendaraan dan orang di jalan" serta menekankan pada aspek dinamis dari kegiatan tersebut.²³ Definisi ini menunjukkan bahwa lalu lintas bukan hanya aktivitas fisik, tetapi juga mencerminkan pola perilaku masyarakat, pengaturan regulatif, serta aspek teknis dan manajerial dari sistem transportasi.

Dalam konteks pembangunan nasional Indonesia, sistem lalu lintas dan angkutan jalan memainkan peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat, distribusi barang dan jasa, serta konektivitas antarwilayah. Sistem ini menjadi tulang punggung dalam pengembangan ekonomi nasional dan peningkatan kualitas hidup masyarakat. Oleh sebab itu, pengelolaan lalu lintas tidak hanya berfokus pada aspek teknis dan penegakan hukum, tetapi juga

²¹ Soekanto, S. (1986). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

²² Rangkuti, M. R. (2002). *Hukum Transportasi*. Medan: Pustaka Bangsa.

²³ Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Edisi V*. Jakarta: Kemendikbud.

mencakup pembangunan budaya tertib berlalu lintas melalui pendidikan, partisipasi publik, dan rekayasa sosial.²⁴

3. Efektivitas Penegakan Hukum

Efektivitas berasal dari kata *effective* yang berarti berhasil mencapai tujuan yang diinginkan. Dalam konteks hukum, efektivitas berarti kemampuan suatu aturan hukum untuk dilaksanakan dan ditaati oleh masyarakat, serta berhasil mewujudkan tujuan hukum, yaitu menciptakan ketertiban, keadilan, dan perlindungan bagi semua warga negara.²⁵

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata “efektif” merujuk pada sesuatu yang mulai memberikan pengaruh atau dampak sejak diberlakukannya suatu aturan.²⁶ Sementara itu, menurut Kamus Ilmiah Populer, efektivitas adalah ketepatan penggunaan sesuatu agar dapat menunjang dan menghasilkan manfaat sesuai tujuan.²⁷ Artinya, hukum yang efektif adalah hukum yang bukan hanya dibuat dan ditetapkan, tetapi benar-benar dilaksanakan di lapangan dan membawa dampak positif.

Dalam praktiknya, efektivitas hukum sangat dipengaruhi oleh beberapa hal. Menurut Soerjono Soekanto, terdapat lima faktor penting yang menentukan

²⁴ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2020). *Pedoman Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

²⁵ Soekanto, S. (2008). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

²⁶ Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Edisi V*. Jakarta: Kemendikbud.

²⁷ Anshori, A. G. (2007). *Kamus Ilmiah Populer*. Surabaya: Arkola.

apakah hukum bisa berjalan efektif, yaitu: (1) substansi hukumnya sendiri, (2) aparat penegak hukum seperti polisi dan jaksa, (3) sarana dan fasilitas yang tersedia, (4) masyarakat yang menjadi objek hukum, dan (5) kebudayaan masyarakat tempat hukum tersebut berlaku.²⁸ Misalnya, jika hukum dibuat baik, tapi aparatnya tidak jujur atau masyarakatnya tidak memahami hukum tersebut, maka hukum itu tidak akan berjalan dengan efektif.

Satjipto Rahardjo, seorang ahli sosiologi hukum Indonesia, berpendapat bahwa hukum bukanlah sesuatu yang kaku dan hanya berupa aturan di atas kertas. Hukum adalah bagian dari kehidupan masyarakat yang terus berubah. Oleh karena itu, hukum yang efektif adalah hukum yang mampu menyesuaikan diri dengan kebutuhan dan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat.²⁹

Dalam ilmu hukum dan sosiologi hukum, hukum memiliki dua peran penting: sebagai alat pengendali sosial (a tool of social control) dan sebagai alat perubahan sosial (a tool of social engineering).³⁰ Dalam fungsi pengendalian sosial, hukum digunakan untuk menjaga ketertiban agar masyarakat tidak bertindak semaunya. Dalam fungsi rekayasa sosial, hukum digunakan untuk mendorong perubahan masyarakat ke arah yang lebih maju lagi, misalnya mendorong kesetaraan gender, perlindungan lingkungan, atau hak-hak minoritas.

²⁸ Soekanto, S. (2008). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

²⁹ Rahardjo, S. (2009). *Hukum dan Perubahan Sosial*. Jakarta: Kompas.

³⁰ Soekanto, S. (1986). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Efektivitas hukum juga dapat diukur dari tingkat ketaatan masyarakat terhadap hukum tersebut. Semakin banyak masyarakat yang mematuhi hukum, maka semakin tinggi pula tingkat efektivitasnya. Namun, tidak semua orang mematuhi hukum karena alasan yang sama. Herbert Kelman, seorang ahli psikologi sosial, yang membagi alasan orang taat hukum ke dalam tiga kategori: (1) *compliance* yaitu taat karena takut dihukum, (2) *identification* yaitu taat karena ingin meniru orang atau lembaga yang dihormati, dan (3) *internalization* yaitu taat karena percaya bahwa hukum itu benar dan sesuai dengan nilai pribadinya.³¹

Dengan demikian, efektivitas penegakan hukum tidak hanya dipengaruhi oleh isi hukumnya, tetapi juga oleh cara penegak hukum bekerja, dukungan masyarakat, serta kesadaran hukum dari tiap individu. Hukum yang efektif adalah hukum yang tidak hanya ditaati oleh karena takut dihukum, tapi karena masyarakat merasa bahwa hukum itu adil, benar, dan layak untuk diikuti.

Kelemahan-kelemahan yang mengukur ketaatan terhadap hukum secara umum antara lain :³²

- a. Relevansi aturan hukum secara umum, dengan kebutuhan hukum dari orang-orang yang menjadi target aturan hukum secara umum itu.

³¹ Kelman, H. C. (1958). Compliance, identification, and internalization: Three processes of attitude change. *Journal of Conflict Resolution*, 2(1), 51–60. <https://doi.org/10.1177/002200275800200106>

³²*Ibid.*,h. 376.

- b. Kejelasan rumusan dari substansi aturan hukum, sehingga mudah dipahami oleh target diberlakukannya aturan hukum.
- c. Sosialisasi yang optimal kepada seluruh target aturan hukum itu.
- d. Jika hukum yang dimaksud adalah perundang-undangan, maka seyogyanya aturannya bersifat melarang, dan jangan bersifat mengharuskan, sebab hukum yang bersifat melarang (prohibitur) lebih mudah dilaksanakan ketimbang hukum yang bersifat mengharuskan (mandatur).
- e. Sanksi yang diancam oleh aturan hukum itu harus dipadankan dengan sifat aturan hukum yang dilanggar tersebut.
- f. Berat ringannya sanksi yang diancam dalam aturan hukum harus proporsional dan memungkinkan untuk dilaksanakan.
- g. Kemungkinan bagi penegak hukum untuk memproses jika terjadi pelanggaran terhadap aturan hukum tersebut, adalah memang memungkinkan, karena tindakan yang diatur dan diancamkan sanksi, memang tindakan yang konkret, dapat dilihat, diamati, oleh karenanya memungkinkan untuk diproses dalam setiap tahapan (penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan penghukuman).
- h. Aturan hukum yang mengandung norma moral berwujud larangan, relatif akan jauh lebih efektif ketimbang aturan hukum yang bertentangan dengan nilai moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut.

- i. Efektif atau tidak efektifnya suatu aturan hukum secara umum, juga tergantung pada optimal dan profesional tidak aparat penegak hukum untuk menegakkan aturan hukum tersebut.
- j. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya standar hidup sosio-ekonomi yang minimal di dalam masyarakat.

Berbeda dengan pandangan umum yang menilai efektivitas hukum berdasarkan tingkat kepatuhan masyarakat secara keseluruhan, C.G. Howard dan R.S. Mummres berpendapat bahwa yang semestinya menjadi objek dari sebuah kajian adalah kepatuhan terhadap aturan hukum tertentu, bukan terhadap keseluruhan sistem hukum. Dengan kata lain, efektivitas hukum lebih tepat diukur melalui sejauh mana suatu norma atau ketentuan hukum tertentu ditaati oleh masyarakat, bukan dari generalisasi terhadap seluruh perangkat hukum yang berlaku. Achmad Ali sendiri berpendapat bahwa kajian tetap dapat dilakukan terhadap keduanya :

- a. Bagaimana ketaatan terhadap hukum secara umum dan kelemahan-kelemahan apa yang mempengaruhinya;
- b. Bagaimana ketaatan terhadap suatu aturan hukum tertentu dan kelemahan-kelemahan apa yang mempengaruhinya.

Jika yang akan dikaji adalah efektivitas perundang-undangan, maka dapat dikatakan bahwa tentang efektifnya suatu perundang-undangan, banyak tergantung pada beberapa kelemahan, antara lain :

- a. Pengetahuan tentang substansi (isi) perundang-undangan.
- b. Cara-cara untuk memperoleh pengetahuan tersebut.
- c. Institusi yang terkait dengan ruang lingkup perundang-undangan didalam masyarakatnya.
- d. Bagaimana proses lahirnya suatu perundang-undangan, yang tidak boleh dilahirkan secara tergesa-gesa untuk kepentingan instan (sesaat), yang diistilahkan oleh Gunnar Myrdall sebagai *sweep legislation* (undang-undang sapu), yang memiliki kualitas buruk dan tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Menurut Achmad Ali, salah satu faktor utama yang kerap menghambat efektivitas suatu peraturan perundang-undangan adalah lemahnya profesionalisme serta belum optimalnya pelaksanaan peran, kewenangan, dan fungsi aparat penegak hukum. Hambatan ini tidak hanya mencakup pemahaman atas tugas dan tanggung jawab yang melekat pada posisi mereka, tetapi juga mencakup implementasi hukum dalam praktik penegakan perundang-undangan itu sendiri. Dengan demikian, keberhasilan suatu peraturan hukum sangat bergantung pada kualitas dan kinerja aparat penegak hukum yang menjalankannya. Sedangkan Soerjono Soekanto menggunakan tolak ukur efektivitas dalam penegakan hukum pada lima hal yakni :³³

- a. Kelemahan Hukum

³³ Soerjono Soekanto, *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, h. 5.

Hukum memiliki tiga fungsi utama, yakni untuk menjamin keadilan, kepastian, dan kemanfaatan. Namun, dalam implementasinya, seringkali terjadi ketegangan antara prinsip kepastian hukum dan keadilan, dimana kepastian hukum bersifat konkret karena berdasarkan norma yang tertulis secara jelas dalam peraturan perundang-undangan. Sebaliknya, keadilan memiliki sifat abstrak dan relatif karena sangat bergantung pada persepsi serta nilai-nilai yang hidup di tengah masyarakat³⁴. Oleh karena itu, dalam praktik peradilan, apabila hakim hanya menerapkan hukum secara normatif tanpa memperhatikan aspek keadilan substantif, maka keputusan hukum yang dihasilkan bisa saja bertentangan dengan rasa keadilan masyarakat³⁵.

Dalam konteks ini, keadilan perlu dijadikan orientasi utama dalam penegakan hukum. Hal ini dikarenakan hukum sejatinya bukan hanya sekadar kumpulan norma tertulis, melainkan merupakan sarana sosial yang seharusnya mampu menjawab kebutuhan dan harapan masyarakat. Maka dari itu, pendekatan yuridis semata tidak cukup; harus ada keberanian dari para penegak hukum untuk mengedepankan nilai-nilai keadilan dalam setiap pengambilan keputusan hukum³⁶.

b. Kelemahan Penegakan Hukum

³⁴ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000), 53.

³⁵ Gustav Radbruch, *Legal Philosophy*, trans. Kurt Wilk (New York: Oceana Publications, 1950), 17.

³⁶ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan* (Jakarta: Kencana, 2012), 65.

Dalam praktik penegakan hukum, sikap mental dan kepribadian aparat penegak hukum memiliki peranan yang sangat krusial. Meskipun peraturan telah dirancang dengan baik, jika kualitas aparat yang menjalankan hukum tidak memadai, maka akan timbul berbagai persoalan. Selama ini, masyarakat cenderung memaknai hukum sebagai representasi dari para penegaknya, sehingga perilaku aparat penegak hukum kerap diidentikkan dengan keberlakuan hukum itu sendiri. Sayangnya, dalam menjalankan tugas dan kewenangannya, aparat seringkali menimbulkan masalah karena tindakan-tindakan yang dianggap melebihi batas kewenangan atau bersifat menyimpang, yang pada akhirnya merusak citra dan wibawa institusi penegakan hukum. Fenomena ini pada dasarnya merupakan cerminan dari rendahnya kualitas sumber daya manusia di tubuh aparat penegak hukum.

c. Kelemahan Sarana atau Fasilitas Pendukung

Kelemahan sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, Menurut Soerjono Soekanto bahwa para penegak hukum tidak dapat bekerja dengan baik, apabila tidak dilengkapi dengan kendaraan dan alat-alat komunikasi yang proporsional. Oleh karena itu, sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut,

tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.

d. Kelemahan Masyarakat

Keterbatasan dalam sarana atau fasilitas pendukung, baik perangkat lunak maupun perangkat keras, menjadi hambatan dalam proses penegakan hukum. Menurut Soerjono Soekanto, aparat penegak hukum tidak dapat menjalankan tugasnya secara optimal tanpa dukungan kendaraan serta alat komunikasi yang memadai. Oleh karena itu, keberadaan sarana dan prasarana memiliki peran yang sangat krusial dalam menunjang efektivitas penegakan hukum. Tanpa fasilitas yang memadai, sulit bagi aparat hukum untuk menyelaraskan peran ideal mereka dengan kondisi nyata di lapangan.

e. Kelemahan Kebudayaan

Kebudayaan pada hakikatnya mengandung nilai-nilai yang menjadi landasan bagi hukum yang berlaku. Nilai-nilai tersebut merupakan konsep-konsep abstrak tentang apa yang dianggap baik dan patut diikuti, serta apa yang dianggap buruk dan harus dihindari. Oleh karena itu, kebudayaan Indonesia menjadi fondasi utama dari keberlakuan hukum adat. Di samping itu, terdapat pula hukum tertulis (perundang-undangan) yang dirumuskan oleh kelompok tertentu dalam masyarakat yang memiliki kewenangan untuk menetapkannya. Agar hukum tertulis

tersebut dapat diterima dan dijalankan secara efektif, maka perlu mencerminkan nilai-nilai dasar yang terdapat dalam hukum adat.

Kelima kelemahan dalam penegakan hukum yang telah disebutkan sebelumnya memiliki keterkaitan yang erat satu sama lain, karena semuanya merupakan elemen fundamental dalam proses penegakan hukum dan menjadi indikator utama dalam menilai sejauh mana hukum dapat ditegakkan secara efektif. Di antara kelima aspek tersebut, kelemahan dalam proses penegakan hukum itu sendiri menjadi pusat permasalahan. Hal ini disebabkan oleh kenyataan bahwa perumusan undang-undang dilakukan oleh aparat penegak hukum, pelaksanaannya juga berada di tangan mereka, serta penegakan hukum itu sendiri menjadi acuan bagi masyarakat luas dalam menilai keadilan dan kepastian hukum.

4. CCTV

CCTV, yang merupakan singkatan dari *Closed Circuit Television*, adalah sebuah sistem televisi tertutup yang tidak dapat diakses secara umum, melainkan hanya oleh pihak yang memasangnya. Sistem ini bekerja dengan merekam dan mentransmisikan data berupa visual (gambar bergerak) dan audio (suara) dari kamera ke perangkat penerima, seperti monitor atau alat perekam video (*video recorder*). Data yang ditransmisikan ini kemudian dapat dilihat secara langsung (*real-time*) atau disimpan untuk kebutuhan pengawasan di kemudian hari. Karena bersifat tertutup, sistem CCTV digunakan secara khusus

untuk tujuan keamanan dan pengawasan di area-area tertentu, seperti gedung, perkantoran, rumah, atau ruang publik, tanpa disiarkan ke jaringan televisi umum.

F. Kerangka Teoritik

1. Teori Sistem Hukum

Lawrence M. Friedman menjelaskan bahwa sistem hukum terdiri dari tiga komponen utama, yaitu **struktur hukum**, **substansi hukum**, dan **kultur hukum**. Ketiga komponen ini tidak berdiri sendiri, melainkan saling berinteraksi dan membentuk sistem hukum yang utuh dan dinamis. Suatu sistem hukum akan bekerja dengan baik apabila ketiga unsur tersebut saling mendukung dalam pelaksanaan hukum di masyarakat.

Friedman menekankan bahwa memahami hukum tidak cukup hanya dari sisi normatif atau peraturan yang tertulis, tetapi juga harus melihat bagaimana lembaga hukum bekerja serta bagaimana masyarakat menanggapi dan menerapkan hukum tersebut dalam kehidupan sehari-hari.³⁷

a. Struktur Hukum.

Struktur hukum mencerminkan susunan kelembagaan yang dibentuk dalam sistem hukum suatu negara, seperti kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan lembaga pemasyarakatan. Struktur ini menggambarkan siapa yang menjalankan hukum, bagaimana prosedur

³⁷ Lawrence M. Friedman, *The Legal System: A Social Science Perspective* (New York: Russell Sage Foundation, 1975), 15.

kerja mereka, dan peran masing-masing lembaga dalam menegakkan hukum. Tanpa struktur hukum yang kuat dan profesional, pelaksanaan hukum akan menghadapi hambatan administratif dan operasional yang serius.

Selain itu, struktur hukum juga menunjukkan seberapa baik sistem memberikan akses dan pelayanan hukum kepada masyarakat. Pelayanan tersebut meliputi penyelesaian sengketa, penegakan hukum pidana, serta perlindungan terhadap hak-hak warga negara. Dalam pandangan Friedman, struktur ini penting karena menjadi sarana utama dalam mengolah dan menerapkan bahan-bahan hukum yang ada agar dapat berjalan secara sistematis dan teratur³⁸.

b. Substansi Hukum

Substansi hukum merujuk pada isi atau materi hukum itu sendiri, yang mencakup peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, serta norma-norma hukum lainnya. Substansi ini merupakan hasil dari proses legislasi dan interpretasi hukum yang dilakukan oleh lembaga yang berwenang, dan menjadi pedoman bagi tindakan serta keputusan dalam masyarakat. Dengan kata lain, substansi hukum adalah “output” dari sistem hukum yang digunakan oleh pihak pembuat kebijakan dan masyarakat yang diatur olehnya.

³⁸ Friedman, *The Legal System*, 22.

Lebih dari itu, substansi hukum juga mencerminkan nilai-nilai dasar yang dianut oleh suatu masyarakat, seperti keadilan, ketertiban, dan kepastian hukum. Jika substansi hukum tidak mencerminkan nilai-nilai tersebut, maka legitimasi hukum akan dipertanyakan. Oleh karena itu, substansi hukum harus selalu dievaluasi dan disesuaikan dengan dinamika sosial yang berkembang agar tetap relevan dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat³⁹.

c. Kultur Hukum.

Kultur hukum meliputi persepsi, nilai-nilai, sikap, kebiasaan, dan cara berpikir masyarakat terhadap hukum. Friedman menyebut komponen ini sebagai unsur yang paling halus namun sangat menentukan dalam bekerjanya hukum. Kultur hukum mempengaruhi bagaimana masyarakat menaati atau melanggar hukum, serta bagaimana aparat penegak hukum menjalankan tugasnya. Dalam konteks ini, hukum tidak hanya dipahami sebagai aturan tertulis, tetapi juga sebagai praktik sosial yang hidup dalam keseharian masyarakat.

Kultur hukum juga berfungsi sebagai penghubung antara norma hukum dan perilaku masyarakat. Ketika masyarakat memiliki kesadaran hukum yang tinggi, maka hukum akan lebih mudah ditegakkan dan dipatuhi. Sebaliknya, jika kultur hukum lemah, maka hukum akan

³⁹ Friedman, *The Legal System*, 23.

kehilangan fungsinya sebagai instrumen pengendali sosial. Oleh karena itu, pembentukan dan penguatan kultur hukum menjadi aspek penting dalam pembangunan sistem hukum yang berkeadilan dan efektif.⁴⁰

2. Teori Hukum Progresif

Teori hukum progresif yang dikembangkan oleh Satjipto Rahardjo merupakan respons terhadap paradigma hukum yang terlalu *positivistik*, yang memosisikan hukum sebagai sistem tertutup dan absolut. Dalam pandangan ini, hukum tidak dipahami sekadar sebagai aturan normatif yang statis, tetapi sebagai sarana untuk mewujudkan keadilan substantif dalam masyarakat yang terus berkembang. Rahardjo menekankan bahwa hukum harus berpihak kepada manusia dan konteks sosialnya, sehingga hukum seharusnya bersifat responsif, fleksibel, dan adaptif terhadap dinamika sosial⁴¹.

Dalam konteks penegakan hukum lalu lintas berbasis teknologi seperti ETLE, teori hukum progresif memberi dasar normatif bahwa penggunaan teknologi harus dilandasi prinsip keadilan substantif. ETLE tidak boleh semata-mata menjadi alat administratif untuk memberi sanksi, melainkan harus menjadi media edukatif, preventif, dan humanis. Penegak hukum juga dituntut untuk memiliki *sense of justice* dan kepekaan sosial terhadap kondisi pelanggar, terutama dalam konteks pelanggaran yang disebabkan oleh ketidaktahuan, bukan niat jahat.

⁴⁰ Friedman, *The Legal System*, 24.

⁴¹ Rahardjo, S. (2009). *Biarkan Hukum Mengalir: Catatan Kritis tentang Hukum di Indonesia*. Kompas.

Pendekatan ini menggambarkan relasi antara norma ideal (*das sollen*) dan kenyataan empiris (*das sein*) dalam praktik hukum. Hans Kelsen menjelaskan bahwa *das sollen* adalah apa yang seharusnya berlaku menurut hukum, sementara *das sein* adalah kenyataan sosial yang terjadi di lapangan⁴².

Secara *das sollen*, ETLE dirancang sebagai sistem penegakan hukum berbasis teknologi yang objektif, transparan, dan efektif. Namun secara *das sein*, realitas implementasi ETLE di lapangan menunjukkan adanya kendala seperti keterbatasan pemahaman masyarakat terhadap prosedur klarifikasi, lemahnya infrastruktur teknologi, dan resistensi dari kalangan tertentu⁴³. Misalnya, masih ditemukan masyarakat yang kesulitan mengakses informasi tilang elektronik atau tidak memahami prosedur penyelesaian melalui aplikasi daring. Hal ini menunjukkan adanya jurang antara idealisme regulasi dan realitas penerapannya.

Teori ini menjelaskan bahwa kepatuhan terhadap hukum bukan hanya disebabkan oleh rasa takut terhadap sanksi, tetapi juga karena legitimasi hukum dan kepercayaan publik terhadap aparat penegak hukum. Tom R. Tyler menegaskan bahwa keadilan prosedural, transparansi, dan partisipasi publik merupakan faktor utama yang memengaruhi *legal compliance*⁴⁴.

⁴² Kelsen, H. (1992). *Introduction to the Problems of Legal Theory*. Oxford: Clarendon Press.

⁴³ Gunawan, A. (2023). Evaluasi Penerapan ETLE di Wilayah Polres Cirebon Kota. *Jurnal Hukum dan Masyarakat*, 10(2), 147–162.

⁴⁴ Tyler, T. R. (2006). *Why People Obey the Law* (2nd ed.). Princeton University Press.

Dalam konteks ETLE, efektivitas sistem sangat bergantung pada sejauh mana masyarakat menilai sistem ini adil, transparan, dan dapat dipercaya. Jika masyarakat memandang sistem ini hanya sebagai alat represif tanpa keadilan prosedural, maka kepatuhan akan rendah meskipun ancaman sanksi tinggi⁴⁵. Oleh karena itu, edukasi publik dan transparansi prosedur dalam ETLE sangat penting agar timbul *sense of fairness* dan *voluntary compliance*.

Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa efektivitas penegakan hukum dipengaruhi oleh tiga elemen penting: struktur hukum (lembaga penegak hukum), substansi hukum (aturan perundang-undangan), dan kultur hukum (kesadaran hukum masyarakat)⁴⁶. Ketiganya harus berjalan *seimbang* dan saling menunjang.

Dalam konteks ETLE, struktur hukum menyangkut kesiapan aparat dan infrastruktur digital, substansi hukum meliputi kejelasan norma tilang elektronik, sementara kultur hukum mencakup pemahaman dan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya tertib lalu lintas. Jika salah satu elemen ini lemah, maka efektivitas ETLE akan terganggu. Soekanto juga menegaskan bahwa keberhasilan hukum sangat ditentukan oleh sejauh mana hukum itu hidup dalam kesadaran masyarakat.

⁴⁵ Tyler, T. R., & Huo, Y. J. (2002). *Trust in the Law: Encouraging Public Cooperation with the Police and Courts*. Russell Sage Foundation.

⁴⁶ Soekanto, S. (1983). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Rajawali Press.

Efektivitas ETLE dapat diukur melalui data empiris sebelum dan sesudah implementasi sistem. Berdasarkan data Polres Cirebon Kota tahun 2023, terdapat 8.765 pelanggaran lalu lintas pada semester pertama. Setelah penerapan ETLE secara aktif pada semester kedua, angka tersebut turun menjadi 4.121 kasus, menunjukkan penurunan sebesar 53%⁴⁷.

Namun, survei persepsi publik dari Universitas Swadaya Gunung Jati (2023) menunjukkan bahwa hanya 65% responden memahami prosedur klarifikasi ETLE, dan 48% menganggap sistem ini sudah adil⁴⁸. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun secara kuantitatif sistem ETLE efektif dalam mengurangi pelanggaran, secara kualitatif masih ada tantangan dalam membangun kepercayaan publik dan kesadaran hukum.

Kerangka teori yang digunakan menunjukkan bahwa efektivitas ETLE tidak dapat dinilai secara parsial. Hukum progresif menekankan pentingnya keadilan substantif dan responsivitas hukum terhadap realitas sosial. Pendekatan *das sollen* dan *das sein* membantu mengidentifikasi kesenjangan antara norma dan praktik. Teori *legal compliance* menekankan pentingnya legitimasi hukum, sementara teori penegakan hukum Soekanto menekankan pentingnya sinergi antara struktur, substansi, dan kultur hukum.

⁴⁷ Polres Cirebon Kota. (2024). *Data Pelanggaran Lalu Lintas Semester I dan II Tahun 2023*. Dokumentasi Internal.

⁴⁸ Universitas Swadaya Gunung Jati. (2023). *Survei Persepsi Masyarakat Terhadap Sistem ETLE di Cirebon*. LPPM UGJ.

Dengan pendekatan teoritik yang integratif dan data kuantitatif yang mendukung, kajian terhadap ETLT menjadi lebih komprehensif dan relevan secara akademik maupun praktis.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan **deskriptif kualitatif**, yaitu suatu metode yang bertujuan untuk menggambarkan secara rinci dan sistematis fenomena atau objek yang menjadi fokus kajian, sebagaimana adanya dalam konteks alaminya. Metode ini tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis, melainkan untuk memahami makna, struktur, dan pola interaksi yang muncul dari gejala sosial yang diteliti⁴⁹.

Pendekatan deskriptif kualitatif memungkinkan peneliti untuk menginterpretasikan data secara mendalam melalui pengumpulan informasi dari berbagai sumber, seperti wawancara, observasi, dan studi dokumen. Dengan demikian, peneliti dapat menyusun deskripsi yang utuh mengenai kondisi masyarakat, kelompok sosial, maupun fenomena tertentu yang berkaitan dengan kebijakan publik, termasuk dalam konteks penanggulangan wabah penyakit⁵⁰.

⁴⁹ Moleong, L. J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Edisi Revisi). Remaja Rosdakarya.

⁵⁰ Creswell, J. W. (2013). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (3rd ed.). SAGE Publications.

Lebih lanjut, penelitian ini diarahkan untuk memberikan penjelasan yang komprehensif terhadap hubungan antar gejala yang muncul, serta menggali secara kritis postulat atau asumsi yang berkembang dalam praktik kebijakan. Tujuannya adalah untuk menghasilkan pemahaman yang utuh dan mendalam tentang dinamika sosial dan kebijakan yang terjadi di lapangan, berdasarkan temuan empiris yang diperoleh⁵¹.

2. Metode Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan *yuridis sosiologis*, yakni suatu metode pendekatan yang memadukan kajian normatif dan empiris secara terpadu. Pendekatan ini bertujuan untuk menelaah hukum tidak hanya sebagai norma tertulis (*law in the books*), tetapi juga dalam realitas penerapannya di masyarakat (*law in action*)⁵².

Secara metodologis, pendekatan ini diawali dengan pengumpulan data primer melalui wawancara langsung dengan informan, yang dilakukan untuk menggali pemahaman, sikap, dan perilaku masyarakat atau aparat penegak hukum terhadap suatu peraturan atau fenomena hukum tertentu. Selanjutnya, hasil wawancara ini dianalisis bersama dengan data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan, meliputi peraturan perundang-undangan, doktrin, putusan pengadilan, serta karya ilmiah terkait. Dengan demikian, pendekatan

⁵¹ Bungin, B. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer*. Rajawali Pers.

⁵² Soekanto, S. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. UI-Press.

yuridis sosiologis berfungsi sebagai jembatan antara teori hukum dengan praktik sosial yang melatarbelakangi munculnya permasalahan hukum yang dikaji⁵³.

Pendekatan ini relevan digunakan dalam penelitian hukum yang menekankan pentingnya memahami keberlakuan hukum secara empiris, terutama ketika hukum dihadapkan pada tantangan sosial, budaya, dan struktural yang kompleks⁵⁴. Oleh karena itu, pendekatan ini sangat sesuai untuk menjawab pertanyaan penelitian yang bersifat analitis dan evaluatif terhadap efektivitas norma hukum dalam praktiknya.

3. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini, jenis data yang digunakan terbagi ke dalam dua kategori utama, yaitu data primer dan data sekunder. Keduanya digunakan secara terpadu untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai sistem pengawasan lalu lintas secara elektronik di Indonesia.

a. Data Primer

Data primer merupakan data utama yang diperoleh secara langsung dari responden atau narasumber yang memiliki pengetahuan dan pengalaman dalam praktik pengawasan lalu lintas secara elektronik. Data ini diperoleh melalui wawancara mendalam (*in-depth*

⁵³ Mukti Fajar ND, & Yulianto Achmad. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Pustaka Pelajar.

⁵⁴ Salim, H. S., & Nurbani, N. (2013). *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Disertasi dan Tesis*. RajaGrafindo Persada.

interview) dengan pihak-pihak yang relevan, seperti aparat kepolisian, penyelenggara teknologi ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*), dan masyarakat yang terdampak oleh sistem tersebut⁵⁵. Data primer ini penting untuk memahami aspek empirik dari kebijakan dan pelaksanaan pengawasan lalu lintas berbasis teknologi.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan dan bertujuan untuk mendukung serta melengkapi informasi dari data primer. Data ini meliputi tiga jenis bahan hukum, yaitu:

- 1) **Bahan Hukum Primer**, yaitu sumber hukum yang memiliki kekuatan mengikat secara langsung. Dalam konteks penelitian ini, bahan hukum primer terdiri dari berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan sistem hukum dan teknologi informasi, antara lain:
 - Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP);
 - Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;

⁵⁵ Soekanto, S. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. UI-Press.

- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik⁵⁶.

- 2) **Bahan Hukum Sekunder**, yaitu dokumen yang memberikan penjelasan, komentar, atau analisis terhadap bahan hukum primer. Bahan ini meliputi buku-buku teks hukum, artikel ilmiah dalam jurnal hukum, hasil penelitian terdahulu, prosiding seminar, dan tulisan akademik dari para ahli di bidang penegakan hukum dan teknologi informasi yang berkaitan dengan pengawasan lalu lintas secara elektronik⁵⁷.
- 3) **Bahan Hukum Tersier**, yakni sumber-sumber penunjang yang memberikan definisi, klarifikasi, atau penjelasan terhadap istilah atau konsep dalam bahan hukum primer dan sekunder. Contoh bahan hukum tersier termasuk kamus hukum, ensiklopedia

⁵⁶ Republik Indonesia. (2002–2016). *Peraturan Perundang-Undangan Terkait Lalu Lintas dan Informasi Elektronik*. Jakarta: Sekretariat Negara.

⁵⁷ Fajar, M., & Achmad, Y. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Pustaka Pelajar.

hukum, serta indeks atau abstrak hukum yang relevan dengan topik penelitian ini⁵⁸.

4. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan memadukan pendekatan normatif dan empiris untuk memperoleh data yang relevan, akurat, dan mendalam mengenai sistem pengawasan lalu lintas secara elektronik (*Electronic Traffic Law Enforcement*). Terdapat tiga teknik utama yang digunakan, yaitu studi pustaka, observasi lapangan, dan wawancara mendalam, sebagai berikut:

a. Studi Pustaka

Langkah awal dalam proses pengumpulan data adalah melalui studi pustaka (*library research*), yaitu dengan menelaah bahan-bahan hukum, baik berupa peraturan perundang-undangan, buku literatur, jurnal ilmiah, maupun hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan pengawasan lalu lintas secara elektronik. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh pemahaman konseptual dan kerangka teoritis yang mendasari kebijakan serta implementasi sistem ETLLE di Indonesia⁵⁹.

⁵⁸ Salim, H. S., & Nurbani, N. (2013). *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Disertasi dan Tesis*. RajaGrafindo Persada.

⁵⁹ Soemitro, R. H. (1990). *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

b. Observasi

Setelah studi pustaka, dilakukan observasi langsung di lapangan untuk memperoleh gambaran empiris mengenai penerapan pengawasan lalu lintas secara elektronik serta dampaknya terhadap masyarakat. Observasi ini difokuskan pada kondisi sosial dan hukum di lokasi-lokasi penerapan sistem ETLE. Melalui metode ini, peneliti dapat mengidentifikasi berbagai persoalan, termasuk potensi ketimpangan atau ketidakadilan hukum dalam implementasinya⁶⁰.

c. Wawancara Mendalam

Metode terakhir adalah wawancara mendalam (*in-depth interview*) yang dilakukan secara langsung kepada informan kunci (*key informants*), yaitu pihak-pihak yang memiliki pengetahuan, pengalaman, atau keterlibatan langsung dengan sistem pengawasan lalu lintas elektronik, seperti aparat penegak hukum, pejabat instansi pemerintah terkait, dan masyarakat pengguna jalan. Wawancara dilakukan secara terstruktur namun terbuka, dengan pendekatan *purposive sampling*, yaitu pemilihan informan berdasarkan pertimbangan tertentu yang disesuaikan dengan tujuan penelitian⁶¹.

⁶⁰ Moleong, L. J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Edisi Revisi). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

⁶¹ Fadli, M. R. (2022). *Penelitian Hukum Empiris dalam Perspektif Interdisipliner*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo.

Teknik ini bertujuan untuk menggali informasi secara lebih detail dan mendalam mengenai permasalahan yang dikaji.

5. Metode Analisis Data

Data yang diperoleh dari berbagai sumber dianalisis menggunakan pendekatan **kualitatif**, dengan menerapkan metode **penalaran deduktif-induktif**. Penalaran deduktif digunakan untuk menurunkan kesimpulan dari norma hukum dan kaidah umum ke dalam kenyataan konkret yang terjadi di masyarakat, sedangkan penalaran induktif dilakukan untuk membangun generalisasi dan teori dari data empiris yang ditemukan di lapangan, khususnya terkait efektivitas pengawasan lalu lintas secara elektronik oleh Polres Cirebon Kota⁶².

Metode analisis yang digunakan adalah **analisis isi** (*content analysis*), yaitu teknik yang bertujuan untuk mengidentifikasi dan menginterpretasikan secara sistematis substansi dari **bahan hukum**, data lapangan, serta informasi yang diperoleh dari wawancara dan observasi. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menyusun argumentasi normatif dan deskriptif terhadap kebijakan penegakan hukum berbasis teknologi informasi dalam pengawasan lalu lintas⁶³.

⁶² Soekanto, S. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.

⁶³ Krippendorff, K. (2018). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.

Analisis dilakukan melalui tahap klasifikasi, penyusunan ulang, dan interpretasi terhadap data primer dan sekunder yang telah dikumpulkan. Dalam konteks studi kasus di wilayah Polres Cirebon Kota, peneliti menganalisis bagaimana efektivitas penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas, serta mengkaji faktor-faktor yang mendukung maupun menghambat implementasi sistem tersebut. Evaluasi dilakukan untuk menilai apakah pengawasan elektronik tersebut telah memenuhi tujuan hukum, yakni ketertiban, keadilan, dan kepastian hukum bagi masyarakat⁶⁴.

Dengan pendekatan ini, hasil analisis diharapkan dapat memberikan gambaran komprehensif mengenai hubungan antara penerapan sistem ETLE dengan perubahan perilaku berlalu lintas masyarakat, serta mengidentifikasi dampak yuridis dan sosial dari kebijakan tersebut di tingkat lokal, khususnya dalam lingkup yurisdiksi Polres Cirebon Kota.

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

⁶⁴ Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum* (Edisi Revisi). Jakarta: Kencana.

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 Cirebon saat ini dan faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pengwasan lalu lintas secara elektronik di Kota Cirebon saat 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, pengawasan dapat diartikan sebagai seluruh upaya dan tindakan yang dilakukan untuk kita dapat memastikan bahwa pelaksanaan suatu kegiatan tetap berjalan sesuai dengan tujuan dan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya, tanpa mengalami penyimpangan.⁶⁵ Dalam hal ini pihak yang paling bertanggung jawab atas kesesuaian pelaksanaan kegiatan dengan tujuan dan rencananya ini adalah pihak atasan, oleh karna itu pengawasan sesungguhnya mencakup baik aspek pengendalian maupun aspek pemeriksaan yang dilakukan oleh pihak atasan terhadap bawahannya.

Menurut Sondang P. Siagian, pengawasan merupakan suatu proses pengamatan terhadap pelaksanaan kegiatan dalam organisasi guna memastikan bahwa seluruh pekerjaan dijalankan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.⁶⁶ Sedangkan Herujito mendefinisikan pengawasan sebagai salah satu fungsi utama dalam manajemen yang bertujuan untuk mengamati dan mengidentifikasi secara tepat setiap

⁶⁵ Siagian, S. P. (2008). *Filsafat Administrasi*. Jakarta: Bumi Aksara.

⁶⁶ Siagian, S. P. (2003). *Filsafat Administrasi*. Jakarta: Bumi Aksara.

bentuk penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kegiatan.⁶⁷ Sementara George R. Terry menggunakan istilah “control” untuk menggambarkan kegiatan pengawasan, yang mencakup penentuan hasil yang telah dicapai, evaluasi atas hasil tersebut, serta penerapan tindakan korektif apabila diperlukan guna memastikan kesesuaian dengan rencana yang telah dirumuskan.⁶⁸ 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 karakteristik pengawasan yang efektif, karakteristik adalah:⁶⁹

- 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;

⁶⁷ Herujito. (2001). *Manajemen*. Jakarta: Grasindo.

⁶⁸ Terry, G. R. (2006). *Prinsip-Prinsip Manajemen* (terj.). Jakarta: Bumi Aksara.

⁶⁹ 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:⁷⁰

- 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

Sule dan Saefullah menjelaskan bahwa fungsi pengawasan pada dasarnya merupakan suatu proses yang bertujuan untuk memastikan bahwa pelaksanaan kegiatan pengawasan sesuai dengan rencana yang

⁷⁰ *Ibid*, hlm. 45.

telah ditetapkan. Dalam pelaksanaan pengawasan, fungsi ini mencakup identifikasi terhadap berbagai hambatan yang mungkin muncul selama proses berlangsung, serta pengambilan langkah-langkah korektif yang diperlukan agar tujuan organisasi tetap dapat dicapai. Dengan demikian, pengawasan berperan penting dalam menilai apakah kegiatan berjalan sebagaimana mestinya. Dan jika ditemukan penyimpangan, maka fungsi pengawasan juga mencakup tindakan koreksi guna mengarahkan kembali kegiatan tersebut agar tetap sesuai dengan tujuan awal.⁷¹

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 adalah untuk :⁷²

- 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;

⁷¹ Sule, E. T., & Saefullah, K. (2005). *Manajemen: Suatu Pengantar*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

⁷² 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 sasarannya 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, pengawasan memiliki tujuan utama untuk memastikan bahwa setiap pelaksanaan kegiatan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan. Pengawasan dimaksudkan untuk mendeteksi lebih awal adanya potensi penyimpangan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan guna mencegah atau memperbaikinya, sehingga tujuan organisasi tetap dapat dicapai secara efektif dan efisien.

Menurut Rachman mengemukakan tentang maksud pengawasan, yaitu:⁷³

- 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

⁷³ *Loc.cit.*

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.

Menurut Soekarno, tujuan utama dari suatu pengawasan adalah untuk memastikan bahwa suatu kegiatan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan.⁷⁴ Selain itu, pengawasan juga bertujuan untuk menilai apakah pelaksanaan kegiatan dilakukan berdasarkan instruksi dan prinsip yang telah ditetapkan, serta untuk mengidentifikasi berbagai kendala dan kelemahan dalam pelaksanaan pekerjaan. Lebih jauh lagi, pengawasan dimaksudkan untuk mengevaluasi tingkat efisiensi pelaksanaan kegiatan, dan apabila ditemukan hambatan, kelemahan, atau kegagalan, maka pengawasan berfungsi untuk menemukan solusi yang tepat guna melakukan perbaikan.

4. Jenis-Jenis Pengawasan

Terdapat empat landasan utama yang digunakan untuk mengelompokkan jenis-jenis pengawasan. Penggolongan ini didasarkan pada berbagai aspek tertentu yang menjadi titik tolak dalam pelaksanaan

⁷⁴ Soekarno. (1990). *Administrasi dan Manajemen Umum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

pengawasan, menurut Manulang pengawasan dikelompokkan kedalam 4 bagian yakni:⁷⁵

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

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

⁷⁵ Manulang, M (2009).Dasar-dasar Managemen, Cetakan Keduapuluh Satu. Yogyakarta, Penerbit : Gajah Mada University Press, hlm. 176.

- 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:⁷⁶

- 1) Pengawasan langsung adalah apabila pimpinan organisasi melakukan sendiri terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh para bawahannya;
- 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 karakteristik dan keunggulan tersendiri yang penting untuk dikembangkan secara optimal guna menjangkau keseluruhan wilayah, termasuk daerah terpencil, melalui mobilitas yang tinggi dan kemampuan untuk terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Didalam konteks pembangunan nasional, peran strategis lalu lintas menuntut adanya suatu pengaturan melalui sistem transportasi nasional yang

⁷⁶ Sondang Siagian dalam Effendi, R. (2015). Accounting Principles Prinsip – Prinsip Akuntansi Berbasis Sak Etap. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 225.

terpadu, guna mewujudkan pelayanan transportasi yang tertib, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, serta terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat.⁷⁷

Pengembangan sistem lalu lintas dilakukan secara menyeluruh dengan mengintegrasikan berbagai unsur, meliputi jaringan jalan, kendaraan, pengemudi, regulasi, serta metode pengelolaan lalu lintas yang saling mendukung satu sama lain. Hal ini bertujuan untuk menciptakan sistem transportasi yang efisien dan efektif sebagai satu kesatuan yang utuh.⁷⁸ Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga harus dilakukan secara berkesinambungan, dengan memperhatikan aspek pelayanan publik, pelestarian lingkungan, koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah, serta sinergi antarsektor yang terkait. Tujuannya adalah untuk mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penggunaan fasilitas transportasi jalan.⁷⁹

Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi perpindahan kendaraan, orang, dan/atau barang yang

⁷⁷ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2005). *Rencana Induk Transportasi Nasional*. Jakarta: Departemen Perhubungan.

⁷⁸ Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB Press.

⁷⁹ Soegijoko, B. S. (2006). *Sistem Transportasi dan Perkotaan di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

berupa jalan beserta fasilitas pendukungnya.⁸⁰ Sedangkan Muhammad Ali mendefinisikan lalu lintas sebagai aktivitas berjalan, bolak-balik, atau pergerakan di jalan.⁸¹ Sementara itu, Ramdlon Naning menjelaskan bahwa lalu lintas merupakan proses perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya, baik dengan menggunakan alat penggerak maupun tanpa alat penggerak.⁸²

Menurut Poerwodarminto, lalu lintas dapat dipahami sebagai pergerakan atau aktivitas perpindahan orang, kendaraan, maupun barang yang terjadi di jalan raya, yang melibatkan interaksi antara pengguna jalan dan sarana transportasi dengan tujuan untuk mencapai tujuan tertentu secara efektif dan efisien⁸³.

Berdasarkan definisi-definisi yang telah dijelaskan sebelumnya, lalu lintas dapat dipahami sebagai keseluruhan aktivitas yang berkaitan dengan penggunaan jalan umum sebagai sarana utama dalam mencapai suatu tujuan. Selain itu, lalu lintas juga merujuk pada interaksi perpindahan manusia, baik yang menggunakan alat penggerak maupun tanpa alat penggerak, dari satu lokasi ke lokasi lain dengan memanfaatkan jalan sebagai ruang pergerakannya.

2. Pelanggaran Lalu Lintas

⁸⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁸¹ Ali, M. (1992). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

⁸² Naning, R. (1981). *Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya di Indonesia*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

⁸³ Poerwodarminto, W. J. S. (1984). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Dalam konteks lalu lintas jalan, Ramdlon Naning menjelaskan bahwasannya pelanggaran lalu lintas merupakan setiap tindakan atau perilaku yang bertentangan dengan ketentuan yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan lalu lintas. Dimana pelanggaran tersebut secara khusus diatur dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa setiap pelanggaran terhadap ketentuan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dapat dikenai sanksi administratif, sanksi pidana, atau keduanya, tergantung pada jenis dan tingkat pelanggarannya⁸⁴.

Untuk memahami tentang pelanggaran lalu lintas secara lebih terperinci, maka perlu dijelaskan terlebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrifje*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur di dalam Buku II yaitu tentang Kejahatan. Pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dimana didalam 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

⁸⁴ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia.

undangundang 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, namun 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.⁸⁵

Menurut Wirjono Prodjodikoro⁸⁶ 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 Poernomo⁸⁷ 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

⁸⁵ JM Van Bemmelen dalam Bambang Poernomo, 2002, Dalam Asas-asas Hukum Pidana, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm.40

⁸⁶ Wirjono Prodjodikoro, 2003, Asas-asas Hukum Pidana, Bandung, Refika Aditama, hlm.33.

⁸⁷ Bambang Poernomo, Loc. Cit.

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.

Berdasarkan berbagai definisi yang telah dikemukakan sebelumnya diatas, pelanggaran dapat didefinisikan sebagai suatu tindakan atau perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tindakan tersebut biasanya dikenai sanksi hukum, baik berupa sanksi administratif, denda, maupun pidana kurungan, sesuai dengan akibat hukum yang telah ditimbulkan dari pelanggaran tersebut⁸⁸.

Dalam konteks lalu lintas, pelanggaran lalu lintas merujuk pada setiap tindakan atau perilaku yang dilakukan baik oleh pengemudi kendaraan bermotor, pengemudi kendaraan umum, maupun pejalan kaki yang tidak mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Sedangkan disiplin dalam berlalu lintas merupakan manifestasi dari tertib nasional yang mencerminkan budaya bangsa, sehingga setiap individu memiliki kewajiban untuk turut serta dalam

⁸⁸ Soekanto, S. (2011). *Sosiologi Hukum: Suatu Pengantar*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

menjaga dan mewujudkan ketertiban tersebut⁸⁹. Sebagai generasi muda, sudah menjadi tanggung jawab untuk menjadi contoh dalam pelaksanaan peraturan pemerintah agar sesuai dengan regulasi perundang-undangan yang berlaku⁹⁰. Untuk itu, guna mengurangi dan mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas, masyarakat perlu memahami, melaksanakan, serta mematuhi seluruh ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam bidang lalu lintas⁹¹.

3. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas

Menurut Soedjono Soekamto, faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut:⁹²

a. Faktor Manusia

Faktor manusia sering kali sebagai penyebab utama terjadinya pelanggaran lalu lintas. Hal ini disebabkan oleh kurangnya kedisiplinan serta rendahnya kesadaran hukum di kalangan pengguna jalan, termasuk pengemudi, pemilik kendaraan, pejalan kaki, dan sopir sebagai pencari nafkah. Selain itu, perilaku sebagian pengemudi yang tidak takut melanggar aturan sering kali didukung oleh adanya praktik penyelesaian pelanggaran secara informal melalui mekanisme “atur

⁸⁹ Sukarno. (2014). *Manajemen Lalu Lintas*. Bandung: Alfabeta.

⁹⁰ Nasution, H. (2017). *Disiplin dan Budaya dalam Masyarakat Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.

⁹¹ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia.

⁹² Soedjono Soekamto, 1976, *Penanggulangan Kejahatan*, Bandung, Alumni, hlm. 93

damai”. Kondisi inilah yang mendorong pelaku pelanggaran lalu lintas untuk meremehkan dan mengabaikan peraturan lalu lintas yang berlaku⁹³.

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 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 dan juga sering kali menimbulkan adanya kecelakaan yang terjadi antar pengguna jalan.

c. Faktor Kendaraan

Kendaraan sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang 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 sangat singkat. Perkembangan kendaraan yang semakin pesat ini apabila tidak

⁹³ Siregar, A., & Santoso, B. (2020). Faktor-faktor penyebab pelanggaran lalu lintas di perkotaan. *Jurnal Transportasi dan Keselamatan Jalan*, 6(2), 123-134. <https://doi.org/10.1234/jtkj.v6i2.2020>

diimbangi dengan perkembangan sarana jalan yang memadai, sehingga 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 yakni dari faktor kendaraan itu sendiri, baik ban motor atau ban kendaraan yang sudah gundul, lampu weser yang sudah 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 sangat tidak terduga. Ketika hujan turun, maka pada umumnya semua kendaraan akan menambah laju kendaraannya sehingga pelanggaran lalu lintas akan sangat mungkin terjadi. Sebagai contoh 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 yang berdasarkan hukum, Indonesia menjadikan supremasi hukum sebagai landasan utama dalam penyelenggaraan kehidupan berbangsa dan bernegara. Prinsip ini

mengandung konsekuensi bahwa segala bentuk tindakan pemerintah maupun warga negara harus tunduk pada aturan hukum yang berlaku, tidak ada seorang pun yang berada di atas hukum. Negara hukum meniscayakan adanya perlindungan terhadap hak asasi manusia, keadilan sosial, serta kepastian hukum bagi seluruh warga negara tanpa diskriminasi.⁹⁴

Dalam kerangka tersebut, setiap warga negara Indonesia memiliki kewajiban untuk mematuhi dan menaati ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ketaatan terhadap hukum merupakan bentuk kepatuhan terhadap norma-norma yang mengatur kehidupan bernegara, berbangsa dan bermasyarakat. Apabila seseorang mengabaikan atau tidak melaksanakan ketentuan tersebut diatas, maka tindakan tersebut dikategorikan sebagai suatu bentuk pelanggaran hukum.⁹⁵

Dalam konteks lalu lintas, pelanggaran terhadap peraturan yang telah ditetapkan dapat menimbulkan dampak yang sangat luas, tidak hanya bagi pelanggar itu sendiri, tetapi juga bagi keselamatan dan ketertiban masyarakat secara umum. Oleh karena itu, penting bagi setiap individu untuk dapat memahami serta menjalankan ketentuan hukum lalu lintas sebagai bagian dari perwujudan budaya hukum dan disiplin nasional. Terdapat beragam bentuk pelanggaran lalu lintas yang akan diuraikan

⁹⁴ Asshiddiqie, J. (2006). *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*. Jakarta: Konstitusi Press.

⁹⁵ Kusnardi, M., & Ibrahim, H. R. (1983). *Pengantar Hukum Tata Negara Indonesia*. Jakarta: Binacipta.

lebih lanjut dalam bagian berikut.⁹⁶ Berikut ini akan dijelaskan beberapa macam pelanggaran lali lintas yang meliputi sebagai berikut :

- a. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangikan 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);

⁹⁶ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang 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 kendaran 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 kendaran 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 lalu lintas sebagaimana telah dijelaskan di atas mudah untuk dibuktikan dan jelas pelakunya, sehingga penyelesaian melalui peradilan yang sederhana dan cepat sangat tepat. Saat suatu pelanggaran terjadi, pelanggar, bukti, dan aparat penegak hukum (misalnya, kepolisian) biasanya sudah berada di lokasi kejadian. Kondisi ini memungkinkan kepolisian untuk langsung memberikan sanksi sesuai dengan pasal yang berlaku tanpa melalui proses penyidikan yang lama. Pendekatan ini mendukung efisiensi dan efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas⁹⁷.

⁹⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran lalu lintas, baik yang dilakukan secara sengaja maupun karena kelalaian (kealpaan), tetap menuntut adanya pertanggungjawaban hukum dari pelakunya. Hal ini dikarenakan kesengajaan dan kealpaan merupakan suatu unsur dari kesalahan, sebagaimana diatur dalam Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lebih lanjut, Pasal 316 ayat (1) dalam undang-undang yang sama juga mengatur mengenai perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.

Perlu dicatat bahwasanya ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas tersebut sebagian masih merujuk pada Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 324 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa peraturan pelaksanaan dari undang-undang sebelumnya masih tetap berlaku sepanjang belum digantikan atau bertentangan dengan undang-undang yang baru. Adapun peraturan pelaksanaan yang dimaksud mencakup :

- 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.

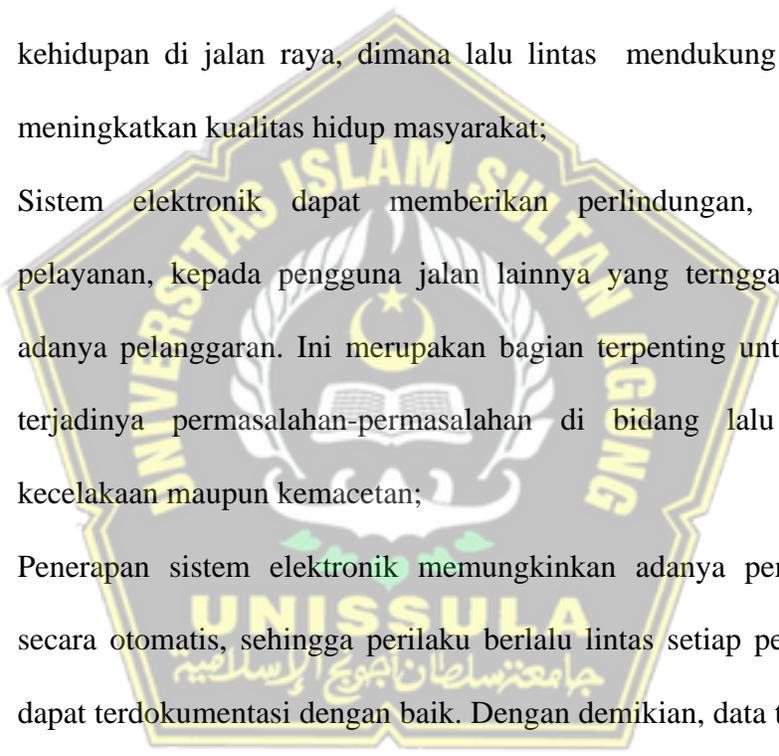
- c. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- d. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

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* merupakan terobosan baru yang dilakukan Kepolisian 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 menyadari 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, merupakan salah satu solusi sebagai upaya membangun kesadaran, kepekaan dan kepedulian akan keselamatan, keamanan, 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. Sistem elektronik dapat memberikan perlindungan, pengayoman, pelayanan, kepada pengguna jalan lainnya yang terganggu dengan adanya pelanggaran. Ini merupakan bagian terpenting untuk mencegah terjadinya permasalahan-permasalahan di bidang lalu lintas baik kecelakaan maupun kemacetan;
 - c. Penerapan sistem elektronik memungkinkan adanya pencatatan data secara otomatis, sehingga perilaku berlalu lintas setiap pengguna jalan dapat terdokumentasi dengan baik. Dengan demikian, data tersebut dapat dimanfaatkan untuk merancang program pemantauan dan evaluasi terhadap perilaku berlalu lintas masyarakat.⁹⁸

⁹⁸ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). *Implementasi sistem elektronik dalam pengawasan lalu lintas*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Permasalahan perilaku berlalu lintas di jalan raya pada umumnya termanifestasi dalam bentuk pelanggaran terhadap ketertiban lalu lintas. Bentuk-bentuk pelanggaran tersebut meliputi ketidakpatuhan terhadap rambu-rambu lalu lintas, berhenti di tempat yang tidak semestinya, menaikkan dan menurunkan penumpang di luar lokasi yang telah ditentukan, melawan arus, parkir sembarangan, menerobos lampu lalu lintas, kelebihan muatan, tidak menggunakan atribut keselamatan, serta tidak membawa dokumen lengkap kendaraan bermotor.

Selama ini, sanksi yang bersifat tegas cenderung hanya diterapkan terhadap pelanggaran-pelanggaran yang bersifat kasat mata dan berdampak langsung, seperti halnya pelanggaran terhadap kendaraan yang muatan berlebih, kelengkapan atribut keselamatan berkendara, serta kelengkapan surat-surat kendaraan. Sebaliknya, pelanggaran lain seperti melintasi batas garis berhenti di persimpangan yang dilengkapi lampu lalu lintas seringkali tidak mendapatkan penegakan hukum yang maksimal.

Dengan adanya kemajuan teknologi, kini penegakan hukum lalu lintas didukung oleh sistem pengawasan elektronik. Salah satu implementasi teknologi tersebut adalah pemasangan **Closed Circuit Television (CCTV)** pada titik-titik strategis, khususnya pada persimpangan jalan dengan lampu lalu lintas, dimana CCTV berfungsi sebagai perangkat perekam visual yang dapat mengirimkan sinyal video secara langsung ke layar pemantau, sehingga

membantu aparat dalam memantau situasi dan mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara real-time. Selain itu, penggunaan CCTV juga bertujuan untuk mencegah terjadinya tindak pelanggaran dan dapat digunakan sebagai alat bukti ketika terjadi pelanggaran hukum. Saat ini penggunaan CCTV telah menjadi praktik umum di berbagai ruang publik seperti bank, hotel, kawasan industri, serta area pergudangan⁹⁹.

Selain untuk kepentingan keamanan CCTV dimanfaatkan sebagai pendukung kinerja kepolisian, untuk membantu memastikan kelancaran lalu lintas dan membantu mendeteksi pelanggaran lalu lintas. CCTV secara tidak langsung dapat digunakan dalam kebutuhan pendidikan, untuk membentuk perilaku sosial pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas dengan memberikan teguran atau himbauan bahkan memberikan 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

⁹⁹ Irvantino, I. (2004). *CCTV dan sistem keamanan elektronik*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.

berhenti di zebra cross yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrang jalan.

Apabila petugas 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 pelanggarannya dan akan ditindaklanjuti dengan tindakan pengambilan kunci oleh polisi lalu lintas yang sedang berjaga di TKP (Tempat Kejadian Perkara), bahkan tindakan tilang.

Saat ini telah diberlakukan tilang CCTV, dimana tindakan tilang yang dipantau oleh dinas perhubungan ATCS melalui beberapa kamera pengawas (CCTV) untuk membantu pihak kepolisian dalam menjaga keamanan dan mengawasi ketertiban perilaku berlalu lintas pengguna jalan. Dimana petugas pengawas CCTV di ATCS akan melihat, memantau dan memeriksa pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas dan jika 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.¹⁰⁰



¹⁰⁰ 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 Polresta Cirebon

Sebelum mengkaji pelaksanaan pengawasan lalu lintas berbasis elektronik sebagai bagian dari implementasi pembangunan hukum lalu lintas jalan di Indonesia dalam era digitalisasi, perlu terlebih dahulu dipahami makna konsep pembangunan hukum itu sendiri. Pembangunan hukum memiliki inti pada pembuatan dan pembaruan terhadap materi-materi hukum agar dapat sesuai dengan kebutuhan.¹⁰¹ Pola pembangunan hukum adalah pembenahan atau penataan ke dalam untuk memenuhi cita hukum dalam UUD.¹⁰² 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.¹⁰³

¹⁰¹ 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.

¹⁰² 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).

¹⁰³ Satjipto Rahardjo, *Pendidikan Hukum sebagai Pendidikan Manusia* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hlm. 14. Lihat juga Ilham Yuli Isdiyanto, "Menakar "Gen" Hukum Indonesia sebagai

Sistem transportasi merupakan komponen esensial dalam pembangunan disuatu kota, terutama di kawasan perkotaan besar yang ditandai oleh tingginya intensitas aktivitas dan kepadatan penduduk. Keberadaan sistem transportasi yang efisien dan terintegrasi tidak hanya memengaruhi mobilitas masyarakat, tetapi juga berdampak terhadap aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan kota tersebut¹⁰⁴. Sistem transportasi juga merupakan hal yang krusial dalam menentukan keefektifan suatu kota.¹⁰⁵

Banyaknya kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya dilakukan oleh pemakai jalan yang 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.¹⁰⁶

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

Dasar Pembangunan Hukum Nasional”, *Jurnal Hukum & Pembangunan Volume 48 Nomor 3* (2018), hlm. 590.

¹⁰⁴ Kurnianto, T. (2018). *Transportasi dan Mobilitas Perkotaan: Tinjauan terhadap Permasalahan dan Solusinya di Kota Besar*. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 29(1), 45–56. <https://doi.org/10.14710/jpwk.29.1.45-56>

¹⁰⁵ 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

¹⁰⁶ *Ibid*, hlm. 756

(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.¹⁰⁷ Lebih lanjut, menurut Bagir Manan, terdapat setidaknya tiga aspek fundamental yang perlu diperhatikan dalam proses pembangunan hukum nasional di Indonesia, yaitu: (a) program pendidikan tinggi hukum; (b) program pembentukan hukum; dan (c) program penegakan hukum.¹⁰⁸

Dalam kerangka hukum positif Indonesia, pembangunan hukum nasional memperoleh landasan yuridis melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005–2025 (UU RPJPN). Daimana dalam Regulasi tersebut menegaskan bahwa pembangunan hukum merupakan bagian integral dari upaya mewujudkan sistem hukum nasional yang mantap, berlandaskan keadilan, serta menjamin kepastian hukum bagi seluruh warga negara.¹⁰⁹

Pembangunan hukum diarahkan untuk mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan; mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia

¹⁰⁷ 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.

¹⁰⁸ Bagir Manan, "Kembali Ke Politik Pembangunan Hukum Nasional", *Varia Peradilan Nomor 326* (2013), hlm. 15- 18.

¹⁰⁹ Lampiran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

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).

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.

Jika kita cermati 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 sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional Indonesia, 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 *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) berbasis data digital melalui perekaman dengan kamera dan perangkat lunak berbasis kecerdasan buatan (*artificial intelligence*) dinilai mampu mengurangi interaksi tatap muka secara langsung antara petugas kepolisian dan pelanggar lalu lintas. Hal ini memberikan kontribusi penting dalam mencegah terjadinya

potensi praktik koruptif, baik dari pihak aparat penegak hukum maupun pelanggar itu sendiri.¹¹⁰

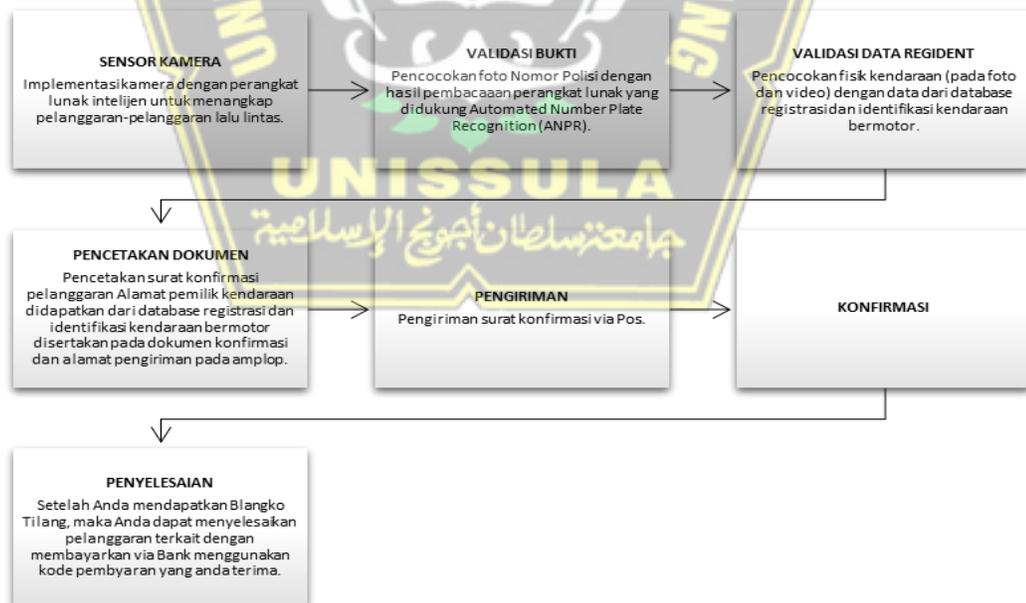
Sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, penerapan ETLE juga sejalan dengan perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) atau Information and Communication Technology (ICT) yang saat ini menyebabkan revolusi industri 4.0. Faktor perubahan teknologi yang dikenal dengan teknologi digitalisasi (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.¹¹¹ Perubahan teknologi 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).¹¹²

¹¹⁰ Nugroho, A. S., & Rachmawati, N. (2020). *Sistem ETLE dan urgensi penegakan hukum lalu lintas berbasis digital*. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 50(3), 341–358. <https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no3.2563>

¹¹¹ 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.

¹¹² 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.

Inisiasi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan bentuk adaptasi terhadap perkembangan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) dalam memperkuat sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas jalan. Transformasi ini merepresentasikan pergeseran dari pendekatan konvensional yang mengandalkan metode penindakan secara langsung dan kasat mata oleh aparat kepolisian menuju pendekatan berbasis digital, di mana pelanggaran lalu lintas diidentifikasi melalui rekaman kamera yang terintegrasi dengan perangkat lunak berbasis kecerdasan buatan. Mekanisme ini memungkinkan proses penegakan hukum dilakukan secara lebih objektif, akurat, dan efisien. Secara skematis, penerapan ETLE adalah sebagai berikut:¹¹³



¹¹³ 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-mata menjadi lingkup dan tanggung jawab subfungsi penegakan hukum, namun terkait dengan data yang dimiliki oleh subfungsi registrasi dan identifikasi, baik 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:¹¹⁴

- 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;

¹¹⁴ 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).

- 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.¹¹⁵

ETLE didefinisikan sebagai sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang efektif, dengan menggunakan teknologi elektronik berupa kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*), yang dapat mendeteksi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor secara otomatis, merekam, dan menyimpan bukti pelanggaran tersebut untuk bisa dipergunakan sebagai barang bukti pada saat dilakukan penindakan.¹¹⁶ 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

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, "Electronic Traffic Law Enforcement" (paparan Dirlantas Polda Metro Jaya, Jakarta, Juli 2018).

ETLE sebagai nomenklatur yuridis, sehingga pendefinisian di atas hanya merupakan pedoman dalam memahami ETL E dan bukan suatu definisi yang bersifat imperatif karena 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, yakni 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.¹¹⁷ Dengan demikian, ETL E mendapatkan legitimasi sebagai bagian dari Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Namun demikian, dalam hukum positif di Indonesia, khususnya hukum lalu lintas jalan Indonesia, terdapat 2 (dua) peraturan yang berkaitan dengan keberadaan ETL E 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).

¹¹⁷ 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.

Pengawasan lalu lintas berbasis elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mulai diterapkan di Kota Cirebon sejak Mei 2021 dalam tahap uji coba. Sistem ini memanfaatkan kamera pengawas (*Closed Circuit Television* atau CCTV) yang dikelola oleh Dinas Perhubungan setempat. Dalam pelaksanaannya, ETLE menggunakan teknologi *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR), yaitu metode identifikasi kendaraan bermotor secara otomatis yang menjadi andalan dalam sistem transportasi modern. Seperti telah dijelaskan sebelumnya, penerapan ETLE bertujuan untuk menekan praktik pungutan liar oleh oknum petugas serta meningkatkan ketertiban lalu lintas. Adapun pusat pengoperasian dan pemantauan sistem tilang elektronik ini berada di Pos Patwal Kota Cirebon.

Keberadaan perangkat optikal ini mengurangi beban kerja petugas kepolisian di lapangan. Mereka tidak perlu lagi mengawasi pengendara yang ppmelanggar peraturan lalu lintas. CCTV juga membuat pengawasan lebih efektif, karena dapat dioperasikan selama 24 jam penuh.¹¹⁸

Adapun mekanisme pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik di wilayah Polres Kota Cirebon dengan menggunakan sistem ETLE berdasarkan pada Pasal 1 ayat (2) Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 12 Tahun 2016 adalah sebagai berikut :¹¹⁹

¹¹⁸ <https://tirto.id/efektifkah-cctv-untuk-tilang-pelanggar-lalu-lintas-cZX7>, diakses pada 25 Juni 2021.

¹¹⁹ Hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres Kota Cirebon Kompol M. Ardi Wibowo, tanggal 10 Juni 2024.

1. Tahap Pemasangan CCTV

CCTV (Closed Circuit Television) adalah perangkat kamera video digital yang berfungsi untuk mengirimkan sinyal gambar ke layar monitor pada ruang atau lokasi tertentu. Sistem ini dirancang untuk memantau situasi dan kondisi suatu tempat secara real-time, sehingga dapat mencegah terjadinya tindak kejahatan atau menjadi bukti atas peristiwa kriminal yang terjadi. Secara umum, CCTV banyak digunakan untuk pengawasan area publik seperti bank, hotel, gudang militer, pabrik, dan pergudangan.

Selain digunakan untuk tujuan keamanan, CCTV juga dimanfaatkan sebagai alat pendukung kinerja aparat kepolisian, khususnya dalam memastikan kelancaran lalu lintas serta mendeteksi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas. Secara tidak langsung, penggunaan CCTV juga berkontribusi pada aspek edukasi masyarakat, yaitu dalam membentuk perilaku sosial para pengguna jalan melalui pemberian teguran atau himbauan, hingga penerapan sanksi tegas berupa tindakan tilang terhadap pelanggar aturan lalu lintas.

- a. CCTV dipasang diberbagai tempat untuk pengendara yang melanggar terekam CCTV. Pemasangan CCTV di wilayah Hukum Kota Cirebon sebanyak 6 Unit Kamera CCTV yang dipasang di perempatan Alun-alun Kejaksaan, perempatan Jalan Karanggetas

(Asia), perempatan Jalan Cipto Mangunkusumo (Latpri), perempatan Gunungsari, dan perempatan Perumnas. Selain itu, ada juga pertigaan Krucuk Jalan Siliwangi. 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. Selain itu, terdapat 21 titik kamera tilang elektronik (E-TLE) yang akan dipasang di berbagai lokasi, termasuk kawasan Hutan Kota Sumber, simpang empat Palimanan, Weru, Lemahabang, dan Astanajapura.¹²⁰

- b. Patroli petugas dengan menggunakan Kopek (kamera yang diletakkan di helm polisi lalu lintas untuk pemantau jalan raya. Adapun jumlah CCTV yang tersedia sebanyak lima buah yang dioperasikan untuk beberapa wilayah rawan kecelakaan yaitu di perempatan Alun-alun Kejaksaan, perempatan Jalan Karanggetas

¹²⁰ *Loc. cit.*

(Asia), perempatan Jalan Cipto Mangunkusumo (Latpri), perempatan Gunungsari, dan perempatan Perumnas.¹²¹

Pihak kepolisian menyatakan telah melaksanakan sosialisasi secara langsung kepada masyarakat selama satu bulan sebelum pemasangan CCTV dilakukan. Selain itu, Dinas Perhubungan juga menginformasikan telah melakukan sosialisasi melalui media sosial serta himbauan secara rutin menggunakan pengeras suara yang terpasang di sekitar lokasi CCTV setiap pagi dan sore hari. Sosialisasi tersebut bertujuan untuk memberitahukan kepada pengguna jalan bahwa telah terpasang sistem pengawasan CCTV pada setiap lampu merah. Penerapan CCTV ini diharapkan dapat mendukung upaya pengawasan pelanggaran lalu lintas oleh aparat kepolisian serta mendorong peningkatan kesadaran dan kepatuhan perilaku berlalu lintas para pengguna jalan demi terciptanya ketertiban, kenyamanan, dan keamanan bersama dalam sistem lalu lintas.

2. Tahap Perekaman Data Pelanggar

Apabila petugas 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

¹²¹ *Loc. cit.*

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.

Saat ini telah mulai diberlakukan tilang CCTV, 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 kemudian dicek ke Samsat untuk mengetahui identitas pengendaranya. Setelah diketahui alamatnya, baru didatangi oleh polisi dan diberi tindakan tilang.

Menurut Kasat Lantas Polres Kota Cirebon Kopol M. Ardi Wibowo¹²² menjelaskan pelanggaran terbanyak dari hasil pengawasan lalu lintas secara elektronik adalah seringnya pengendara sepeda motor

¹²² *Loc. cit.*

tidak menggunakan helm, pelanggaran lain yang ditemui adalah memainkan hp saat berkendara, tidak menyalakan lampu malam hari, tidak menggunakan sabuk pengaman bagi kendaraan roda empat dan melawan arus.¹²³

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 Kota Cirebon menunjukkan bahwa jumlah kasus pelanggaran lalu lintas sebagai berikut:¹²⁴

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

3. Tahap Identifikasi SRC

Selanjutnya data pelanggar diidentifikasi melalui SRC (*Smart Regident Center*) yang berada di pos Patwal Cirebon. Hal-hal yang dilakukan pada tahap identifikasi melalui SRC antara lain :

- a. Pelanggar yang terekam kamera selanjutnya diolah petugas dengan melihat plat nomor kendaraan;

¹²³ *Loc, cit.*

¹²⁴ *Loc, cit.*

- b. Setelah plat nomor kendaraan terlihat maka akan muncul data-data dari kepemilikan plat nomor tersebut;
 - c. Selanjutnya petugas membuat surat konfirmasi kepada pengendara yang melakukan pelanggaran.
4. Tahap Pengiriman Surat.

Surat bukti pelanggaran yang telah diidentifikasi melalui SRC, kemudian dikirim 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 menyampaikan surat bukti pelanggar dari kepolisian tersebut kepada terduga pelanggar sesuai alamat yang tercantum dalam STNK.

6. Tahap Konfirmasi

Setelah menerima surat dari kepolisian, 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, 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, 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 Cirebon sesuai tanggal yang tertera dalam surat tilang.

9. Tahap Pemblokiran STNK

Jika pelanggar lalu lintas tidak melakukan pembayaran sesuai 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 sebagai upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kota Cirebon 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 Kota Cirebon masih tetap tinggi. Hal ini ditunjukkan dengan adanya jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Cirebon. Menurut Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Cirebon Kota, AKP Ngadiman, sepanjang tahun 2024 terdapat 1.105 pelanggaran lalu lintas di Kota Cirebon. Adapun angka kecelakaan di wilayah Kota Cirebon terjadi di beberapa wilayah, sepanjang bulan Januari-Juli 2024, telah terjadi kecelakaan di wilayah Kecamatan Gempol sejumlah 52 kecelakaan dan di Kecamatan Depok sejumlah 40 kecelakaan dan di bulan

Juli di Kecamatan Gempol terdapat 9 kecelakaan dan di Kecamatan Depok terdapat 3 kecelakaan.¹²⁵

B. Hambatan-Hambatan Dan Solusi Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Secara Elektronik Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Polres Cirebon

Kendala-kendala yang dihadapi petugas dalam melaksanakan pengawasan lalu lintas secara elektronik, yaitu :¹²⁶

a. Sarana Kurang Maksimal.

Dalam pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Cirebon terdapat kendala sarana prasarana dalam pelaksanaan kurang maksimal. Dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Cirebon tercatat hanya mempunyai sebanyak 5 unit CCTV yang dalam keadaan layak. 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 Kota Cirebon yaitu perempatan Alun-alun Kejaksaan, perempatan

¹²⁵Wawancara dengan AKP Ngadiman selaku mantan Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Cirebon Kota, 20 Desember 2024.

¹²⁶ Hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres Kota Cirebon Kopol M. Ardi Wibowo, tanggal 10 Juni 2024.

Jalan Karanggetas (Asia), perempatan Jalan Cipto Mangunkusumo (Latpri), perempatan Gunungsari, dan perempatan Perumnas, pertigaan Krucuk Jalan Siliwangi, dan simpang empat Palimanan. Mengingat bahwa banyaknya titik rawan kecelakaan lalu lintas, maka tidaklah mungkin dengan 6 unit CCTV dan 5 buah kopek yang dioperasikan untuk 7 wilayah di Kota Cirebon.

Adanya kendala dalam pelaksanaan pengawasan secara *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Cirebon berupa sarana dan prasarana yang kurang maksimal untuk 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 Cirebon terdapat kendala dimana 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 Cirebon 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 Cirebon di Jl. Pemuda Raya no 44 Sunyaragi, Kesambi, Cirebon.

c. Kendaraan Pelanggar Belum Dibalik Nama.

Selain kendala sarana dan prasarana yang 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 Cirebon 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 yang 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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon. 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.”¹²⁷

Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa hukum itu terdiri dari komponen struktur, substansi dan kultur.¹²⁸

- 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

¹²⁷ Wawancara dengan Mugi Marjoko tanggal 10 Juni 2024, alamat Jl. Anggrek Baru, Perumahan Wijaya Kusuma, Cirebon.

¹²⁸ Esmi Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), h. 28.

menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat.

Berdasarkan Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedman 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.¹²⁹ 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. 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 Cirebon terdapat kendala

¹²⁹ Soerjono Soekanto. 2008. "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum". Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada. Hlm.8

sarana prasarana dalam pelaksanaan kurang maksimal. Dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Cirebon 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 enam kecamatan di Kota Cirebon 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 Cirebon mencapai 1.976 km² 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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon.

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 Cirebon Kopol M. Ardi Wibowo, bahwa faktor masyarakat yang menjadi kendala dalam melakukan pengawasan lalu lintas secara elektronik adalah sebagai berikut:¹³⁰

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 Cirebon 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.

¹³⁰ Hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres Kota Cirebon Kopol M. Ardi Wibowo, tanggal 10 Juni 2024.

Sehubungan dengan kendala pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Kota Cirebon 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 Cirebon.

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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon 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 Cirebon. 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.”¹³¹

C. Bentuk Pelaksanaan Pengawasan Yang Ideal Di Masa Yang Akan Datang Dalam Upaya Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Cirebon

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.

¹³¹ Wawancara dengan Mugi Marjoko tanggal 10 Juni 2021, alamat Perumahan Latanza Cluster.

Hukum progresif dipahami sebagai pendekatan hukum yang menekankan pada perubahan yang cepat dan mendasar dalam teori maupun praktik hukum, dengan melakukan terobosan-terobosan secara signifikan. Paradigma ini berpijak pada prinsip bahwa hukum diciptakan untuk manusia, bukan sebaliknya. Hukum tidak berdiri untuk dirinya sendiri, melainkan untuk menjunjung tinggi nilai-nilai kemanusiaan, martabat, kesejahteraan, dan kebahagiaan manusia¹³².

Satjipto Rahardjo mengemukakan bahwa hukum progresif adalah gerakan yang bersifat radikal dalam menata sistem hukum, termasuk melakukan perubahan terhadap peraturan perundang-undangan bila diperlukan, agar hukum dapat lebih fungsional dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat¹³³. Hukum progresif mendorong pembebasan pola pikir dan tindakan hukum dari kekakuan formalisme, serta mengedepankan aspek substansial yang melayani kepentingan kemanusiaan secara menyeluruh¹³⁴.

Lebih lanjut, Satjipto menyandingkan perkembangan pemikiran hukum dengan dinamika ilmu-ilmu sosial yang mengalami perubahan mendasar. Ia menekankan pentingnya pendekatan holistik dalam ilmu hukum, di mana seluruh bagian dalam sistem hukum dipandang saling terkait dan

¹³² Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif: Hukum yang Membebaskan* (Jakarta: Kompas, 2009), hlm. 5.

¹³³ *Ibid.*, hlm. 7.

¹³⁴ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000), hlm. 120.

membentuk satu kesatuan utuh. Pandangan ini memberikan kesadaran visioner bahwa struktur hukum tidak boleh dipahami secara terpisah, melainkan dalam keterkaitan dan kesatuan fungsi-fungsi sosialnya.¹³⁵

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.¹³⁶

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

¹³⁵ Ibid., hlm. 121.

¹³⁶ 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 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 kata 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 untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kota Cirebon 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, Konsep Ketuhanan Yang Maha Esa mencerminkan keyakinan akan adanya Tuhan sebagai pencipta alam semesta beserta seluruh isinya. Dalam konteks Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) telah ditegaskan bahwa Indonesia bukanlah negara agama dan juga bukan negara sekuler. Indonesia tidak dapat dikategorikan sebagai negara agama karena tidak menjadikan ajaran agama tertentu sebagai dasar dari hukum positifnya. Sebaliknya, Indonesia juga bukan negara sekuler yang secara tegas memisahkan antara urusan agama dan urusan kenegaraan. Dalam kerangka sebagai negara yang beragama, NKRI mengedepankan perlunya perumusan hukum positif yang bersifat konsensual, diterima oleh seluruh elemen bangsa, termasuk penyelenggara negara yang berasal dari latar belakang agama yang beragam. Negara memiliki kewajiban memberikan perlindungan terhadap semua agama yang diakui keberadaannya, dan pada saat yang sama tidak diperkenankan turut campur dalam urusan keyakinan atau akidah agama apa pun.

2. Sila Kemanusiaan yang Adil dan Beradab

Sila 2 : Pengakuan terhadap harkat dan martabat manusia mencerminkan penghormatan terhadap eksistensi manusia sebagai makhluk ciptaan Tuhan

yang paling mulia. Kemanusiaan, berasal dari kata "manusia", menunjukkan keberadaan makhluk yang dianugerahi akal budi, serta memiliki kemampuan berpikir, merasa, berkehendak, dan mencipta. Potensi tersebut menjadikan manusia memiliki kedudukan yang luhur. Melalui akalnya, manusia membangun peradaban, dan melalui nuraninya, manusia mengenali serta menghayati nilai-nilai dan norma-norma yang berlaku.

Prinsip keadilan dipahami sebagai suatu tindakan dan pengambilan keputusan yang bersandar pada norma-norma yang objektif, tanpa pengaruh subjektivitas, sikap sewenang-wenang, maupun otoritarianisme. Sementara itu, istilah "beradab" berasal dari kata "adab", yang menunjuk pada kebudayaan yang telah tumbuh dan berkembang dalam peradaban manusia selama berabad-abad. Dengan demikian, beradab berarti memiliki budaya luhur, menjunjung tinggi kesopanan, kesusilaan, dan moralitas, yang diwujudkan dalam kesadaran sikap dan tindakan manusia dalam hubungannya dengan norma budaya, terhadap diri sendiri, sesama, lingkungan, serta Tuhan Yang Maha Esa.

Selain nilai-nilai tersebut, Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) juga dikenal sebagai negara yang menjunjung tinggi hak asasi manusia (HAM). NKRI menempatkan hukum sebagai instrumen utama dalam menjamin keadilan dan sebagai wujud negara yang beradab. Negara

berkomitmen untuk menegakkan hukum secara adil berdasarkan prinsip supremasi hukum, serta berupaya menciptakan pemerintahan yang bersih, berintegritas, dan berwibawa. Di sisi lain, pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) juga diarahkan agar tetap berpijak pada nilai-nilai adab yang bersumber dari cipta, rasa, karsa, dan karya, demi kemaslahatan bangsa, tanpa memunculkan kecenderungan primordialisme dalam kehidupan 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, 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 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 Kesatuan RI yang merdeka dan berdaulat, menuju terbentuknya suatu Masyarakat yang 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", yang merujuk pada sekelompok individu yang menetap dalam suatu wilayah tertentu. Dalam konteks ini, kerakyatan mencerminkan prinsip bahwa kedaulatan tertinggi berada di tangan rakyat, secara politik dikenal sebagai asas kedaulatan rakyat atau demokrasi, yaitu sistem pemerintahan yang menempatkan rakyat sebagai pemegang kekuasaan tertinggi.

Konsep "hikmat kebijaksanaan" mencerminkan penggunaan akal sehat dan pertimbangan rasional yang senantiasa mengutamakan kepentingan nasional, persatuan dan kesatuan bangsa, serta kesejahteraan rakyat. Hal ini dilaksanakan secara sadar, jujur, dan penuh tanggung jawab, didorong oleh niat baik dan kepekaan hati nurani.

Sementara itu, "permusyawaratan" merupakan metode khas dalam budaya politik Indonesia, yaitu suatu mekanisme pengambilan keputusan yang didasarkan pada kehendak rakyat melalui musyawarah, guna mencapai mufakat atau kesepakatan bersama yang bulat. Adapun "perwakilan" menunjuk pada suatu sistem atau prosedur yang memungkinkan rakyat

berpartisipasi dalam kehidupan bernegara secara tidak langsung, yakni melalui badan-badan representatif.

Dengan demikian, rakyat dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia menjalankan fungsi kedaulatannya melalui musyawarah yang dipimpin oleh para pemimpin yang bijaksana, profesional, dan bertanggung jawab sepenuhnya baik kepada Tuhan Yang Maha Esa maupun kepada rakyat yang mereka wakili.

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** dapat dimaknai sebagai prinsip keadilan yang diterapkan secara menyeluruh dalam kehidupan bermasyarakat, mencakup dimensi material maupun spiritual. Prinsip ini berlaku bagi seluruh rakyat Indonesia, tanpa memandang tempat tinggalnya, baik yang berada di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) maupun yang berada di luar negeri. Oleh sebab itu, setiap warga negara Indonesia berhak memperoleh perlakuan yang adil dan proporsional diberbagai bidang kehidupan, seperti hukum, politik, sosial, ekonomi, dan kebudayaan.

Jika kita ditelaah secara komprehensif, kelima sila dalam **Pancasila** sebagai dasar negara sekaligus sebagai ideologi bangsa mencerminkan nilai-nilai fundamental yang bersifat menyeluruh dan integral. Setiap sila memiliki keterkaitan erat antara sila yang satu dengan sila yang lainnya, membentuk satu kesatuan filosofis yang tidak terpisahkan. Sebagai dasar filsafat negara, Pancasila mengandung makna bahwa eksistensi negara Indonesia harus selaras dengan esensi terdalam dari nilai-nilai Ketuhanan, kemanusiaan, persatuan, kerakyatan, dan keadilan.

Secara konseptual, dapat disimpulkan bahwa kelima sila Pancasila bersifat hierarkis dan saling menjiwai. Sila-sila yang berada pada urutan lebih tinggi memberikan landasan normatif bagi sila-sila di bawahnya, sementara sila-sila berikutnya merupakan perwujudan konkret dari nilai-nilai yang termuat dalam sila sebelumnya. Dengan demikian, Pancasila bukan hanya menjadi dasar negara, melainkan juga berfungsi sebagai panduan etis dan filosofis bagi kehidupan berbangsa dan bernegara.

Berdasarkan uraian di atas, pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara elektronik di wilayah hukum Kota Cirebon dapat dinilai sebagai langkah penting, mengingat banyaknya permasalahan dalam penegakan hukum lalu lintas, seperti praktik pungutan liar, penyelesaian damai di tempat, permasalahan sidang tilang di pengadilan, hingga akuntabilitas pembayaran denda. Kebijakan ini diharapkan dapat mendorong pengguna

lalu lintas untuk lebih berhati-hati dalam berkendara serta memastikan seluruh perlengkapan berlalu lintas dipenuhi sesuai ketentuan.

Sebagai negara hukum (*rechtstaat*), dalam merumuskan suatu kebijakan, pemerintah memiliki peran penting sebagai salah satu unsur utama terbentuknya negara, selain masyarakat dan wilayah teritorial. Berdasarkan teori perjanjian masyarakat (*social contract theory*), pembentukan negara berawal dari kesepakatan masyarakat untuk membentuk suatu pemerintahan yang sah. Dengan demikian, masyarakat yang sebelumnya tidak terikat dalam struktur kenegaraan menjadi warga negara yang tunduk pada sistem hukum dan pemerintahan yang dibentuk melalui kesepakatan bersama. 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 territorial
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. Oleh karena itu di negara-negara berkembang sekalipun hukum administrasi mendapatkan posisi tawar yang baik di dalam konstitusi.

Di masa mendatang, implementasi sistem pengawasan lalu lintas berbasis elektronik di Indonesia akan mencakup empat aspek utama, yakni : (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, oleh karena itu 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 sistem pengawasan lalu lintas secara elektronik (e-Tilang), akses terhadap informasi menjadi salah satu keunggulan utama. Informasi terkait pelanggaran lalu lintas yang dapat diakses secara mudah dan cepat melalui aplikasi yang telah dikembangkan dan terstandardisasi oleh sistem, sesuai dengan kebijakan instansi yang berwenang, termasuk Kepolisian Negara Republik Indonesia. Aplikasi e-Tilang tersedia secara bebas dan dapat diunduh oleh seluruh lapisan masyarakat melalui platform digital yang telah tersedia. Dengan demikian, masyarakat dapat memperoleh informasi pelanggaran secara tepat waktu, transparan, dan akuntabel.;

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

Dengan diterapkannya program pengawasan lalu lintas secara elektronik, pengetahuan dan wawasan masyarakat mengenai penyelenggaraan pemerintahan, khususnya dalam hal penegakan hukum lalu lintas, cenderung meningkat. Masyarakat menjadi lebih mudah memahami berbagai jenis pelanggaran lalu lintas, besaran

denda yang dikenakan, serta dapat mengakses hasil putusan persidangan dengan lebih transparan. Hal ini turut berkontribusi pada peningkatan literasi hukum masyarakat serta dapat memperkuat akuntabilitas dan kepercayaan publik terhadap institusi penegak hukum.

- c. Meningkatnya kepercayaan masyarakat terhadap pemerintahan dengan kemudahan informasi yang didapat oleh masyarakat nantinya kepercayaan masyarakat pada pemerintah akan meningkat, tentunya 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 di wilayah Cirebon 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 sistem **e-Tilang**, besaran denda yang dikenakan telah ditentukan secara pasti dan tidak dapat dinegosiasikan, karena tidak ada lagi interaksi tatap muka secara langsung antara pelanggar dan aparat kepolisian. Hal ini secara efektif dapat menghilangkan potensi terjadinya praktik pungutan liar. Penetapan nominal denda telah disesuaikan dengan jenis pelanggaran yang dilakukan, sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Fondasi utama dari sistem e-Tilang adalah mekanisme penitipan denda melalui bank, yang bertujuan untuk menanamkan kesadaran kepada masyarakat bahwa setiap pelanggaran hukum harus diselesaikan secara prosedural dan bertanggung jawab, yaitu dengan menitipkan denda tilang kepada lembaga resmi, bukan kepada individu atau pihak

yang tidak berwenang. Dengan demikian, diharapkan masyarakat akan lebih bertanggung jawab dan taat hukum dalam berlalu lintas.

Pembuatan laporan pertanggungjawaban atas kegiatan penyelenggaraan negara kepada masyarakat harus dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun, mekanisme pelaporan dan penyebaran informasi terkait kegiatan pengawasan lalu lintas secara elektronik dinilai masih belum optimal. Hal ini disebabkan oleh karena kurangnya sosialisasi dari pihak yang berwenang serta karena sistem ini masih tergolong sebagai layanan publik yang relatif baru, sehingga pemahaman masyarakat terhadap prosedur dan manfaatnya belum sepenuhnya terbentuk.

- c. Berkurangnya kasus – kasus KKN. Penerapan sistem pengawasan lalu lintas secara elektronik diharapkan dapat meminimalisasi terjadinya penyimpangan yang dilakukan oleh oknum aparat penegak hukum, khususnya dalam proses penindakan di lapangan, tahap penuntutan, hingga proses peradilan. Melalui mekanisme yang lebih transparan dan berbasis teknologi, peluang terjadinya praktik KKN dapat ditekan seminimal mungkin, sehingga menciptakan sistem penegakan hukum yang lebih bersih dan akuntabel.

4. Efektif dan Efisien

Efektivitas dapat dimaknai sebagai pencapaian tujuan secara tepat, yakni kemampuan dalam memilih alternatif yang paling sesuai untuk mencapai hasil yang diharapkan. Suatu program atau kebijakan dikatakan efektif apabila output yang dihasilkan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Dalam konteks ini, penerapan sistem tilang elektronik (e-Tilang) di Indonesia merupakan langkah yang efektif dalam menindak pelanggaran lalu lintas secara lebih akurat, transparan, dan terukur.

Namun demikian, efektivitas e-Tilang masih menghadapi sejumlah tantangan. Salah satunya adalah tingkat literasi digital masyarakat yang belum merata. Banyak warga, khususnya di daerah-daerah tertentu, yang belum memahami secara menyeluruh tentang sistem e-Tilang. Hal ini menunjukkan perlunya peningkatan sosialisasi sistem e-Tilang yang masif dan merata agar sistem ini dapat diterima dan dimanfaatkan secara optimal oleh seluruh lapisan masyarakat.

Selain daripada itu, mengingat penerapan e-Tilang masih tergolong baru dan sebagian besar masih dalam tahap uji coba, belum tersedia evaluasi menyeluruh yang dapat dijadikan dasar penilaian efektivitas secara objektif. Oleh karena itu, dibutuhkan monitoring dan evaluasi yang berkelanjutan guna menyempurnakan mekanisme layanan ini agar semakin responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Meskipun demikian, penggunaan teknologi informasi dan komunikasi dalam sistem e-Tilang tetap merupakan pilihan strategis yang efisien, karena mampu memangkas prosedur administratif, mengurangi interaksi langsung yang berpotensi menimbulkan praktik pungli, serta meningkatkan akuntabilitas penegakan hukum lalu lintas.

a. Kelemahan pengaturan system E-Tilang adalah :

1) Data yang belum terintegrasikan. 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 terintegrasikan 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 terintegrasikan 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 Cirebon 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 Cirebon masih tetap tinggi.
2. Berdasarkan Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedman tersebut diatas, pengawasan lalu lintas secara elektronik meliputi:

a. Faktor Penegak Hukum.

Petugas sering mengalami kendala dalam penginputan data pelanggar pada aplikasi, yang menyebabkan kesulitan dalam melacak pelanggar jika terjadi kesalahan identitas.

b. Faktor Sarana dan Prasarana.

Jumlah perangkat pendukung seperti CCTV hanya tersedia satu unit, dan kamera helm (Kopek) hanya lima unit untuk tujuh titik pengawasan, sehingga pengawasan belum optimal.

c. Faktor Masyarakat.

Perilaku berlalu lintas yang buruk masih menjadi persoalan utama, ditandai dengan rendahnya kesadaran masyarakat terhadap aturan lalu lintas.

3. Penerapan pengawasan lalu lintas secara elektronik di Indonesia di masa akan datang ada empat point yaitu Partisipasi Masyarakat; Transparansi; Akuntabilitas, Efektif dan Efisien.

B. Saran

1. Kepada Pemerintah.

Pemerintah diharapkan dapat meningkatkan pemberian dukungan anggaran dan kebijakan dalam pengembangan sarana dan prasarana pengawasan lalu lintas elektronik, seperti penambahan unit CCTV dan perangkat Kopek di titik rawan pelanggaran. Selain itu, perlu dilakukan

pembaruan sistem teknologi secara berkala untuk menunjang efektivitas ETLE dan memastikan integrasi data yang akurat antarinstansi.

2. **Kepada Kepolisian (Polres Cirebon Kota).**

Polres Cirebon Kota perlu meningkatkan kapasitas dan kompetensi terhadap personel yang mengawaki pengelolaan sistem ETLE, khususnya dalam hal akurasi input data pelanggar. Patroli elektronik juga harus diperluas jangkauannya dan dilakukan secara konsisten. Di samping itu, penting untuk melakukan koordinasi lintas sektor guna mendukung proses penegakan hukum yang lebih efektif.

3. **Kepada Masyarakat.**

Masyarakat sebagai pengguna jalan raya perlu meningkatkan kesadaran hukum dan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Edukasi secara berkala tentang pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas serta dampak hukum dari pelanggaran perlu digencarkan melalui media sosial, sekolah, dan komunitas masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Anshori, A. G. (2007). *Kamus Ilmiah Populer*. Surabaya: Arkola.
- Bungin, B. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Effendi, R. (2015). *Accounting Principles Prinsip–Prinsip Akuntansi Berbasis SAK ETAP*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Fadli, M. R. (2022). *Penelitian Hukum Empiris dalam Perspektif Interdisipliner*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo.
- Friedman, L. M. (2001). *The Legal System: A Social Science Perspective*. New York: Russell Sage Foundation.
- Gustav Radbruch. (1950). *Legal Philosophy*, trans. Kurt Wilk. New York: Oceana Publications.
- Handoko, T. H. (1984). *Manajemen*. Edisi 2 BPFE, Universitas Gadjah Mada.
- Herujito. (2001). *Manajemen*. Jakarta: Grasindo.
- Kelsen, H. (1992). *Introduction to the Problems of Legal Theory*. Oxford: Clarendon Press.
- Krippendorff, K. (2018). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.

- Manullang, M. (2009). *Dasar-dasar Manajemen*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum* (Edisi Revisi). Jakarta: Kencana.
- Moleong, L. J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Edisi Revisi). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Rahardjo, S. (2009). *Hukum dan Perubahan Sosial*. Jakarta: Kompas.
- Rahardjo, S. (2009). *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Rahardjo, S. (2009). *Biarkan Hukum Mengalir: Catatan Kritis tentang Hukum di Indonesia*. Jakarta: Kompas.
- Rahardjo, S. (2000). *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Salim, H. S., & Nurbani, N. (2013). *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Disertasi dan Tesis*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Situmorang, V. M., & Juhir, J. (1998). *Aspek Hukum Pengawasan Melekat*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Siagian, S. P. (2003 & 2008). *Filsafat Administrasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Soekanto, S. (1983). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Press.
- Soekanto, S. (1986). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Soekanto, S. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press.

- Soekanto, S. (2008). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Soemitro, R. H. (1990). *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soekarno. (1990). *Administrasi dan Manajemen Umum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Subekti. (2005). *Hukum Lalu Lintas Jalan Raya*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Sule, E. T., & Saefullah, K. (2005). *Manajemen: Suatu Pengantar*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Tyler, T. R. (2006). *Why People Obey the Law* (2nd ed.). Princeton University Press.
- Tyler, T. R., & Huo, Y. J. (2002). *Trust in the Law: Encouraging Public Cooperation with the Police and Courts*. Russell Sage Foundation.

JURNAL

- Gunawan, A. (2023). Evaluasi Penerapan ETLE di Wilayah Polres Cirebon Kota. *Jurnal Hukum dan Masyarakat*, 10(2), 147–162.
- Jhordyan Pakiding Andilolo, Hadi Tuasikal, & Dwi Pratiwi Markus. (2024). Implementasi Hukum Lalu Lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *UNES Law Review*, Vol. 6, No. 4, hlm. 11722–11724.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Republik Indonesia. (1945). *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Republik Indonesia. (2002–2016). *Peraturan Perundang-Undangan Terkait Lalu Lintas dan Informasi Elektronik*. Jakarta: Sekretariat Negara.

INSTITUSI / LAPORAN / PEDOMAN RESMI

- Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia. (2014). *Pancasila sebagai dasar nilai pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi*. Jakarta: Lemhannas RI.
- Badan Nasional Penanggulangan Terorisme. (2020). *Ancaman keamanan non-militer dalam era globalisasi*. Jakarta: BNPT.
- Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2022). *Pedoman Pelaksanaan ETLE Nasional Presisi*. Jakarta: Divisi Humas Polri.
- Korlantas Polri. (2016).
- Dinas Perhubungan Kota Cirebon. (2023).

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2020). *Pedoman Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2005). *Rencana Induk Transportasi Nasional*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Polres Cirebon Kota. (2024). *Data Pelanggaran Lalu Lintas Semester I dan II Tahun 2023*. Dokumentasi Internal.
- Universitas Swadaya Gunung Jati. (2023). *Survei Persepsi Masyarakat Terhadap Sistem ETLE di Cirebon*. LPPM UGJ.

INTERNET DAN LAIN-LAIN

- Kelman, H. C. (1958). Compliance, identification, and internalization: Three processes of attitude change. *Journal of Conflict Resolution*, 2(1), 51–60.
<https://doi.org/10.1177/002200275800200106>
- Wawancara dengan AKP Ngadiman, Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Cirebon Kota, 20 Desember 2024.