

**PELAKSANAAN TILANG *ONLINE* ATAU *E-TILANG*
TERHADAP PENANGANAN PELANGGARAN LALU
LINTAS BERDASARKAN UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN**

Oleh :
Yogi Bagja Nugraha
41151010150179

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat ujian
guna memperoleh gelar sarjana hukum
pada program studi hukum



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LANGLANGBUANA
BANDUNG
2021**

***IMPLEMENTATION OF TILANG ONLINE OR E-
TILANG FOR HANDLING OF TRAFFIC VIOLATIONS
BASED ON RULE NUMBER 22 OF 2009 CONCERNING
TRAFFIC AND ROAD TRANSPORTATION***

By :
Yogi Bagja Nugraha
41151010150179

Skripsi

*To fulfill one of the exam requirements
in order to obtain a law degree
in the law study program*



***FACULTY OF LAW
LANGLANGBUANA UNIVERSITY
BANDUNG
2021***

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Yogi Bagja Nugraha
Nomor Pokok Mahasiswa : 41151010150179
Jenis Penulisan Tugas Akhir : Skripsi
Judul Penulisan Tugas Akhir : PELAKSANAAN TILANG *ONLINE*
ATAU *E-TILANG* TERHADAP
PENANGANAN PELANGGARAN LALU
LINTAS BERDASARKAN UNDANG-
UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN

Menyatakan bahwa Tugas Akhir ini adalah hasil karya saya sendiri dan bukan merupakan plagiat. Apabila di kemudian hari terbukti bahwa Tugas Akhir ini adalah plagiat, saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai ketentuan yang berlaku di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar, sehat walafiat, dan tanpa tekanan dari manapun juga.

Yang menyatakan,



Yogi Bagja Nugraha
NPM. 41151010150179

Dekan,



Dr. Hj. Hernawati RAS, S.H., M.Si.

Pembimbing,

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive representation of the name H. Riyanto S Akhmadi.

H. Riyanto S Akhmadi, S.H., M.H.

ABSTRAK

Penerapan tilang dalam perkembangannya saat ini tidak hanya dilakukan secara konvensional oleh Polisi Lalu Lintas di jalan raya, namun telah menggunakan peralatan elektronik berupa kamera cctv yang dapat mendeteksi aktivitas pengendara kendaraan bermotor di jalan raya sehingga apabila terjadi pelanggaran lalu lintas maka kamera cctv tersebut dapat mengambil foto kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut dan digunakan sebagai alat bukti dalam perkara pelanggaran lalu lintas di sidang pengadilan, penerapan tilang seperti dimaksud disebut dengan tilang elektronik atau *e-tilang*. Sehubungan dengan hal tersebut, maka dalam penulisan skripsi ini penulis mengkaji kendala-kendala dalam pelaksanaan tilang *online* atau *e-tilang* terhadap pemberian sanksi pelanggaran lalu lintas serta mengkaji efektivitas pelaksanaan tilang *online* atau *e-tilang* berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif dan yuridis empiris yang bertujuan untuk mencari asas-asas dan dasar-dasar falsafah hukum positif, serta menemukan hukum secara *in-concreto*. Spesifikasi penelitian ini adalah deskriptif analitis, yaitu tidak hanya menggambarkan permasalahan saja, melainkan juga menganalisis melalui peraturan yang berlaku dalam hukum pidana khususnya hukum lalu lintas. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan serta penelitian lapangan untuk mengumpulkan data primer dan sekunder.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kendala-kendala dalam pelaksanaan tilang *online* atau *e-tilang* terhadap pemberian sanksi pelanggaran lalu lintas, antara lain kelemahan alur pelaksanaan tilang elektronik atau *e-tilang* melalui aksesibilitas jaringan aplikasi. Kendala lain yaitu *e-tilang* tidak dapat melakukan penindakan terhadap kendaraan bermotor yang menggunakan tanda nomor kendaraan yang tidak sesuai dengan nomor registrasi kendaraan bermotor yang tercatat di Samsat. Selain itu, kesalahan pengiriman surat tilang merupakan suatu kendala dalam hal penerapan sanksi terhadap pelanggar lalu lintas dengan konsep tilang elektronik atau *e-tilang*. Efektivitas dari penegakan hukum dapat didekati dengan memahami dan menilai relasi antara ketiga komponen hukum yaitu substansi, struktur, dan budaya. Terkait dengan efektivitas proses penyelesaian permasalahan perkara tilang, telah terbit Perma No. 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Berbasis Elektronik. Penyederhanaan penyelesaian pelanggaran lalu lintas salah satunya adalah masyarakat pelanggar lalu lintas tidak perlu hadir dalam persidangan melainkan langsung membayar denda sejumlah nominal tertentu. Dengan diterbitkannya peraturan tersebut, diharapkan efektivitas penegakan hukum dalam hal disiplin berlalu lintas oleh masyarakat dapat terlaksana dengan baik dan benar.

Kata kunci : *e-tilang*, lalu lintas, pelanggaran

ABSTRACT

The application of a ticket in its current development is not only done conventionally by the Traffic Police on the highway, but has used electronic equipment in the form of a cctv camera that can detect the activity of motorized vehicle drivers on the highway so that if there is a traffic violation, the cctv camera can take photos. motorized vehicle that commits a traffic violation and is used as evidence in a traffic violation case in court, the application of such a ticket is called an electronic ticket or e-ticket. In connection with this, in writing this thesis the author examines the obstacles in the implementation of online ticketing or e-tickets against traffic violation sanctions and examines the effectiveness of the implementation of online tickets or e-tickets based on Law Number 22 of 2009 concerning Traffic. And Road Transport.

In this thesis, the author uses normative juridical and empirical juridical research methods that aim to find the principles and foundations of positive legal philosophy, as well as find the law in-concreto. The specification of this research is analytical descriptive, that is, it does not only describe the problem, but also analyzes it through the regulations that apply in criminal law, especially traffic law. Data collection techniques were carried out through library research and field research to collect primary and secondary data.

The results of the study conclude that the obstacles in the implementation of online ticketing or e-tickets for the provision of traffic violations sanctions, among others, the weakness of the flow of the implementation of electronic tickets or e-tickets through the accessibility of the application network. Another obstacle is that e-tickets cannot take action against motorized vehicles that use a vehicle number that does not match the registration number of motorized vehicles recorded in Samsat. In addition, the error in sending a ticket is an obstacle in terms of applying sanctions to traffic violators with the concept of electronic ticket or e-ticket. The effectiveness of law enforcement can be approached by understanding and assessing the relationship between the three legal components, namely substance, structure, and culture. In relation to the effectiveness of the process of solving traffic ticket problems, Perma No. 12 of 2016 concerning Procedures for the Settlement of Electronic-Based Traffic Cases. Simplifying the settlement of traffic violations, one of which is that traffic violators do not need to be present at the trial but directly pay a fine of a certain nominal amount. With the issuance of these regulations, it is hoped that the effectiveness of law enforcement in terms of traffic discipline by the community can be carried out properly and correctly.

Keywords: e-ticket, traffic, violation

KATA PENGANTAR

Berkat rahmat Allah SWT, serta atas petunjuk dan bimbingan-Nya penulis dapat menyelesaikan tugas akhir selama menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana dengan membuat skripsi yang berjudul :
PELAKSANAAN TILANG *ONLINE* ATAU *E-TILANG* TERHADAP PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

Pembuatan tugas akhir ini merupakan syarat dalam mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana, selesainya tugas akhir ini berkat bantuan dan dorongan semua pihak berupa saran-saran dan bahan masukan serta data-data yang diperlukan sehingga memberikan kelancaran bagi penulis dalam menyelesaikannya. Sehubungan dengan hal tersebut penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat Bapak H. Riyanto S Akhmadi, S.H., M.H., dan Ibu Wiwit Juliani Sari, S.H., M.H., yang telah memberikan petunjuk dan arahan sehingga dapat terwujud tugas akhir ini, selanjutnya pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. H. R. AR. Harry Anwar, S.H., M.H., selaku Rektor Universitas Langlangbuana.
2. Ibu Dr. Hj. Hernawati RAS S.H., M.Si., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
3. Ibu Eni Dasuki Suhardini, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.

4. Ibu Sri Mulyati Chalil, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana..
5. Bapak Dani Durahman, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana..
6. Ibu Dini Ramdania, S.H., M.H., selaku Kaprodi Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
7. Bapak H. Riyanto S Akhmadi, S.H., M.H., selaku Ketua Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
8. Bapak Rachmat Suharno, S.H., M.H., selaku Sekprodi Bidang Kekhususan Perdata Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
9. Ibu Diliya Mariam Rinjani, S.H., M.H., selaku Kepala Bidang Kekhususan Pidana dan Hukum Kepolisian Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
10. Bapak Riza Zulfikar, S.H., S.T., M.Kn., selaku dosen wali penulis.
11. Bapak dan Ibu Dosen pada Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
12. Seluruh Staf Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
13. Rekan-rekan mahasiswa dan handai taulan yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Selanjutnya penulis juga mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada kedua orang tua penulis Ibu Ida Rufaida dan Bapak Iwan Wahyudin serta kakak penulis Agung Gumilar yang telah mencurahkan kasih sayang dorongan serta semangat kepada penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.

Semoga kebaikan, bantuan dan dorongan yang diberikan mendapat imbalan dan balasan dari Tuhan Yang Maha Esa. Aamiin YRA.

Bandung, Oktober 2021

Penulis

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Yeni', written in a cursive style.

DAFTAR ISI

Halaman :

ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	12
C. Tujuan Penelitian.....	12
D. Kegunaan Penelitian	13
E. Kerangka Pemikiran	13
F. Metode Penelitian	19
BAB II : TINJAUAN TEORITIK MENGENAI PELAKSANAAN TILANG ONLINE ATAU E-TILANG TERHADAP PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS	
A. Teori Efektivitas	22
B. Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).....	27
1. Dasar Hukum.....	27
2. Pengertian.....	30
3. Pelanggaran Lalu Lintas.....	32

4. Polisi Lalu Lintas.....	37
5. Sanksi	44
C. <i>E-Tilang</i>	50
1. Pengertian.....	50
2. Ketentuan/Tahapan <i>E-Tilang</i>	51
3. Sanksi <i>E-Tilang</i>	52
D. Teori Penanggulangan	54
1. Preventif	54
2. Represif	55

**BAB III : PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS SECARA
KONVENSIONAL DAN TILANG *ONLINE* ATAU *E-TILANG***

A. Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas Secara Konvensional Dengan Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Tilang <i>Online</i> atau <i>E- Tilang</i> di Wilayah Kerja Kota Bandung.....	57
B. Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas Secara Konvensional Dengan Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Tilang <i>Online</i> atau <i>E- Tilang</i> di Wilayah Kerja Kota Jakarta	63
C. Contoh Kasus Permasalahan Tilang <i>Online</i> atau <i>E-Tilang</i>	70

**BAB IV : PELAKSANAAN TILANG *ONLINE* ATAU *E-TILANG*
TERHADAP PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS**

A. Kendala-Kendala Dalam Pelaksanaan Tilang <i>Online</i> Atau <i>E- Tilang</i> Terhadap Pemberian Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas	73
---	----

B. Efektivitas Pelaksanaan Tilang <i>Online</i> atau <i>E-Tilang</i> Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	84
---	----

BAB V : PENUTUP

A. Kesimpulan.....	98
B. Saran	99

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Halaman :

Tabel 1 : Perbandingan Data Pelanggaran Lalu Lintas Jenis Tilang Manual Dengan Jenis <i>E</i> -Tilang Tahun 2021 di Kota Bandung.....	62
Tabel 2 : Jumlah Penindakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut Bulan Tahun 2019 di Kota Jakarta.....	69
Tabel 3 : Jumlah Penindakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut Unit Tahun 2019 di Kota Jakarta.....	69

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bangsa Indonesia, sebagai warga dunia tengah memasuki era globalisasi informasi, seiring dengan semakin berkembangnya teknologi informasi. Menjadi tanggung jawab pemerintah Indonesia untuk memajukan ilmu pengetahuan dan teknologi sesuai dengan yang diamanatkan dalam Pasal 31 ayat (5) Undang-Undang Dasar 1954 (selanjutnya disingkat UUD 45) yang menyebutkan bahwa "Pemerintah memajukan ilmu pengetahuan dan teknologi dengan menunjang tinggi nilai-nilai agama dan persatuan bangsa untuk kemajuan peradaban serta kesejahteraan umat manusia". Perkembangan dari teknologi informasi salah satunya membawa pengaruh terhadap semakin konvergennya sistem komputasi (*computing system*) dan sistem komunikasi yang mendorong terintegrasi kedua sistem tersebut pada jarak jauh (*telecommunication system*). Sistem komunikasi jarak jauh ini menciptakan globalisasi teknologi informasi yang pada gilirannya menghadirkan masyarakat informasi. Di Indonesia, integrasi fungsi teknologi, media dan komunikasi dikenal dengan istilah telematika.¹

Secara cepat, teknologi ini mengubah cara hidup masyarakat, di mana batas ruang dan waktu sudah tidak menjadi kendala besar (*borderless*). Bahkan kehadiran internet yang sangat fenomenal ini semakin mengukuhkan pendapat bahwa teknologi informasi dan komunikasi telah menjadi *mainstream* budaya

¹ Ahmad M. Ramli, *Pembangunan Hukum bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi*, PPHN, Jakarta, 2018, hlm.1

masyarakat dunia saat ini.² Kehadiran internet, telah membawa dampak yang signifikan pada perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi saat ini. Teknologi ini mampu membawa manusia kepada tingkat kualitas kehidupan yang lebih baik, dalam waktu bersamaan terdapat juga potensi permasalahan-permasalahan yang besar sebagai akibat dari penyalahgunaan teknologi informasi.³

Internet telah melahirkan konsep baru di berbagai bidang, seperti di bidang perdagangan (*e-commerce*), bidang pendidikan (*e-learning*), bidang pemerintahan (*e-government*), bidang bisnis (*e-business*) dan bidang politik (*e-democracy*)⁴, bahkan pada saat ini telah diberlakukan tilang elektronik (*e-tilang*) untuk para pemakai kendaraan roda dua maupun roda empat yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Konsep baru ini tentu saja membawa manfaat positif bagi efisien dan efektifitas kinerja. Selain manfaat yang positif tersebut, ada pula pengaruh yang tidak baik dari pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi yang patut diperhitungkan dan dicari langkah antisipasinya. Salah satunya adalah penyalahgunaan teknologi informasi yang melanggar ruang-ruang publik maupun ruang privasi. Seperti halnya dunia nyata, dunia maya ternyata terdapat pula berbagai bentuk kejahatan. Internet telah mengundang tangan-tangan kriminal dalam beraksi, baik untuk mencari keuntungan materi maupun untuk sekedar

² Jimly Asshiddiqie, *Hukum Tata Negara dan Pilar-pilar Demokrasi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm.234

³ Ahmad M. Ramli, *op.cit.*, hlm.3

⁴ Subrata dalam Hanafi Arif, *Urgensi Pendidikan Tinggi Hukum Dalam Memenuhi Tuntutan Kemajuan Teknologi Informasi dan Komunikasi*, Jurnal Uniska, Vol.5, No.2, 2020, hlm.111

melampaikan keisengan. Hal ini memunculkan fenomena khas yang sering disebut sebagai *cyber crime* (kejahatan di dunia maya).⁵

Penerapan sistem *e-tilang* di beberapa negara dirasakan cukup efisien dalam mengurangi pelanggaran maupun kecelakaan.⁶ Berkembangnya sarana transportasi berupa kendaraan bermotor yang digunakan dalam aktivitas kehidupan sehari-hari merupakan salah satu dari perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang terjadi dewasa ini yang membawa perubahan signifikan dalam setiap aktivitas kehidupan manusia. Dahulu kala sarana transportasi yang digunakan oleh masyarakat masih bersifat tradisional misalnya penggunaan kuda dengan kelengkapan yang seadanya sebagai sarana transportasi darat, namun seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, penggunaan sarana transportasi kendaraan bermotor semakin marak menggantikan sarana transportasi tradisional yang tidak hanya memberikan dampak positif bagi kehidupan masyarakat, namun juga dapat memberikan dampak negatif yang ditimbulkan secara langsung dari penggunaan sarana transportasi berupa kendaraan bermotor dalam kehidupan masyarakat.⁷

Sistem transportasi adalah suatu hal yang penting bagi suatu kota, terutama di kota besar yang memiliki banyak aktivitas dan banyak penduduk. Selain itu sistem transportasi merupakan hal yang krusial dalam menentukan keefektifan suatu kota. Banyak sekali kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya yang dilakukan oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan timbulnya

⁵ Ahmad M. Ramli, *op.cit.*, hlm.4

⁶ <https://unimma.ac.id/mengupas-efektivitas-tilang-elektronik/>, diakses pada tanggal 24 September 2021 pukul 10.09 AM

⁷ Rahman Amin, *Efektivitas Penerapan Tilang Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polda Metro Jaya*, Jurnal Krtha Bhayangkara, Vol.14, No.2, 2020, hlm.135

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. Pelanggaran tersebut terjadi justru pada jam-jam sibuk dimana aktivitas masyarakat di jalan raya meningkat.⁸

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mengalami peningkatan pesat seiring bertambahnya peningkatan alat transportasi bermotor demikian halnya juga terjadi peningkatan pelanggaran lalu lintas. Latar belakang inilah yang membuat kepolisian menetapkan peraturan *e-tilang* yang diharapkan dapat membantu penanganan kasus pelanggaran lalu lintas dan pungutan liar yang belakangan ini marak terjadi seiring dengan pertumbuhan moda transportasi. Pelanggaran lalu lintas tidak dapat dibiarkan begitu saja karena sebagian besar kecelakaan lalu lintas disebabkan karena faktor manusia pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Namun masih ditemukan penyebab di luar faktor manusia seperti ban pecah, rem blong, jalan berlubang, kemacetan lalu lintas, volume kendaraan yang tinggi melalui ruas jalan tertentu, kondisi jalan, infrastruktur jalan yang kurang memadai dan lain-lain.⁹

Khususnya di wilayah hukum Polda Jabar, jumlah pelanggaran lalu lintas selama tiga tahun terakhir mengalami trend peningkatan setiap tahunnya, dimana pada Tahun 2017 jumlah pelanggaran lalu lintas sebanyak 1.324.101 pelanggaran,

⁸ Sri Endah Wahyuningsih, *Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Jurnal Hukum Khaira Ummah, vol.12, no.4, 2017, hlm.755

⁹ *ibid*, hlm.755

kemudian mengalami peningkatan pada Tahun 2018 menjadi 1.617.566 pelanggaran, dan pada Tahun 2019 kembali mengalami peningkatan dengan jumlah sebanyak 1.698.271 pelanggaran. Demikian halnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang mengalami peningkatan, dimana pada Tahun 2018 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 5.903 kasus, kemudian mengalami peningkatan pada Tahun 2019 sebanyak 8.877 kasus.¹⁰ Untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas di jalan raya, dilakukan upaya penegakan hukum terhadap setiap pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas dengan memberikan sanksi berdasarkan bukti pelanggaran (selanjutnya disebut dengan tilang) atas pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sanksi tilang tersebut pada umumnya dikenakan secara langsung kepada pengemudi kendaraan bermotor yang ditemukan oleh Polisi Lalu Lintas pada saat sedang melaksanakan tugas atau pada saat sedang melaksanakan razia di jalan raya, dimana pengemudi yang dikenakan tilang dapat menghadiri sidang secara langsung atau dapat diwakili dengan melakukan pembayaran denda tilang yang telah ditentukan.

Hukum pidana diartikan sebagai suatu ketentuan hukum atau undang-undang yang menentukan perbuatan yang dilarang untuk dilakukan dan ancaman sanksi terhadap pelanggaran larangan tersebut. Sebagaimana yang telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (yang selanjutnya disebut KUHP) dalam Buku III tentang Pelanggaran (Pasal 489 sampai dengan Pasal 569 KUHP),

¹⁰ Laporan Tahunan Subdit Gakkum Direktorat Lalu Lintas Polda Jabar Tahun 2017 s.d 2019.

banyak sekali dijumpai regulasi berkaitan dengan pelanggaran hukum, mulai dari yang ringan hingga yang berat. Salah satu pelanggaran yang dimaksud adalah pelanggaran lalu lintas atau yang disebut dengan tilang. Tilang merupakan fenomena sosial dan masalah hukum yang menuntut pengelolaan yang efektif dan efisien agar terjadi tertib berlalu lintas dan kesadaran hukum dalam implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹¹

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. Pelanggaran lalu lintas tidak dapat dibiarkan begitu saja karena berdasarkan data yang ada sebagian besar kecelakaan lalu lintas disebabkan karena faktor manusia pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Dampak yang disebabkan pelanggaran lalu lintas begitu besar sehingga diperlukan strategi dan langkah-langkah perbaikan sistem administrasi, prosedur dan mekanisme penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu yang efektif juga lebih baik. Dalam menekan angka pelanggaran lalu lintas serta akibat yang ditimbulkan dari terjadinya pelanggaran lalu lintas, Kepolisian telah melaksanakan berbagai upaya dan kegiatan baik bersifat preventif maupun represif guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.¹²

¹¹ Artidjo Alkostar, *Prosiding Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang*, Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang, Jakarta, 2014, hlm.45

¹² Rahman Amin, *op.cit.*, hlm.136

Lalu lintas berdasarkan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ialah "gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan". Oleh karenanya, ketentuan pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berkaitan dengan pelanggaran atas segala hal yang berhubungan dengan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Penegakan peraturan lalu lintas, sangat ditentukan oleh pola perilaku yang nyata dari penegak hukum dalam menerapkan peraturan lalu lintas. Dikatakan demikian karena sebagian besar warga masyarakat mengartikan hukum sebagai petugas. Oleh warga masyarakat pada umumnya polisi lalu lintas dan petugas-petugas lain di bidang lalu lintas, dianggap sebagai lapisan masyarakat yang perilakunya berlalu lintas di jalan patut ditiru, karena petugas yang dianggap sebagai golongan yang serba tahu mengenai masalah-masalah lalu lintas. Setiap pelanggaran lalu lintas akan ditindak oleh penyidik berdasarkan kewenangannya.¹³

Kewenangan penyidik diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. Hukuman bagi pelanggar dapat berupa denda atau kurungan. Tilang merupakan denda yang dikenakan oleh Polisi Lalu Lintas kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan. Para pengguna jalan seringkali melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun

¹³ Miko Ginting, *Standar Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri*, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, Jakarta, 2015, hlm.39

2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tilang diharapkan mampu menangani permasalahan berlalu lintas.¹⁴

Penerapan tilang dalam perkembangannya saat ini tidak hanya dilakukan secara konvensional oleh Polisi Lalu Lintas di jalan raya, namun telah menggunakan peralatan elektronik berupa kamera CCTV yang dapat mendeteksi aktivitas pengendara kendaraan bermotor di jalan raya sehingga apabila terjadi pelanggaran lalu lintas maka kamera CCTV tersebut dapat mengambil foto kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut dan digunakan sebagai alat bukti dalam perkara pelanggaran lalu lintas di sidang pengadilan yang secara umum diatur dalam Pasal 243 ayat (3) huruf d dan Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta diatur lebih lanjut dalam Pasal 14 ayat (3), Pasal 23 dan Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹⁵ Penerapan tilang seperti dimaksud disebut dengan tilang elektronik atau *e-tilang*.

Sistem *e-tilang* akan menggantikan sistem tilang manual yang menggunakan blanko atau surat tilang, dimana pengendara yang melanggar akan dicatat melalui aplikasi yang dimiliki personel Kepolisian. *E-tilang* dapat memudahkan masyarakat untuk membayar denda melalui bank. Namun, tidak semua masyarakat dapat mengikuti prosedur-prosedur *e-tilang* yang diberikan oleh Kepolisian. Terutama untuk masyarakat awam yang kurang mengerti tentang

¹⁴ Junef Muhar, *Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas*, Jurnal Widya Yustisia, Vol.1, No.1, 2014, hlm.58

¹⁵ Rahman Amin, *op.cit.*, hlm.137

teknologi. Sistem *e-tilang* yang diberlakukan memberikan perhatian bagi masyarakat. Sistem *e-tilang* tersebut memberikan dampak yang baik bagi masyarakat yang kenal dengan teknologi. Namun, bagi masyarakat yang kurang kenal dengan teknologi akan menemui kesulitan dalam mengikuti perkembangan teknologi ini. Faktor-faktor yang menjadi pertimbangan masyarakat ialah dalam penggunaan sistem *e-tilang* yang belum dipahami secara baik dan meluas.¹⁶

Sehubungan dengan itu, penerapan *e-tilang* dapat memberikan kemudahan bagi Polisi Lalu Lintas dalam melakukan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan raya, namun penerapan *e-tilang* juga mempunyai permasalahan, selain yang disebutkan diatas juga berkaitan dengan bukti rekaman kamera CCTV yang diambil pada saat pelanggaran lalu lintas terjadi diidentifikasi berdasarkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang melakukan pelanggaran dan kemudian surat konfirmasi dikirimkan ke alamat pemilik kendaraan sesuai dengan data registrasi kendaraan bermotor. Hal tersebut menjadi masalah apabila kendaraan bermotor tersebut sudah berpindah tangan kepada orang lain dan pemilik yang baru namun belum melakukan perubahan identitas pemilik kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut, maupun penggunaan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang tidak sesuai dengan ketentuan.

Peristiwa hukum berupa penerapan *e-tilang* yang masih terdapat kendala dapat terjadi dalam hal surat tilang yang dikirimkan kepada pelanggar berdasarkan pada data identitas yang tertera pada STNK. Peristiwa tersebut terjadi terhadap Denny Andrian Kusdayat yang menerima surat *e-tilang* bernomor

¹⁶ Sri Endah Wahyuningsih, *op.cit.*, hlm.756

B/1119/VII/YAN.1.2/2019/Datro, dengan dugaan pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya terekam oleh kamera tersembunyi yang berada di JPO di depan Kantor Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kemenpan RB), Jakarta Selatan, pada tanggal 17 Juli 2019 pukul 17:45:57 WIB. Namun, Andrian Kusdayat mengklaim tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas sebagaimana yang dituduhkan oleh Polda Metro Jaya. Andrian Kusdayat mengaku bahwa sosok yang mengemudikan mobilnya saat itu adalah saudara iparnya yang bernama Mahfudi.¹⁷

Peristiwa hukum lain berupa penerapan *e*-tilang yang masih terdapat kendala terjadi terhadap Bambang Widjo Purwanto seorang anggota DPRD Kabupaten Sragen. Bambang Widjo Purwanto mendapatkan kiriman surat tilang elektronik dari Polda Metro Jaya. Pada surat pelanggaran tilang elektronik tersebut, Bambang Widjo Purwanto dinyatakan bersalah karena melanggar Pasal 283 *jo* Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang melakukan kegiatan lain saat mengemudi, dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi. Padahal, Bambang Widjo Purwanto tidak pernah berada di Jakarta pada tanggal pelanggaran itu, dan mobilnya pun tetap berada di garasi rumah.¹⁸

Dibalik kendala-kendala dalam penerapan *e*-tilang yang terjadi tersebut, di wilayah hukum Polda Jabar tepat di Kota Bandung, *e*-tilang atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), pada hari Selasa tanggal 23 Maret 2021,

¹⁷ <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190814205055-12-421425/polisi-digugat-karena-e-tilang-surat-dikirim-sesuai-data>, diakses pada tanggal 26 September 2021 pukul 8.58 PM

¹⁸ <https://kumparan.com/kumparanoto/dapat-surat-tilang-elektronik-pada-mobil-tak-kemana-mana-luerMpvTckh/3>, diakses pada tanggal 26 September 2021 pukul 9.06 PM

Selama dua hari *e-tilang* diterapkan, sedikitnya 5.000 (lima ribu) pelanggar lalu lintas terekam kamera *e-tilang* yang dipasang di sejumlah titik persimpangan di Kota Bandung. Rata-rata pelanggar merupakan pengendara kendaraan roda empat dan roda dua. Pelanggaran yang kerap dilakukan pengendara, yakni menerobos lampu merah (*traffic light*).¹⁹

Sebelumnya telah terdapat beberapa judul penulisan tugas akhir mengenai penerapan *e-tilang* dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas, dua diantaranya berjudul :

1. Pelaksanaan Sistem *E-Tilang* Di Kabupaten Bantul. Disusun oleh Rahmad Trianto, Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, pada tahun 2019. Dalam penulisan tugas akhir tersebut menganalisis mengenai penerapan sistem *e-tilang* di Kabupaten Bantul dan pelaksanaan sistem *e-tilang* di Kabupaten Bantul merupakan perwujudan *Good Governance* di Indonesia.
2. Kinerja Polisi Lalu Lintas Dalam Penerapan *E-Tilang* Di Kota Makassar. Disusun oleh Ahmad Fadli, Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, pada tahun 2020. Dalam penulisan tugas akhir tersebut menganalisis mengenai peningkatan kinerja Kepolisian dalam menerapkan *e-tilang* dan penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran berlalu lintas di Kota Makassar

¹⁹ <https://jabar.inews.id/berita/baru-2-hari-etle-berlaku-di-bandung-5000-pelanggar-lalu-lintas-terekam-kamera/2>, diakses pada tanggal 26 September 2021 pukul 9.12 PM

Penulis bermaksud untuk mengkaji lebih dalam lagi mengenai efektivitas penerapan pelaksanaan *e*-tilang untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Indonesia, karena sepengetahuan penulis belum ada pembahasan mengenai hal tersebut dalam tugas akhir mahasiswa sebelumnya. Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik untuk meneliti dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul : PELAKSANAAN TILANG *ONLINE* ATAU *E*-TILANG TERHADAP PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, penulis mengidentifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah kendala-kendala dalam pelaksanaan tilang *online* atau *e*-tilang terhadap pemberian sanksi pelanggaran lalu lintas ?
2. Bagaimanakah efektivitas pelaksanaan tilang *online* atau *e*-tilang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian adalah :

1. Untuk mengetahui serta mengkaji kendala-kendala dalam pelaksanaan tilang *online* atau *e*-tilang terhadap pemberian sanksi pelanggaran lalu lintas.

2. Untuk mengetahui serta mengkaji efektivitas pelaksanaan tilang *online* atau *e-tilang* berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih bagi perkembangan ilmu hukum pidana, khususnya terhadap teori-teori yang berkaitan dengan pelanggaran dalam hal ini pelanggaran lalu lintas dan juga teori hukum pidana yang berkaitan dengan teknologi.

2. Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi para penegak hukum dalam hal ini institusi Kepolisian yang terkait dengan penerapan tilang *online* atau *e-tilang* terhadap pelanggar lalu lintas.

E. Kerangka Pemikiran

Efektivitas hukum dalam masyarakat terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut terdiri dari lima bentuk yaitu antara lain:²⁰

1. Faktor hukumnya sendiri, dalam hal ini dibatasi pada undang-undang saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

²⁰ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, cet.4, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm.29

Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum dapat dilihat dari seberapa besar masyarakat mentaati aturan hukum tersebut dan tergantung dari kepentingannya, jika masyarakat taat hukum karena kepentingan atau *compliance* (taat karena sanksi) dan *identification* (taat karena menjaga hubungan baik), maka derajat ketaatannya sangat rendah dan dapat disimpulkan bahwa suatu aturan hukum tidak efektif di masyarakat tersebut. Tetapi apabila ketaatan masyarakat karena *internalization* (taat karena nilai intrinsik yang dianut) maka dapat diartikan bahwa masyarakat tersebut sudah taat hukum dan aturan hukum tersebut sangat efektif.²¹

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.²²

Penegakan hukum itu kurang lebih merupakan upaya yang dilakukan untuk menjadikan hukum, baik dalam arti formil yang sempit maupun arti materiil yang luas, sebagai pedoman perilaku dalam setiap perbuatan hukum, baik

²¹ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Cet.8, PT. Citra Aditya bakti, Bandung, 2014, hlm.20

²² Dellyana Shant dalam Nindya Putri Edytya, *Kenyataan Penegakan Hukum Di Indonesia Dalam Perspektif Hukum Dan Pembangunan: Hukum Harus Ditaati Atau Ditakuti*, Jurnal Lex Scientia, Vol.3, No.2, 2019, hlm.32

oleh para subyek hukum yang bersangkutan maupun oleh aparaturnya penegakan hukum yang resmi diberi tugas dan kewenangan oleh undang-undang untuk menjamin berfungsinya norma-norma hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.²³

Masalah penegakan hukum merupakan masalah yang rumit dikarenakan oleh sejumlah faktor yang mempengaruhinya seperti :²⁴

1. Isi peraturan perundang-undangan.
2. Kelompok kepentingan dalam masyarakat.
3. Budaya hukum.
4. Moralitas para penegak hukum yang terlibat dalam proses peradilan.

Istilah penegakan hukum sering disalah artikan seakan-akan hanya bergerak di bidang hukum pidana atau di bidang represif. Istilah penegakan hukum disini meliputi baik yang represif maupun yang preventif. Jadi kurang lebih maknanya sama dengan istilah Belanda *rechtshandhaving*. Berbeda dengan istilah *law enforcement*, yang sekarang diberi makna represif, sedangkan yang preventif berupa pemberian informasi, persuasif, dan petunjuk disebut *law compliance*, yang berarti pemenuhan dan penataan hukum. Oleh karena itu lebih tepat jika dipakai istilah penanganan hukum atau pengendalian hukum.²⁵

Penanganan hukum atau pengendalian hukum melalui penindakan terhadap tindak pidana dapat dipertimbangkan berdasarkan sisi efisiensi dari

²³ Andi Zainal Abidin Farid dalam Muhamad Iqbal, Suhendar, dan Ali Imron, *Hukum Pidana*, Unpam Press, Tangerang, 2019, hlm.35

²⁴ Satjipto Rahardjo dalam Marulak Pardede, *Peran Penelitian Hukum Yang Dilaksanakan Oleh Organisasi Bantuan Hukum Dalam Mendukung Pembangunan Hukum*, Jurnal *Rechtvinding*, Vol.2, No.1, 2013, hlm.20

²⁵ Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Edisi Kedua, Cet. 12, Sinar Grafika, Jakarta, 2017, hlm.2

penindakan tersebut. Namun perlu dikaji mengenai hakikat efisiensi. Efisiensi berkaitan dengan dua hal yaitu apakah perbuatan-perbuatan yang ingin ditanggulangi dengan hukum pidana tidak banyak memerlukan biaya untuk menanggulangnya sehingga keuntungan yang hendak diraih darinya lebih besar; dan apakah sanksi pidana yang dijatuhkan lebih besar atau lebih berat dibandingkan dengan keuntungan yang diraih pelaku dari melakukan perbuatan pidana. Jika sanksi pidana lebih berat dari biaya yang harus dikeluarkan oleh pelaku, dapat dipastikan bahwa pelaku akan menghindar untuk melakukan kejahatan.²⁶

Analisis ekonomi berkaitan dengan prinsip efisiensi itu jika dihubungkan dengan penjatuhan sanksi pidana bagi pelaku kejahatan. Yang pertama kali harus diperhatikan adalah bentuk-bentuk sanksi pidana apa saja yang tersedia yang akan dijatuhkan kepadanya. Kemudian, dari bentuk-bentuk sanksi pidana yang ada, dianalisis mana yang paling efisien dilihat dari prinsip biaya dan keuntungan. Umumnya, bentuk-bentuk sanksi pidana berupa pidana mati, pidana seumur hidup, pidana penjara, dan pidana denda. Dalam konteks analisis ekonomi bentuk sanksi pidana yang paling efisien dan cocok digunakan dalam kaitannya dengan prinsip biaya dan keuntungan adalah pidana mati dan pidana denda. Hal ini sebagaimana analisis yang dikemukakan oleh Mahrus Ali, yaitu:²⁷

1. Pidana penjara dilihat dari analisis ekonomi atas hukum pidana kurang sesuai. Penggunaan sanksi pidana penjara dalam konteks ini

²⁶ Mahrus Ali, *Proporsionalitas Dalam Kebijakan Formulasi Sanksi Pidana*, Jurnal Hukum Ius Quia Iustum, Vol.25, No.1, 2018, hlm.230

²⁷ *ibid*, hlm.230

pada kenyatannya memerlukan biaya sosial yang sangat tinggi (*high social cost of imprisonment*), dan itu semua harus ditanggung oleh negara. Biaya ini meliputi biaya langsung dari membangun suatu gedung penjara, pemeliharannya, menggaji pegawai-pegawai yang bertugas di penjara, dan biaya kesempatan yang hilang dari produktivitas bagi mereka yang dipenjarakan.

2. Pidana denda, yang merupakan bentuk sanksi keuangan (*monetary sanction*), adalah pidana yang efisien karena penjatuhannya tidak memerlukan biaya apapun, pidana denda hanya berkaitan dengan kewajiban pelaku untuk membayar sejumlah uang kepada Negara. Negara sendiri tidak mengeluarkan biaya apapun ketika menjatuhkan sanksi pidana denda. Oleh karena itu, efisiensi pidana denda tidak diragukan dalam analisis ekonomi atas hukum pidana.

Pidana denda merupakan salah satu bagian dari pidana pokok yang ditentukan dalam Pasal 10 KUHP yang dapat digunakan sebagai penjatuhan pidananya alternatif terhadap setiap pelanggaran atau pidana tunggal dalam Buku II dan Buku III KUHP. Pidana denda dapat disetarakan dengan pidana penjara yang selama ini diakui sebagai pidana yang efektif untuk penjeraman. Pidana denda dapat menciptakan hasil yang diinginkan oleh pembentuk undang-undang sesuai dengan tujuan pembedaan yang diharapkan yaitu efek jera dan

akan selalu menjadi pertimbangan oleh penegak hukum, terutama hakim dalam memutus perkara pidana.²⁸

Pidana denda harus dapat dirasakan sebagai penderitaan bagi pelaku tindak pidana dalam bentuk kesengsaraan secara materi yang menimbulkan kerugian karena merasa materi dirugikan dengan menyita harta benda untuk menutupi denda yang belum atau tidak dibayar dengan cara pelelangan. Pidana denda diharapkan pula dapat membebaskan rasa bersalah kepada terpidana dan sekaligus memberikan kepuasan kepada pihak korban. Pidana denda adalah pemberian sejumlah uang tertentu sebagai ganti kerugian atas pelanggaran yang dilakukan. Salah satu bentuk tindak pidana yang dikenakan dengan pidana denda adalah tindak pidana terhadap pelanggaran lalu lintas. Delik-delik yang terdapat dalam perkara pelanggaran lalu lintas hanya bersifat ringan sehingga hakim lebih cenderung menjatuhkan pidana denda kepada setiap pelanggar lalu lintas.²⁹

Di Indonesia pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara normatif diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut menjadi dasar pedoman dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana denda terhadap setiap pelanggaran lalu lintas secara jelas telah diatur dalam undang-undang tersebut. Walaupun penindakan terhadap pelanggar lalu lintas melalui sanksi pidana denda telah diatur, namun hal tersebut tidak meminimalisir pelaku pelanggaran lalu lintas, oleh karena itu sistem tilang

²⁸ Niniek Suparni dalam Reymond Kalianget, *Eksistensi Pidana Denda Dalam Konteks Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Jurnal Lex Crimen, Vol.IV, No.7, 2015, hlm.133

²⁹ Suhariyono AR, *Pembaruan Pidana Denda Indonesia*, Papas Sinar Sinanti, Jakarta, 2012, hlm.43

online atau *e-tilang* melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diberlakukan secara bertahap di Indonesia.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu unsur yang penting dan mutlak dalam suatu penelitian dan perkembangan ilmu pengetahuan, demikian pula dengan penulisan skripsi ini digunakan langkah-langkah sebagai berikut :³⁰

1. Metode pendekatan

Metode pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu pendekatan secara yuridis normatif dan empiris. Pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan kepustakaan atau data sekunder, sedangkan metode pendekatan yuridis empiris yaitu suatu pendekatan yang meneliti data sekunder terlebih dahulu dan kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian data primer di lapangan. Dalam hal ini dilakukan dengan mengkaji dan menguji secara logis aspek hukum dalam KUHP khususnya Buku III Tentang Pelanggaran, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tujuannya untuk menemukan hukum dalam kenyataan (*in-concreto*).

2. Spesifikasi Penelitian

³⁰ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika Offset, Jakarta, 2021, hlm.7

Spesifikasi penelitian dalam skripsi ini, adalah termasuk penelitian yang bersifat deskriptif analitis, yang tidak hanya menggambarkan permasalahan saja, akan tetapi juga menggambarkan peraturan dalam hukum pidana, selanjutnya menjelaskan asas-asas hukum yang terdapat dalam hukum pidana, serta bagaimana pelaksanaannya dalam praktik.

3. Tahap Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data sekunder yang dapat berupa bahan hukum primer, seperti perundang-undangan dan data-data lain yang berhubungan dengan skripsi ini, selain itu juga ditunjang dengan bahan hukum sekunder, seperti tulisan para ahli, penelitian ini dimaksudkan untuk mencari landasan teoritis atau yuridis juga informasi-informasi yang berhubungan dengan topik penelitian.

4. Metode Pengumpulan Data

Sesuai dengan tahap penelitian tersebut di atas, maka data yang diperoleh menggunakan teknik studi dokumen. Studi dokumen digunakan untuk mengumpulkan data sekunder, didapatkan melalui berbagai literatur meliputi peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal, artikel dan dokumen-dokumen lain yang memiliki keterkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Dokumen-dokumen yang diperoleh merupakan hasil penelitian. Secara singkat, studi

ke pustakaan dapat membantu peneliti dalam berbagai keperluan, misalnya :

- a. Mendapatkan gambaran atau informasi tentang penelitian yang sejenis dan berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.
- b. Mendapatkan metode, teknik, atau cara pendekatan pemecahan permasalahan yang digunakan sebagai sumber data sekunder.
- c. Mengenai historis dan perspektif dari permasalahan penelitiannya.
- d. Mengetahui informasi tentang cara dan evaluasi dan analisis data yang dapat digunakan.

5. Analisis Data

Akhirnya seluruh data yang telah penulis peroleh, dianalisis dengan menggunakan metode yuridis normatif kualitatif. Normatif karena penelitian ini bertitik tolak dari peraturan perundang-undangan yang ada sebagai hukum positif. Sedangkan kualitatif yaitu data yang diperoleh disusun secara sistematis untuk selanjutnya dianalisis secara uraian kalimat, sehingga tidak mempergunakan rumus maupun angka-angka.

BAB II

TINJAUAN TEORITIK MENGENAI PELAKSANAAN TILANG *ONLINE*
ATAU *E-TILANG* TERHADAP PENANGANAN PELANGGARAN LALU
LINTAS

A. Teori Efektivitas

Berbicara mengenai efektivitas hukum tidak terlepas membicarakan dan mengkaji mengenai ketaatan manusia terhadap hukum yang berlaku. Jika suatu aturan hukum ditaati maka dapat dikatakan aturan hukum tersebut efektif. Taat kepada hukum menurut H.C. Kelman dapat dilihat dari 3 (tiga) faktor, yaitu :³¹

1. *Compliance* (taat karena sanksi);
2. *Identification* (taat karena menjaga hubungan baik); dan
3. *Internalization* (taat karena nilai intrinsik yang dianut).

Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum dapat dilihat dari seberapa besar masyarakat mentaati aturan hukum tersebut dan tergantung dari kepentingannya, jika masyarakat taat hukum karena kepentingan *compliance* (taat karena sanksi), *identification* (taat karena menjaga hubungan baik), maka derajat ketaatannya sangat rendah dan dapat disimpulkan bahwa suatu aturan hukum tidak efektif di masyarakat tersebut. Tetapi apabila ketaatan masyarakat karena *internalization* (taat karena nilai intrinsik yang dianut) maka dapat diartikan bahwa masyarakat tersebut sudah taat hukum dan aturan hukum tersebut sangat efektif.³²

³¹ H.C. Kelman dalam Satjipto Rahardjo, *op.cit*, hlm.20

³² Satjipto Rahardjo, *ibid*, hlm.20

Faktor-faktor yang mempengaruhi ketaatan masyarakat terhadap hukum umum adalah sebagai berikut :³³

1. Relevansi aturan hukum umum dengan kebutuhan hukum dari orang-orang yang menjadi target aturan hukum secara umum itu. Oleh karena itu jika yang dimaksud adalah undang-undang, maka pembuat undang-undang dituntut untuk mampu memahami kebutuhan hukum dari target pemberlakuan undang-undang itu dalam hal ini masyarakat dan badan hukum.
2. Kejelasan dari rumusan substansi dari aturan hukum, sehingga mudah dipahami oleh target diberlakukannya aturan hukum. Jadi perumusan substansi aturan hukum itu harus dirancang dengan baik, jika aturannya tertulis maka harus ditulis dengan jelas dan mampu dipahami secara pasti. Meskipun nantinya akan membutuhkan interpretasi dari penegak hukum yang akan menerapkannya dalam artian untuk menghindari multitafsir.
3. Sosialisasi yang optimal kepada seluruh target atau masyarakat aturan hukum itu.
4. Jika yang dimaksud adalah perundang-undangan maka lebih baik yang bersifat melarang dari pada yang mengharuskan karena aturan yang bersifat melarang (*prohibitur*) lebih mudah dilaksanakan ketimbang yang mengharuskan (*mandatur*).

³³ *ibid*, hlm.20

5. Sanksi yang diancamkan oleh aturan hukum itu harus dipadankan dengan sifat aturan hukum yang dilanggar.
6. Berat ringannya sanksi yang diancamkan dalam aturan hukum, harus proporsional dan memungkinkan untuk dilaksanakan. Sanksi yang terlalu berat akan sulit untuk dilaksanakan dan dapat membuat rasa ketidakadilan sebaliknya sanksi yang terlalu ringan membuat target aturan hukum tidak segan untuk melakukan kejahatan atau pelanggaran.
7. Kemungkinan bagi penegak hukum untuk memproses jika terjadi pelanggaran terhadap aturan hukum itu adalah memang memungkinkan karena tindakan yang diatur dan diancam sanksi, memang tindakan yang konkret, dapat dilihat, diamati, oleh karenanya memungkinkan untuk diproses di setiap tahapan (penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, dan penghukuman).
8. Aturan hukum yang mengandung norma moral berwujud larangan, relatif akan jauh lebih efektif ketimbang aturan hukum yang bertentangan atau tidak diatur sebagai norma moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut. Aturan hukum yang sangat efektif adalah aturan hukum yang melarang dan mengancam sanksi bagi tindakan atau perbuatan yang juga dilarang dan diancamkan sanksi oleh norma lain, seperti : norma agama, norma adat istiadat, norma moral dan lainnya.

9. Efektif tidaknya suatu aturan hukum secara umum tergantung pada optimal dan professional tidaknya aparat penegak hukum dalam menegakkan berlakunya aturan hukum secara umum.
10. Efektif tidaknya suatu aturan hukum secara umum juga mensyaratkan adanya standar hidup sosio-ekonomi yang minimal di dalam masyarakat.

Menurut Achmad Ali :

“Faktor yang mempengaruhi efektivitas hukum dan perundang-undangan adalah profesional dan optimal, pelaksanaan peran, wewenang, dan fungsi dari penegak hukum, baik dalam menjalankan tugas yang dibebankan kepada mereka maupun dalam menegakkan hukum dan undang-undang.”³⁴

Bekerjanya undang-undang dapat dilihat dari dua perspektif, antara lain :³⁵

1. Perspektif Organisatoris, memandang undang-undang sebagai institusi yang ditinjau dari ciri-cirinya. Di dalam perspektif ini tidak terlalu memperhatikan pribadi-pribadi yang pergaulan hidupnya diatur oleh hukum atau perundang-undangan.
2. Perspektif Individu Ketaatan, yang lebih berfokus pada segi Individu atau pribadi dimana pergaulan hidupnya diatur oleh perundang-undangan. Fokus perspektif Individu adalah kepada masyarakat sebagai kumpulan pribadi-pribadi. Faktor kepentingan yang menyebabkan orang taat atau tidak taat terhadap undang-undang, dengan kata lain pola-pola perilaku masyarakat yang banyak mempengaruhi efektifitas perundang-undangan.

Faktor individu dapat dibagi menjadi dua hal, antara lain :³⁶

1. Faktor-faktor individual yang objektif, seperti : usia, gender, pendidikan, profesi dan pekerjaan latar belakang sosial dan domisili.

³⁴ Achmad Ali, *Kesadaran Hukum Masyarakat dan Pengaruhnya bagi Efektivitas Perkembangan Hukum*, Sinar Baru, Bandung, 2009, hlm.4

³⁵ *ibid*, hlm.4

³⁶ *ibid*, hlm.5

2. Faktor-faktor individual yang subjektif, penyesuaian sosial, perasaan tidak tentram, pola pikir rasional atau dogmatis dan lainnya.

Hukum sebagai kaidah merupakan patokan mengenai sikap tindak atau perilaku yang pantas. Metode berpikir yang dipergunakan adalah metode deduktif-rasional, sehingga menimbulkan jalan pikiran yang dogmatis. Di lain pihak ada yang memandang hukum sebagai sikap tindak atau perilaku yang teratur (ajeg). Metode berpikir yang digunakan adalah induktif-empiris, sehingga hukum itu dilihatnya sebagai tindak yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama, yang mempunyai tujuan tertentu.³⁷

Efektivitas hukum dalam tindakan atau realita hukum dapat diketahui apabila seseorang menyatakan bahwa suatu kaidah hukum berhasil atau gagal mencapai tujuannya, maka hal itu biasanya diketahui apakah pengaruhnya berhasil mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu sehingga sesuai dengan tujuannya atau tidak. Efektivitas hukum artinya efektivitas hukum akan disoroti dari tujuan yang ingin dicapai, yakni efektivitas hukum. Salah satu upaya yang biasanya dilakukan agar supaya masyarakat mematuhi kaidah hukum adalah dengan mencantumkan sanksi-sanksinya. Sanksi-sanksi tersebut bisa berupa sanksi negatif atau sanksi positif, yang maksudnya adalah menimbulkan rangsangan agar manusia tidak melakukan tindakan tercela atau melakukan tindakan yang terpuji.³⁸

Diperlukan kondisi-kondisi tertentu yang harus dipenuhi agar hukum mempunyai pengaruh terhadap sikap tindak atau perilaku manusia. Kondisi-kondisi yang harus ada adalah antara lain bahwa hukum harus dapat

³⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum.*, *op.cit*, hlm.13

³⁸ *ibid*, hlm.13

dikomunikasikan. Komunikasi hukum lebih banyak tertuju pada sikap, oleh karena sikap merupakan suatu kesiapan mental sehingga seseorang mempunyai kecenderungan untuk memberikan pandangan yang baik atau buruk, yang kemudian terwujud di dalam perilaku nyata.³⁹ Apabila yang dikomunikasikan tidak bisa menjangkau masalah-masalah yang secara langsung dihadapi oleh sasaran komunikasi hukum maka akan dijumpai kesulitan-kesulitan. Hasilnya yaitu hukum tidak punya pengaruh sama sekali atau bahkan mempunyai pengaruh yang negatif. Hal itu disebabkan oleh karena kebutuhan mereka tidak dapat dipenuhi dan dipahami, sehingga mengakibatkan terjadinya frustrasi, tekanan, atau bahkan konflik.⁴⁰

Efektivitas hukum dalam masyarakat terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut terdiri dari lima bentuk yaitu antara lain:⁴¹

1. Faktor hukumnya sendiri, dalam hal ini dibatasi pada undang-undang saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

B. Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)

1. Dasar Hukum

³⁹ *ibid*, hlm.14

⁴⁰ *ibid*, hlm.14

⁴¹ *ibid*, hlm.29

Lalu lintas dan angkutan jalan pada hakikatnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang digagas oleh Departemen Perhubungan, dibuat agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kondisi dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta terdapat harmonisasi dengan undang-undang lainnya.⁴²

Pemerintah menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.⁴³ Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 serta Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan yang masih tetap berlaku meskipun Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2003 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 32 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa :

“Pada saat undang-undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480)

⁴² Suryana, *Buku Saku Panduan Aman Berlalu Lintas Sesuai UU No.22 2009*, Degraf Publishing, Jakarta, 2013, hlm.10

⁴³ *ibid*, hlm.10

dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan undang-undang ini”.

Pasal 2 dan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur mengenai asas dan tujuan pengangkutan. Adapun asas penyelenggaraan lalu lintas diatur dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menegaskan lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan :

- a. Asas transparan;
- b. Asas akuntabel;
- c. Asas berkelanjutan;
- d. Asas partisipatif;
- e. Asas bermanfaat;
- f. Asas efisien dan efektif;
- g. Asas seimbang;
- h. Asas terpadu; dan
- i. Asas mandiri.

Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan mengenai tujuan dari lalu lintas dan angkutan jalan yaitu :

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

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

Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan ketaatan hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

2. Pengertian

Lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia memiliki peranan yang penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara, dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman

dan efisien.⁴⁴ Lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, hampir seluruh aktifitas kehidupan masyarakat berhubungan dengan lalu lintas. Permasalahan-permasalahan lalu lintas tidak sebatas menghambat tata kehidupan masyarakat tetapi bisa menghancurkan bahkan mematikan perekonomian. Untuk itu, dibutuhkan peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan raya, sehingga masyarakat dapat melaksanakan segala aktifitasnya dengan baik, lancar, aman, dan nyaman, sehingga produk-produk yang dihasilkan dapat terus tumbuh dan berkembang.⁴⁵

Keberadaan lalu lintas yang aman dan lancar mampu mempengaruhi seluruh aspek kehidupan, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mampu memperlancar arus pemerataan hasil-hasil pembangunan dan perdagangan. Dengan kata lain, keberadaan lalu lintas memiliki fungsi dan peranan yang sesuai dengan tujuan pembangunan nasional yaitu membentuk masyarakat yang adil dan makmur baik secara materiil maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan UUD 45.⁴⁶

Lalu lintas di dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai “gerak Kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan dijelaskan dalam Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah “prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa

⁴⁴ Abubakar, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Edisi yang Disempurnakan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2006, hlm. 7.

⁴⁵ *ibid*, hlm.7

⁴⁶ *ibid*, hlm.9

jalan dan fasilitas pendukung”. Lalu lintas dan angkutan jalan pada dasarnya belum ada seorang sarjanapun yang mendefinisikannya.

Lalu lintas jalan mengandung unsur-unsur yang meliputi :⁴⁷

1. Manusia sebagai pemakai jalan;
2. Jalan sebagai tempat berpijak;
3. Alat gerak, baik bermotor maupun tidak; dan
4. Alam lingkungan yang tidak dapat dipisahkan dengan jalan.

Unsur-unsur pokok tersebut di atas, terikat dalam pengertian lalu lintas jalan dan tidak dapat dilepaskan. Apabila salah satu unsur tidak ada, maka pengertian lalu lintas jalan akan menjadi tidak jelas dan tidak akan sempurna. Disamping unsur-unsur pokok seperti di atas, terdapat unsur lain yang juga dapat menimbulkan dampak positif maupun negatif dalam berlalu lintas, misalnya :⁴⁸

1. Seorang petugas yang tidak mampu dan tidak terampil akan menimbulkan masalah lalu lintas.
2. Perundang-undangan, baik itu perundang-undangan lalu lintas maupun umum, sangat penting kedudukannya dalam terciptanya keamanan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.
3. Cuaca/iklim sangat mempengaruhi kelancaran dan keamanan lalu lintas.

3. Pelanggaran Lalu Lintas

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di negara maju maupun berkembang selalu menjadi sorotan, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang mutlak untuk ditingkatkan dan sulit sekali dinilai harganya. Salah satu masalah lalu lintas dan angkutan jalan adalah keselamatan, keselamatan banyak yang berkaitan dengan perilaku manusia dan sumber daya manusia, baik sumber daya manusia dari pengemudi, sumber daya manusia dari

⁴⁷ Suryana, *op.cit*, hlm.33

⁴⁸ *ibid*, hlm.45

masyarakat dan sumber daya manusia dari petugas lalu lintas dan angkutan jalan raya.⁴⁹

Pembangunan sistem lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia selama ini sering mendapat kritik karena selalu menekankan pada segi fisik, dan dianggap kurang memperhatikan sisi pembangunan pranata aturan lalu lintas dan pengembangan sumber daya manusia pada diri aparat pemerintah bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Peranan lalu lintas dan angkutan jalan bersifat strategis, karena berdampak luas bagi kehidupan masyarakat dalam berbagai aspek baik politik, ekonomi, budaya dan lain-lain. Oleh karena itu, ketersediaan moda transportasi dalam lalu lintas dan angkutan jalan yang seimbang dengan kebutuhan masyarakat merupakan suatu keharusan.⁵⁰

Setiap orang yang menggunakan jalan mempunyai kewajiban untuk :⁵¹

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

Beberapa aturan dan etika berlalu lintas yang seharusnya dijunjung tinggi oleh pengemudi di jalan adalah sebagai berikut :⁵²

1. Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri. Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok ke kanan, mengubah arah atau mendahului kendaraan lain.
2. Pengemudi kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan

⁴⁹ Suwardjoko P Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, 2002, hlm.13

⁵⁰ Abubakar, *op.cit.*, hlm.29

⁵¹ *ibid*, hlm.29

⁵² *ibid*, hlm.47

yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas, dan tersedia ruang yang cukup.

3. Pengemudi kendaraan yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan.
4. Pengemudi kendaraan yang akan berbelok arah atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
5. Pengemudi yang akan memperlambat kendaraan harus mengamati situasi lalu lintas di samping dan di belakang kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain.

Pasal 59 huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pun menegaskan bahwa, “pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain”.

Rambu-rambu lalu lintas merupakan sarana yang penting untuk menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas di jalan, Menurut Abubakar :

“Rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu lalu lintas dibuat untuk menciptakan kelancaran, keteraturan dan keselamatan dalam berkendara. Marka jalan dan rambu-rambu merupakan objek untuk menyampaikan informasi baik itu perintah, larangan, dan petunjuk.”⁵³

Rambu-rambu lalu lintas mengandung berbagai fungsi yang masing-masing mengandung konsekuensi hukum sebagai berikut :

⁵³ *ibid*, hlm.45

1. Perintah.

Yaitu bentuk pengaturan yang jelas dan tegas tanpa ada interpretasi lain yang wajib dilaksanakan oleh pengguna jalan. Karena sifatnya perintah, maka tidak benar adanya perintah tambahan yang membuka peluang munculnya interpretasi lain. Misalnya : rambu belok kiri yang disertai kalimat belok kiri boleh terus adalah bentuk yang keliru. Penggunaan kata boleh dan terus mengandung makna ganda dan dengan demikian mengurangi makna perintah menjadi makna pilihan. Yang benar adalah belok kiri langsung. Dengan demikian, pelanggar atas perintah ini dapat dikenai sanksi sesuai perundang-undangan yang berlaku.

2. Larangan.

Yaitu bentuk larangan yang dengan tegas melarang para pengguna jalan untuk melakukan hal-hal tertentu. Tidak ada pilihan lain kecuali tidak dilakukan.

3. Peringatan.

Menunjukkan kemungkinan adanya bahaya di jalan yang akan dilalui. Rambu peringatan berbentuk bujur sangkar berwarna dasar kuning dan lambang atau tulisan berwarna hitam.

4. Anjuran.

Yaitu bentuk pengaturan yang bersifat mengimbau, boleh dilakukan boleh pula tidak. Pengemudi yang melakukan atau tidak melakukan anjuran tersebut tidak dapat disalahkan dan dikenakan sanksi.

5. Petunjuk.

Yaitu memberikan petunjuk mengenai jurusan, keadaan jalan, situasi, kota berikutnya, keberadaan fasilitas dan lain-lain.⁵⁴

Bentuk dan warna yang digunakan pada rambu-rambu lalu lintas digunakan untuk membedakan kategori rambu-rambu yang berbeda namun memberikan kemudahan bagi pengemudi dan membuat pengemudi lebih cepat untuk bereaksi. Warga masyarakat pemakai jalan yang terlibat dalam penggunaan jalan untuk berbagai kepentingan dalam cara hidupnya dan mempengaruhi perilakunya di jalan, karena jalan mempunyai dasar kehidupan normatif tersendiri serta akibat bahaya konflik bila normatif tersebut tidak dipatuhi pemakai jalan atau tidak mematuhi normatif yang ada.

Suardjoko P Warpani membagi masyarakat pemakai jalan ke dalam berbagai golongan, yaitu antara lain :⁵⁵

1. Warga masyarakat yang patuh pada peraturan lalu lintas;
2. Warga masyarakat yang secara potensial dan nyata berperilaku menyimpang di jalan;
3. Warga masyarakat yang sengaja dan sadar melanggar; dan
4. Warga masyarakat melanggar dan pernah melanggar.

Pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Pelanggaran yang dimaksud adalah perilaku yang melanggar Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi : Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib :

- a. berperilaku tertib; dan/atau,

⁵⁴ Suryana, *op.cit*, hlm.29

⁵⁵ Suardjoko P Warpani, *op.cit*, hlm.49

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

Pemahaman tentang pelanggaran lalu lintas lebih terperinci, maka perlu dijelaskan terlebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. KUHP membagi dua macam perbuatan pidana yaitu kejahatan dan pelanggaran, kejahatan diatur dalam buku ke dua, sedangkan pelanggaran diatur dalam buku ke tiga. Pada dasarnya kedua macam perbuatan pidana tersebut masing-masing mempunyai konsekuensi tersendiri yang tidak sama dan memiliki ancaman hukuman yang berbeda-beda, akan tetapi setiap ancaman hukuman tidak menjadi penghalang seseorang untuk tidak melakukan kejahatan ataupun pelanggaran.⁵⁶

Aparatur Pemerintah dalam melaksanakan tugasnya bersandar pada peraturan perundang-undangan negara yang berlaku dan sah, serta melaksanakan upaya mewujudkan tertib lalu lintas dengan cara :⁵⁷

1. Preventif, dengan segala upaya yang mendukungnya, terutama rekayasa jalan, otomotif dan pendidikan normatif.
2. Represif dengan segala upaya aplikasi yang mendukungnya, termasuk operasi kepolisian di bidang lalu lintas dan pengaturan serta pengamanan rutin.
3. Rehabilitasi.

4. Polisi Lalu Lintas

Organ Kepolisian telah ada lebih awal sejak jaman Belanda, namun baru dipertegas susunannya pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal Stamford, pada masa pendudukan Inggris. Kantor-kantor polisi baru ada di beberapa kota besar seperti di Jayakarta, Semarang, Surabaya yang umumnya dipimpin oleh

⁵⁶ Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, Rajawali Press, Jakarta, 2010, hlm.45.

⁵⁷ Suwardjoko P Warpani, *op.cit*, hlm.45

pegawai-pegawai Belanda. Untuk mengimbangi perkembangan lalu-lintas jalan yang terus meningkat, maka pemerintah Hindia Belanda memandang perlu membentuk wadah polisi tersendiri yang khusus menangani lalu lintas jalan, sehingga pada tanggal 15 Mei 1915, dengan Surat Keputusan Direktur Pemerintah Dalam Negeri No. 64/a lahir satu organ Polantas dalam tubuh Polisi lalu lintas Belanda. Dalam organ polisi pada waktu itu ada empat bagian, yaitu bagian Sekretaris (urusan umum, arsip dan ekspedisi/administrasi), Bagian Serse, Bagian Pengawas Umum, dan Bagian Lalu Lintas. Pada mulanya bagian lalu-lintas disebut *Voer Wesen* sebagai jiplakan dari kata *Fuhr Wessen* yang dalam bahasa Jerman artinya Pengawas Lalu Lintas. Organ ini terus disempurnakan, sampai diberi nama asli dalam bahasa Belanda *Verkeespolitie* yang artinya Polisi Lalu Lintas. Polisi Lalu Lintas (Polantas) adalah bagian dari kepolisian yang diberi tugas khusus di bidang lalu lintas, dan karenanya merupakan pengkhususan dari tugas polisi pada umumnya.⁵⁸

Sesuai dengan susunan organisasi fungsi Polantas terbagi atas tiga yaitu :

1. Secara vertikal.

Dalam tingkat vertikal tataran wewenang dan tanggung jawab penyelenggaran fungsi lalu lintas dari Mabes Polri sampai dengan tingkat kewilayahan diatur sebagai berikut :

- a. Direktorat lalu lintas Polri.

⁵⁸ Ridwan Jasin, *Memoar Jasin Sang Polisi Pejuang : Meluruskan Sejarah Kepolisian Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2010, hlm.77.

- 1) Bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas kepolisian yang bersifat nasional/terpusat serta mendukung pelaksanaan operasi kepolisian tingkat kewilayahan.
 - 2) Berkaitan dengan point a berfungsi merumuskan dan menyiapkan kebijaksanaan Kapolri dibidang pembinaan operasional lalu lintas yang meliputi pembinaan ketertiban lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta pengkajian masalah lalu lintas.
- b. Direktorat lalu lintas Polda.
- 1) Bertugas membina serta menyelenggarakan operasional fungsi lalu lintas kepolisian yang bersifat daerah dan mendukung pelaksanaan operasional tingkat kewilayahan.
 - 2) Berkaitan dengan point a berkewajiban menjabarkan lebih lanjut kebijaksanaan pelaksanaan Kapolda dan pembinaan fungsi teknis lalu lintas ditingkat Mabes Polri untuk menentukan arah bagi pelaksanaan fungsi lalu lintas.
- c. Satuan lalu lintas
- 1) Bertugas menyelenggarakan fungsi lalu lintas pada tingkat kecamatan dan melaksanakan operasi kepolisian tingkat kewilayahan.
 - 2) Berkaitan dengan point a berkewajiban menyusun rencana kegiatan sebagai penjabaran program kerja Polda di bidang lalu lintas.

2. Secara horizontal.

Secara horizontal fungsi lintas mempunyai wewenang dan tanggung jawab melaksanakan koordinasi, hubungan dan kerjasama dengan instansi samping yang terkait dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Koordinasi fungsi lintas dengan fungsi teknis kepolisian lainnya didasarkan atas tugas dan peranan masing-masing yang saling mendukung dalam rangka penyelenggaraan operasi yang bersifat rutin dan khusus.
- b. Hubungan dan kerjasama fungsi lalu lintas dengan badan atau lembaga baik di dalam maupun di luar negeri berdasarkan hubungan fungsional.
- c. Hubungan kerjasama di dalam negeri dilakukan terutama dengan unsur-unsur lembaga yang berkaitan dengan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dan instansi lain serta masyarakat berdasarkan asas partisipasi dan subsidiaritas.

3. Secara diagonal.

Dalam hal tertentu yang sangat mendesak kasat-kasat fungsi lalu lintas ditingkat kewilayahan dapat mengadakan koordinasi dan memberikan laporan kepada instansi terkait tingkat pusat/tingkat atas dalam rangka menanggulangi situasi lalu lintas yang menjadi tanggung jawab instansi tersebut.⁵⁹

⁵⁹ <http://www.metro.polri.go.id/satker-jajaran-polda-metro-jaya/dit-lantas>, diakses pada tanggal 27 September 2021 pukul 5.58 AM

Peran masyarakat di bidang lalu lintas juga merupakan salah satu fungsi Polantas dalam memberikan pendidikan lalu lintas sebagai suatu upaya preventif di dalam menanggulangi masalah lalu lintas. Peranan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas dengan sasaran terhadap masyarakat umum dapat menciptakan sikap mental mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas, serta tercapainya peningkatan keikutsertaan masyarakat dalam menertibkan lalu lintas. Kegiatan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas dapat dijalankan dengan baik terus-menerus, konsisten dan berkesinambungan sehingga pada gilirannya masyarakat dapat menyadari bahwa masalah lalu lintas adalah merupakan kepentingan bersama.⁶⁰

Pendidikan masyarakat tentang lalu lintas merupakan kegiatan yang meliputi segala usaha untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan pengikut serta meliputi segala usaha peran serta masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Tujuannya yaitu untuk memperdalam dan memperluas pengertian pada masyarakat terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi serta menyadarkan masyarakat untuk membantu rencana kebijaksanaan dan cara-cara yang ditempuh dalam menyelesaikan masalah-masalah lalu lintas, sehingga dapat menemukan kesadaran masyarakat pemakai jalan pada umumnya dan para pengemudi pada khususnya.⁶¹

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggaraan jalan harus disesuaikan

⁶⁰ Ridwan Jasin, *op.cit*, hlm.19

⁶¹ *ibid*, hlm.19

dengan asas dan tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu, mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang efisien, terpadu, merata, terjangkau dan mampu mengemban misi sebagai pendorong dan penggerak dan penunjang pembangunan nasional.

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menyatakan bahwa, “Kepolisian Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ketenteraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia”.

Secara umum tugas dan wewenang Polri terdapat dalam Bab III Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Menurut Chryshnanda :

“Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.”⁶²

Secara spesifik tugas pokok Polisi lalu lintas diatur dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang isinya adalah sebagai berikut :

⁶² Chryshnanda, *Pelayanan Prima Kepolisian*, artikel Dharana Lastarya.Org, vol.3, no.4, 2016, hlm.315.

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
- (2) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi :
 - a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
 - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
 - d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
 - e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

5. Sanksi

Sanksi untuk pelanggaran lalu lintas berada dalam ruang lingkup hukum pidana. Sanksi yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas adalah berupa sanksi yang pada umumnya disebut istilah “tilang”. Prosedur pelaksanaan tilang ini adalah apabila secara jelas penyidik/penyidik pembantu yang sah secara undang-undang melihat, mengetahui, terjadinya pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam aturan pelanggaran lalu lintas. Pihak penyidik berhak menindak pelaku pelanggaran lalu lintas dengan ketentuan yang sesuai dengan hukum yang berlaku.⁶³

Surat tilang atau bukti pelanggaran merupakan catatan penyidik mengenai pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu yang dilakukan seseorang sebagai bukti terjadinya pelanggaran. Bukti pelanggaran atau tilang ini berupa blanko atau surat yang berisikan rincian seperti tempat dan waktu terjadinya pelanggaran, pasal yang dilanggar, nomor seri surat tilang, dan lain sebagainya yang kemudian dikenakan kepada pelanggar lalu lintas. Berdasarkan lampiran kesepakatan bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang petunjuk pelaksanaan tata cara penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan tertentu bahwa surat tilang merupakan alat utama yang digunakan dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam Penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana (KUHP) yang

⁶³ Junef Muhar, *op.cit*, hlm.59

berdasarkan kajian, apabila tidak dilakukan tindakan kepolisian secara terencana dan konsisten akan dapat menimbulkan akibat-akibat diantaranya adalah :⁶⁴

1. Mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
2. Mengakibatkan kemacetan lalu lintas;
3. Mengakibatkan kerusakan prasarana jalan dan sarana angkutan;
4. Menimbulkan ketidak-tertiban dan ketidak-teraturan;
5. Menimbulkan polusi; dan
6. Berkaitan dengan kejahatan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sanksi bagi pelanggar lalu lintas di atur pada bab XX mengenai ketentuan pidana terdiri dari pelanggaran ringan sampai pelanggaran berat dengan ancaman hukuman ringan sampai hukuman maksimal. Sanksi-sanksi tersebut antara lain :

1. Pasal 278 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jenis pelanggaran tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. Ancaman hukuman pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
2. Pasal 280 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudi

⁶⁴ *ibid*, hlm.59

kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang tanda nomor kendaraan bermotor. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

3. Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
4. Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran berupa mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban, sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
5. Pasal 285 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran berupa mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

6. Pasal 288 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
7. Pasal 288 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
8. Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
9. Pasal 291 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan

atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

10. Pasal 291 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran berupa mengemudikan sepeda motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00.
11. Pasal 293 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah).
12. Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari. Sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
13. Pasal 294 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.

Sanksi berupa pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

14. Pasal 310 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Sanksi berupa pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan atau denda paling banyak Rp.2.000.000,00 (dua juta rupiah).
15. Pasal 310 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu Lintas dengan korban luka ringan. Sanksi berupa pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
16. Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat. Sanksi berupa pidana paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
17. Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jenis pelanggaran mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya

mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia. Sanksi berupa pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

C. *E-Tilang*

1. Pengertian

Bukti pelanggaran atau tilang adalah denda yang dikenakan oleh Polisi Lalu Lintas kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan. Para pengguna jalan seringkali melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Tilang diharapkan mampu menangani permasalahan berlalu lintas.⁶⁵ *E-tilang* atau tilang *online* adalah digitalisasi proses tilang, dengan memanfaatkan teknologi diharapkan seluruh proses tilang akan lebih efisien dan juga efektif juga membantu pihak Kepolisian dalam manajemen administrasi.⁶⁶

Aplikasi *e-tilang* tidak menerapkan fungsi sebagai pengantar untuk membayar denda ke Bank/Panitera karena mekanisme melibatkan formulir atau kertas tilang, pada *e-tilang* formulir atau kertas bukti pelanggaran tidak digunakan, aplikasi ini hanya mengirim *reminder* berupa *ID* tilang yang menyimpan seluruh data atau catatan Polisi mengenai kronologis tilang yang akan diberikan kepada Pengadilan atau Kejaksaan yang memiliki *website* dengan integrasi *database* yang sama, sehingga aplikasi ini hanya mendigitalisasi tilang pada fungsinya masing-masing.⁶⁷

⁶⁵ Junef Muhar, *op.cit.*, hlm.58

⁶⁶http://indrayanti_prastica-fisip15, diakses pada tanggal 27 September 2021 pukul 6.10

⁶⁷ *ibid.*,

2. Ketentuan/Tahapan *E-Tilang*

Sebelum adanya mekanisme *e-tilang*, pengguna lalu lintas apabila melanggar aturan dikenakan sanksi yang biasa disebut tilang atau bukti pelanggaran. mekanisme tilang ini berbeda berbeda dengan mekanisme *e-tilang*. Pada sistem tilang, ketika pengguna lalu lintas terbukti melakukan kesalahan atau pelanggaran maka petugas Kepolisian akan melakukan beberapa tindakan, mekanisme tilang untuk formulir berwarna merah adalah sebagai berikut :⁶⁸

1. Polisi Lalu Lintas menindak menggunakan formulir berwarna merah.
2. Penetapan hari sidang harus memperhatikan ketetapan dari pengadilan.
3. Jelaskan kapan dan dimana pelanggar harus menghadiri sidang.
4. Bila pelanggar tidak hadir, Polisi Lalu Lintas wajib dua kali memanggil dan ketiga kalinya melakukan penangkapan.
5. Pengembalian barang bukti menunggu selesainya sidang dan setelah pelanggar membayar denda ke Panitera.

Sedangkan mekanisme proses *e-tilang* adalah sebagai berikut :⁶⁹

1. Polisi Lalu Lintas melakukan penindakan terhadap pengemudi yang melanggar lalu lintas. Kemudian Polisi Lalu Lintas memasukkan data tilang pada aplikasi *e-tilang*. Pelanggar harus memberikan data yang benar, berupa nomor KTP, nomor polisi kendaraan, dan terutama nomor ponsel, karena proses selanjutnya membutuhkan nomor ponsel yang valid. Pada tahap ini, polisi juga menentukan pasal yang dilanggar pengemudi.

⁶⁸ Miko Ginting, *op.cit*, hlm.40

⁶⁹ <https://kumparan.com/jofie-yordan/polisi-pakai-E-Tilang-proses-bayar-denda-lebih-singkat-diakses-pada-tanggal-27-September-2021-pukul-6.18-AM>

2. Setelah didata, pelanggar mendapatkan notifikasi nomor pembayaran tilang. Notifikasi berupa SMS ini memberitahukan nomor pembayaran tilang dan juga nominal pembayaran maksimal sesuai dengan pasal yang dilanggar. Pembayaran bisa dilakukan di jaringan perbankan mana pun.
3. Setelah membayar, pelanggar dapat mengambil barang bukti yang disita, bisa berupa SIM, STNK, atau kendaraannya, dengan menunjukkan bukti pembayaran.
4. Jika tidak ingin hadir, pelanggar tak perlu datang ke persidangan karena bisa diwakili petugas. Konsekuensinya jika tak datang, pelanggar tidak bisa membela diri dalam persidangan. Pelanggar dipersilakan datang ke persidangan untuk membela diri jika merasa tak bersalah.
5. Pelanggar selanjutnya akan mendapatkan notifikasi SMS berisi informasi putusan dan jumlah denda. Di sana juga terdapat jumlah uang yang tersisa dari denda maksimal yang telah dibayarkan sebelumnya.
6. Sisa denda tilang ini dapat diambil di bank dengan menunjukkan SMS dari Korlantas atau bisa juga ditranser ke rekening pelanggar.

3. Sanksi *E-Tilang*

Sanksi yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas yang terjaring dalam *e-tilang* adalah murni sanksi denda. Denda adalah sanksi atau hukuman yang diterapkan dalam bentuk keharusan untuk membayar sejumlah uang. Yang mana hal tersebut terjadi karena pelanggaran terhadap perundang-undangan yang berlaku atau pengingkaran terhadap sebuah perjanjian yang telah disepakati sebelumnya. Dalam penerapannya sebuah denda dapat dilakukan/dikenakan

dengan cara membuat sebuah konsekuensi lanjutan apabila tidak ada sebuah penyelesaian yang terlaksana dari kedua belah pihak yang terlibat. Denda pada dasarnya merupakan kesalahan/kelalaian terhadap sebuah tagihan atau kewajiban yang sudah ditetapkan di dalam sebuah kesepakatan awal. Denda merupakan bentuk hukuman yang melibatkan uang yang harus dibayar dalam jumlah tertentu. Denda kebanyakan dibayarkan di pengadilan, namun pada Negara tertentu polisi dapat menjatuhkan tilang terhadap pengemudi yang melanggar lalu lintas.⁷⁰

Pilihan untuk menerapkan *e*-tilang sangat efektif dengan memanfaatkan kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Dari segi efisiensi, *e*-tilang sangatlah efisien. Tanpa menggunakan kertas semua tindak pelanggaran lalu lintas dicatat oleh sistem digital sehingga mengurangi biaya kertas sebagai tanda bukti pelanggaran. Pelanggar peraturan lalu lintas pun tidak perlu bolak-balik dan antre ke persidangan untuk menyelesaikan masalahnya. Karena mereka akan dikirim notifikasi digital oleh sistem kapan kasusnya akan disidangkan. Dengan memanfaatkan teknologi seluruh proses tilang akan lebih efisien dan juga efektif juga membantu pihak Kepolisian dalam manajemen administrasi. Aplikasi dikategorikan ke dalam dua *user*, yang pertama yaitu pihak Kepolisian dan yang kedua adalah pihak Kejaksaan. Melalui *e*-tilang ini masyarakat akan mengetahui segala informasi mengenai tindakan yang dapat dikategorikan pelanggaran lalu lintas serta hukuman akibat tindakan tersebut. Sehingga diharapkan masyarakat sadar hukum dan tidak melakukan pelanggaran lagi. Manfaat lainnya adalah transparansi dan akuntabilitas yang terwujud nyatakan dalam sikap dan tindakan

⁷⁰ Sri Endah Wahyuningsih, *op.cit*, hlm.756

aparatus Kepolisian dalam menjalankan tugas dan wewenang sehari-hari khususnya dalam penertiban pelanggaran lalu lintas.⁷¹

D. Teori Penanggulangan

1. Preventif

Adanya aturan-aturan yang bersifat mengatur dan memaksa anggota masyarakat untuk patuh dan menaatinya, akan menyebabkan terjadinya keseimbangan dan kedamaian dalam kehidupan mereka. Para pakar hukum pidana mengutarakan bahwa tujuan hukum pidana adalah pertama, untuk menakut-nakuti orang agar jangan sampai melakukan kejahatan (preventif). Kedua, untuk mendidik atau memperbaiki orang-orang yang sudah menandakan suka melakukan kejahatan agar menjadi orang yang baik tabi'atnya (represif).⁷²

Secara universal, kegiatan-kegiatan pelaksanaan penegakan hukum termasuk penegakan hukum pidana dapat berupa tindakan pencegahan (preventif). Preventif merupakan segala usaha atau tindakan yang dimaksud untuk mencegah terjadinya pelanggaran hukum, usaha ini antara lain dapat berupa :⁷³

1. Peningkatan kesadaran hukum bagi warga negara sendiri.
2. Tindakan patroli atau pengamanan kebijakan penegakan hukum.
3. Pengawasan ataupun kontrol berlanjut, misalnya pengawasan aliran kepercayaan.
4. Pencegahan penyalahgunaan dan atau penodaan agama, penelitian, dan pengembangan hukum serta statistik kriminal.

⁷¹ *ibid*, hlm.756

⁷² Wirjono Projodikoro dalam Muhamad Iqbal, Suhendar, dan Ali Imron, *Hukum Pidana*, Unpam Press, Tangerang, 2019, hlm.5

⁷³ *ibid*, hlm.5

Aparatur Pemerintah dalam melaksanakan tugasnya bersandar pada peraturan perundang-undangan negara yang berlaku dan sah, serta melaksanakan upaya mewujudkan tertib lalu lintas dengan cara preventif, dengan segala upaya yang mendukungnya, terutama rekayasa jalan, otomotif dan pendidikan normatif.⁷⁴ Peran masyarakat di bidang lalu lintas juga merupakan salah satu fungsi Polantas dalam memberikan pendidikan lalu lintas sebagai suatu upaya preventif di dalam menanggulangi masalah lalu lintas. Peranan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas dengan sasaran terhadap masyarakat umum dapat menciptakan sikap mental mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas, serta tercapainya peningkatan keikutsertaan masyarakat dalam menertibkan lalu lintas. Kegiatan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas dapat dijalankan dengan baik terus-menerus, konsisten dan berkesinambungan sehingga pada gilirannya masyarakat dapat menyadari bahwa masalah lalu lintas adalah merupakan kepentingan bersama.⁷⁵

2. Represif

Tujuan hukum pidana sebagai upaya penanggulangan kejahatan atau pun pelanggaran, selain tindakan preventif tersebut di atas juga terdapat tindakan represif (*repression*). Represif merupakan segala usaha atau tindakan yang harus dilakukan oleh aparat negara tertentu sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum acara yang berlaku apabila telah terjadi suatu pelanggaran hukum, bentuk-bentuk dari pada tindakan represif dapat berupa :⁷⁶

a. Tindakan administrasi.

⁷⁴ Suwardjoko P Warpani, *op.cit*, hlm.45

⁷⁵ Ridwan Jasin, *op.cit*, hlm.19

⁷⁶ Wirjono Projodikoro dalam Muhamad Iqbal, Suhendar, dan Ali Imron, *op.cit*, hlm.6

- b. Tindakan juridis atau tindakan hukum yang meliputi antara lain:
- Penyidikan;
 - Penuntutan;
 - Pemeriksaan oleh pengadilan; dan
 - Pelaksanaan keputusan pengadilan atau eksekusi.

Aparatur Pemerintah dalam melaksanakan tugasnya bersandar pada peraturan perundang-undangan negara yang berlaku dan sah, serta melaksanakan upaya mewujudkan tertib lalu lintas dengan cara represif dengan segala upaya aplikasi yang mendukungnya, termasuk operasi kepolisian di bidang lalu lintas dan pengaturan serta pengamanan rutin.⁷⁷

⁷⁷ Suwardjoko P Warpani, *op.cit*, hlm.45