

## Implementasi Sanksi Denda *Elektronik Traffic Law Enforcement (E-Tle)* (Studi Terhadap Pelanggar Lalu Lintas Di Polrestabes Surabaya)

**Widyanto Nugroho**

Universitas Sunan Giri Surabaya

E-mail: [widyantonugroho06@gmail.com](mailto:widyantonugroho06@gmail.com)

**Haniyah**

Universitas Sunan Giri Surabaya

E-mail: [haniyahkarsa99@gmail.com](mailto:haniyahkarsa99@gmail.com)

**Abstract:** Every motorized vehicle driver must comply with traffic rules and regulations. This aims to ensure the safety of motorized vehicle drivers and other road users. But because of the increase in the number of motorized vehicles, the accident rate continues to increase every year and the number of victims continues to increase, which is one of the bad factors in the increase in the number of motorized vehicles in Indonesia. This factor occurs due to the driver's human negligence, starting from lack of sleep, fatigue, carelessness, and low rider discipline. The police enforced it with fines but it was still frequently violated by motorists. Therefore, the existence of electronic tickets (E-TLE) using CCTV surveillance cameras, is expected to help reduce violations and reduce the level of road accidents. This study raises problems by looking at the obstacles experienced in the implementing E-TLE ticket fines and the obstacles experienced in the implementing E-TLE ticket fines in the jurisdiction of the Surabaya City Police. This research uses empirical juridical research. The results of this study are the obstacles that traffic police officers face when applying E-TLE fines are: Unclear E-TLE cameras, lots of fake license plates, E-tickets that are not on target, Accessibility of the application network, E-ticket services that are just In Time, integration of data that has not been uploaded, lack of socialization and the community does not have the E-Tilang application. And the obstacles faced by traffic police officers when applying E-TLE fines are: factors of law enforcers who still accept bribes and lack of understanding of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, Community factors, namely the lack of understanding of the community in driving on the highway and the lack of knowledge about traffic violations, and application system factors and electronic devices where there are still errors in their use and CCTV cameras that are not clear in photographing violating motorists.

**Keywords:** CCTV, E-TLE, Traffic, Accident, Police.

**Abstrak:** Setiap pengendara kendaraan bermotor wajib mematuhi ketertiban dan marka lalu lintas. Hal ini memiliki tujuan agar keselamatan pengendara kendaraan bermotor dan pengguna jalan yang lain terjamin. Tetapi karena adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor, maka tingkat angka kecelakaan setiap tahunnya terus bertambah dan korban terus menerus meningkat itu adalah salah satu faktor buruk dari peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia. Faktor ini terjadi karena kelalaian manusia si pengendara, mulai dari kurangnya tidur, Lelah, lengah, dan disiplin pengendara yang rendah. Polisi menertibkannya dengan penilangan namun masih sering dilanggar oleh pengendara. Karena itu, adanya tilang elektronik (E-TLE) menggunakan kamera pengawas CCTV, diharapkan dapat membantu mengurangi pelanggaran dan mengurangi tingkat kecelakaan di jalan raya. Penelitian ini mengangkat permasalahan dengan melihat kendala yang dialami pada implementasi sanksi denda tilang E-TLE dan hambatan yang dialami pada pengimplementasian sanksi denda tilang E-TLE di wilayah hukum Polrestabes Surabaya. Penelitian ini memakai jenis penelitian yuridis empiris. Hasil penelitian ini yaitu kendala yang petugas kepolisian bagian lalu lintas hadapi saat penerapan sanksi denda E-TLE adalah : Kamera E-TLE yang kurang jelas, banyak plat nomor palsu, Surat E-tilang yang tidak tepat sasaran, Aksesibilitas jaringan aplikasi, Layanan E-Tilang yang *Just In Time*, integrasi data yang belum terupload, kurangnya sosialisasi dan masyarakat tidak memiliki aplikasi E-Tilang. Dan hambatan yang dihadapi oleh petugas kepolisian bagian lalu lintas saat penerapan sanksi denda E-TLE adalah : faktor penegak hukum yang masih menerima suap dan kurangnya pemahaman tentang Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Faktor masyarakat yaitu kurangnya pemahaman masyarakat dalam berkendara di jalan raya dan minimnya pengetahuan tentang pelanggaran lalu lintas, dan faktor sistem aplikasi dan Alat elektronik yang masih terdapat keororan dalam penggunaannya dan kamera CCTV yang kurang jelas dalam memotret pengendara yang melanggar.

**Kata Kunci:** CCTV, E-TLE, Lalu Lintas, Kecelakaan, Kepolisian.

## **PENDAHULUAN**

Para pengendara kendaraan bermotor harus mematuhi ketertiban dan marka lalu lintas. Hal ini memiliki tujuan agar keselamatan pengendara kendaraan bermotor dan pengguna jalan yang lain terjamin. Tapi tidak dengan yang terjadi di lapangan, dimana terdapat banyaknya ditemui sebagian pengendara yang tidak patuh dengan aturan dan marka yang ada di jalan raya. Sebagain pengendara itu mengendarai kendaraan sesuka hati sampai mengganggu pengguna jalan lainnya.

Di Indonesia, persoalan lalu lintas umumnya sangat dipengaruhi oleh naiknya angka pengendara bermotor.<sup>1</sup> Angka kecelakaan setiap tahunnya terus bertambah dan korban terus menerus meningkat itu adalah salah satu faktor buruk dari penimngkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia. Faktor ini terjadi karena kelalaian manusia si pengendara, mulai dari kurangnya tidur, Lelah, lengah, dan ketaatan pengendara yang rendah.<sup>2</sup>

Sampai detik ini masih tidak terdapat perubahan yang signifikan untuk sikap masyarakat dalam berlalu lintas dari operasi bukti pelanggaran (tilang). Karena itu mengakibatkan pemakai jalan yang menghiraukan peraturan lalu lintas yang menjadi penyebab awal kecelakaan terjadi. Sikap masyarakat yang sebetulnya pada operasi tilang saat berlalu lintas tidak bisa sekadar dimaknakan menjadi manusia/pemakai jalan, dikarenakan pengguna/pemakai jalan bisa berupa perseorangan ataupun perseorangan yang jadi wakil koperasi.<sup>3</sup> Hasil operasi tindakan melanggar lalu lintas yang jajaran lalu lintas (PMJ) laksanakan pada tahun 2020 tidak selaras dengan menurunnya angka kecelakaan lalu lintas, yang signifikan terhadap menurunnya tingkat kecelakaan lalu lintas dan jumlah korban dari kecelakaan lalu lintas yang nyawanya hilang. Terlihat terdapat tindakan pelanggaran lalu lintas yang menurun di tahun 2021 yakni 13,8% dan angka kecelakaan lalu lintas juga menurun sebanyak 12% daripada tahun sebelumnya. Jadi dari hal itu bisa dijelaskan bahwa meningkatnya penegakan pelanggaran lalu lintas masih tidak bisa berakibat terhadap penurunan jumlah kecelakaan lalu lintas, dapat disebabkan akibat yang lainnya yang mana biasanya terdapat kecelakaan dikarenakan melanggar lalu lintas sebelumnya terjadi kecelakaan tersebut.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Soponyono, (2013), *Laporan Akhir Tim Pengkajian Hukum Tentang Perilaku Masyarakat Terhadap Hukum Dalam Berlalu Lintas*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan HAM RI.

<sup>2</sup> Marsaid, Hidayat M, Ahsan., (2013), *Faktor yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor diwilayah Polres Kabupaten Malang*, Malang: Ilmu Keperawatan Universitas Brawijaya. Vol I (2):2.

<sup>3</sup> Muhar Junef, (2014), *Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas*, E-Journal Widya Yustisia Volume I (I): 52-60.

<sup>4</sup> Muhammad, Farouk dan Djaali, (2015), *Metodologi Penelitian Sosial*, Edisi Revisi, PTIK Press dan Restu Agung, Jakarta.

Tabel 1. Data Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan	2020	2021	2022
Jumlah Kecelakaan	1754	1616	1522
Korban Mati	176	181	219
Luka Berat	143	176	148
Luka Ringan	1435	1259	1155

Sumber: <https://surabaya.go.id/id/berita/52134/wujudka>

Pemerintah mengupayakan pengurangan angka kecelakaan melalui peningkatan ketertiban masyarakat saat berkendara dengan memakai sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). E-TLE yaitu aplikasi penilang elektronik di era digital saat ini yang berupa perubahan dari tilang inovasi penggunaan E-TLE yaitu sebuah putusan yang baik dilaksanakan serta saat ini pada urgensi E-TLE bisa terciptanya transparansi dari masyarakat dan kepolisian agar terhindar dari pungutan liar (pungli).<sup>5</sup> Realita dari pemakaian sistem E-TLE dapat memberikan layanan yang lebih mudah, cepat, dan sederhana bila membandingkannya dari tilang manual. Kemudian, penggunaan E-TLE dapat mengurangi calo dan pungutan liar entah itu dari kepolisian ataupun *stakeholder*/aktor lainnya (pengadilan dan kejaksaan) akhirnya bisa dijelaskan bahwa sistem ini bisa menciptakan akuntabilitas dan keterbukaan denda yang dibayar dari E-TLE yang akhirnya mampu menaikkan nama baik polisi di pandangan masyarakat.<sup>6</sup>

Penerapan E-TLE di Surabaya ada 39 titik, dan di tahun 2023 akan ditambah menjadi 55 titik. Bertambahnya titik – titik ini diharapkan mampu membuat masyarakat jadi lebih taat pada lalu lintas. Ini adalah 39 titik CCTV yang tersambung dengan system E-TLE di Kota Surabaya.

<sup>5</sup> Ambar Suci Wulandari, (2020), *Prinsip Berkeadilan Tilang Elektronik dengan Sistem E-TLE*, Al Masbut, Volume 14 (1): 2-10.

<sup>6</sup> Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyو Dijunmansaputra. (2020). *Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas*. Jurnal Adalah. Volume 4(3): 53-73.

NO	RUAS JALAN
1	Tunjungan Siola
2	Moestopo Dharmawangsa Timur
3	Moestopo Dharmawangsa Barat
4	Merr Unair Kampus C
5	Merr Kertajaya Selatan/KONI
6	Merr Kertajaya Selatan
7	Merr Kenjeran Selatan
8	Mayjend Sungkono Wonokitri Utara
9	Mayjend Sungkono Wonokitri Selatan
10	Mayjend Bintang Diponggo Timur
11	Mayjend Bintang Diponggo Barat
12	Mastrip Wiyung Utara
13	Mastrip Wiyung Selatan
14	Manyar Nginden Utara
15	Manyar Nginden Selatan
16	Kertajaya Manyar Timur
17	Kertajaya Manyar Barat
18	Kertajaya Dharmawangsa Selatan
19	Kertajaya Dharmawangsa Timur
20	Kertajaya Dharmawangsa Selatan
21	Kertajaya depan UFO
22	Jl. HM. Noer Kedungcowek Utara
23	Jl. HM. Noer Kedungcowek Selatan
24	Hayam Wuruk Kutai Timur
25	Hayam Wuruk Kutai Barat
26	Gunungsari Gajah Mada Timur
27	Gunungsari Gajah Mada Barat
28	Darmo Alfalah Utara
29	Darmo Alfalah Selatan
30	Bubutan Pahlawan Timur
31	Bratang Nginden Utara
32	Bratang Nginden Selatan
33	Ambengan Kusuma Bangsa Selatan
34	Airlangga Dharmawangsa Utara
35	Airlangga Dharmawangsa Selatan
36	Adityawarman Indragiri Timur
37	Adityawarman Indragiri Barat
38	A. Yani Siwalankerto
39	A. Yani Margorejo Utara

Sumber: Data Polda Jatim 2022

Saat ini kepentingan dari *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) bisa terlihat dari kegunaannya, yakni transparansi, pemberdayaan, daya tanggap, dan kesetaraan. Dilihat dari ketegasan hukum sistem ini memberikan ketentuan kepada pengendara yang melanggar yaitu tentang jumlah sanksi denda dan apa yang sudah dilanggarnya sudah dimuat pada slip baru. Pada sisi keadilan, untuk pada pelanggar yang sudah melaksanakan pelanggaran yang serupa setelah itu nantinya memperoleh sanksi beserta denda yang juga sama. Lantaran pada persoalan itu, sistem sudah ditetapkan dan diatur oleh pihak yang mempunyai wewenang. Sehingga sudah jelas melalui sistem E-TLE kini selain mendapatkan kegunaan yang memudahkan, juga menjadi wujud profesionalitas dan transparansi pihak kepolisian dalam menegakkan hukum.<sup>7</sup>

Di Indonesia, penerapan E-TLE selaras dari amanah konstitusi Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 yang menerangkan bahwasanya Negara mempunyai tanggung jawab dalam menyediakan sarana yang layak pada pelayanan umum dan kesehatan. Kemudian, sistem tilang elektronik ini mempunyai kebijakan yang telah dilakukan kooptasi pada Pasal 272 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menerangkan bahwasanya membantu aktivitas penanganan pelanggaran angkutan jalan dan lalu lintas, maka alat elektronik bisa dipakai.

Pelaksanaan untuk menerapkan sistem E-TLE umumnya sudah dilaksanakan di semua Polda (33 Polda) jajaran semenjak tahun 2017, tetapi dari faktanya praktik pelaksanaan penggunaan sistem E-TLE ini bisa dikualifikasi masih tidak searah dari yang didambakan ataupun maksud lainnya belum maksimal. Dari data pengurusan perkara tilang yang terindikasi dari Kejaksaan Agung periode Januari 2017 hingga September 2017 (Surat Jaksa Agung RI No: B-019/A/ Ejp/01/2018 tanggal 24 Januari 2018 tentang Penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas/tilang) yang mana tindakan yang dilaksanakan memakai sistem E-TLE baru dilaksanakan sebanyak 17% dari semua kasus tidak yang Pengadilan putuskan. Kasus yang rincian datanya diputus Pengadilan sebesar 3.967.073 kasus, penanganan melalui sistem E-TLE sebesar 400.585 perkara (18%). Artinya sejumlah 3.564.498 kasus (82%) masih dilaksanakan dengan manual.<sup>8</sup>

E-TLE adalah aplikasi menegakkan hukum pada bagian lalu lintas yang lebih efektif, basisnya berupa teknologi elektronik yang meliputi *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR). Pelat nomor bisa dideteksi oleh kamera ANPR secara langsung, direkam, dan disimpan bukti pelanggarannya. Kamera ANPR yang mengambil foto kendaraan langsung

---

<sup>7</sup> Ambar Suci Wulandari. (2020). *Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia*. Jurnal AI Masbut Volume 12 (1) : 1-10.

<sup>8</sup> Asmara dkk. (2019). *Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem ETLE*. Jurnal Ilmu Kepolisian. Volume 13 (1): 187-202.

dicatat pada server operator *Regional Traffic Management Centre* (RTMC). Data itu dikerjakan langsung dari petugas. Dengan begitu pengerjaan datanya mencakup pemeriksaan pada database Regident Ranmor terkait identitas kendaraan bermotor (ranmor). Selanjutnya, surat verifikasi dan konfirmasi akan dibuat oleh petugas, lalu surat tersebut dikirimkan ke alamat yang terdapat pada data pemilik kendaraannya. Tentu saja surat tersebut telah pimpinan sahkan dan pengirimannya memakai Pos Indonesia. Sesudah pelanggar ataupun pemilik ranmor menerima surat konfirmasi, kemudian diwajibkan menjawab atau mengklarifikasi lewat <http://www.ettle-pmj.info/>, waktu yang akan Pelanggar dapatkan untuk mengklarifikasinya sebanyak 7 hari.<sup>9</sup>

Apabila tidak ada jawaban dari pelanggar, selanjutnya petugas memblokir Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK). Lalu nantinya petugas menyerahkan surat tilang pada pelanggarnya melalui pengiriman kode Brivia E-Tilang dengan nomor ponselnya yang tercantum pada surat konfirmasinya. Pelanggar juga akan dikirimkan surat tilang yang berwarna biru. Kode Brivia pembayaran denda tilang dan lembar tilang akan dicek oleh petugas RTMC, apakah pelanggar sudah menerimanya atau belum. Pelanggar bisa membayar denda tilangnya dari ATM. Jika sudah melakukan pembayaran, maka pelanggar dapat memakai kendaraan tersebut kembali dan STNK sudah dibuka pemblokirannya. STNK yang diblokir bisa dilakukan dari permohonan penyidik untuk yang belum membayar denda tilangnya.

Tujuan dari penelitian ini yaitu agar diketahui kendala dan hambatan yang dihadapi dalam implementasi sanksi denda Tilang E-TLE di wilayah hukum Polrestabes Surabaya.

## **METODE PENELITIAN**

Metode adalah sebuah unsur paten yang keberadaanya diperlukan pada sebuah penelitian. Fungsi dari metode penelitian adalah sebagai pengembangan ilmu pengetahuan yang menjadi permasalahan dan bisa sebagai evaluasi penulis dari permasalahan yang diambil. Berikut adalah metode penelitian dalam karya ilmiah ini:

### **Jenis Penelitian dan Sumber Data**

Jenis penelitian yang dipakai yaitu penelitian Yuridis Empiris. Melalui sumber data yang dipakai pada penelitian ini, yaitu:

- a. Bahan Hukum Primer yakni menggunakan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>9</sup> Dian Agung Wicaksono. (2020). *Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan Secara Elektronik Sebagai Wujud Pembangunan Hukum Dalam Era Digital*. Jurnal Rechts Vinding Volume 9 (2) : 311-329.

b. Bahan Hukum Sekunder yakni bahan hukum yang tidak ada kaitannya secara yuridis namun dapat mendukung sebagai proses analisis hukum seperti jurnal, internet, surat kabar, hasil karya pada kalangan hukum, dan berbagai buku ilmu hukum.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Dalam teknik pengumpulan datanya, peneliti memakai studi Pustaka atau *library research* untuk pengaplikasian bahan hukum sekunder dan primer.

### **Teknik Analisis Data**

Data – data yang didapatkan selanjutnya di proses dan hasil proses tersebut akan dilakukan analisis melalui teori-teori yang sudah diperoleh. Penggunaan teknik analisis data kualitatif sebagai teknik analisis datanya. Teknik ini dipakai untuk melakukan telaah pada semua data yang ada dari beberapa sumber (dokumentasi, observasi, dan wawancara).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kendala Yang Dihadapi Dalam Implementasi Sanksi Denda Tilang *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) Di Wilayah Hukum Polrestabes Surabaya**

#### **A. Penerapan Hukum Lalu Lintas**

Berbagai hukum yang terdapat aturan mengenai lalu lintas di negara Indonesia adalah Kitab Undang – Undang Hukum Acara Pidana Paragraf 2 Bagian Ke-6 Bab XVI Pasal 211 – 216 (KUHP), UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PERMA No. 12 Tahun 2016 tentang tata cara penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana diaturnya terkait semua peraturan tentang tindak pidana, termasuk pelanggaran lalu lintas. Aturan mengenai pelanggaran lalu lintas pada KUHP terdapat dalam Pasal 211-216, yakni:

- a. Pasal 211: Bukti bahwa surat amar keputusan sudah penyidik sampaikan kepada terpidananya, menyerahkan ke panitera agar tercatat pada buku register.
- b. Pasal 212: bagi perkara pelanggaran lalu lintas jalan tidak dibutuhkan berita acara pemeriksaan, sehingga dicatat sesuai yang terdapat pada pasal 207 ayat 1 huruf a segera diberikan di pengadilan sekurang-kurangnya pada kesempatan hasil sidang pertama selanjutnya.
- c. Pasal 213: Terdakwa bisa memiliki orang melalui surat agar diwakili pada sidang.

- d. Pasal 214:
1. Bila terdakwa atau waktu sidang tidak dihadiri, dilanjutkan pemeriksaan perkara.
  2. Terkait hal keputusan diungkapkan di luar kehadiran terdakwa, surat amar putusan langsung diberitahukan pada terpidana.
  3. Bukti bahwa surat amar putusan sudah penyidik sampaikan pada terpidana, diberikan pada panitera agar tercatat pada buku register.
  4. Terkait hal putusan yang diberikan di luar kehadiran terdakwa dan putusan ini meliputi terdakwa memohon perlawanan, pidana merampas kemerdekaan.
  5. Pada waktu tujuh hari setelah diberitahukan keputusan yang sah pada terdakwa, ia bisa memohon perlawanan pada pengadilan yang memberikan putusan itu.
  6. Dari perlawanan tersebut putusan di luar kehadiran terdakwa jadi gugur.
  7. Sesudah panitera diberitahukan pada penyidik mengenai perlawanan itu, hakim menentukan hari sidang agar kembali memeriksa perkara itu.
  8. Bila keputusan sudah diberikan perlawanan tetap berupa pidana sesuai yang terdapat pada ayat 4, dari putusan itu terdakwa bisa melakukan banding.
- e. Pasal 215 : Mengembalikan benda yang disita pada paling berhak yang dilaksanakan dengan tidak ada persyaratan, segera sesudah putusan diberikan bila terpidana sudah memenuhinya isi amar putusan.
- f. Pasal 216 : Ketetapan pasal 210 tetap ada selama peraturannya tidak menentang paragraf ini.

Pada pasal 211 diatur tentang berbagai jenis aktivitas yang termasuk dalam tindakan melanggar lalu lintas yang pengguna jalan ataupun pengendaranya lakukan. Sama dengan pengguna jalan, tidak diizinkan dalam menggunakan jalan melalui cara yang bisa membahayakan keamanan ataupun ketertiban dan merintangai lalu lintas atau bahkan merusak jalan.

Sedangkan yang bisa termasuk pada pelanggaran untuk pengendara bermotor, jika kendaraan dikemudikan tanpa mempunyai ataupun tidak bisa menunjukkan surat izin mengemudinya, surat tanda uji kendaraan, surat tanda nomor kendaraan, dan tanda bukti lain yang wajib dimiliki sesuai ketetapan aturan undang-undang lalu lintas jalan ataupun ia bisa menunjukkan namun masa berlaku yang dimiliki telah berakhir, kendaraan bermotor yang dikemudikan di jalan dengan



tidak melengkapi pelat nomor kendaraannya, dan ketentuan aturan undang-undang lalu lintas tidak dipenuhi mengenai pembuatan kendaraan, perlengkapan, peralatan, penerangan, penomoran, dan syarat kendaraan lainnya yang mendukung. Hal itu bisa tergolong menjadi pelanggaran lalu lintas.

Kegiatan lain yang termasuk sebagai pelanggaran lalu lintas yakni melanggar tanda dan rambu-rambu yang terdapat di jalan, isyarat alat yang mengaturnya lalu lintas jalan, dan perintah petugas yang mengatur lalu lintas jalan. Ketentuan yang dilanggar mengenai muatan dan ukuran yang diperbolehkan, cara penumpang dinaikkan dan diturunkan dan cara barang dimuat dan dibongkar, jenis kendaraan yang diizinkan untuk melakukan operasi di jalan, serta melanggar izin trayek.

Dari pasal 212-216 yang isisnya mengenai cara menyelesaikan perkara lalu lintas. Berita acara pemeriksaan tidak dibutuhkan pada tindakan melanggar lalu lintas jalan. Pemeriksaan dan perkara melanggar lalu lintas berbeda berdasarkan acara biasa, memeriksa perkara melanggar lalu lintas jalan pelanggar bisa memiliki orang melalui surat agar diwakili pada sidang, sehingga terdakwa bisa mewakili sidang. Keputusan perkara pelanggaran lalu lintas diputuskan langsung ketika sidang. Benda yang disita dikembalikan dengan tidak adanya persyaratan terhadap pihak yang memiliki hak, sesudah menjatuhkan keputusan bila terpidananya sudah melakukan isi amar keputusan. Dengan periode tujuh hari setelah pemberitahuan keputusan yang sah pada terdakwa, ia bisa meminta sanggahan ke pengadilan yang memberikan keputusan tersebut.

Berikutnya, Undang Undang No. 22 Tahun 2009 yang dahulunya yaitu UU No. 14 tahun 1992 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Aturan-aturan hukum tersebut yang mengalami perubahan dari pengupayaan aparat hukum, yang diharap bisa membangun keamanan untuk masyarakat dengan menyeluruh. Kemudian, UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kondisinya tidak lagi sama, menyelenggarakan lalu lintas yang dibutuhkan, perubahan lingkungan strategis, dan angkutan jalan yang ada maka undang-undang harus diubah dengan yang baru.

Ada 22 bab dari undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang pembahasannya rinci tentang ruang lingkup, tujuan dan asas berlakunya undang-undang, angkutan jalan dan jaringan serta penyelenggara lalu lintas, kewajiban dan hak jika kecelakaan terjadi, prasarana sarana dan teknologi angkutan jalan dan lalu lintas, perkembangan industri dan keamanan lalu lintas, penyedia angkutan barang

ataupun angkutan orang, rambu-rambu dan jalur dan tata cara berlalu lintas, aturan yang berlaku untuk pengendara, sanksi administrasi dan registrasi, bengkel umum kendaraan bermotor, jenis kendaraan bermotor dan lainnya, penindakan dan penyidikan pelanggaran angkutan jalan dan lalu lintas sampai sanksi yang melanggar lalu lintas dapatkan.

Pembeda Perma No. 12 tahun 2016 dengan KUHAP yakni pada Perma itu dibahas dengan rinci mengenai perkara melanggar lalu lintas elektronik diselesaikan. Perkara pelanggaran lalu lintas elektronik yaitu proses pengadilannya yang dilakukan dengan teratur dari basis elektronik dengan bantuan teknologi dan sistem informasi.

Pada Perma ini pokoknya yaitu sidang dibuka dan keputusan perkara dilakukan oleh hakim yang dipilih tanpa dihadiri pelanggarnya, putusan itu mempunyai isi terkait besar dendanya yang diberitahukan saat sidang dan ditetapkan pukul 08.00 waktu setempat, serta diberitahukan pada papan pengumuman pengadilan dan laman resmi di hari yang sama.

#### B. Tilang Lalu Lintas

Dari perkembangan zaman, pada zaman *modern* ini banyaknya bermunculan teknologi – teknologi terbaru dan tercanggih. Salah satu teknologi yang ikut dalam perkembangan adalah perkembangan dalam segi keamanan yang dikembangkan oleh tim IT Kepolisian Republik Indonesia. Indonesia termasuk negara paling banyak dalam hal berkendara bermotor. Bagaimana tidak, seseorang bisa memiliki kendaraan yang lebih dari 1 kendaraan. Meskipun begitu, masih banyak masyarakat yang tidak tertib lalu lintas. Karena mereka asal berkendara dijalan tanpa memiliki pengetahuan yang cukup dalam berkendara. Maka, pihak kepolisian mengembangkan sistem keamanan lalu lintas yaitu sistem tilang dan memberinya pengarahan pada masyarakat terkait cara yang benar dan baik dalam berkendara.

Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, sudah mencantumkan pengertian dari lalu lintas yang bunyinya “Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang pada lalu lintas jalan”. Selain arti dari lalu lintas, pada undang – undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dibahas pula tentang lalu lintas, pelanggaran, dan juga sanksi dendanya. Tilang atau bukti pelanggaran yaitu denda yang diterima oleh siapa saja yang melanggar aturan dan membuat tilang adalah polisi. Dilakukan

adanya tilang agar setiap pengguna jalan menaati aturan yang sudah undang – undang lalu lintas tentukan dan masalah lalu lintas bisa ditangani.<sup>10</sup> Pada Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkuta Jalan, Tilang yaitu kepanjangan dari bukti pelanggaran bagi pengendara motor yang melanggarnya lalu lintas.

Tilang di Indonesia memiliki 2 macam, yakni ada tilang manual dan tilang elektronik yang baru diterapkan beberapa waktu ini.

#### 1. Tilang Manual

Pihak kepolisian jika menertibkan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas memakai tilang manual yang masih memakai “kertas” untuk bukti pelanggarannya atau yang biasa disebut slip tilang berwarna. Warna – warna surat tilang juga memiliki fungsinya masing – masing. Ada 5 warna dalam surat tilang, yaitu:

- a. Warna Kuning = pihak kepolisian menggunakannya menjadi arsip.
- b. Warna Hijau = pihak pengadilan menggunakannya menjadi arsip.
- c. Warna Putih = pihak kejaksaan menggunakannya menjadi arsip arsip.
- d. Warna Biru = diberikan kepada pengendara yang melanggar dan sadar, tidak mengelak pelanggaran lalu lintas yang ia lakukan dan alur persidangan sanggup diikuti.
- e. Warna Merah = diberikan kepada pengendara yang melanggar yang tidak merasa melanggar saat kejadian penindakan tilang ataupun mempertahankan pendapatnya.

Proses sistem tilang manual yang dilakukan pihak kepolisian adalah sebagai berikut:

1. Ketika pengendara terbukti melanggar lalu lintas, lalu petugas polisi lalu lintas memberhentikan pengendara dan menjelaskan secara sopan santun kepada pengendara kalau ia melanggar lalu lintas.
2. Lalu petugas kepolisian memeriksa surat-surat pengendara (SIM, KTP, dan STNK).

---

<sup>10</sup> Junef, M. (2014). Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran. *E-Journal Widya Yustisia*. Hlm.58

3. Setelah diperiksa, petugas menyerahkan blangko tilang berwarna biru untuk menetapkan sidang di Pengadilan, jika waktu pelaksanaan sidang sudah ditetapkan, selanjutnya pengendara yang melanggar tersebut membayar denda kepada panitera.
4. Pengendara bisa mengambil barang bukti saat penilangan.
5. Jika pengendara yang melakukan pelanggaran ingin membayar denda lewat *transfer* bank juga bisa, dengan penerbitan tilang pembayaran denda melalui BRI *Virtual Account* (BRIVA).
  1. Langkah 1 = Persiapan blangko tilang untuk diisi
  2. Langkah 2 = Mengisi blangko tilang
  3. Langkah 3 = Penandatanganan pada blangko tilang
  4. Langkah 4 = Penyerahan Tilang
  5. Langkah 5 = Penerimaan barang tilangan
  6. Langkah 6 = Pengembalian barang tilangan
  7. Langkah 7 = mengembalikan ke unit penyidikan barang tilangan, struk, dan lembaran tilang yang tersisa.

Petugas kepolisian yang sedang berjaga saat itu adalah yang memproses semua urusan penilangan lalu lintas atau bisa juga disebut tindak langsung. Dengan seperti itu, pelanggar bisa langsung diproses berdasarkan ketetapan Undang – Undang No. 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### 1. Tilang Elektronik

IPTEK di Indonesia sudah mulai terlihat perkembangannya, apalagi pihak kepolisian juga tidak tutup mata persoalan perkembangan teknologi. Pihak kepolisian mengembangkan sistem penegakan hukum untuk bagian lalu lintas yaitu sistem tilang yang basisnya elektronik. Tilang elektronik yaitu digitalisasi proses penilangan yang bisa mengurangi adanya pungutan liar dan mengurangi tingkat pelanggaran lalu lintas yang memanfaatkan teknologi alat pantau CCTV yang terhubung dengan sistem.

Pada Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dalam Pasal 243 ayat 3 huruf d menjelaskan bahwa sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan memiliki pusat kendali yang kegiatannya berupa membantu alat elektronik dan penegakan hukum. Pada Pasal 272 menjelaskan bahwasanya dukungan aktivitas

menindak pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan bisa dipakai sebagai alat elektronik, yang mana hasil dari alat elektronik yang dipakai bisa dijadikan alat bukti saat sidang.

Di dalam Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 14 ayat 3 menjelaskan bahwasanya memeriksa dengan cara insidentil dikarenakan ketahuan ketika pelanggaran terjadi yang dilihat langsung ataupun elektronik sebagai alat penegakan hukum menangkapnya. Pada Pasal 23 menjelaskan bahwasanya penanganan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan hasil yang ditemukan pada proses pemeriksaan rekaman alat elektronik, laporan, dan kendaraan bermotor. Pada Pasal 28 menjelaskan tentang penanganan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan sesuai hasil yang direkam dari alat elektronik sesuai yang terdapat pada Pasal 23 huruf c, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia pada bidang lalu lintas dan angkutan jalan bisa menerbitkannya surat tilang. Surat tersebut sesuai yang terdapat dalam ayat 1 perlu terlampir bukti dari rekaman alat elektronik, pelanggar diberikan surat tilang untuk diinformasikan dan dipanggil agar menghadiri sidang pengadilan.

Mekanisme E-TLE dilaksanakan dari berbagai tahapan, yakni:

1. Perangkat lunak intelijen digunakan pada sensor kamera agar pelanggaran lalu lintas ditangkap.
2. Bukti divalidasi dengan penyesuaian foto nomor polisi dari hasil penangkapan perangkat lunak yang memakai ANPR.
3. Data Identifikasi dan Registrasi (Regident) divalidasi, fisik kendaraan (video dan foto) dicocokkan melalui database Regident kendaraan bermotor.
4. Mencetak surat konfirmasi pelanggarannya.
5. Mengirimkan surat konfirmasi lewat pos. Alamat dari pemilik kendaraannya didapatkan dari database Regident kendaraan bermotor.
6. Konfirmasi

7. Menyelesaikan, pelanggaran lalu lintas bisa membayar mengenai pelanggarannya melalui penggunaan kode pembayaran yang sudah diterimanya ataupun menghadiri sidang.

#### C. Implementasi Sanksi Denda Tilang E-TLE

Tugas kepolisian Negara Republik Indonesia satu diantaranya yaitu mengatur lalu lintas, polisi lalu lintas yaitu pelaku pelaksana yang tugasnya untuk mengatur, patrol, pengawalan, pengaturan, penjagaan, pendidikan masyarakat tentang kelancaran dan ketertiban lalu lintas, memelihara keamanan, penegakan hukum lalu lintas, penyelidikan kecelakaan lalu lintas, Regident pengemudi, rekayasa lalu lintas, dan lalu lintas.<sup>11</sup>

Sanksi denda yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas bukan untuk membuat dia membayar kejahatannya melainkan untuk mempertahankan ketertiban umum. Tetapi bukannya menurun untuk pelanggaran lalu lintas, peristiwa pelanggaran lalu lintas makin lama makin meningkat karena tidak sesuai jenis sanksi denda yang dipilih dan ditetapkan. Masih adanya kendala dan hambatan yang dirasakan oleh pihak kepolisian dalam penerapan pemberian sanksi denda kepada para pelanggarnya.

#### D. Kendala Dalam Implementasi Sanksi Denda Tilang E-TLE

Belum optimalnya penerapan sanksi denda Tilang ETLE, memberikan efek kurangnya kepekaan masyarakat tentang keselamatan berlalu lintas, maka dari itu ada berbagai kendala yang pihak kepolisian hadapi untuk menerapkan sanksi denda Tilang ETLE di Indonesia, yaitu:

##### 1. Kamera ETLE yang kurang jelas

Masih kurang jelasnya capture kendaraan pelanggar yang membuat sulitnya tervalidasinya data dan tidak langsung memberi sanksi denda kepada pelanggar.

##### 2. Banyak plat nomor palsu

Beberapa pengendara kendaraan bermotor sengaja mamalsukan plat nomornya agar saat kamera ETLE mengcapture maka hasil yang keluar berbeda dengan aslinya dan itu salah satu cara agar terhindar dari e-tilang.

---

<sup>11</sup> Pasal 19 ayat 2 Surat Keputusan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol. : Kep / 54 / X / 2002 Tentang Organisasi Tata Kerja SatuanSatuan Organisasi Pada Tingkat Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah.

3. Surat e-tilang yang tidak tepat sasaran

Pengendara yang melanggar lalu lintas ada yang bukan mengendarai kendaraan bermotor asli atau bukan kepemilikannya, jadi pemilik kendaraan bermotor yang tidak melanggar menerima surat e-tilang karena kendaraannya dipakai oleh orang lain.

4. *Aksesibilitas* jaringan aplikasi

Penggunaan dualband 3G/4G sebagai sistem aplikasi yang mana bila sinyanya yang tersedia tidak bagus sebab cuaca sehingga pelayanan juga nantinya terganggu. Jadi petugas perlu bisa melakukan pelayanan manual sebagai antisipasi sistem yang eror.

5. Layanan E-tilang yang *just in time*.

Karena ini pelanggar dipaksa untuk bisa membayarkan denda berdasarkan besar denda yang saat itu ditetapkan pula lewat aplikasi yang sudah terdapat, jadi diperlukan aturan khusus tentang denda yang dibayarkan untuk pelanggar yang tidak mempunyai uang ketika ditilang.

6. Integrasi data yang belum terupload.

Masalah dalam mengintegrasikan data kendaraan yang membuat datanya beda menjadikan E-tilang tidak maksimal. Harus ada perubahan *data base* agar semua data terintegrasikan secara valid.

7. Kurangnya sosialisasi

Masyarakat kurang mengerti terhadap apa itu sistem E-tilang, bagaimana mekanismenya, dan bagaimana penerapannya.

8. Masyarakat tidak memiliki aplikasi E-Tilang.

Karena kurangnya sosialisasi maka masyarakat juga tidak memiliki aplikasi E-tilang saat ia melakukan pelanggaran, dan mereka mengira bahwa proses penilangan secara elektronik adalah hal yang rumit.

### **Hambatan Yang Dihadapi Dalam Implementasi Sanksi Denda Tilang *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT (E-TLE)* Di Wilayah Hukum Polrestabes Surabaya**

#### **A. Tindakan Yang Diberikan Sanksi Denda E-TLE**

Jika dipelajari dari peristiwa tilang manual yang banyak sekali terjadi pungli dan rendahnya kepercayaan masyarakat kepada polisi, maka karena itu dikembangkan menjadi e-tilang. E-tilang sendiri dilakukan secara *online*, jadi masyarakat nantinya mendapatkan surat tilang dari alamat rumahnya ataupun juga bisa langsung lewat aplikasi *mobile* e-tilang. Dilakukannya e-tilang juga salah satu

penjaminan kepastian hukum dalam menertibkan dan perlindungan hukum di era modernisasi digital. Penerapan e-tilang ini karena bisa diakses melalui aplikasi *mobile e-tilang*, maka pelanggar bisa langsung membayar denda melalui BRI secara *online* tanpa harus menunggu sidang dan tanpa harus membayar ditempat saat ditilang manual oleh polisi lalu lintas yang sedang bertugas. Dengan begitu bisa mempermudah dan mempercepat pelanggar dalam menyelesaikan masalah perkara pelanggaran lalu lintasnya tanpa harus melakukan sidang Pengadilan Negeri.

Menurut pasal 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan arti dari Lalu Lintas dan angkutan Jalan yaitu satu diantara keutuhan sistem yang meliputi pengguna dan pengelola jalan, pengemudi, kendaraan, fasilitas dan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, serta angkutan jalan dan lalu lintas. Sementara pelanggaran lalu lintas yaitu jenis pelanggaran yang pengguna jalan lakukan berdasarkan pengelompokan pada undang-undang lalu lintas. Sementara pengertian dan definisi pelanggaran lalu lintas menurut Ramdlon Naning yang ditegaskan tindakan atau perbuatan individu yang menentang ketetapan-ketetapan perundang-undangan lalu lintas disebut pelanggaran lalu lintas jalan.

Tindakan yang berbentuk pelanggaran sesuai UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bisa terbagi jadi tiga, yaitu:

- a. Pelanggaran pada perlengkapan yang memakai kendaraan bermotor. Pada penggunaan kendaraan bermotor sangat penting memiliki kelengkapan, selain sebagai pelindung bagi pengguna jalan, penumpang, ataupun pengguna kendaraan serta kendaraan bermotor yang lain dari kecelakaan yang tidak diharapkan. Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan sudah diatur tentang kelengkapan untuk pengendara bermotor saat di jalan. Terdapat larangan dan kewajiban kelengkapan yang memakai kendaraan bermotor ada pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni untuk kendaraan roda empat wajib mempunyai kelengkapan dan untuk roda dua wajib memakai helm. Pengendara kendaraan bermotor wajib pula mempunyai Surat Izin Mengemudi serta Surat Tanda Kendaraan Bermotor.
- b. Pelanggaran pada tata cara berkendara dan berlalu lintas. Pengemudi kendaraan bermotor lebih diutamakan dari tata cara berlalu lintas, pengemudi yang menjadi subjek hukum tentu saja bertanggung jawab jika terdapat masalah pada keperluan yang hukum lindungi. Pelanggaran yang selalu ada pada kendaraan



dan tata cara berlalu lintas yaitu melanggar larangan dan kewajiban yang perlu dilakukan misalnya kendaraan tidak bermotor ditarik melalui kecepatan yang tinggi yang bisa mengancam keselamatan, kendaraan tidak bermotor memakai jalur khusus.

- c. Pelanggaran pada fungsi rambu lalu lintas dan jalan. Semua jalan yang dipakai dalam lalu lintas umum diwajibkan lengkap, kelengkapan jalan seperti fasilitas untuk sepeda, alat pengamatan dan pengawasan jalan, alat pengaman serta pengendali pengguna jalan, alat penerangan jalan, alat yang memberikan isyarat lalu lintas, rambu lalu lintas, marka jalan, penyanggah cacat dan pejalan kaki serta fasilitas lain yang mendukung kegiatan berlalu lintas.

Berbagai tindakan yang berbentuk kejahatan sesuai Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi tindakan pidana yang tidak mematuhi larangan serta tidak pula melakukan kewajiban yang ada pada Undang-Undang tersebut. Tindakan yang selalu timbul saat berlalu lintas yang tergolong sebagai bentuk kejahatan sesuai UU No. 22 Tahun 2009 yaitu pengendara kendaraan bermotor yang lalai. Lalai dan abai yang selalu dilakukan pengendara kendaraan bermotor saat berkendara yang bisa memunculkan kecelakaan lalu lintas yang bisa berdampak hilangnya nyawa entah itu nyawa orang lain ataupun nyawa sendiri.

Sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menindak pelanggar lalu lintas yaitu perbuatan hukum yang tertuju pada pelanggar Peraturan Undang – Undang Lalu Lintas entah itu yuridis ataupun edukatif.

1. Tindakan Yuridis

Tindakan yuridis yaitu tindakan yang petugas polisi lalu lintas lakukan terhadap pelanggar dengan yuridis (Acara Pemeriksaan Cepat/Tilang), tindakan itu dilakukan karena pelanggarnya melanggar aturan perundang-undangan lalu lintas.

2. Tindakan Edukatif

Tindakan edukatif yaitu tindakan yang petugas polisi lalu lintas lakukan terhadap pelanggar dengan simpatik berbentuk teguran/peringatan. Tindakan ini sekadar diberikan pada pelanggar yang belum mengetahui wilayah yang ia lalui dan pelanggar lalu lintas yang bersifat ringan.

Tindakan yang termasuk pelanggaran lalu lintas serta bisa diberikan e-tilang berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:

a. Pengendara Sepeda Motor Tidak Memakai Helm

Aturan ini diperuntukan khusus untuk pengendara yang menggunakan sepeda motor, Helm yang sudah Standar Nasional Indonesia (SNI) harus dipakai pengendara serta penumpang bersepeda motor. Sanksi Denda yang dikenakan kepada pelanggarnya adalah penjara maksimal 1 bulan ataupun didenda Rp.250.000,-.

b. Menggunakan Ponsel Saat Berkemudi

Pengendara tidak boleh bermain Ponsel saat berkendara karena akan mengganggu konsentrasi dan mengganggu pengendara lainnya. Sanksi denda yang dikenakan kepada pelanggar adalah pidana dipenjara maksimal maksimal 3 bulan ataupun didenda Rp.750.000,-.

c. Melanggar Rambu Lalu Lintas dan Marka Jalan

Seluruh pengendara mobil dan motor yang melanggarnya marka jalan serta lalu lintas akan dikenakan sanksi denda yaitu dipenjara maksimal maksimal 2 bulan ataupun didenda Rp.500.000,-.

d. Pengendara Mobil Atau Pengendara Lebih Dari Roda 4

Untuk pengendara mobil atau truck, baik itu pengemudi maupun penumpang harus menggunakan sabuk pengamannya. Bila tidak menggunakannya dan ditangkap kamera tilang elektronik akan diberi sanksi dengan kurungan penjara 1 bulan ataupun didenda Rp.250.000,-.

e. Menggunakan Pelat Nomor Palsu

Kamera CCTV untuk tilang elektronik dapat pula dideteksi kendaraan bermotor yang pelatnya palsu dan tidak terpasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) dan bisa dikenakan sanksi denda penjara maksimal 2 bulan ataupun didenda maksimalnya Rp.500.000,-.

Kemudian terlihat pada ketentuan hukum di undang-undang itu, terkait kasus pelanggaran lalu lintas, sehingga masyarakat diharap untuk mematuhi hukum selama terdapat pemberian sanksi yang bisa memberikan efek jera untuk pelanggarnya (pengguna jalan/pengemudi).

## B. Hambatan Dalam Penerapan Sanksi Denda E-TLE

Sanksi denda yang dikenakan pada pelanggar lalu lintas yaitu alat pengembangan dan pembaharuan masyarakat yang menjadi sarana pembangunan dan sebagai alat dalam menjaga ketertiban saat bermasyarakat (*Law As Tool Of Social Engineering*).<sup>12</sup> Umumnya sifat hukum yaitu konservatif, yang berarti hukum sifatnya mempertahankan dan memelihara yang sudah didapatkan. Kemudian hukum perlu bisa membuat proses mengubah pembangunan masyarakat. Peranan penting dari *criminal justice system* dalam menanggulangi tindakan pidana pelanggaran lalu lintas yang berdasar pada upaya yang dicapai dalam menanggulangnya pelanggaran lalu lintas yang mengarah dengan teratur pada semua unsur perangkat peraturan lalu lintas serta pihak penegang dari tindakan terpidana pelanggaran lalu lintas.

Pada penerapannya, sanksi denda untuk pelanggar lalu lintas yang dilakukan masyarakat terdapat halangan yang polisi lalu lintas hadapi. Faktor – faktor hambatan yang polisi lalu lintas rasakan saat menerapkan sanksi denda tilang ETLE adalah sebagai berikut:

### 1. Faktor Penegak Hukum

Masih adanya beberapa oknum kepolisian yang ingin mendapatkan suap serta tidak patungnya pada peraturan yang sudah ada dalam UU No. 20 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### 2. Faktor Masyarakat

Karena kurangnya interaksi polisi dan masyarakat terhadap pengetahuan tentang tilang elektronik yang diterapkan pada lalu lintas yang mengacu pada UU No. 20 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Etika yang kurang dimiliki pengemudi serta kesadaran masyarakat yang kurang dan yang minim tentang hukum salah satu contoh banyak terjadinya pelanggaran yang ada di jalan raya.

### 3. Faktor Sistem aplikasi dan Alat Elektronik

Karena ETLE adalah sistem tilang *online* yang dibuat oleh manusia, maka masih terdapat keeroran yang dirasakan oleh pihak terkait. Kamera CCTV

---

<sup>12</sup> Harahap, M.Y. (2003). *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*. Jakarta: Sinar Grafika. Hlm.90.

yang digunakan juga masih kurang jelas untuk memotret pengendara – pengendara yang melakukan pelanggaran.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Dari pembahasan yang telah diterangkan oleh peneliti, jadi peneliti bisa menarik kesimpulan secara umum yaitu:

1. Kendala yang petugas kepolisian lalu lintas hadapi ketika penerapan sanksi denda ETLE adalah : Kamera ETLE yang kurang jelas, banyak plat nomor palsu, Surat E-tilang yang tidak tepat sasaran, Aksesibilitas jaringan aplikasi, Layanan E-Tilang yang *Just In Time*, integrasi data yang belum terupload, kurangnya sosialisasi dan masyarakat tidak memiliki aplikasi E-Tilang.
2. Hambatan yang petugas kepolisian lalu lintas hadapi ketika penerapan sanksi denda ETLE adalah : faktor penegak hukum yang masih menerima suap dan kurangnya pemahaman UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Faktor masyarakat yakni kurangnya pemahaman masyarakat dalam berkendara di jalan raya dan minimnya pengetahuan tentang pelanggaran lalu lintas, dan faktor sistem aplikasi dan Alat elektronik yang masih terdapat keorangan dalam penggunaannya dan kamera CCTV yang kurang jelas dalam memotret pengendara yang melanggar.

### **Saran**

1. Perlu adanya sosialisasi mengenai implementasi sanksi denda tilang ETLE kepada masyarakat maupun kepada para pihak terkait agar tercapainya tujuan dari diterapkannya sanksi denda ETLE.
2. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus lebih diperhatikan lagi sesuai yang berlaku, agar hambatan – hambatan yang terjadi bisa dihindari atau adanya pengurangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- dkk, A. (2019). Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem ETLE. *Jurnal Ilmu Hukum*, 187-202.
- JATIM, P. (2022). *DATA 39 TITIK CCTV E-TLE*. SURABAYA: POLDA JATIM.
- Junef, M. (2015). Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran. *E-Journal Widya Yustisia*, 52-60.
- Marsaid, M., H., & Ahsan. (2013). Faktor yang Berhubungan Dengan Kecelakaan. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 2.
- Muhammad, A. (2014). *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya.
- Muhammad, Farouk, & Djaali. (2015). Metodologi Penelitian Sosial Edisi Revisi. *PTIK PRESS*, 112-120.
- Pasal 19 ayat 2 Surat Keputusan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol. : Kep / 54 / X / 2002 Tentang Organisasi Tata Kerja SatuanSatuan Organisasi Pada Tingkat Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah.
- Soponyono. (2013). *Laporan Akhir Tim Pengkajian Hukum Tentang Perilaku*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan HAM RI.
- Sugiyono. (2015). *Memahami Penelitian Kualitatif Cetakan Kesebelas*. Bandung: Alfabeta.
- Undang – Undang Nomor 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan Republik Indonesia.
- Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*
- Undang – Undang Nomor 8 Tahun 2004 jo. Undang – Undang Nomor 49 Tahun 2009
- Wati Yunanda, A. C., Ayu Dewily, R. D., & Dujynmansaputra, P. (2020). Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Adalah*, 53-73.
- Wicaksono, D. A. (2020). Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan Secara Elektronik Sebagai Wujud Pembangunan Hukum Dalam Era Digital. *Jurnal Rechts Vinding*, 311-329.
- Wulandari, A. S. (2010). Prinsip Keadilan tilang elctronik dengan sistem E-TLE. *Al Masbut*, 2-10.