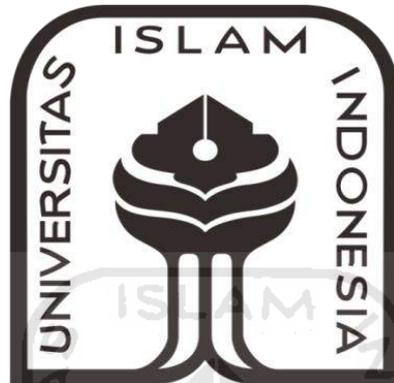


**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PELAKU PELANGGARAN LALU
LINTAS VIA *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE)
YANG MENGGUNAKAN KENDARAAN ATAS NAMA ORANG LAIN**

SKRIPSI



Oleh:

MAULANA GINANJAR PANUNTUN

No. Mahasiswa: 15410244

PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

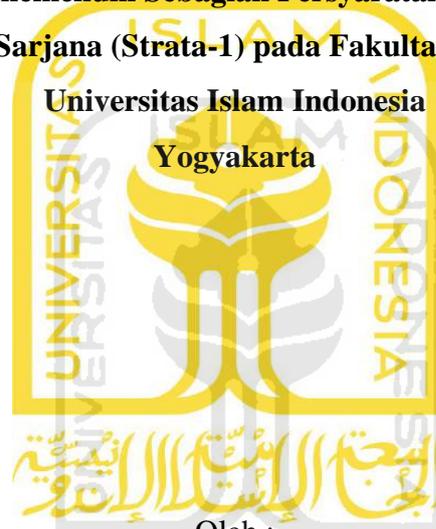
YOGYAKARTA

2021

**PERTANGGUNJAWABAN PIDANA PELAKU PELANGGARAN
LALU LINTAS VIA *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT*
(ETLE) YANG MENGGUNAKAN KENDARAAN ATAS NAMA ORANG
LAIN**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk memenuhi Sebagian Persyaratan Guna memperoleh
Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum**



Oleh :

MAULANA GINANJAR PANUNTUN

No Mahasiswa: 15410244

PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2021



**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PELAKU PELANGGARAN
LALU LINTAS VIA ELECTRONIC TRAFFIC LAW
ENFORCEMENT (ETLE) YANG MENGGUNAKAN KENDARAAN
ATAS NAMA ORANG LAIN**

Telah diperiksa dan disetujui Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk diajukan
ke depan TIM Penguji dalam Ujian Tugas Akhir / Pendaran
pada tanggal 18 Maret 2021

Yogyakarta, 29 Mei 2021
Dosen Pembimbing Tugas Akhir,



Syarif Nuzhidayat, S.H., M.H.



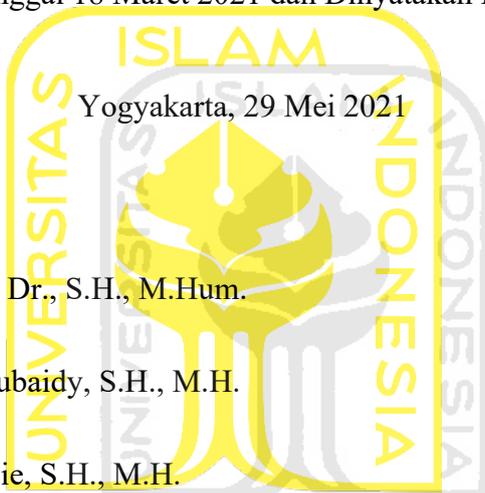
**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PELAKU PELANGGARAN
LALU LINTAS VIA ELECTRONIC TRAFFIC LAW
ENFORCEMENT (ETLE) YANG MENGGUNAKAN KENDARAAN
ATAS NAMA ORANG LAIN**

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam
Ujian Tugas Akhir / Pendaran
pada tanggal 18 Maret 2021 dan Dinyatakan LULUS

Tim Penguji

1. Ketua : Saifudin, Dr., S.H., M.Hum.
2. Anggota : Anang Zubaidy, S.H., M.H.
3. Anggota : M. Syafi'ie, S.H., M.H.

Tanda Tangan



Mengetahui:
Universitas Islam Indonesia
Fakultas Hukum
Dekan,

Dr. Abdul Jamil, S.H., M.H.
NIK. 904100102

SURAT PERNYATAAN
ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR
MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA



Yang bertandatangan dibawah ini saya:

Nama : MAULANA GINANJAR PANUNTUN

No. Mhs : 15410244

Adalah benar benar Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah melakukan Penulisan Karya Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi yang berjudul: **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PELAKU PELANGGARAN VIA ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT (ETLE) YANG MENGGUNAKAN KENDARAAN ATAS NAMA ORANG LAIN**

Karya ilmiah ini akan saya ajukan kepada tim penguji dalam ujian pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

- a. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar benar karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika, dan norma norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- b. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini benar benar Asli (Orisinal), bebas dari unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan “*penjiplakan karya ilmiah (Plagiat)*”;
- c. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini pada saya, namun demi untuk kepentingan kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada perpustakaan Fakultas Hukum UII dan Perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama penyertaan pada butir no. 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersifat kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak hak saya serta menandatangani berita acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan “Majelis” atau “TIM” Fakultas Hukum UII yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda tanda plagiat disinyalir ada atau terjadi pada karya ilmiah saya oleh pihak Fakultas Hukum UII.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar benarnya dan dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Yogyakarta, Februari 2021
Yang membuat pernyataan

(Maulana Ginanjar P)
NIM. 15410244



CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Maulana Ginanjar Panuntun
2. Tempat Lahir : Yogyakarta
3. Tanggal Lahir : 19 Januari 1997
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Golongan Darah : A
6. Alamat Terakhir : Ngentak Timbulharjo Sewon
Bantul
7. Alamat Asal : Ngentak Timbulharjo Sewon
Bantul
8. Identitas Orang Tua/Wali
 - a. Nama Ayah : Riyanto
 - Pekerjaan Ayah : Polri
 - b. Nama Ibu : Hariyani
 - Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
 - Alamat Wali : Ngentak Timbulharjo Sewon
Bantul
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Al-amin “Sinar Putih”
 - b. SLTP : SMP N 2 Jetis
 - c. SLTA : SMA N 2 Banguntapan
10. Organisasi : -
11. Prestasi : -
12. Hobby : Sepakbola, Futsal

Yogyakarta, 11 Februari 2021
Yang Bersangkutan,

(Maulana Ginanjar P)
NIM 15410244

HALAMAN MOTTO



“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan”
(QS Asy Syarh: 5-6)

“Berusaha maksimal lalu pasrahkan kepada ALLAH SWT”



HALAMAN PERSEMBAHAN



Tugas Akhir ini ku persembahkan kepada:

Kedua orang tuaku Ayahanda Riyanto, Ibundaku tersayang Hariyani, kakak dan adekku, kepada Almamater Universitas Islam Indonesia yang saya banggakan, dan Masyarakat di Seluruh Indonesia, semoga dapat berkontribusi dalam menambah khasanah ilmu pengetahuan



KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb

Alhamdulillah segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat ALLAH SWT atas segala rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir (skripsi) ini dengan baik. Shalawat serta salam penulis haturkan kepada junjungan Nabi besar Muhammad SAW melalui petunjuk dan bimbingannya yang membawa kita dari zaman jahiliyah menuju zaman yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Skripsi ini penulis beri judul **“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PELAKU PELANGGARAN VIA *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE) YANG MENGGUNAKAN KENDARAAN ATAS NAMA ORANG LAIN”** dalam rangka menyelesaikan program tugas akhir pada program Strata 1 (S1) Ilmu Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, untuk meraih gelar sarjana hukum. Sebagai mana manusia lainnya, penulis menyadari segala kekurangan dan ketidak sempurnaan dalam penulisan skripsi ini, sehingga kritik dan saran yang bersifat membangun akan penulis terima untuk kemajuan proses belajar penulis kelak dikemudian hari.

Pada kesempatan kali ini pula penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. ALLAH SWT, karena berkat rahmat, hidayah. dan pertolongan-Nya penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan lancar;
2. Kedua orang tua tercinta, Riyanto dan Hariyani yang selalu memotivasi, tiada henti untuk mendoakan dan membantu penulis dengan ketulusan hati untuk berjuang dalam menuntut ilmu dan meraih pendidikan yang tinggi.
3. Bapak Prof. Fathul Wahid, S.T., M.Sc., Ph.D selaku Rektor Universitas Islam Indonesia
4. Bapak Dr. Abdul Jamil, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
5. Bapak Syarif Nurhidayat, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga, pikiran, ditengah-tengah kesibukannya dan dengan penuh kesabaran serta ketulusan membimbing dan mengingatkan penulis untuk segera menyelesaikan skripsi, serta memberikan pengarahan-pengarahan selama penyusunan penulisan hukum hingga selesai.
6. Bapak/ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah mencurahkan ilmunya sehingga menjadi bekal penulis untuk berperan di masyarakat sebagai Sarjana Hukum yang berintegritas.
7. Mohamad Abiyyu Putra yang telah mendukung, menemani serta selalu memberikan fasilitas seperti makanan dan lain-lain kepada penulis. Terimakasih karena selalu menjadi penyemangat dan memotivasi penulis.

8. Teman-teman nongkrong Aldino wira, Raka, Wichian. Trimakasih telah memberikan informasi, motivasi, dan tempat singgah untuk menunggu.
9. Seluruh sahabat di kampus dan yang berada di wilayah Yogyakarta yang telah menghiasi hari-hari penulis, selalu ada untuk penulis dan memberikan dukungan.
10. Kawan-kawan seperjuangan dari SMA N 2 BANGUNTAPAN.
11. Dosen Pembimbing Lapangan 1 dan 2 serta Teman-teman KKN Desa Mirit yang telah memberikan banyak pengalaman selama satu bulan bersama.
12. Semua pihak yang telah memberikan semangat, motivasi, dan membantu penulis yang tidak bisa saya sebutkan satu-satu.

Semoga Allah SWT senantiasa membalas semua kebaikan dari bantuan yang diberikan kepada penulis, hingga selesainya Tugas Akhir dan menjadikannya amal ibadah yang mulia disisi-Nya, *Allahuma 'amin*.

Tak lupa penulis meminta maaf yang sebesar-besarnya apabila waktu penulisan Tugas Akhir ini terdapat kekurangan maupun kekhilafan yang tentunya tidak penulis harapkan.

Akhirnya penulis berharap semoga Tugas Akhir yang berupa skripsi ini bermanfaat dan dapat digunakan sebagai informasi bagi semua pihak yang membutuhkan serta dapat berhasil guna bagi semua.

Semoga karya sederhana berupa penulisan hukum ini dapat bermanfaat bagi semua pihak dan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu pengetahuan terutama di bidang ilmu hukum.

Yogyakarta, 11 Februari 2021

Penulis,

(Maulana Ginanjar P)

NIM. 15410244



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
CURRICULUM VITAE	vii
HALAMAN MOTTO	viii
HALAMAN PERSEMBAHAN	ix
KATA PENGANTAR	x
DAFTAR ISI	xiv
ABSTRAK	xvi
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan penelitian	7
D. Orisinalitas penelitian	9
E. Metode Penelitian.....	16
BAB II	20
TINJAUAN TEORI	20
A. PENEGAKAN HUKUM	20
B. HUKUM PIDANA	31

C. HUKUM PIDANA DALAM PERSPEKTIF ISLAM	35
BAB III.....	58
MEKANISME DAN PENEGAKAN HUKUM PELANGGARA LALU	
LINTAS VIA ETLE TERHADAP PEMILIK KENDARAAN YANG	
DIPAKAI OLEH ORANG LAIN.....	58
A. <i>Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Yogyakarta</i>	58
B. Mekanisme Penegakan Hukum Pada Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas	
Melalui <i>Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)</i>	62
C. <i>Pertanggungjawaban pidana Pelaku Peanggaran Lalu Lintas via</i>	
<i>Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Yang Menggunakan</i>	
Kendaraan Atas Nama Orang Lain.....	80
BAB IV	86
PENUTUP.....	86
A. Kesimpulan	86
B. Saran.....	86
DAFTAR PUSTAKA	89
LAMPIRAN- LAMPIRAN	91
LAMPIRAN PLAGIASI	94

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis mekanisme penegakan hukum pada pelaku pelanggaran lalu lintas melalui Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dan bagaimana pertanggung jawaban pidana pelaku pelanggaran lalu lintas via Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis empiris dengan pendekatan perundang-undangan dan sosiologis. Sumber data penelitian ini didapatkan dari hasil data primer hasil wawancara dengan subyek penelitian yaitu dari bagian back office Ditlantas Polda DIY Bapak AKP Hendarto.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) mekanisme penjatuhan pidana lalu lintas via ETLE adalah kamera ETLE menangkap bukti pelanggaran kemudian dikirim ke back office untuk diidentifikasi data kendaraan dan mengirimkan surat verifikasi pelanggaran. Pemilik kendaraan kemudian melakukan verifikasi dan melakukan pembayaran melalui BRIVA. Setelah pembayaran maka STNK tidak diblokir lagi. 2) Pertanggungjawaban pidana pelaku pelanggaran lalu lintas via electronic traffic law enforcement (ETLE) yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain belum sepenuhnya dapat ditegakan karena masih banyak berbagai kekurangan pada system ini.

Kata kunci : pelanggaran, lalu lintas, pertanggungjawaban, pidana.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Setiap pengendara kendaraan bermotor wajib menjaga ketertiban dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Hal ini bertujuan untuk menjamin keselamatan si pengemudi kendaraan bermotor sendiri dan melindungi hak-hak orang lain yang berkaitan dengan LLAJ. Namun, faktanya masih banyak ditemukan para pengemudi kendaraan bermotor yang tidak mematuhi aturan yang berlaku di jalan raya. “Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia juga sangat berpengaruh terhadap masalah lalu lintas secara umum”.¹ Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi tanpa kedisiplinan berlalu lintas, membuat angka kecelakaan lalu lintas dan korban tertus meningkat. Umumnya faktor utama tingginya angka kecelakaan disebabkan oleh faktor manusianya (kecepatan tinggi, lengah, lelah, dll) disiplin pengendara/ pengemudi yang masih rendah.²

Hingga saat ini belum ada perubahan terhadap perilaku masyarakat dengan operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas. Hal ini banyak pengguna jalan yang mengabaikan aturan berlalu lintas sehingga menjadi pemicu terjadinya kecelakaan. Perilaku masyarakat yang seharusnya terhadap operasi

¹ 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

² Marsaid, Hidayat M, Ahsan. 2013. Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Ilmu Keperawatan Universitas Brawijaya*. vol 1 (2):2.

bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas tidak dapat hanya diberi makna sebagai pemakai jalan/manusia, karena pemakai/pengguna jalan dapat perseorangan dan juga perseorangan yang mewakili korporasi.³ hasil penindakan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh jajaran lalu lintas (PMJ) di tahun 2016 tidak mesti berbanding lurus terhadap penurunan angka laka lintas, yang artinya penindakan pada pelanggaran belum menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap penurunan jumlah angka kecelakaan lalu lintas serta angka korban yang meninggal dunia akibat laka lintas. Terlihat adanya penurunan penindakan pelanggaran lalu lintas di tahun 2017 sebesar 22,9% dan jumlah kecelakaan lalu lintasnya pun mengalami penurunan sebesar 9,5% dibandingkan tahun sebelumnya. Sehingga dengan demikian dapat diasumsikan bahwa peningkatan penegakan pelanggaran lalu lintas belum tentu berdampak pada penurunanan angka kecelakaan lalu lintas, bisa jadi dikarenakan faktor lain dimana pada umumnya kecelakaan terjadi karena adanya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan sebelum kecelakaan terjadi.⁴

Tabel 1. Data Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas

	2017	2018	2019
Jumlah Kecelakaan	4.011	5.061	5.944
Korban Meninggal	422	485	419
Korban Luka Ringan	5.040	2.600	7259
Korban Luka Berat	29	23	9
Kerugian Materi	2.382.120.300,00	406.952.975.000,00	2.920.191.000,00

³ Muhar Junef. 2014. Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas. *E-Journal Widya Yustisia* Volume 1(1): 52-60.

⁴ Muhammad, Farouk dan Djaali, 2005, Metodologi Penelitian Sosial, Edisi Revisi, PTIK Press dan Restu Agung, Jakarta.

Jumlah Pelanggaran	154.472	404.250.000	173.591
Denda	10.372.305.000,00	727.931.000,00	13.566.458.000,00

Sumber: http://bappeda.jogjaprovo.go.id/dataku/data_dasar/cetak/548-data-kecelakaan-dan-pelanggaran-lalu-lintas

Pemerintah berupaya mengurangi tingkat kecelakaan dengan meningkatkan ketertiban masyarakat dalam berkendara dengan menggunakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). ETLE merupakan aplikasi tilang elektronik yang merupakan transformasi tilang di era digital seperti saat ini. “Inovasi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan suatu keputusan yang baik dilakukan dan dalam urgensi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini adalah dapat terwujudnya transparansi antara kepolisian dengan masyarakat demi menghindari adanya pungutan liar (pungli)”⁵ Faktanya, penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mampu menyajikan pelayanan yang sederhana, cepat dan lebih mudah jika dibandingkan dengan tilang konvensional. Selain itu, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mampu menekan pungli dan calo baik dari internal polri maupun *stakeholder*/aktor lain (kejaksaan dan pengadilan) sehingga dapat dikatakan bahwa sistem ini mampu mewujudkan transparansi dan akuntabilitas pembayaran denda *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sehingga meningkatkan citra kepolisian di mata masyarakat.⁶

⁵ Ambar Suci Wulandari. 2020. *Al Masbut* Volume 14 (1): 2-10.

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

Urgensi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini dapat dilihat dari segi manfaat, yaitu *transparency*, *empowerment*, responsif (*responsiveness*), dan keadilan (*equity*). Dari segi kepastian hukum sistem ini memberi kepastian terhadap pelanggar yaitu mengenai berapa denda dan apa yang telah dilanggar yang telah dicantumkan di slip biru. Dari segi keadilan, bagi semua pelanggar yang telah melakukan pelanggaran yang sama kemudian akan mendapatkan hukuman serta denda yang sama pula. Karena dalam hal ini oleh sistem telah diatur dan ditentukan oleh pihak yang berwenang. Maka telah jelas dengan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) saat ini selain mendapat manfaat kemudahan juga sebagai bentuk transparansi dan profesionalitas petugas kepolisian dalam penegakan hukum.⁷

Pemberlakuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Indonesia sejalan dengan amanat konstitusi Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 yang menjelaskan bahwa Negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Selain itu, kebijakan sistem tilang elektronik ini sudah terkooptasi di dalam Pasal 272 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bahwa, untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.

Praktik penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) pada dasarnya telah dijalankan di seluruh Polda (33 Polda) jajaran selama tahun 2017,

⁷ Ambar Suci Wulandari. 2020. Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia. *Jurnal Al-Masbut* Volume 12(1): 1-10.

namun pada kenyataannya praktik penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) ini dapat dikatakan masih belum sesuai dengan yang diharapkan atau dengan kata lain belum optimal. Terindikasi berdasarkan data penanganan perkara tilang dari Kejaksaan Agung periode bulan Januari 2017 sampai dengan september 2017 (Surat Jaksa Agung RI No: B-019/A/Ejp/01/2018 tanggal 24 Januari 2018 perihal Penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas/tilang) dimana penindakan yang dilakukan dengan menggunakan aplikasi sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) baru terlaksana sekitar 17% dari seluruh perkara tilang yang diputus oleh Pengadilan. Rincian data perkara yang diputus oleh Pengadilan sebanyak 2.965.073 perkara, ditindak dengan aplikasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebanyak 500.575 perkara (17%). Artinya sebanyak 2.464.498 perkara (83%) masih dilakukan secara manual.⁸

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di wilayah hukum Polresta Yogyakarta dilakukan dengan Elektronik untuk sistem pembayarannya dendanya dengan menggunakan server yang terintegrasi oleh korlantas, pelanggar membayar denda melalui Bank tanpa harus datang ke Pengadilan, terkait sanksi akan diberikan denda sesuai dengan pelanggaran yang telah dilakukan oleh pelanggar, dalam proses penegakan perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polresta Yogyakarta telah sesuai dengan aturan yang berlaku.⁹

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

⁹ Uni Subadina. 2020. Penerapan ETLE Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal IJCLC*. Volume 1 (1): 6-72.

Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda DIY berupaya menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) atau sistem tilang elektronik (ETLE) dengan mengawali pada empat titik yaitu Simpang Empat Ketandan Ring Road Timur, Simpang Tiga Ring Road Maguwoharjo, Simpang Empat Ngabean, dan Persimpangan Tambak, Wates, Kulonprogo. Kamera di empat titik tersebut menggunakan teknologi *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) atau biasa disebut kamera *e-police* sehingga mampu mendeteksi dan merekam informasi pelat nomor kendaraan ini diperuntukkan untuk [menangani kasus pelanggaran rambu](#), marka jalan, dan menerobos lampu lalu lintas. Kamera di empat titik tersebut juga mampu menembus kaca gelap sehingga, pengemudi yang tak mengenakan sabuk pengaman atau menggunakan ponsel saat berkendara akan ketahuan.¹⁰

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) memang membawa manfaat jika dipandang dari segi *transparency*, empowerment, responsif (*responsiveness*), dan keadilan (*equity*). Namun, tanpa disadari kasus *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang terjadi sangat merugikan masyarakat khususnya pemilik kendaraan rental. Dalam kasus pelanggaran yang terjadi,

¹⁰ Hafid Yudi Suprobo. 2020. "ETLE di DIY Mulai Diterapkan Maret, Ini 4 Lokasi Kamera Perekam Pelanggaran Lalu Lintas" diakses dari <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2020/02/28/510/1033025/ETLE-di-diy-mulai-diterapkan-maret-ini-4-lokasi-kamera-perekam-pelanggaran-lalu-lintas> pada tanggal 24 Agustus 2020 pukul 04:24 WIB.

pelaku pelanggaran adalah penyewa kendaraan sedangkan yang berkewajiban membayarkan tilang adalah pemilik kendaraan. Hal ini tentu saja sangat merugikan karena pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran berkewajiban membayar tilang tersebut secara penuh tanpa bisa berbuat apa-apa. Untuk itu, dpeneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain” agar dapat menjadi solusi atas permasalahan yang berkaitan dengan ETLE yang terjadi selama ini.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka ditarik muncul permasalahan yaitu:

- a. Bagaimana mekanisme penegakan hukum pada pelaku pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)?
- b. Bagaimana pertanggung jawaban pidana pelaku pelanggaran lalulintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis:

- a. Mekanisme penegakan hukum pada pelaku pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).
 - b. Pertanggung jawaban pidana pelaku pelanggaran lalulintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain?
2. Kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :
- a. Kegunaan Teoritis
 1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan dan menambah wawasan pengetahuan di bidang *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dan implementasinya.
 2. Menambah pengetahuan tentang peraturan tentang *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).
 - b. Kegunaan praktis
 1. Memberikan suatu kontribusi kepada masyarakat dalam kaitannya terhadap pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).
 2. Memperluas wawasan ilmu pengetahuan tentang hukum materiil khususnya tentang *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).

D. Orisinalitas Penelitian

Beberapa penelitian terdahulu yang menjadi acuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Orisinalitas Penelitian

Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
Dessi Perdani Yuris Puspita Sari, Rani Hendriana (2019)	Pelaksanaan Sanksi Denda ETLE Bagi Pelanggar Lalu Lintas	Hasil penelitian ini memaparkan penerapan ETLE untuk memfasilitasi kecepatan, kemudahan, serta keterbukaan pelaksanaan proses tilang sebagai pengganti proses tilang di tempat.	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu selain terletak pada subyek penelitian juga terletak pada fokus penelitian. Jika penelitian ini tersebut meneliti kasus ETLE di Banyumas sedangkan penelitian ini meneliti kasus ETLE di Yogyakarta yang belum lama ini diterapkan. Selain itu, penelitian tersebut fokus pada penerapan ETLE sedangkan penelitian ini menganalisis tentang penerapan sifat melawan hukum materiil, sanksi dan solusi atas kasus ETLE yang dilakukan oleh orang lain.
Lutfina Zunia Apriliana (2019)	Efektivitas Penggunaan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Polres Magelang	Hasil dari penelitian ini menunjukkan penggunaan aplikasi ETLE terlihat belum efektif karena belum memenuhi kelima indikator efektivitas yang dikemukakan oleh Stees. Indikator tersebut adalah produktivitas, kemampuan adaptasi kerja, kepuasan kerja, kemampuan berlabar dan pencarian sumber daya. Terdapat faktor penghambat yang mempengaruhi efektivitas aplikasi ETLE, diantaranya adalah sumber daya	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian tersebut terletak pada fokus penelitian. Jika penelitian tersebut fokus mengkaji efektivitas sedangkan penelitian ini fokus mengkaji masalah kriteria, sanksi dan solusi atas pelanggaran ETLE. Lokasi penelitian juga menjadi perbedaan penelitian ini dengan penelitian tersebut karena penelitian ini dilakukan di Yogyakarta sedangkan penelitian tersebut dilakukan di Magelang.

Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
		manusia, intensitas sosialisasi etilang, mekanisme pelayanan aplikasi ETLE serta sarana dan prasarana.	
Teguh Ardiyanto (2019)	Pelaksanaan Eksekusi Denda Uang Tilang Perkara Pelanggaran Lalu-Lintas	Penerapan ETLE merupakan sebuah pilihan yang efektif yang mencapai sasaran dalam pelaksanaan tilang kepada pelanggar peraturan lalu lintas walaupun belum dapat dikatakan bahwa ETLE ini efektif karena belum semua masyarakat di Indonesia melek teknologi. Masih banyak dari mereka yang belum tahu mengenai adanya ETLE sehingga perlunya sosialisasi yang lebih gencar dan merata kepada masyarakat.	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian tersebut terletak pada fokus penelitian. meskipun sama-sama fokus mengkaji implementasi ETLE namun penelitian ini lebih runcing karena juga membahas masalah kriteria, sanksi dan solusi atas pelanggaran ETLE khusus di DIY yang pada saat ini sedang gencar pelaksanaan ETLE.
Agung Asmara, A. Wahyurudhanto dan Sutrisno (2019)	Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem ETLE	Dampak penegakkan hukum Tilang, pelanggar sepakat bahwa pengendara dan pengemudi merupakan aset bangsa yang harus dijaga dan dibina guna membangun peradaban. ETLE yang dilaksanakan saat ini memiliki efek jera terhadap pelanggarm yaitu denda maksimum yang dibebankan oleh pelanggar ketika hendak membayarkan denda pada Bank, perilaku pelanggar dapat terekam dalam data base riwayat tilang sehingga memiliki riwayat yang buruk dalam hal berkendara; dan pelanggar merasakan secara langsung terhadap mekanisme yang berbelit-belit dan memakan waktu cukup panjang selama proses pengurusan dari awal sampai akhir terima barang bukti/uang	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian tersebut terletak pada fokus penelitian. meskipun sama-sama fokus mengkaji implementasi ETLE. Penelitian tersebut hanya memberikan gambaran pada penegakan hukum lalu lintas melalui ETLE secara teoritis sedangkan penelitian ini mengkaji secara praktis.

Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
		kembali. Manfaat dari penegakan hukum yang dilakukan oleh petugas penindak atau Polri pada praktik penerapan sistem ETLE menurut pandangan masyarakat secara umum adalah untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.	



E. Tinjauan Pustaka

1. Hukum Pidana

a. Pengertian

Hukum pidana merupakan bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mendasarkan aturan pada perbuatan yang tidak boleh dilanggar, sanksi pelanggaran, ketentuan pelanggaran serta pemberian sanksi pidana bagi pelanggar.¹¹ Hukum pidana terbagi dalam dua bagian, yaitu hukum pidana materiil (larangan atau perintah yang jika tidak dipatuhi diancam dengan sanksi) dan hukum pidana formal (aturan hukum yang mengatur cara menegakkan hukum pidana materiil).¹² Hukum pidana diterapkan oleh badan-badan pemerintah untuk mencapai tujuan negara.¹³

Asas hukum pidana adalah asas legalitas yang tercantum di dalam pasal 1 ayat (1) KUHP sehingga kita dapat menjatuhkan suatu pidana terhadap suatu perbuatan yang belum ditetapkan peraturan perundang-undangan sebagai tindak pidana.¹⁴ Pengertian asas legalitas adalah tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana kalau hal itu belum dinyatakan dalam aturan undang-undang, dalam menentukan perbuatan pidana tidak boleh digunakan analogi (*qiyas*) dan aturan-aturan hukum pidana tidak berlaku surut.¹⁵

¹¹ M. Yahya Harahap. 2016. *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan*. Edisi kedua. Jakarta: Sinar Grafika. Hal. 173.

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*, hlm. 175.

¹⁴ *Ibid.*, hlm. 176.

¹⁵ *Ibid.*

Tujuan hukum pidana ditunjukkan dalam teori hukum pidana yaitu teori absolut dan teori relatif. Teori absolut menyatakan bahwa tujuan dijatuhkannya hukum pidana adalah sebagai pembalasan terhadap para pelaku karena telah melakukan kejahatan yang mengakibatkan kesengsaraan terhadap orang atau anggota masyarakat sedangkan teori relatif menyatakan bahwa tujuan hukum pidana adalah menjerakan, memperbaiki pribadi terpidana dan membinasakan atau membuat terpidana tidak berdaya sehingga tercipta masyarakat aman dan tertib.¹⁶

2. Pelanggaran Lalu Lintas

Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya. Adapun pengertian pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran yang sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa seseorang berupaya untuk berperilaku tertib serta mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 177.

kuantitatif. Berdasarkan definisi tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas di atas, maka dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.

Macam-macam pelanggaran lalu lintas dijelaskan secara tegas dalam UUAJL yang berpatokan pada Peraturan Pelaksanaan UU No. 14 tahun 1992 sebagai mana termasuk dalam ketentuan penutup Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 tentang keberlakuan peraturan pelaksanaan tersebut. Adapun peraturan pelaksanaan yang dimaksud adalah isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. dan isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

3. *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*

Penerapan tilang elektronik ini berdasarkan pasal 5 ayat (1) UU Nomor 11/2008 tentang Informasi dan Teknologi Elektronik dan (2); pasal 249 ayat (3), pasal 272 ayat (1) dan (2) UU Nomor 22/2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, dan serta PP Nomor 80/2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*

dimaksudkan untuk mengurangi tindak korupsi yang biasa dilakukan oleh aparat penegak hukum yang tidak bertanggung jawab kepada pelanggar dan memudahkan masyarakat karena yang melanggar tidak perlu mengikuti sidang pengadilan yang tentu saja menyita waktu untuk meningkatkan keselamatan serta ketertiban masyarakat dalam berkendara di jalan dan meningkatkan disiplin berlalu lintas dengan menekankan pada fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.¹⁷

Beberapa jenis pelanggaran yang dideteksi melalui e-tilang adalah pelanggaran ganjil-genap, pelanggaran marka dan rambu jalan, pelanggaran batas kecepatan, kesalahan jalur, kelebihan daya angkut dan dimensi, menerobos lampu merah, melawan arus, mengemudi dengan kecepatan melebihi batas, tidak menggunakan helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dan menggunakan ponsel saat berkendara.¹⁸ Adapun mekanisme kerja *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sebagai berikut¹⁹:

1. Apabila ada seorang pengendara yang menerobos lampu merah, jenis pelanggarannya akan dimasukkan ke dalam aplikasi hingga muncul nomor akun dan penjelasan berapa denda yang harus dibayarkan.
2. Nomor akun akan segera diberikan kepada pengendara tersebut agar ia dapat melunasi denda ke bank yang sudah ditunjuk untuk membantu sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).

¹⁷ Portal Informasi Indonesia. 2020. *E Tilang Tilang Elektronik*. diakses dari <https://indonesia.go.id/layanan/kependudukan/sosial/tilang-elektronik-ETLE> pada tanggal 01 September 2020 pukul 08:07 WIB.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Ariefullah dkk. 2019. Dilema Penerapan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Anak. *Jambura Law Preview* Volume 1(2): 192-211.

Tetapi sebelumnya, kepolisian bakal menahan barang bukti, mulai dari SIM atau STNK.

3. Aplikasi juga akan memberi informasi kepada petugas melalui tanda merah dan hijau. Warna merah tanda pelanggar belum membayar denda, sementara warna hijau bukti sudah dilunasi. Sistem tersebut juga bisa mempermudah proses tilang tanpa harus datang sidang.
4. Jika sudah dibayar dan lampu aplikasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menjadi hijau, pengendara dapat segera kembali mengambil barang bukti yang ditahan oleh petugas.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis empiris. Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara in action pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.²⁰

2. Pendekatan Penelitian

Untuk dapat menggambarkan permasalahan secara gamblang dan mempermudah peneliti menganalisis permasalahan ini, peneliti menggunakan pendekatan perundang-undangan dan sosiologis.

²⁰ Abdulkadir Muhammad. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti. hlm. 134.

Pendekatan perundang-undangan adalah suatu pendekatan yang dilakukan terhadap berbagai aturan hukum yang berkaitan dengan Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sedangkan pendekatan sosiologis adalah suatu pendekatan yang pembahasannya atas suatu objek yang dilandaskan pada masyarakat yang ada pada pembahasan tersebut.

3. Objek Penelitian

Objek penelitian ini adalah mekanisme penegakan hukum pada pelaku pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dan pertanggung jawaban pidana pelaku pelanggaran lalulintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain.

4. Narasumber Penelitian

Narasumber penelitian ini adalah *back office* Ditlantas Polda DIY yaitu Bapak AKP Hendarto.

5. Sumber Data Penelitian

- 1) Data Primer, yaitu hasil wawancara dengan subyek penelitian.
- 2) Data Sekunder, yaitu berupa :

a) Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang mengikat seperti peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian ini, antara lain :

(1) Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas.

(2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b) Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan hukum yang tidak mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis, seperti rancangan perundang-undangan, literature, buku-buku ilmu hukum, surat kabar, hasil karya dari kalangan hukum, penelurusan internet, dan jurnal.

6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data untuk data primer menggunakan wawancara, sedangkan teknik pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi pustaka.

7. Analisis Data

Untuk menganalisis data ini menggunakan teknik analisis data kualitatif, karena data-data yang diperoleh merupakan kumpulan keterangan-keterangan.

Proses analisis data kualitatif dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber, yaitu melalui observasi,

wawancara, dan dokumentasi. Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, setelah selesai pengumpulan data dalam waktu tertentu.²¹

Pada saat wawancara, peneliti sudah melakukan analisis terhadap jawaban dari informan. Apabila jawaban yang diwawancarai setelah dianalisis terasa belum memuaskan, peneliti akan melanjutkan pertanyaan lagi, sampai tahap tertentu sehingga datanya tidak jenuh.



²¹ Sugiyono. 2015. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Cetakan Kesebelas. Bandung: Alfabeta. hlm. 121.

BAB II

TINJAUAN TEORI

A. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide tersebut menjadi kenyataan.²² Penegakan hukum adalah salah satu upaya untuk menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna. Dalam rangka menanggulangi terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku tindak pidana, berupana sarana pidana maupun non hukum pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya.²³ Definisi lain menyatakan bahwa 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.²⁴

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang mantap dan mengejewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana

²² Yeni Widowaty, 2015, Penegakan Hukum Dalam Kasus Tindak Pidana Korupsi Pada Pelaksanaan Pemilu, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta, Prosiding, hlm. 291.

²³ Barda Nawawi Arief, 2002, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.109.

²⁴ Dellyana, Shant. 1988, Konsep Penegakan Hukum. Yogyakarta: Liberty hal 32

seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concreto* dalam mempertahankan dan menjamin di taatinya hukum materiil dengan menggunakan cara procedural yang ditetapkan oleh hukum formal.²⁵

Hakikatnya penegakan hukum mewujudkan nilai-nilai atau kaedah-kaedah yang memuat keadilan dan kebenaran, penegakan hukum bukan hanya menjadi tugas dari para penegak hukum yang sudah di kenal secara konvensional , tetapi menjadi tugas dari setiap orang. Meskipun demikian, dalam kaitannya dengan hukum publik pemerintahlah yang bertanggung jawab. Penegakan hukum dibedakan menjadi dua, yaitu:²⁶

1. Ditinjau dari sudut subyeknya:

Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum.

Dalam arti sempit, penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

²⁵ Ibid hlm 33

²⁶ Ibid hlm 34

2. Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya:

Dalam arti luas, penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

B. Hukum Pidana

1. Pengertian Hukum Pidana

Hukum pidana merupakan bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mendasarkan aturan dengan dua hal. Pertama, negara menentukan perbuatan yang tidak boleh dilakukan dengan memberikan sanksi pidana bagi pelanggar. Kedua, negara menentukan beberapa hal dianggap pelanggaran serta menentukan waktu penentuan pidana sebagaimana yang telah diancamkan. Ketiga, negara menentukan cara pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka melanggar larangan tersebut.²⁷ Dengan demikian, hukum pidana dapat didefinisikan sebagai keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara sedangkan perbuatan pidana atau delik pidana adalah perbuatan yang menurut wujud dan sifatnya bertentangan dengan tata atau ketertiban yang dikehendaki

²⁷ M. Yahya Harahap. 2016. *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan*. Edisi kedua. Jakarta: Sinar Grafika. Hal. 173.

oleh hukum sehingga orang yang menentang hukum dianggap telah melakukan hukum pidana.

Hukum pidana terbagi dalam dua bagian, yaitu hukum pidana materiil dan hukum pidana formal. Hukum pidana materiil terdiri atas tindak pidana yang disebut berturut-turut, peraturan umum yang dapat diterapkan terhadap perbuatan itu, dan pidana yang diancamkan terhadap perbuatan itu. Pada hakikatnya, hukum pidana materiil berisi larangan atau perintah yang jika tidak dipatuhi diancam dengan sanksi, sedangkan hukum pidana formal adalah aturan hukum yang mengatur cara menegakkan hukum pidana materiil. Adapun hukum pidana formal mengatur acara pidana seharusnya dilakukan dan menentukan tata tertib yang harus diperhatikan pada kesempatan.²⁸ Wirjono Prodjodikoro²⁹ menjelaskan isi hukum pidana materiil dan pidana formal, yaitu sebagai berikut:

1. Penunjukan dan gambaran dari perbuatan yang diancam dengan hukum pidana;
2. Penunjukan syarat umum yang harus dipenuhi agar perbuatan itu merupakan perbuatan yang pembuatannya dapat dihukum pidana;
3. Penunjukkan orang atau badan hukum pada umumnya dapat dihukum pidana;
4. Penunjukan jenis hukuman pidana yang dapat dijatuhkan.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*, hlm. 174.

Badan-badan pemerintah yang berkuasa (kepolisian, kejaksaan dan pengadilan) mengadakan hukum pidana untuk mencapai tujuan negara. Prof. Simons³⁰ membagi hukum pidana pada hukum pidana objektif dan hukum pidana subjektif. Hukum pidana dalam arti objektif adalah hukum pidana yang berlaku atas hukum pidana positif, *ius poenale*, sedangkan hukum pidana subjektif adalah hak dari negara untuk mengaitkan pelanggaran terhadap peraturan dengan hukuman yang disebut *ius poenendi*.

2. Asas Hukum Pidana

Asas Legalitas tercantum di dalam pasal 1 ayat (1) KUHP yang dirumuskan dalam bahasa Latin: *Nullum delictu nulla poena sine praevia legi poenali*. Apabila diartikan kedalam bahasa Indonesia adalah, tidak ada delik, tidak ada pidana tanpa ketentuan pidana yang mendahuluinya. Dengan kalimat sederhana, “Tiada suatu perbuatan yang dapat dipidana, selain perbuatan yang telah ada kekuatan perundang-undangan pidana yang mendahuluinya.” Dengan demikian, kita dapat menjatuhkan suatu pidana terhadap suatu perbuatan yang belum ditetapkan peraturan perundang-undangan sebagai tindak pidana.³¹ Asas legalitas ini mengandung tiga pengertian yaitu: 1) Tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana kalau hal itu belum dinyatakan dalam aturan undang-undang. 2) Dalam menentukan

³⁰ *Ibid.*, hlm. 175.

³¹ *Ibid.*, hlm. 176.

perbuatan pidana tidak boleh digunakan analogi (*qiyas*). 3) Aturan-aturan hukum pidana tidak berlaku surut.³²

Adapun asas dalam hukum acara pidana di Indonesia adalah sebagai berikut:³³

1. Asas perintah tertulis, yaitu segala tindakan hukum hanya dapat dilakukan berdasarkan perintah tertulis dari pejabat yang berwenang sesuai dengan UU.
2. *Asas peradilan cepat*, sederhana, biaya ringan, jujur dan tidak memihak, yaitu serangkaian proses peradilan pidana (dari penyidikan sampai dengan putusan hakim) dilakukan cepat, ringkas, jujur dan adil (pasal 50 KUHAP).
3. Asas memperoleh bantuan hukum, yaitu setiap orang mempunyai kesempatan bahkan wajib memperoleh bantuan hukum guna pembelaan atas dirinya (pasal 54 KUHAP).
4. Asas terbuka, yaitu pemeriksaan tindak pidana dilakukan secara terbuka untuk umum (pasal 64 KUHAP).
5. Asas pembuktian, yaitu tersangka/terdakwa tidak dibebani kewajiban pembuktian (pasal 66 KUHAP), kecuali diatur oleh UU.

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

3. Tujuan Hukum Pidana

Tujuan hukum pidana dapat dilihat dari dua teori hukum pidana. Pertama, teori absolut. Menurut teori ini, tujuan dijatuhkannya hukum pidana adalah sebagai pembalasan terhadap para pelaku karena telah melakukan kejahatan yang mengakibatkan kesengsaraan terhadap orang atau anggota masyarakat. *kedua, teori relatif (doeltheori)*. Teori ini dilandasi oleh tujuan (*doel*) sebagai berikut³⁴:

- a. Menjerakan. Dengan penjatuhan hukuman, diharapkan pelaku atau terpidana menjadi jera dan tidak mengulangi lagi perbuatannya (*special preventie*). Selain itu, masyarakat umum mengetahui bahwa jika melakukan perbuatan sebagaimana dilakukan terpidana, mereka akan mengalami hukuman serupa (*generale preventie*).
- b. Memperbaiki pribadi terpidana. Berdasarkan perlakuan dan pendidikan yang diberikan selama menjalani hukuman, terpidana menyesal sehingga ia tidak akan mengulangi perbuatan dan kembali kepada masyarakat sebagai orang yang baik dan berguna.
- c. Membinasakan atau membuat terpidana tidak berdaya. Membinasakan berarti menjatuhkan hukuman mati, sedangkan membuat terpidana tidak berdaya dilakukan dengan menjatuhkan hukuman seumur hidup.

³⁴ *Ibid.*, hlm. 177.

Tujuan penjatuhan hukuman dalam hukum pidana adalah untuk melindungi dan memelihara ketertiban hukum guna mempertahankan keamanan dan ketertiban masyarakat sebagai satu kesatuan (*for the public as a whole*). Hukum pidana tidak hanya melihat penderitaan korban atau penderitaan terpidana (*not only for the person injured*), tetapi melihat ketentraman masyarakat sebagai satu kesatuan yang utuh.³⁵ Hukum selalu melekat pada manusia bermasyarakat dengan berbagai peran hukum. Hukum memiliki fungsi menertibkan dan mengatur pergaulan dalam masyarakat serta menyelesaikan masalah-masalah yang timbul.

Fungsi hukum dalam perkembangan masyarakat adalah sebagai berikut:³⁶

1. Alat pengatur tata tertib hubungan masyarakat: dalam arti, hukum berfungsi menunjukkan manusia yang baik dan yang buruk, sehingga segala sesuatu dapat berjalan tertib dan teratur.
2. Sarana untuk mewujudkan keadilan sosial lahir batin. Karena hukum memiliki sifat dan ciri-ciri, hukum dapat memberi keadilan, dalam arti, dapat menentukan siapa yang salah dan siapa yang benar, dapat memaksa agar peraturan dapat ditaati dengan ancaman sanksi bagi pelanggarnya.
3. Sarana penggerak pembangunan. Daya mengikat dan memaksa dari hukum dapat didayagunakan untuk menggerakkan

³⁵ *Ibid.*, hlm. 177.

³⁶ *Ibid.*, hlm. 177.

pembangunan. Disini hukum dijadikan alat untuk membawa masyarakat ke arah yang lebih maju.

4. Penentuan alokasi wewenang secara terperinci tentang orang yang boleh melakukan pelaksanaan (penegak) hukum, orang-orang yang harus menaatinya, orang yang memilih sanksi yang tepat dan adil, seperti konsep konstitusi negara.
5. Alat penyelesaian sengketa, seperti contoh persengketaan harta waris dapat segera selesai dengan ketetapan hukum waris yang sudah diatur dalam hukum perdata.
6. Memelihara kemampuan masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan kondisi kehidupan yang berubah, yaitu dengan cara merumuskan kembali hubungan-hubungan esensial antara anggota-anggota masyarakat.

4. Subjek dan Delik Hukum Pidana

Kitab Undang-undang Hukum Pidana mengenal subjek hukum, yaitu orang (pribadi kodrati). Kemudian timbul pemahaman baru mengenai subjek hukum pidanan ini, yang diawali pemikiran terhadap perkumpulan orang yang melakukan kegiatan hukum. Subjek hukum ini dikenal sebagai Badan Hukum (pribadi hukum), sehingga muncul permasalahan apakah badan hukum bisa diajukan sebagai pelaku tindak pidana? Badan hukum dapat dijadikan sebagai subjek hukum pidana, seperti pada undang-undang pencucian uang, tetapi sanksi pidana yang

dijatuhkan padanya hanya berupa denda. Adapun bila terdapat sanksi kurungan atau penjara, orang yang menjalankan hukuman tersebut adalah pengurus, mewakili badan hukum dalam bertindak hukum.³⁷

Delik berasal dari bahasa Latin, *delictum*, bahasa Jerman, *delict*, bahasa Prancis *delit*, dan bahasa Belanda *delict*. Dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, disebutkan bahwa delik “Perbuatan yang dapat dikenakan hukuman karena merupakan pelanggaran terhadap undang-undang tindak Pidana.” Moeljatno³⁸ memakai istilah “Perbuatan Pidana” (*untuk kata delik*). Menurutnya kata tindak lebih sempit cakupannya daripada perbuatan. Kata tindak tidak menunjukkan sesuatu yang abstrak, seperti perbuatan, tetapi hanya menyatakan keadaan yang konkret, E. Utrecht memakai istilah peristiwa pidana karena yang ditinjau adalah peristiwa (*fait*) dari sudut hukum pidana. Adapun Mr. Tiraamidjadja menggunakan istilah pelanggaran pidana.

Para pakar hukum pidana menyetujui istilah *strafbaar feit* sebagai padanan dari kata delik. Mereka memberi definisi sebagai berikut³⁹:

1. Menurut Vos: delik adalah *fait* yang dinyatakan dapat dihukum berdasarkan undang-undang.
2. Van Hamel: delik adalah suatu serangan atau ancaman terhadap hak-hak orang lain.
3. Simon: delik adalah tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja oleh seorang yang dapat dipertanggungjawabkan dan oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai perbuatan yang dapat dihukum.

³⁷ *Ibid.* hlm. 77.

³⁸ *Ibid.*, hlm. 178.

³⁹ *Ibid.*

Ilmu Hukum Pidana membagi delik pada dua bagian, yaitu delik formal dan delik materiil. Delik formal adalah delik yang perumusannya menitikberatkan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana oleh undang-undang. Disini rumusan dari perbuatannya jelas misalnya pasal 362 KUHP tentang pencurian. Adapun delik materiil adalah delik yang pada rumusannya menitikberatkan pada akibat yang dilarang dan diancam dengan pidana oleh undang-undang, hanya disebut rumusan dari akibat perbuatan, misalnya pasal 338 (*Ibid.* Hlm 183 tentang pembunuhan).

Unsur delik terdiri atas unsur subjektif dan unsur objektif. Unsur subjektif adalah unsur yang berasal dari dalam diri pelaku. Asas hukum pidana menyatakan, "tidak ada hukuman kalau tidak ada kesalahan (*an act does not make a person guilty unless the mind is guilty or actus No. facit reum nisi mens sit rea*)". Kesalahan yang dimaksud di sini adalah kesalahan yang diakibatkan oleh kesengajaan (*intention/opzet/douls*) dan kealpaan (*negligence or schuld*). Para pakar telah menyetujui "kesengajaan: terdiri atas tiga bentuk yaitu kesengajaan sebagai maksud (*oogmerk*), kesengajaan dengan keinsafan (*opzet als zskerheidsbewustjinzn*) dan kesengajaan dengan keinsafan kemungkinan (*dolus evantualis*).⁴⁰ Kealpaan adalah bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan. Kealpaan terdiri atas dua bentuk, yaitu tidak berhati-hati dan dapat menduga akibat perbuatan itu.

⁴⁰ *Ibid.*

Unsur objektif merupakan unsur dari luar diri pelaku yang terdiri atas sebagai berikut.⁴¹

1. Perbuatan manusia (*pertama act*, yaitu perbuatan aktif atau perbuatan positif, *kedua omission*, yaitu perbuatan pasif, atau perbuatan negatif, yaitu perbuatan yang mendinginkan atau membiarkan).
2. Akibat (*result*) perbuatan manusia, yaitu membahayakan atau merusak, bahkan menghilangkan kepentingan-kepentingan yang dipertahankan oleh hukum, seperti nyawa, kemerdekaan, hak milik, kehormatan, dan sebagainya.
3. Keadaan-keadaan (*circumstances*), pada umumnya keadaan tersebut dibedakan, antara lain keadaan pada saat perbuatan dilakukan dan keadaan setelah perbuatan dilakukan.
4. Sifat dapat dihukum dan sifat melawan hukum. Sifat dapat dihukum berkenaan dengan alasan-alasan yang membebaskan pelaku dari hukuman. Adapun sifat melawan hukum adalah apabila perbuatan itu bertentangan dengan hukum, yaitu berkenaan dengan larangan atau perintah.

b. Pertanggung Jawaban Hukum Pidana

Pertanggungjawaban pidana (*responsibility/criminal liability*) berkaitan dengan keadilan yaitu tentang masalah hukum semata-mata

⁴¹ *Ibid.* hlm. 180.

dan nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi keadilan.⁴² Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana.

Seseorang disebut telah melakukan perbuatan pidana, apabila perbuatannya terbukti sebagai perbuatan pidana seperti yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan pidana yang berlaku. Akan tetapi seseorang yang telah terbukti melakukan suatu perbuatan pidana tidak selalu dapat dijatuhi pidana. Hal ini dikarenakan dalam pertanggung jawaban pidana, tidak hanya dilihat dari perbuatannya saja, melainkan dilihat juga dari unsur kesalahannya.⁴³

Seseorang dapat dijatuhi pidana, apabila memenuhi syarat-syarat dalam pertanggung jawaban pidana. Menurut Moeljatno syarat-syarat dalam pertanggung jawaban adalah:⁴⁴

1. Seseorang telah melakukan perbuatan pidana;
2. Dilihat kemampuan bertanggungjawab oleh seseorang yang telah melakukan perbuatan pidana;
3. Adanya bentuk kesalahan, baik berupa kesengajaan atau kelalaian dalam perbuatan pidana;

⁴² Hanafi, Mahrus, *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hlm. 22.

⁴³ Moeljatno. 2013. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta. hlm. 153.

⁴⁴ *Ibid.*

4. Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf yang menghapuskan pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku perbuatan pidana.

Dalam pertanggungjawaban pidana maka beban pertanggungjawaban dibebankan kepada pelaku pelanggaran tindak pidana berkaitan dengan dasar untuk menjatuhkan sanksi pidana. Seseorang akan memiliki sifat pertanggungjawaban pidana apabila suatu hal atau perbuatan yang dilakukan olehnya bersifat melawan hukum, namun seseorang dapat hilang sifat bertaanggungjawabnya apabila didalam dirinya ditemukan suatu unsur yang menyebabkan hilangnya kemampuan bertanggungjawab seseorang.

Unsur kesalahan merupakan unsur utama dalam pertanggungjawaban pidana. Dalam pengertian perbuatan tindak pidana tidak termasuk hal pertanggungjawaban pidana , perbuatan pidana hanya menunjuk kepada apakah perbuatan tersebut melawan hukum atau dilarang oleh hukum, mengenai apakah seseorang yang melakukan tindak pidana tersebut kemudian dipidana tergantung kepada apakah seseorang yang melakukan perbuatan pidana tersebut memiliki unsur kesalahan atau tidak.⁴⁵

Kitab Hukum Undang-Undang Pidana tidak menyebutkan secara jelas mengenai sistem pertanggungjawaban pidana yang dianut. Beberapa Pasal dalam KUHP sering menyebutkan kesalahan baik berupa kesengajaan ataupun kealpaan, namun sayangnya mengenai

⁴⁵ *Ibid.*

pengertian kesalahan kesengajaan maupun kealpaan tidak dijelaskan pengertiannya oleh Undang-undang. tidak adanya penjelasan lebih lanjut mengenai kesalahan kesengajaan maupun kealpaan, namun berdasarkan doktrin dan pendapat para ahli hukum mengenai pasal-pasal yang ada dalam KUHP dapat disimpulkan bahwa dalam pasal-pasal tersebut mengandung unsur-unsur kesalahan kesengajaan maupun kealpaan yang harus dibuktikan oleh pengadilan, sehingga untuk memidanakan pelaku yang melakukan perbuatan tindak pidana, selain telah terbukti melakukan tindak pidana maka mengenai unsur kesalahan yang disengaja ataupun atau kealpaan juga harus dibuktikan.⁴⁶ Artinya dalam hal pertanggungjawaban pidana ini tidak terlepas dari peranan hakim untuk membuktikan mengenai unsur-unsur pertanggung jawaban pidana itu sendiri sebab apabila unsur-unsur tersebut tidak dapat dibuktikan kebenarannya maka seseorang tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban.

Pertanggungjawaban pidana sangat diperlukan dalam suatu sistem hukum pidana dalam hubungannya dengan prinsip *daad-daderstrafs recht* (hukum pidana pada perbuatan atau tindak pidana). KUHP Indonesia sendiri tidak memberikan pengertian maupun pengaturan secara khusus terhadap pertanggungjawaban pidana, namun hanya mengatur mengenai keadaan-keadaan yang dapat meniadakan pertanggungjawaban pidana. Adapun masalah pertanggungjawaban

⁴⁶ *Ibid.*

pidana, pada hakikatnya membahas masalah dapat atau tidak dapat dipidananya pelaku tindak pidana dan berpegang pada asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*).

C. Hukum Pidana dalam Persepektif Islam

Hukum pidana Islam (*fiqh jinayah*) merupakan syariat Allah SWT yang mengatur ketentuan hukum mengenai tindak pidana atau perbuatan kriminal yang dilakukan oleh orang-orang mukallaf (orang yang dapat dibebani kewajiban), sebagai hasil dari pemahaman atas dalil-dalil hukum yang terperinci dari Al-Qur'an dan Al-Hadist.⁴⁷ Hukum pidana Islam pada hakikatnya mengandung kemaslahatan bagi kehidupan manusia baik di dunia maupun di akhirat. Syariat Islam dimaksud, secara materil mengandung kewajiban asasi bagi setiap manusia untuk melaksanakannya. Konsep kewajiban asasi syariat menempatkan Allah SWT sebagai pemegang segala hak.⁴⁸ Setiap orang hanya pelaksana yang berkewajiban memenuhi perintah Allah SWT tersebut. Perintah Allah SWT yang dimaksud, harus ditunaikan baik untuk kemaslahatan manusia pribadi maupun orang lain. Berbeda dengan hukum pidana positif yang nyata-nyata buatan manusia. Karena produk hukum tersebut merupakan olahan pikiran dari manusia, pastilah mempunyai kekurangan maupun celah-celah sehingga manusia dengan seenaknya dapat melakukan perbuatan yang melanggar hukum.

⁴⁷ Zainuddin Ali. 2007. *Hukum Pidana Islam*. Cet. 1. Jakarta: Sinar Grafika. hlm. 1.

⁴⁸ *Ibid.*

Dalam Islam, tindak pidana disebut sebagai *jarimah*. Secara bahasa *jarimah* mengandung pengertian dosa, durhaka. Larangan-larangan *syara'* (hukum Islam) yang diancam hukuman *had* (khusus) atau *takzir* pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan hukum syariat yang mengakibatkan pelanggarnya mendapat ancaman hukuman. Larangan-larangan *syara'* tersebut dapat berbentuk melakukan perbuatan yang dilarang ataupun tidak melakukan suatu perbuatan yang diperintahkan.

Dalam bahasa Indonesia, kata *jarimah* berarti perbuatan pidana atau tindak pidana. Kata lain yang sering digunakan sebagai padanan istilah *jarimah* ialah kata *jinayah*. Hanya, dikalangan fukaha (ahli fikih, red) istilah *jarimah* pada umumnya digunakan untuk semua pelanggaran terhadap perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh *syara'* baik mengenai jiwa maupun lainnya sedangkan *jinayah* pada umumnya digunakan untuk menyebutkan perbuatan pelanggaran yang mengenai jiwa atau anggota badan seperti membunuh dan melukai anggota badan tertentu.⁴⁹

Jarimah, memiliki unsur umum dan unsur khusus. Unsur umum *jarimah* adalah unsur-unsur yang terdapat pada setiap jenis *jarimah*, sedangkan unsur khusus adalah unsur-unsur yang hanya terdapat pada jenis *jarimah* tertentu yang tidak terdapat pada jenis *jarimah* yang lain. Unsur umum daripada *Jarimah* terbagi ke dalam tiga unsur yakni unsur formal, materil dan moril. Unsur formal (*al-Rukn al-syar'iy*) adalah adanya ketentuan nash yang

⁴⁹ H.A. Djazuli. 2000. *Fiqh Jinayah (Upaya Menanggulangi Kejahatan dalam Islam)*. Ed.2. Cet.3. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. hlm. 12.

melarang atau memerintahkan suatu perbuatan serta mengancam pelanggarnya. Unsur materil (*al-Rukn al-Madi*) adalah adanya tingkah laku atau perbuatan yang berbentuk jarimah yang melanggar ketentuan formal. Sedangkan unsur moril (*al-Rukn al Adabiy*) adalah bila pelakunya seorang mukalaf., yakni orang yang perbuatannya dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Walaupun secara umum jarimah terbagi kedalam tiga unsur di atas, akan tetapi secara khusus setiap jarimah memiliki unsur-unsur tersendiri, dan inilah yang dinamakan dengan unsur khusus jarimah.⁵⁰

Adapun pembagian jarimah pada dasarnya tergantung dari berbagai sisi. Jarimah dapat ditinjau dari sisi berat-ringannya sanksi hukum, dari sisi niat pelakunya, dari sisi cara mengerjakannya, dari sisi korban yang ditimbulkan oleh suatu tindak pidana, dan sifatnya yang khusus. Ditinjau dari sisi berat-ringannya sanksi *jarimah* dapat dibagi atas *jarimah hudud*, *jarimah qhishas/diyat*, dan *jarimah ta'zir*.⁵¹

1. Tindak Pidana *Hudud*/Jarimah *Hudud*

Jarimah atau tindak pidana *hudud* merupakan tindak pidana yang paling serius dan berat dalam hukum pidana Islam. Tindak pidana ini pada dasarnya merupakan tindak pidana yang menyerang kepentingan publik, namun bukan berarti tidak mempengaruhi kepentingan pribadi manusia sama sekali. Yang terpenting dari tindak pidana *hudud* ini adalah berkaitan dengan apa yang disebut hak Allah.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ Topo Santoso. 2003. *Membumikan Hukum Pidana Islam: Penegakan Syariat dalam Wacana dan Agenda*. Jakarta: Gema Insani Press. hlm. 22.

Hukuman tindak pidana *hudud* merupakan hak Allah semata-mata, atau kalau ada hak manusia disamping hak Allah maka hak Allah yang lebih dominan. Hukuman had ini tidak bisa digugurkan oleh perseorangan (orang yang menjadi korban atau keluarganya) atau oleh masyarakat yang diwakili oleh Negara karena hal tersebut merupakan konsekuensi bahwa hukuman had itu adalah hak Allah. Sedangkan jenis dari tindak pidana hudud ini, ada tujuh macam yaitu tindak pidana zina, tindak pidana tuduhan palsu zina (*qadzaf*), tindak pidana meminum minuman keras (*syurb al-khamr*), tindak pidana pencurian, tindak pidana perampokan, murtad dan tindak pidana pemberontakan (*al-bagyu*).

2. *Jarimah Qhishas/Diyat*

Tindak pidana *qishas* atau *diyat* merupakan tindak pidana yang diancam dengan hukuman *qishas* atau *diyat* yang mana ketentuan mengenai hal ini sudah ditentukan oleh *syara'*. *Qishas* ataupun *diyat* merupakan hak manusia (hak individu) yang hukumannya bisa dimaafkan atau digugurkan oleh korban atau keluarganya.

Adapun definisi *qishas* menurut Ibrahim Unais adalah menjatuhkan hukuman kepada pelaku persis seperti apa yang dilakukannya.⁵² Oleh karena perbuatan yang dilakukan oleh pelaku adalah menghilangkan nyawa orang lain (membunuh), maka hukuman yang setimpal adalah dibunuh atau hukuman mati. Dasar hukum *qisas* terdapat dalam Al-Qur'an salah satunya adalah Q.S. Al-Baqoroh 178, yang artinya:

⁵² *Ibid.*, hlm. 149.

Hai orang-orang yang beriman, diwajibkan atas kamu qishas berkenaan dengan orang-orang yang dibunuh; orang merdeka dengan orang merdeka, hamba dengan hamba, dan wanita dengan wanita. Maka barang siapa yang mendapat suatu pemaafan dari saudaranya, hendaklah (yang memaafkan) mengikuti dengan cara yang baik, dan hendaklah (yang diberi maaf) membayar (diat) kepada yang memberi maaf dengan cara yang baik (pula). Yang demikian itu adalah suatu keringanan dari Tuhan kamu dan suatu rahmat. Barang siapa yang melampaui batas sesudah itu, baginya siksa yang sangat pedih.

Sedangkan pengertian *diyat* menurut Sayid Sabiq adalah sejumlah harta yang dibebankan kepada pelaku karena terjadinya tindak pidana dan diberikan kepada korban atau walinya. *Diyat* merupakan *uqubah maliyah* (hukuman yang bersifat harta), yang diserahkan kepada korban apabila ia masih hidup atau kepada wali (keluarganya) apabila ia sudah meninggal. Adapun dasar hukum *diyat* di dalam Al-Quran terdapat dalam Surah AN-Nisaa ayat 92, yang artinya: "...dan barang siapa membunuh seorang mukmin karena tersalah, (hendaklah) ia memerdekakan hamba sahaya yang beriman serta membayar diat yang diserahkan kepada keluarganya (terbunuh itu) kecuali jika mereka (keluarga terbunuh) bersedekah". Tindak pidana *qisash* atau diat secara garis besar ada dua macam yaitu pembunuhan dan penganiayaan. Namun, apabila diperluas maka cakupannya ada lima macam, yaitu pembunuhan sengaja, pembunuhan menyerupai sengaja, pembunuhan karena kesalahan, penganiayaan sengaja dan penganiayaan tidak sengaja.

3. *Jarimah Ta'zir*

Tindak pidana *ta'zir* adalah tindak pidana yang diancam dengan hukuman *ta'zir*. Pengertian *ta'zir* menurut bahasa adalah *ta'dib* yang

artinya memberi pelajaran. *Ta'zir* juga diartian dengan *Ar Raddu wal Man'u*, yang artinya menolak atau mencegah sedangkan pengertian *ta'zir* menurut Al-Mawardi adalah hukuman pendidikan atas dosa (tindak pidana) yang belum ditentukan hukuman oleh isyara'.

Di dalam buku Fiqh Jinayah H.A. Djazuli mengemukakan bahwa tindak pidana *ta'zir* terbagi menjadi tiga bagian, yaitu⁵³:

- a. Tindak hudud atau qishas/diyat yang subhat atau tidak memenuhi syarat, namun sudah merupakan maksiat. Misalnya percobaan pencurian, percobaan pembunuhan, pencurian di kalangan keluarga, dan pencurian aliran listrik.
- b. Tindak pidana yang ditentukan oleh Al-Quran dan hadist namun tidak ditentukan sanksinya. Misalnya, penghinaan, saksi palsu, tidak melaksanakan amanah, dan menghina agama.
- c. Tindak pidana yang ditentukan oleh Ulul Amri untuk kemaslahatan umum. Dalam hal ini, nilai ajaran Islam dijadikan pertimbangan penentuan kemaslahatan umum. Persyaratan kemaslahatan ini secara terinci diuraikan dalam bidang studi Ushul Fiqh. Misalnya pelanggaran atas peraturan lalu lintas.

D. Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai

⁵³ *Ibid.*

gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya. Adapun pengertian pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran yang sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

- (1) Berperilaku tertib dan/atau
- (2) Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur di dalam Buku II yaitu tentang Kejahatan sedangkan pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif. Berdasarkan definisi tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas di atas, maka dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Macam-macam pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut:

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi dan membahayakan pengguna jalan lain;

2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi lampu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal (Pasal 276 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
5. Mengemudi kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang-Undang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
7. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
8. Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
9. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat

- mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
10. Mengemudi kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
 11. Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 12. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 287 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
 13. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang lalu lintas dan Angkutan Jalan);
 14. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
 15. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberi isyarat dengan lalu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
20. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
21. Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
22. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
23. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat

- berhenti parkir atau darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
24. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama perjalanan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
26. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
27. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
28. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
29. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

30. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
31. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
32. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
33. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
34. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
35. Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

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

- a. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.
- b. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- c. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- d. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

E. *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*

a) *Pengertian Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*

Penerapan tilang elektronik ini berdasarkan pasal 5 ayat (1) UU Nomor 11/2008 tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik dan (2); pasal 249 ayat (3), pasal 272 ayat (1) dan (2) UU Nomor 22/2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, dan serta PP Nomor 80/2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Menurut Lampiran Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor: KEP/12/2016 tentang Standar Operasional dan Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Sistem Tilang Manual dan Elektronik mengemukakan bahwa:

Aplikasi ETLE adalah sebuah program berbasis android yang digunakan petugas bersamasama dengan aplikasi web oleh Bagian Administrasi (Banim) Tilang untuk mencatat data penilaian secara digital dan memberikan non pembayaran online pada Bank yang ditunjuk.

Manfaat *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah untuk mengurangi tindak korupsi yang biasa dilakukan oleh aparat penegak hukum yang tidak bertanggung jawab kepada pelanggar dan memudahkan masyarakat karena yang melanggar tidak perlu mengikuti sidang pengadilan yang tentu saja menyita waktu. Adapun tujuan ETLE adalah untuk meningkatkan keselamatan serta ketertiban masyarakat dalam berkendara di jalan dan meningkatkan disiplin berlalu lintas dengan menekankan pada fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.⁵⁴

Jenis-jenis pelanggaran yang dapat terdeteksi adalah⁵⁵:

- (a) Pelanggaran ganjil-genap
- (b) Pelanggaran marka dan rambu jalan
- (c) Pelanggaran batas kecepatan
- (d) Kesalahan jalur
- (e) Kelebihan daya angkut dan dimensi
- (f) Menerobos lampu merah
- (g) Melawan arus
- (h) Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas
- (i) Tidak menggunakan helm
- (j) Tidak menggunakan sabuk pengaman
- (k) Menggunakan ponsel saat berkendara.

b) Mekanisme *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

Adapun mekanisme kerja *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sebagai berikut⁵⁶:

1. Tahap 1

⁵⁴ Portal Informasi Indonesia. 2020. *E Tilang* Tilang Elektronik. diakses dari <https://indonesia.go.id/layanan/kependudukan/sosial/tilang-elektronik-ETLE> pada tanggal 01 September 2020 pukul 08:07 WIB.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ ETLE Ditlantas Polda DIY. 2020. "Tentang ETLE". diakses dari <https://www.ettle-diy.info/id/mechanism> pada tanggal 01 September 2020 pukul 08:15 WIB.

Perangkat secara otomatis menangkap pelanggaran lalu lintas yang dimonitor dan mengirimkan media barang bukti pelanggaran ke *back office Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Polda Daerah Yogyakarta.

2. Tahap 2

Petugas mengidentifikasi data kendaraan menggunakan *Electronoc Regrristration and Identification* (ERI) sebagai sumber data kendaraan.

3. Tahap 3

Petugas mengirimkan surat konfirmasi ke alamat publik kendaraan bermotor untuk permohonan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi. Surat konfirmasi adalah langkah awal dari penindakan dimana pemilik kendaraan wajib konfirmasi tentang kepemilikan kendaraan dan pengemudi kendaraan pada saat terjadinya pelanggaran. Batas waktu konfirmasi adalah sampai dengan 8 hari dari terjadinya pelanggaran.

4. Tahap 4

Pemilik kendaraan melakukan konfirmasi via website atau datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum. Kegagalan pemilik kendaraan untuk konfirmasi akan mengakibatkan blokir STNK sementara sampai masalah pelanggaran terselesaikan. Setelah melakukan konfirmasi, maka pihak tersebut akan menerima email konfirmasi dan email

terkait tanggal dan lokasi pengadilan serta mendapatkan SMS yang berisi kode BRIVA untuk menyelesaikan denda pelanggaran. Jika pembayaran telah dilakukan maka pihak yang bersangkutan tidak perlu datang ke sidang.

5. Tahap 5

Petugas menerbitkan tilang dengan metode pembayaran via BRIVA untuk setiap pelanggaran yang telah terverifikasi untuk penegakan hukum. Batas waktu terakhir untuk pembayaran adalah 15 hari dari tanggal pelanggaran. Jika gagal melakukan ini, maka kendaraan akan terblokir.

c) Pihak-pihak yang Terlibat dalam *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*

Setelah pengemudi dan kendaraannya terkena pelanggaran, maka ada pihak yang terlibat pada pelaksanaan sistem ETLE *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* ini, yaitu: ⁵⁷

1. Polri

Polisi bertanggung jawab langsung atas semua tindakan di bawah presiden. Semua kegiatannya selama bertugas harus didasari untuk keamanan, kenyamanan, penyamoman kepada masyarakat serta menjunjung tinggi hak asasi manusia. Jika polisi

⁵⁷ Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyo Dijunmansaputra. 2020. Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal 'Adalah*. Volume 4(3); 53-73.

mengemban tugasnya dengan rasa tanggung jawab dan sungguh-sungguh, maka masyarakat pun merasa aman. Polisi memiliki Kode Etik Profesi sebagai aturan norma penuntun setiap perilaku Polisi yang telah diatur di dalam Peraturan Kapolri No. Pol 7 Tahun 2006 tanggal 1 Juli 2006.

Berkaitan dengan implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), kepolisian selaku pihak yang mengoperasikan sistem ETLE dan identifikasi terhadap pelanggaran,

2. Pengadilan

Pengadilan dalam istilah Inggris disebut court dan rechtbank dalam bahasa Belanda. Pengadilan adalah badan yang melakukan peradilan berupa memeriksa, mengadili, dan memutus perkara (Subekti, 1978). Kata pengadilan memiliki kata dasar yang memiliki arti: a). Proses mengadili; b). Upaya untuk mencari keadilan; c). Penyelesaian sengketa hukum di hadapan badan peradilan; d). Berdasar hukum yang berlaku. Sedangkan menurut pasal 4 UU kekuasaan Kehakiman menjelaskan bahwa pengadilan adalah mengadili menurut hukum dengan tidak membeda-bedakan orang dan membantu mencari keadilan dengan berusaha mengatasi semua hambatan dan rintangan agar tercapainya peradilan yang sederhana, cepat dan biaya yang ringan. Sedangkan pengadilan seperti yang dijelaskan di website resmi Pengadilan Negeri

Yogyakarta adalah “Pengadilan adalah badan atau instansi resmi yang melaksanakan sistem peradilan berupa memeriksa, mengadili, dan memutus perkara. Bentuk dari sistem peradilan ini yang dilaksanakan di pengadilan adalah sebuah forum publik yang resmi dan dilakukan berdasarkan hukum acara yang berlaku di Indonesia. Dalam hal ini pengadilan selaku pihak yg melakukan sidang secara formal dan memutus perkara.

3. Kejaksaan

Pada UU Nomor 16 Tahun 2004 yang menggantikan UU Nomor 5 Tahun 1991 tentang kejaksaan RI. Kejaksaan adalah sebagai salah satu lembaga penegak hukum yang dituntut untuk lebih berperan dalam menegakkan supremasi hukum, perlindungan kepentingan umum, penegakan hak asasi manusia, serta pemberantasan korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN). Dalam menjalankan tugasnya dipimpin oleh Jaksa Agung dan enam Jaksa Agung Muda, satu Kepala Badan Diklat Kejaksaan RI serta 32 Kepala Kejaksaan Tinggi pada setiap provinsi. Berkaitan dengan ETLE tugas kejaksaan adalah mengoptimalkan tugas pelayanan publik di bidang hukum dengan penuh tanggung jawab, taat asas, efektif dan efisien, serta penghargaan terhadap hak-hak publik.

d) Kekurangan dan Kelebihan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

Kekurangan dan kelebihan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sebagai berikut⁵⁸:

1. Kekurangan

Kekurangan dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah opsi efektif yang mencapai tujuan menerapkan tiket lalu lintas untuk para pelanggar, karena tidak semua masyarakat memiliki pengetahuan tentang dunia teknologi dan masih banyak dari mereka yang tidak tahu menahu tentang keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), sehingga dibutuhkan sosialisasi yang adil dan merata bagi masyarakat. Selain, tidak bisa dikatakan juga bahwa *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) efektif karena masih perlu banyak dilakukan evaluasi untuk perbaikan pelayanan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) selanjutnya. Ditambah lagi masyarakat merasa terbebani dengan pembayaran denda maksimum yang harus dibayarkan ketika melakukan pelanggaran. Meskipun sisa dari denda tersebut akan dikembalikan, akan tetapi tidak semua masyarakat mampu dan mempunyai uang untuk membayar denda maksimum tersebut, sehingga masyarakat akan sangat terbebani.

2. Kelebihan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

⁵⁸ Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyo Dijunmansaputra. 2020. Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal 'Adalah*. Volume 4(3); 53-73.

Dalam pelaksanaan memang pada dasarnya untuk meminimalkan pembayaran secara ilegal kembali. Ketika sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diberlakukan tidak ada lagi transaksi tunai antara pelanggar dan aparat kepolisian yang bertugas di lapangan. Dalam prakteknya *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) memiliki pengungkapan informasi yang sangat terjamin, karena semua informasi tentang pelanggaran lalu lintas akan ada semua di dalam aplikasi dan juga telah distandarisasi oleh sistem sesuai dengan kebijakan institusi yang melibatkan seluruh pihak yang terkait termasuk kepolisian. Jumlah denda yang dikeluarkan tidak lagi diperlukan untuk mengajukan penawaran lagi ke polisi karena tidak ada lagi proses tatap muka langsung dengan petugas polisi (biasanya disebut dengan pungutan liar), sehingga diharapkan dalam penerapan sistem ini bisa mengurangi korupsi yang biasanya dilakukan oleh aparat kepolisian yang tidak ada tanggung jawabnya kepada pelanggar. Karena sistemnya yang mudah, maka masyarakat cukup melakukan pembayaran di Bank, sehingga mengurangi transaksi kecurangan yang dilakukan oleh petugas dan mengurangi tindakan KKN (Korupsi Kolusi Nepotisme).

a) Denda ETLE dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 280: “Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2

(dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000.” Pasal 288 ayat (2): “Setiap pengendara kendaraan bermotor yang memiliki SIM namun tidak dapat menunjukkannya saat razia, dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000.” Pasal 281: “Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM dipidana dengan kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp.1.000.000.” Pasal 285 ayat (1): “Setiap pengendara sepeda motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan jalan seperti spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000.”

Pasal 285 ayat (2): “Setiap pengendara mobil yang tidak memenuhi persyaratan teknis seperti spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, kaca depan, bumper, penghapus kaca dipidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000.” Pasal 278: “Setiap pengendara mobil yang tidak dilengkapi perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000.” Pasal 287 ayat (5): “Setiap pengendara yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000.” Pasal 288 ayat (1): “Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau

denda paling banyak Rp.500.000.” Pasal 289: “Setiap pengemudi atau penumpang yang duduk di samping pengemudi mobil tak mengenakan sabuk keselamatan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000.” Pasal 291 ayat (1): “Setiap pengendara atau penumpang sepeda motor yang tak mengenakan helm standar nasional dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000.” Pasal 293 ayat (1): “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat 1 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000.” Pasal 293 ayat (2): “Setiap orang yang mengemudi sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang harus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat 2 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp.100.000; (Pasal 293 ayat 2).” Pasal 294: “Setiap pengendara sepeda motor yang akan berbelok atau balik arah tanpa memberi isyarat lampu dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000.”



BAB III

**MEKANISME DAN PENEGAKAN HUKUM PELANGGARA LALU
LINTAS VIA ETLE TERHADAP PEMILIK KENDARAAN YANG
DIPAKAI OLEH ORANG LAIN**

A. *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Yogyakarta

ETLE lebih dikenal masyarakat dengan sebutan e-tilang. Indonesia pertama kali menerapkan ETLE pada tanggal 25 Nopember 2018 yakni di Jakarta atas inisiatif Bapak Kapolri Jenderal Polisi Drs. Idham Azis, M.Si dan Dirlantas Polda Metro Jaya Kombes Pol Yusuf, SIK, M.Hum. Salah satu faktor yang melatarbelakangi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di Indonesia. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) efektif menurunkan angka kecelakaan sebesar 44,2%. Selain untuk meningkatkan ketertiban berlalu lintas, *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) memiliki manfaat lain yaitu memberikan kepastian hukum, mendukung *Smart City* dan membantu pemerintah meningkatkan PAD dari BBN-KB. Pemerintah juga telah melakukan studi banding ke beberapa negara yang telah mengimplementasikan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) antara lain Republik Rakyat Tiongkok, Republik Georgia dan Belanda.⁵⁹

⁵⁹ Kasubdit Gakkum Ditlantas PMJ. 2020. Mengenal Sejarah Singkat ETLE di Indonesia. diakses dari <https://nusadaily.com/news/mengenal-sejarah-singkat-ETLE-di-indonesia.html> pada tanggal 3 Desember 2020 pukul 22.01 WIB.

Electronic Traffic Law Enforcement disingkat *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan suatu upaya penegakan hukum berlalu lintas yang berbasis pada teknologi informasi. *Kamera Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dilengkapi dengan fitur *Automatic Number Plat Recognition* (ANPR) sehingga mampu mendeteksi jenis pelanggaran marka dan lampu lalu lintas, fitur *check point* yang mampu mendeteksi jenis pelanggaran ganjil genap, tidak menggunakan sabuk keselamatan, dan penggunaan ponsel oleh pengemudi mobil serta dilengkapi *speed radar* yang mampu mendeteksi kecepatan kendaraan bermotor saat berlalu lintas dan memiliki radius 20-30 meter dari titik penempatan kamera.⁶⁰

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Direktorat Lalu Lintas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta dapat diakses melalui link <https://www.ETLE-diy.info/id>. *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di DIY mulai diberlakukan tanggal 13 Agustus 2020. Sebelum *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diterapkan, petugas Ditlantas Polda DIY melakukan sosialisasi di Titik Nol Kilometer Kota Yogyakarta pada Hari Rabu tanggal 12 Agustus 2020. Sosialisasi juga dilakukan dengan brosur dan juga melalui media sosial POLDA DIY. Berikut ini adalah dokumentasi launching dan sosialisasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Yogyakarta. Ada empat titik kamera pertama di Tambak Wates Kulon Progo, kedua di Ngabean Kota Yogyakarta, ketiga Maguwoharjo Sleman, dan keempat di wilayah perbatasan antara Gunungkidul dan Banguntapan, Bantul.

⁶⁰ *Ibid.*



Gambar 3.1. Pemasangan ETLE di Titik Baru
 Sumber: Instagram Jogja CCTV Murah (2020).



Gambar 3.2 Ditlantas Mengikuti Launching Inovasi ETLE dengan Kapolda DIY
 Sumber: RTMC Ditlantas DIY (2020).



Gambar 3.3 Sosialisasi E-TLE di Titik Nol DIY
 Sumber: RTMC Ditlantas DIY (2020).



Gambar 3.4 Sosialisasi E-TLE di Media Sosial
 Sumber: Polda DIY Official (Twitter) (2020).



Gambar 3.5. Sosialisasi ETLE Bagi Pemotor
Sumber: Facebook Divisi Humas Polri (2020).

B. Mekanisme Penegakan Hukum Pada Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*

Penegakan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* di Indonesia khususnya di Yogyakarta sejalan dengan Pasal 5 ayat (1) UU Nomor 11/2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 (UU ITE) disahkan pada tanggal 21

April 2008 dan menjadi cyber law pertama di Indonesia, Pasal 249 ayat (3), Pasal 272 ayat (1) dan (2) UU Nomor 22/2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan serta sejalan dengan PP Nomor 80/2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Pasal 5 ayat (1) UU Nomor 11/2008 tentang Informasi dan Teknologi menyatakan bahwa “Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah”. Hal ini berkaitan dengan bukti *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang berbentuk dokumen elektronik. Adapun kaitan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dengan Undang-Undang Lalu Lintass adalah pada Pasal 249 ayat (3), Pasal 272 ayat (1) dan (2) UU Nomor 22/2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 249 ayat (3) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa:

Kegiatan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sekurang-kurangnya meliputi:

- a. Pelayanan kebutuhan data, informasi, dan komunikasi tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Dukungan tindakan cepat terhadap pelanggaran, kemacetan, dan kecelakaan serta kejadian lain yang berdampak terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Analisis, evaluasi terhadap pelanggaran, kemacetan, dan Kecelakaan Lalu Lintas;
- d. Dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung;
- e. Dukungan pelayanan Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor;
- f. Pemberian informasi hilang temu Kendaraan Bermotor;
- g. Pemberian informasi kualitas baku mutu udara;
- h. Dukungan pengendalian Lalu Lintas dengan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli;
- i. Dukungan pengendalian pergerakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

j. Pemberian informasi tentang kondisi Jalan dan pelayanan publik.

Isi Pasal 249 ayat (3) di atas menunjukkan bahwa sistem informasi dan komunikasi lalu lintas harus memuat berbagai hal diantaranya data, informasi dan komunikasi tentang lalu lintas, tindakan cepat dan pengawasan terhadap pelanggaran dan berbagai informasi lainnya sehingga hal ini sangat erat kaitannya dan menunjukkan urgensi dilaksanakannya *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Indonesia khususnya Yogyakarta. Hal ini didukung dengan Pasal 272 ayat (1) dan (2) yang menyatakan:

Ayat (1):

Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.

Ayat (2):

Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Kedua ayat di atas menekankan bahwa penting untuk menggunakan peralatan elektronik untuk mendukung penegakan lalu lintas dan dapat menggunakannya sebagai bukti di pengadilan. Hal ini berkaitan dengan Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor: KEP/12/2016 tentang Standar Operasional dan Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Sistem Tilang Manual dan Elektronik yang menyatakan bahwa aplikasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai sebuah program berbasis android yang digunakan bersamaan dengan aplikasi web oleh Bagian Administrasi (Banim) Tilang untuk

mencatat data penilangan secara digital dan memberikan non pembayaran online pada Bank yang ditunjuk.

Jika melihat pelanggaran hingga pembayaran menggunakan sistem maka implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Yogyakarta memang efektif digunakan untuk mengurangi tindak korupsi yang dilakukan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab. Selain itu, aplikasi ini memudahkan masyarakat karena tidak perlu mengikuti sidang pengadilan.

Sebagaimana dijelaskan dalam bab sebelumnya bahwa dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan lalu linta sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya. Dalam pelaksanaannya, pelanggaran lalu lintas sering terjadi meskipun telah ada

Peraturan yang memuat tentang berlalu lintas bertujuan untuk membentuk perilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009. Adapun jika mengacu pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) maka tindak pidana pelanggaran lalu lintas tergolong sebagai *overtredingen* atau pelanggaran.

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) di Yogyakarta memiliki empat titik dan telah diimplementasikan dengan baik meskipun masih dalam tahap awal. Hal ini diungkapkan Bapak AKP. Hendaro dalam uraian berikut:

Baru ada 4 titik di DIY yaitu Perempatan maguwo, perempatan ngabean. Perempatan kentandan, jalan wates kulon progo. Selama ini implementasinya sudah berjalan sesuai aturan walaupun masih dalam tahapan awal tapi menurut pihak kepolisian ini sudah menjadi awal yang baik.⁶¹

Dari keempat titik tersebut, titik yang paling sering mengalami pelanggaran adalah di perempatan Maguwoharjo yang mencapai 100 kasus. Hal tersebut diungkapkan Bapak AKP Hendarto dalam uraian di bawah ini:

Selama ini yang sering terjadi pelanggaran melalui ETLE setelah data yang masuk yaitu diperempatan maguwo yaitu sebanyak kurang lebih 100 kasus.⁶²

Pernyataan tersebut sejalan dengan hasil observasi peneliti melalui media daring yang menyatakan bahwa sejak penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di DIY tercatat 315 kendaraan melakukan pelanggaran lalu lintas. Bahkan pada hari pertama penerapan ETLE, terdapat 30 pelanggar lalu lintas dan secara keseluruhan pelanggar merupakan mobil pribadi dan jenis pelanggarannya adalah mengaktifkan Hp saat mengemudi. Pelanggar tersebut seluruhnya menggunakan plat AB (warga Yogyakarta sendiri). Namun, dari seluruh pelanggaran hanya 3 orang saja yang melakukan verifikasi. Hal tersebut disebabkan tidak semua masyarakat Yogyakarta paham teknologi. Konfirmasi pelanggaran dapat dilakukan secara *online* melalui website Ditlantas Polda DIY.

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) diterapkan untuk meningkatkan keselamatan serta ketertiban masyarakat dalam berkendara di jalan dan meningkatkan disiplin berlalu lintas dengan menekankan pada fatalitas korban

⁶¹ Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

⁶² Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

kecelakaan lalu lintas. Kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang merekam pelanggaran terhubung dengan *back office* RTMC Ditlantas Polda DIY. Tim Ditlantas akan melakukan verifikasi pelanggaran selama tiga hari kerja dan kemudian mengirimkan bukti pelanggaran berupa surat ini ke alamat pemilik kendaraan. Tak hanya masyarakat yang menggunakan kendaraan di wilayah Yogyakarta. Pengendara dengan nomor polisi luar kota juga mendapat perlakuan yang sama. Kriteria pelanggaran *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagaimana dijelaskan Bapak AKP Hendarto dalam uraian berikut:

Untuk kriteria sendiri pihak kepolisian baru mengidentifikasi pelanggaran sebatas pelanggaran marka dan rambu jalan, pelanggaran sabuk pengaman, dan menerobos lampu merah.⁶³

Berdasarkan uraian di atas dapat diketahui bahwa kriteria pelanggaran *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah melampaui marka jalan, mengaktifkan Hp saat mengemudi dan menerobos lampu merah, tidak memakai sabuk pengaman dan pelanggaran marka jalan. Sementara pelanggar kendaraan bermotor seperti tidak menggunakan helm, melanggar marka jalan dan menerobos APILL.

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) memang efektif dan efisien diterapkan di Indonesia. Namun, tidak semua masyarakat melek teknologi sehingga perlu untuk mensosialisasikan keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) secara aktif dan kondusif. Pelaksanaan memang pada dasarnya untuk meminimalkan pembayaran secara ilegal karena semua dijalankan

⁶³ Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

dengan sistem. Implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Indonesia khususnya di Yogyakarta merupakan hal baru sehingga dalam hal ini POLRI terus melakukan pembenahan dan evaluasi sehingga tercipta lalu lintas yang tertib dan teratur. Hal tersebut diungkapkan Bapak AKP Hendarto dalam Uraian berikut:

Dalam pelaksanaannya dari pihak kepolisian masih terus berbebenah dan selalu mengadakan evaluasi supaya masyarakat bisa terbantu dengan system ETLE.⁶⁴

Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan sistem baru sehingga selama ini Polisi belum pernah mengalami gangguan pada sistem. Adapun untuk pengawasan tidak dilakukan dalam waktu 24 jam tetapi masih memaksimalkan pengawasan di siang hari karena pada waktu siang hari jumlah kendaraan cenderung padat. Hal tersebut diungkapkan Bapak AKP Hendarto dalam Uraian berikut:

Karna sistem yang dipakai masih baru jadi selama ini belum pernah mengalami system down atau apapun. Dari pihak kepolisian masih memaksimalkan pengawasan disiang hari karna jumlah pengguna jalan yang ramai disiang hari kalua untuk malam hari sendiri dari pihak kepolisian belum terlalu menekankan pengawasan dimalam hari jadi bisa dibilang belum 24 jam pengawasanya.⁶⁵

⁶⁴ Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

⁶⁵ Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

Hasil pengamatan peneliti menunjukkan bahwa beberapa tempat masih menggunakan satu unit CCTV (1 titik). Pada kenyataannya hal tersebut bukan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tetapi hanya CCTV biasa yang digunakan untuk mengawasi lalu lintas, kemacetan dan berbagai manfaat lain. Alasan Polda DIY memasang CCTV hanya di empat titik karena mempertimbangkan faktor pelanggaran. Pada empat titik tersebut merupakan kasus pelanggaran lalu lintas tertinggi. Hal tersebut diungkapkan Bapak AKP Hendarto dalam Uraian berikut:

Kalua kebijakan cctv itu cuman semacam pengawasan lalu lintas apakah terjadi kemacetan atau lainnya karna untuk cctv ETLE baru tersedia di 4 titik saja dengan pertimbangan kasus pelanggaran terbanyak. ⁶⁶

Berkaitan dengan proses pelaksanaan, Polisi tidak mengalami kesulitan dalam mendeteksi nomor kendaraan karena kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) ini sudah cukup mumpuni untuk mengidentifikasi nomor kendaraan. Namun demikian, Polisi masih mendapatkan kendala atau kesulitan dalam mengidentifikasi nomor kendaraan jika plat kendaraan tersebut sudah pudar atau *list body* yang menutupi plat kendaraan. Hal tersebut diungkapkan Bapak AKP Hendarto dalam uraian berikut:

Kendala untuk identifikasi nomor kendaraan yaitu visibilitas cctvnya karna ada beberapa hal yang bisa menyulitkan identifikasi seperti plaaat yang udah pudar list body yang menutupi plat kendaraan. ⁶⁷

⁶⁶ Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

⁶⁷ Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

Hasil temuan penelitian ini menunjukkan bahwa mekanisme penjatuhan pidana lalu lintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sebagai berikut:

1. Kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menangkap pelanggaran dan dikirimkan ke *back office Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) Polda DIY sebagai barang bukti.

Tangkapan layar merupakan hal yang penting dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) karena dapat digunakan sebagai barang bukti mengingat pelanggaran lalu lintas merupakan hukum pidana. Hukum pidana merupakan bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mendasarkan aturan pada perbuatan yang tidak boleh dilakukan, sanksi pidana bagi pelanggar, pelanggaran, dan penanganan tindak pidana.⁶⁸

Jenis pidana pelanggaran lalu lintas adalah pidana materiil karena ada larangan atau perintah yang harus dipatuhi dalam berkendara seperti menggunakan helm, sabuk pengaman, tidak menerobos lampu merah, mematuhi marka jalan, tidak menggunakan HP dan lain-lain. Hukum pidana materiil akan memberikan sanksi bagi pelanggar peraturan tersebut.

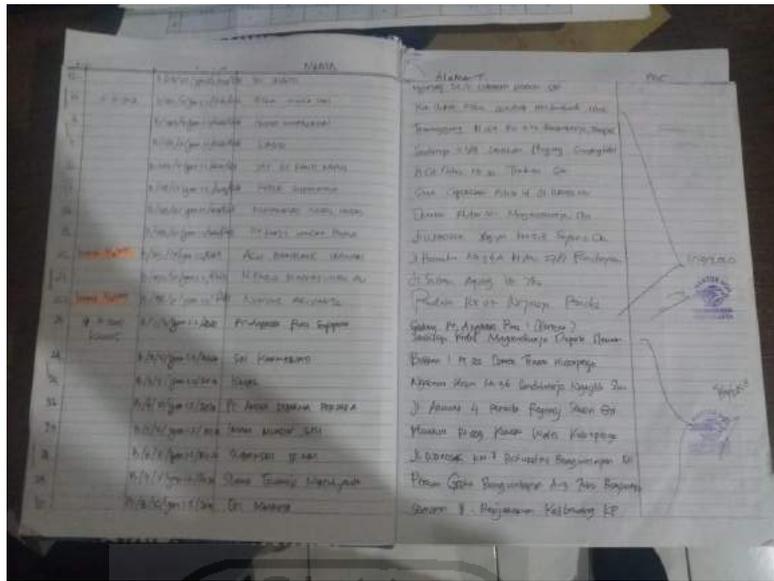
⁶⁸ M. Yahya Harahap. 2016. *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan*. Edisi kedua. Jakarta: Sinar Grafika. Hal. 173.



Gambar 3.6. *Capture* ETL E Pelanggaran Marka Jalan
Sumber: Data Sekunder (2020).

2. Petugas *back office Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) kemudian melakukan identifikasi data kendaraan pelanggar menggunakan *Electronic Registration and Identification* (ERI)

Identifikasi dilakukan dengan melihat nomor kendaraan dan kemudian mengidentifikasi pemilik kendaraan dan identitas kendaraan yang terdapat dalam sistem sehingga petugas mengetahui pemilik kendaraan dan alamat pemilik kendaraan. Melalui data tersebut, petugas dapat mengirimkan pelanggaran tersebut ke rumah pemilik kendaraan.

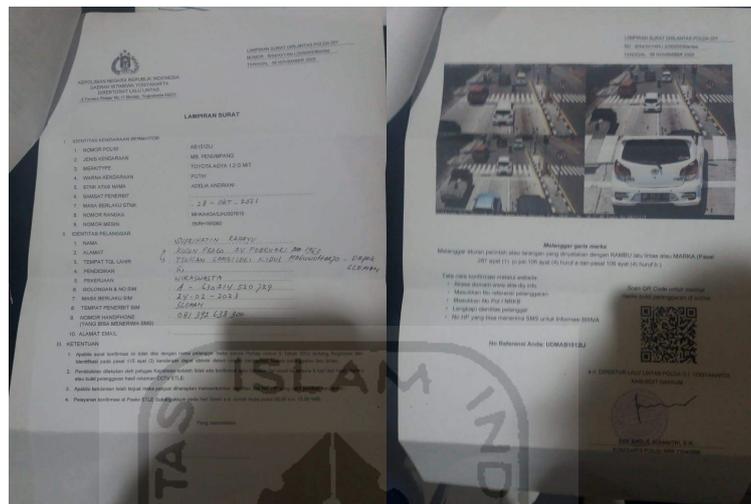


Gambar 3.7. Hasil Identifikasi Pemilik Kendaraan
Sumber: Data Sekunder (2020).



Gambar 3.7. *Back Office* Identifikasi Pemilik Kendaraan
Sumber: Data Sekunder (2020).

- Petugas *back office* kemudian mengirimkan surat konfirmasi ke alamat pemilik kendaraan dan menghimbau yang bersangkutan untuk mengkonfirmasi pelanggaran tersebut.



Gambar 3.8. Surat Konfirmasi Pelanggaran
Sumber: Data Sekunder (2020).

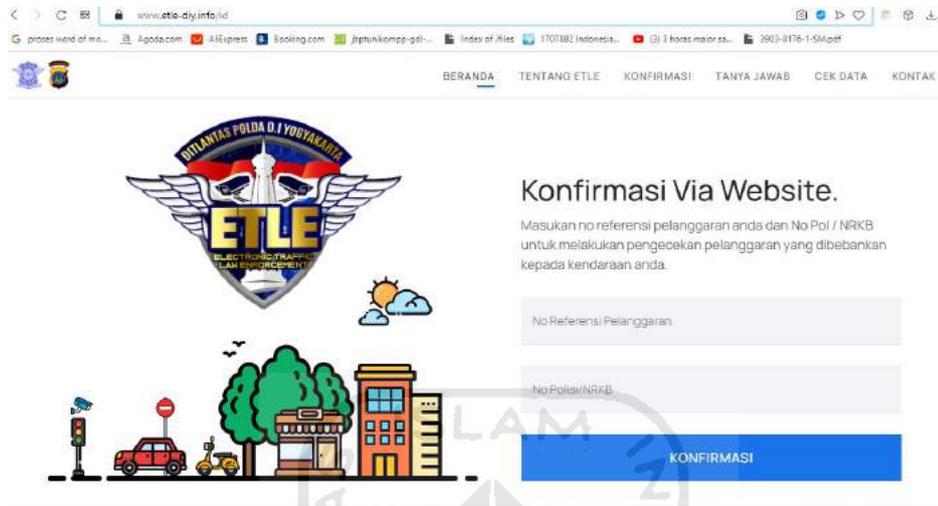
- Pemilik kendaraan kemudian melakukan konfirmasi via website atau dapat juga datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum maksimal 8 hari setelah pelanggaran terjadi. Setelah pemilik kendaraan melakukan konfirmasi maka yang bersangkutan akan menerima email konfirmasi dan email yang berkaitan dengan tanggal dan lokasi pengadilan. Jika pemilik kendaraan gagal melakukan konfirmasi karena satu dan lain hal, maka kendaraan STNK akan terblokir sementara sampai pelanggaran terselesaikan. Untuk menghindari pemblokiran, maka metode pembayaran menggunakan BRIVA adalah mekanisme paling efisien. Batas waktu terakhir untuk pembayaran adalah 15 hari dari tanggal pelanggaran. Jika gagal melakukan ini, maka kendaraan akan terblokir.

Gambar 3.9 Data Pemilik Kendaraan
Sumber: Data Sekunder (2020).

5. Setelah pelanggaran terverifikasi, petugas menerbitkan Tilang dan menghimbau kepada pemilik kendaraan membayar melalui BRIVA. Sebelumnya, yang bersangkutan mendapatkan SMS yang berisi kode BRIVA. Pemilik kendaraan juga dapat menghadiri sidang. Namun, jika pembayaran telah terselesaikan maka orang tersebut tidak perlu menghadiri sidang.

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa surat konfirmasi merupakan langkah awal penindakan pelanggaran. Dalam hal ini, pemilik kendaraan wajib untuk melakukan konfirmasi secara *online* maupun *offline*. Konfirmasi ini dimaksudkan untuk memberikan data kepemilikan kendaraan dan pengemudi kendaraan. Ketika pemilik kendaraan melakukan konfirmasi maka akan mendapatkan nomor referensi atau kode unik pada lembar ketiga. Nomor referensi

tersebut dapat digunakan untuk melihat status pelanggaran melalui www.ETLE-diy.info.



Gambar 3.10. Konfirmasi Via Web
Sumber: Data Sekunder (2020).

Dengan demikian, dapat diketahui bahwa *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) secara otomatis merekam /*mencapture* pelanggar lalu lintas seperti menerobos lampu merah, tidak menggunakan sabuk pengaman, helm, menggunakan kendaraan dengan kecepatan yang berlebihan dan mengaktifkan HP saat berkendara. Data tersebut kemudian dikirim ke *back office* dituntas dan akan diverifikasi pelanggarannya oleh petugas dan hasilnya akan dikirimkan ke alamat pemilik kendaraan. Selanjutnya dibutuhkan verifikasi serta pembayaran sehingga STNK tersebut tidak diblokir yang ditunjukkan melalui indikator lampu berwarna hijau. Berdasarkan uraian di atas maka beberapa pihak yang terlibat dalam implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah Polri, pengadilan dan kejaksaan.

Permasalahan implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sering terjadi kegagalan dalam mengkonfirmasi pelanggaran yang mengakibatkan diblokirnya STNK tersebut hingga proses konfirmasi terselesaikan. Beberapa faktor yang mempengaruhi kegagalan konfirmasi antara lain disebabkan pemilik telah pindah alamat, kendaraan telah dijual sehingga menjadi milik orang lain serta faktor kegagalan ketika melakukan pembayaran denda. Jika ada pengaduan terkait ETLE ini maka masyarakat dapat menelepon ke nomor pengaduan yaitu ke nomor 08122999980.

Pemilik kendaraan yang mendapatkan informasi pelanggaran dapat melakukan pengecekan data pelanggaran denda melalui web *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) DIY sebagaimana gambar berikut:

Waktu	Lokasi	Tipe Pelanggaran	Status
No data available			

Gambar 4.11. *Link* Pengecekan Data
Sumber: Data Sekunder (2020).

Sebagaimana isi *link* di atas bahwa *link* pengecekan data *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diperuntukkan pada orang yang berkepentingan dalam jual beli kendaraan dan untuk persewaan kendaraan. *Link* tersebut menunjukkan plat

kendaraan berikut nomor mesin dan rangka kendaraan, waktu, lokasi, tipe pelanggaran dan status pelanggaran. Dengan demikian, *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tidak merugikan pemilik kendaraan selama pemilik tersebut bertanggung jawab penuh terhadap pengguna kendaraannya. Meski *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) telah diterapkan di Yogyakarta, namun POLDA DIY belum memberikan sanksi kepada pelanggar mengingat saat ini masih pandemi Covid-19 kecuali jika pelanggar melakukan tiga kali pelanggaran maka akan ditindak tegas (ditilang). Besarnya denda *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dalam tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan dalam uraian berikut:

Tabel 4.1
Denda ETLE

Jenis Pelanggaran	Pidana Kurungan (Maksimal)	Denda (Maksimal)	Keterangan
Tidak memasang nomor kendaraan	2 bulan	Rp.500.000	Pasal 280
Pemotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan jalan	1 bulan	Rp. 250.000	Pasal 285 ayat (1)
Pengendara mobil tidak memenuhi persyaratan teknis dan jalan	2 bulan	Rp.500.000	Pasal 285 ayat (2)
Mobil tidak dilengkapi perlengkapan	1 bulan	Rp. 250.000	Pasal 278
Kecepatan tinggi	2 bulan	Rp.500.000	Pasal 287 ayat (5)

Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor	2 bulan	Rp.500.000	Pasal 288 ayat (1)
Tidak menggunakan sabuk pengaman	1 bulan	Rp. 250.000	Pasal 289
Tidak menggunakan helm SNI	1 bulan	Rp. 250.000	Pasal 291 ayat (1)
Tidak menyalakan lampu utama pada malam hari	1 bulan	Rp. 250.000	Pasal 293 ayat (1)
Motor tidak menyalakan lampu utama siang hari	15 hari	Rp. 100.000	Pasal 293 ayat (2)
Tidak menyalakan isyarat lampu belok	1 bulan	Rp.250.000	Pasal 294

Sumber: UU Nomor 22 Tahun 2009

Berkaitan dengan faktor pendukung dan penghambat pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* di Yogyakarta adalah anggaran yang terbatas dan pentingnya kerjasama dari beberapa vendor. Hal tersebut diungkapkan Bapak AKP Hendaro dalam uraian berikut:

Penghambat yaitu anggaran yang terbatas sedangkan harus diperlukan penyimpanan data dan beberapa perlengkapan maka dari cmn dipasang dari beberapa sudut yang menyulitkan identifikasi karna paaandangan terbatas jika tertutup seutu didekat plat mobil, sedangkan pendukung yaitu pihak kepolisian Kerjasama dengan beberapa vendor dan itu cukup membantu kinerja dari ETLE tersebut.

Beberapa temuan di atas menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia berupaya menegakkan hukum khususnya yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas demi tercapainya ketertiban berlalu lintas. Temuan ini sejalan dengan argumen Yenny

Widyowati⁶⁹ yang menyatakan bahwa “penegakan hukum merupakan upaya menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna” yang perlu diberikan sarana pidana maupun non pidana yang saling terintegrasi.⁷⁰ Temuan ini juga sejalan dengan pemikiran Soerjono Soekanto, yang menyatakan bahwa penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi yang memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concreto* dalam mempertahankan dan menjamin di taatinya hukum materiil dengan menggunakan cara procedural yang ditetapkan oleh hukum formal.⁷¹

Asas Legalitas tercantum di dalam pasal 1 ayat (1) KUHP yang dirumuskan dalam bahasa Latin: *Nullum delictu nulla poena sine praevia legi poenali*⁷² sehingga pelanggaran lalu lintas merupakan tindak pidana karena pelanggaran yang dilakukan merupakan sebuah bentuk ketidakpatuhan pelaku pelanggaran pada peraturan perundang-undangan sebagai tindak pidana. Pemberian sanksi pidana bertujuan untuk menjerakan dan memperbaiki pribadi terpidana sehingga tercipta lalu lintas yang tertib dan aman.

⁶⁹ Yeni Widowaty, 2015, Penegakan Hukum Dalam Kasus Tindak Pidana Korupsi Pada Pelaksanaan Pemilu, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta, Prosiding, hlm. 291.

⁷⁰ Barda Nawawi Arief, 2002, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.109.

⁷¹ Ibid hlm 33

⁷² Ibid., hlm. 176.

C. Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas via *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* yang Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain

Pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana. Seseorang akan dikenakan pidana jika terbukti telah melanggar peraturan pidana atau melakukan perbuatan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan pidana yang berlaku. Namun demikian, pelaku pelanggaran tidak serta merta dapat dijatuhi pidana karena sejalan dengan argumen Moeljatno⁷³ pertanggung jawaban pidana tidak hanya dilihat dari perbuatannya saja, melainkan dilihat juga dari unsur kesalahannya. Sebagaimana dijelaskan dalam bab sebelumnya bahwa pertanggungjawaban pidana sangat diperlukan dalam suatu sistem hukum pidana dalam hubungannya dengan prinsip *daad-daderstrafs recht* (hukum pidana pada perbuatan atau tindak pidana) sehingga dapat dikatakan bahwa pertanggungjawaban pidana membahas masalah dapat atau tidak dapat dipidananya pelaku tindak pidana dan berpegang pada asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*). Sejalan dengan prinsip asas tiada pidana tanpa kesalahan maka seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana jika terbukti telah melakukan kesalahan yang bertentangan dengan peraturan yang berlaku.

⁷³ Moeljatno. 2013. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta. hlm. 153.

Dalam penelitian ini, pertanggungjawaban pidana difokuskan pada pertanggungjawaban pelanggaran lalu lintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) terutama yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain. Pelanggaran lalu lintas khususnya melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan bentuk pelanggaran pidana sehingga pelanggar harus mempertanggungjawabkan pelanggaran tersebut. Hanafi⁷⁴ yang menyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana (*responsibility/criminal liability*) berkaitan dengan keadilan yaitu tentang masalah hukum semata-mata dan nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi keadilan.

Mengacu pada prinsip *daad-daderstrafs recht* (hukum pidana pada perbuatan atau tindak pidana) pada pelanggaran lalu lintas khususnya *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) maka tidak benar jika pemilik kendaraan berkewajiban mempertanggungjawabkan pelanggaran yang dilakukan. Hal tersebut disebabkan praktek pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh orang lain sehingga pemilik kendaraan tidak memenuhi unsur pertanggungjawaban pidana karena pemilik kendaraan tidak melakukan pelanggaran meskipun ada bukti bahwa kendaraan yang digunakan atas namanya.

⁷⁴ Hanafi, Mahrus, *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hlm. 22.

Mekanisme dalam konsep *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) pada pemilik kendaraan yang kendaraannya digunakan untuk pihak lain dan melakukan pelanggaran adalah sebagai berikut:

1. *Back office* mengirimkan dokumen *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai bukti pelanggaran berlalu lintas setelah berhasil mengidentifikasi data kendaraan serta menghimbau kepada pemilik kendaraan untuk melakukan konfirmasi pelanggaran.
- (l) Tidak ada permasalahan pada saat perangkat menangkap pelanggaran lalu lintas dan petugas mengidentifikasi data kendaraan menggunakan *Electronic Registration and Identification* (ERI) sebagai sumber data kendaraan hingga petugas mengirimkan surat konfirmasi ke alamat publik kendaraan bermotor untuk permohonan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi. Surat ini merupakan surat yang perlu dikonfirmasi terkait pelanggaran yang dilakukan. Dapat dikatakan bahwa surat konfirmasi adalah langkah awal dari penindakan di mana pemilik kendaraan wajib konfirmasi tentang kepemilikan kendaraan dan pengemudi kendaraan pada saat terjadinya pelanggaran.
- (m) Pemilik kendaraan memiliki waktu 8 hari sejak tanggal terjadinya pelanggaran untuk melakukan konfirmasi. Ketika pemilik kendaraan merasa melakukan pelanggaran tersebut maka pemilik kendaraan melakukan konfirmasi via website atau datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum dengan menunjukkan nomor referensi atau

kode unik yang beralamat di Gedung RTMC Polda DI Yogyakarta yang berlokasi di Jl. Tentara Pelajar No. 11 Gedong Tengen, Yogyakarta.

1. Pemilik kendaraan dihimbau melakukan konfirmasi langsung melalui website atau datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum. Jika ternyata pelaku pelanggaran adalah orang lain maka pemilik kendaraan bisa mengklarifikasi jika saat itu kendaraannya dikendarai orang lain, atau kendaraan itu sudah bukan lagi miliknya namun belum dilakukan balik nama oleh pemilik yang baru.
2. Jika dalam waktu 8 hari pemilik kendaraan tidak melakukan konfirmasi maka STNK terblokir sementara sampai pelanggaran terselesaikan.

Berdasarkan mekanisme pelanggaran yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain menunjukkan bahwa secara normatif dan praktek pemilik dapat dilepaskan dari pertanggungjawaban pidana karena dalam hal ini tidak melanggar unsur pidana atau tidak sesuai dengan pada asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*).

Pemberlakuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menjadikan pemilik kendaraan bermotor untuk tertib administrasi balik nama dan mengetahui pihak pembelinya karena jika tidak maka surat konfirmasi akan salah sasaran sehingga konfirmasi tidak terselesaikan dan akhirnya nomor STNK diblokir. Ini merupakan hal yang sulit karena membutuhkan kerjasama dengan pemilik kendaraan yang lama untuk berpartisipasi dalam memberikan

konfirmasi. Jika pemilik kendaraan kurang memahami *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tentu saja surat konfirmasi tersebut dibiarkan saja atau tidak direspon. Hal ini menunjukkan bahwa pada dasarnya sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) masih kurang efektif untuk diterapkan di Indonesia karena sistem administrasi kepemilikan kendaraan juga masih belum tertib.

Pemberian informasi tentang pelanggan baru merupakan hal yang sulit jika kendaraan sering berpindah kepemilikan. Polisipun akan susah mengidentifikasi keberadaan kendaraan tersebut karena bisa jadi perpindahan kepemilikan sudah berada pada lingkup antar kota bahkan antar pulau. Harapan pemerintah agar pemilik berpartisipasi dalam memberikan info pengendara baru merupakan hal yang mustahil untuk dilakukan. Jika dapat dilakukannya info yang diberikan juga kurang valid dan sulit untuk dapat dipertanggungjawabkan.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa penegakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) bukan hal yang mudah karena ketika pelanggaran tidak dilakukan oleh pemilik kendaraan tersebut maka sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menunjukkan tidak tepat sasaran dan tidak efektif untuk diterapkan. Meskipun terdapat bukti pelanggaran dalam bentuk foto tetapi unsur lainnya tidak terpenuhi namun terdapat unsur yang tidak terpenuhi yaitu pemilik bukan merupakan pengemudi yang melakukan pelanggaran. Dengan demikian, kurang tepat jika pemilik kendaraan harus bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh

pengemudi karena jika kendaraan tersebut telah dijual dan digunakan orang lain tanpa melakukan balik nama maka seharusnya penanggung jawab tetap pelaku pelanggaran (pengemudi).

Hingga saat ini, belum ada penjatuhan sanksi pidana lalu lintas terhadap kendaraan kendaraan yang digunakan masih atas nama orang lain. Pihak kepolisian hanya memblokir sementara STNK kendaraan yang melanggar *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) hingga mendapatkan konfirmasi dari pemilik kendaraan. Hal tersebut diungkapkan Bapak AKP Hendarto dalam uraian berikut:

Sejauh ini pihak kepolisian cumin memblokir sementara stnk bagi kendaraan yang melakukan pelanggaran ETLE sampai ada konfirmasi dari pemilik kendaraan. Jika kasus pelanggaran yang terjadi nanti pemlik kendaraan berstatus sebagai penyewa maka untuk si penyewa walaupun melakukan pelanggaran yang membuktikan bahwa sipenyewa melanggar adalah dari pihak yang menyewakan dan melakukan perjanjian bagaimana penyelesaiannya.⁷⁵

⁷⁵ Wawancara dengan AKP Hendarto selaku *back office* Ditlantas Polda DIY pada tanggal 15 November 2020 pukul 14: 12 WIB.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Mekanisme penjatuhan pidana lalu lintas via ETLE adalah kamera ETLE menangkap bukti pelanggaran kemudian dikirim ke *back office* untuk diidentifikasi data kendaraan dan mengirimkan surat verifikasi pelanggaran. Pemilik kendaraan kemudian melakukan verifikasi dan melakukan pembayaran melalui BRIVA. Setelah pembayaran maka STNK tidak diblokir lagi.
2. Pertanggung jawaban pidana pelaku pelanggaran lalu lintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang menggunakan kendaraan atas nama orang lain belum sepenuhnya dapat ditegakkan karena masih banyak berbagai kekurangan pada sistem ini.

B. Saran

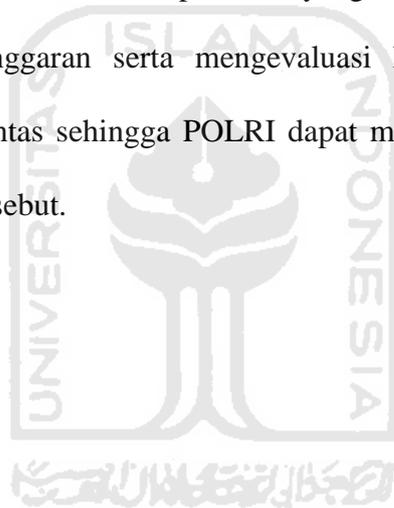
3. Kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menurut peneliti masih belum dapat dilaksanakan jika masih memberikan kerugian bagi orang lain. Jika pemilik kendaraan tidak melek teknologi mereka akan kesulitan untuk menyelesaikan permasalahan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) ini. Bahkan, mungkin mereka tidak akan mengetahui jika kendaraannya telah diblokir hingga yang bersangkutan sedang

mengurus keperluan kendaraan tersebut. Dengan demikian, *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) belum sepenuhnya baik untuk ditegakkan karena masih belum memberikan perlindungan hukum kepada pemilik kendaraan. Untuk itu, perlu adanya sosialisasi yang intensif terkait pemberlakuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Yogyakarta. Meskipun langkah ini membutuhkan biaya yang besar namun upaya ini kemungkinan besar lebih efektif jika dibandingkan dengan sosialisasi langsung di titik nol Yogyakarta. Untuk itu, konfirmasi akan memberikan informasi pengendara baru dan merupakan sebuah partisipasi dalam menertibkan data kepemilikan kendaraan.

4. Kamera yang digunakan untuk *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan kamera yang berteknologi tinggi karena dapat melihat ke dalam kendaraan meskipun dalam kondisi kaca tertutup. Teknologi ini seharusnya dapat digunakan untuk mengidentifikasi pelaku pelanggaran. Upaya ini hendaknya juga didukung dengan ketertiban pendataan pemilik kendaraan sehingga *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) dapat dilaksanakan dengan baik sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku yaitu berdasarkan pada asas kesalahan.
5. Jika denda pelanggaran lalu lintas *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) telah diterapkan maka tentu saja pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi sangat merugikan pemilik kendaraan karena harus meluangkan waktu untuk konfirmasi bahwa kendaraan tersebut tidak

lagi dimilikinya. Pelaku pelanggaranpun juga akan merasakan kerugian karena STNKnya terblokir dan yang bersangkutan juga mungkin tidak menyadari jika melakukan pelanggaran.

6. Berdasarkan temuan di atas maka saran yang diberikan oleh peneliti sebaiknya POLRI khususnya POLDA DIY lebih intensif dalam mensosialisasikan ETLE sehingga keberadaan ETLE di Yogyakarta diketahui dan dipahami oleh masyarakat. Untuk penelitian selanjutnya sebaiknya mengevaluasi beberapa faktor yang mempengaruhi masyarakat melakukan pelanggaran serta mengevaluasi keberadaan ETLE pada ketertiban lalu lintas sehingga POLRI dapat membuat kebijakan terkait permasalahan tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

- Agung Asmara, A. Wahyurudhanto dan Sutrisno. 2019. Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem ETLE. *Jurnal Ilmu Kepolisian*. Volume 13(3): 187-202.
- Ambar Suci Wulandari. 2020. *Al Masbut* Volume 14 (1): 2-10.
- Ambar Suci Wulandari. 2020. Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia. *Jurnal Al-Masbut* Volume 12(1): 1-10.
- Ariefullah dkk. 2019. Dilema Penerapan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Anak. *Jambura Law Preview* Volume 1(2): 192-211.
- Asmara dkk. 2019. Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem ETLE. *Jurnal Ilmu Kepolisian*. Volume 13(1): 187-202.
- Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyo Dijunmansaputra. 2020. Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal 'Adalah*. Volume 4(3); 53-73.
- Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyo Dijunmansaputra. 2020. Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal 'Adalah*. Volume 4(3); 53-73.
- Dessi Perdani Yuris Puspita Sari, Rani Hendriana. 2019. Pelaksanaan Sanksi Denda ETLE Bagi Pelanggar Lalu Lintas. *Volgeist*. Volume 2(1): 63-72.
- Hafid Yudi Suprobo. 2020. "ETLE di DIY Mulai Diterapkan Maret, Ini 4 Lokasi Kamera Perekam Pelanggaran Lalu Lintas" diakses dari <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2020/02/28/510/1033025/ETLE-di-diy-mulai-diterapkan-maret-ini-4-lokasi-kamera-perekam-pelanggaran-lalu-lintas> pada tanggal 24 Agustus 2020 pukul 04:24 WIB.
- Harahap Y.M. 2016. *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan*, Edisi kedua, Jakarta: Sinar Grafika.
- Kejaksaan Negeri Yogyakarta. 2020. "[Pelayanan Tilang dan Pembayaran Denda Tilang di Kejaksaan Negeri Yogyakarta](https://www.kejari-yogyakarta.go.id/index.php/info-perkara/tilang/81-pembayarpelayanan-tilang-danan-denda-tilang-di-kejaksaan-negeri-yogyakarta)". diakses dari <https://www.kejari-yogyakarta.go.id/index.php/info-perkara/tilang/81-pembayarpelayanan-tilang-danan-denda-tilang-di-kejaksaan-negeri-yogyakarta> pada tanggal 24 Agustus 2020 pukul 04: 27 WIB.
- Lutfina Zunia Apriliana. 2019. Efektivitas Penggunaan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Polres Magelang. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) Universitas Pendidikan Ganesha*. Volume 5(2): 1-11.

- Marsaid, Hidayat M, Ahsan. 2013. Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Ilmu Keperawatan Universitas Brawijaya*. vol 1 (2):2.
- Muhammad, Farouk dan Djaali, 2005, Metodologi Penelitian Sosial, Edisi Revisi, PTIK Press dan Restu Agung, Jakarta.
- Muhar Junef. 2014. Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas. *E-Journal Widya Yustisia* Volume 1(1): 52-60.
- Portal Informasi Indonesia. 2020. *E Tilang* Tilang Elektronik. diakses dari <https://indonesia.go.id/layanan/kependudukan/sosial/tilang-elektronik-ETLE> pada tanggal 01 September 2020 pukul 08:07 WIB.
- Salim dan Erlies Septiana Nurbaini. 2017. *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*. Depok: PT. Rajagrafindo Persada.
- 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
- Sugiyono. 2015. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Cetakan Kesebelas. Bandung: Alfabeta.
- Teguh Ardiyanto. 2019. Pelaksanaan Eksekusi Denda Uang Tilang Perkara Pelanggaran Lalu-Lintas
- Uni Subadina. 2020. Penerapan ETLE Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas. *IJCLC*. Volume 1 (1): 6-72.

Lampiran 1. Surat Teguran Pelanggaran ETLE

LAMPIRAN SURAT DIRILAHAS POLDA DIY
NOMOR B/54/XI/AN.1.2/2020/Dirantas
TANGGAL 06 NOVEMBER 2020


 KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
 DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
 DIREKTORAT LALU LINTAS
 Jl. Tentara Pelajar No.11 Bunsjo, Yogyakarta 55231

LAMPIRAN SURAT

I. IDENTITAS KENDARAAN BERMOTOR

1. NOMOR POLISI	AB1512U
2. JENIS KENDARAAN	MB PENUMPANG
3. MERK/TYPE	TOYOTA AGYA 1.2 G MT
4. WARNA KENDARAAN	PUTIH
5. STNK ATAS NAMA	ADELIA ANDRIANI
6. SAMSAT PENERBIT	
7. MASA BERLAKU STNK	28 - Okt - 2021
9. NOMOR RANGKA	MHKA4GA5JHJ007815
9. NOMOR MESIN	3NRH185080

II. IDENTITAS PELANGGAR

1. NAMA	ISURINATIN RAHAYU
2. ALAMAT	Kelurahan Probo, 24 FEBRUARI 201963
3. TEMPAT TGL LAHIR	TULAKAN SAMBILEGGI KIDUL MAGUWOHARJO - DEPOK SLEMAN
4. PENDIDIKAN	SI
5. PEKERJAAN	WIRASWASTA
6. GOLONGAN & NO SIM	A - C90.214.520.729
7. MASA BERLAKU SIM	24-02-2023
8. TEMPAT PENERBIT SIM	SLEMAN
9. NOMOR HANDPHONE (YANG BISA MENERIMA SMS)	081.392.633.300
10. ALAMAT EMAIL	

III. KETENTUAN

1. Apabila surat konfirmasi ini tidak diisi dengan nama pelanggar maka sesuai Perkap nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi pada pasal 115 ayat (3) kendaraan dapat diblokir dalam rangka penegakan hukum pelanggaran lalu lintas.
2. Pemblokiran dilakukan oleh petugas Kepolisian setelah tidak ada konfirmasi atau balasan dari surat ini selama 8 hari dan hasil sebagai atau bukti pelanggaran hasil rekaman CCTV ETLE;
3. Apabila kendaraan telah terjual maka penjual diharapkan mencantumkan identitas dan No. HP yang valid pembeli kendaraan;
4. Pelayanan konfirmasi di Posko ETLE Subditgakkum pada hari Senin s.d. Jumat mulai pukul 08.00 s.d. 15.00 WIB

Yang menyatakan

LAMPIRAN SURAT DIRLANTAS POLDA DIY

NO : B/5409/YAN/1.2/2020/Dirintas

TANGGAL : 06 NOVEMBER 2020



Melanggar garis marka

Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan RAMBU lalu lintas atau MARKA (Pasal 207 ayat (1) pasal 105 ayat (4) huruf e dan pasal 106 ayat (4) huruf b)

Tata cara konfirmasi melalui website

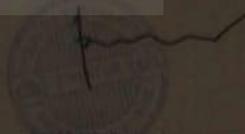
- Akses domain www.elfinity.info
- Masukkan No referensi pelanggaran
- Masukkan No Pol / NRKB
- Lengkapi identitas pelanggan
- No HP yang bisa menerima SMS untuk Informasi BRIVA

Scan QR Code untuk melihat
melakukan pelanggaran di online



No Referensi Anda: UDMAB1512J

DIPTA DIRLANTAS POLDA D.I. YOGYAKARTA
KORWIDIT GAKRUM



EDY BASUS BUMANTRI S IK
KOMISARIS POLISI NRP 77040996