

**ANALISIS YURIDIS MEKANISME PELAKSANAAN E
TILANG DALAM PENANGANAN PELANGGARAN LALU
LINTAS
(STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES MEDAN)**

TESIS

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Magister Hukum (M.H)
Program Studi Ilmu Hukum
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Oleh:

M. RIKKI RAMADHAN
NPM: 1720010052



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM PASCASARJANA ILMU HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2020**

PENGESAHAN TESIS

Nama : **M. RIKKI RAMADHAN**
NPM : 1720010052
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Judul Tesis : Analisis Yuridis Mekanisme Pelaksanaan E Tilang Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Di Satlantas Polrestabes Medan)


Pengesahan Tesis:

Medan, Februari 2020

Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Alpi Sahari, S.H., M.Hum



Dr. H. Surya Perdana, S.H., M.Hum

Diketahui

Direktur

Ketua Program Studi


Dr. Syaiful Bahri, M.AP.


Prof. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M. Hum

PENGESAHAN

ANALISIS YURIDIS MEKANISME PELAKSANAAN E TILANG
DALAM PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS
(STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES MEDAN)

“Tesis ini Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Penguji,
Yang dibentuk oleh Magister Ilmu Hukum PPs. UMSU dan Dinyatakan Lulus Dalam Ujian,
Pada Hari, Tanggal Februari 2020”

Panitia Penguji

1. Dr. Alpi Sahari, S.H, M.Hum

Ketua

1.

2. Dr. H. Surya Perdana, S.H., M.Hum

Sekretaris

2.

3. Dr. Ahmad Fauzi, S.H., M.Kn

Anggota

3.

4. Prof. Dr. Ibrahim Gultom, M.Pd

Anggota

4.

5. Dr. Dadang Hartono, S.H., SIK., M.Si

Anggota

5.

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Dengan pernyataan ini saya menyatakan bahwa tesis yang saya tulis dengan judul “**ANALISIS YURIDIS MEKANISME PELAKSANAAN E TILANG DALAM PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES MEDAN)**” adalah benar merupakan hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain, dan saya akui sebagai karya sendiri tanpa unsur plagiat. Semua sumber referensi yang di kutip dan yang di rujuk telah di tulis dengan lengkap pada daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari di ketahui terjadi penyimpangan dari pernyataan yang saya buat, maka saya siap menerima sanksi sesuai yang berlaku.

Medan, Februari 2020
Penulis



M. RIKKI RAMADHAN

ANALISIS YURIDIS PELAKSANAAN *E TILANG* DALAM PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI DI SATUAN LALU LINTAS POLRESTABES MEDAN)

ABSTRAK

Dewasa ini pelayanan publik oleh aparatur negara telah menjadi isu strategis karena tingkat kualitas kinerja pelayanan publik akan menentukan citra dari aparatur negara itu sendiri. Banyaknya keluhan dari masyarakat sebagai penerima layanan terhadap instansi pemerintah, menggambarkan betapa buruknya kualitas pelayanan di masa lalu. Seperti halnya keluhan masyarakat yang sering diterima karena lambatnya waktu pelayanan dan kurang jelasnya prosedur dan biaya pelayanan dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. pelaksanaan *E tilang* dalam penanganan pelanggaran lalu lintas berbasis *on line* ditujukan untuk mengatasi berbagai persoalan terkait pelaksanaan tilang atas pelanggaran lalu lintas.

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian tesis ini bersifat deskriptif analitis dengan jenis penelitian hukum normatif. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan teknik studi pustaka (*library research*) sebagai instrumen dari studi dokumen. Di samping itu dilakukan juga wawancara dengan informan. Analisis data menggunakan analisis secara kualitatif.

Implementasi sinergitas pelayanan publik sistem tilang secara *online* terhadap penanganan penyelesaian pelanggaran lalu lintas mulai dari kepolisian hingga tahap sidang pengadilan telah menerapkan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas melalui kecanggihan sistem komputerisasi yang terhubung dengan seluruh jaringan ATM BRI yang ada sehingga masyarakat tidak harus mendatangi kantor kejaksaan maupun pengadilan hanya untuk menyelesaikan permasalahannya dan tanpa harus mengikuti sidang pengadilan dengan melakukan sistem pembayaran elektronik atau *e-commerce*.

Kata Kunci: E-Tilang, Pelanggaran Lalu Lintas, Satlantas Polrestabes Medan

**JURIDICAL ANALYSIS OF E-TILANG IMPLEMENTATION IN
HANDLING TRAFFIC VIOLATION (STUDY AT TRAN POLRESTABES
TRAFFICKING MEDAN)**

ABSTRACT

Nowadays public service by the state apparatus has become a strategic issue because the level of quality of public service performance will determine the image of the state apparatus itself. The number of complaints from the public as recipients of services to government agencies, illustrates how poor service quality has been in the past. As is the case with community complaints that are often received because of the slow service time and lack of clarity in procedures and service costs in solving cases of traffic violations. E ticket implementation in handling traffic violations based on line is intended to overcome various problems related to the implementation of traffic tickets for traffic violations.

The research method used in this thesis research is analytical descriptive with the type of normative legal research. Data collection techniques in this study using library research techniques (library research) as an instrument of document study. In addition, interviews were also conducted with informants. Data analysis uses qualitative analysis.

The implementation of the synergy of online public ticketing system for handling traffic violations from the police to the court session has implemented the settlement of traffic violations through the sophistication of a computerized system that is connected to the entire BRI ATM network so that people do not have to go to the prosecutor's office or the court just to solve the problem and without having to go to court by using an electronic payment system or e-commerce.

Keywords: E-ticketing, Traffic Violations, Traffic Police Medan Terrestantes

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis haturkan kehadirat Allah SWT, yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Selawat serta salam tak lupa penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad Rosulullah SAW beserta keluarga dan para sahabat, amin.

Dimana penelitian ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan tugas Tesis di Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu maka disusunlah tesis ini dengan judul “ANALISIS YURIDIS MEKANISME PELAKSANAAN E TILANG DALAM PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES MEDAN)”.

Dengan selesainya tesis ini, Penulis mengucapkan terimah kasih secara khusus kepada kedua orang tua, karena beliau berdua adalah matahari penulis dan inspirasi penulis.

Pada Kesempatan ini penulis juga mengucapkan terimah kasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. Agussani, MAP Selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas kesempatan serta pasilitas yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program pascasarjana ini.
2. Bapak Dr. H Muhammad Arifin, S.H, M. Hum Selaku Wakil Rektor I Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Dr. Syaiful Bahri, M.AP selaku Direktur Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Prof. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M. Hum Selaku Ketua Program studi Magister Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

5. Bapak Dr. Alpi Sahari, SH. M. Hum Selaku Pembimbing I Penulis.
6. Bapak Dr. H. Surya Perdana, S.H., M.Hum Selaku Pembimbing II Penulis.
7. Bapak Dr. Ahmad Fauzi, S.H., M.Kn, Bapak Dr. Ibrahim Gultom, Mpd, Bapak Dr. Dadang Hartono, S.H., SIK., M.Si. Selaku Dosen Penguji Yang Telah memberikan masukan-masukan kepada penulis.
8. Kedua Orangtua tercinta dan Keluarga Besar Penulis.
9. Bapak-bapak dan Ibu Dosen serta segenap karyawan dan karyawan Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang banyak memberikan bantuan dalam menyelesaikan tesis ini..
10. Seluruh Teman-teman yang telah memberikan semangat dan motivasi kepada penulis.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, Penulis mengharapkan Kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan tesis ini. Semoga kehadiran tesis ini bermanfaat adanya bagi sidang pembaca.

Semua pihak yang terlibat dan telah membantu penulis sejak penulis mulai kuliah, hingga selesainya tesis ini di buat, semoga senantiasa Allah SWT limpahkan rezki, nikmat kesehatan dan iman, serta pahala, kepada Bapak, Ibu, Abang, Kakak, dan teman-teman semua yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu dalam lembaran sepetah kata pengantar tesis ini.

Medan, Februari 2020

Penulis,

M. RIKKI RAMADHAN
NPM: 1720010052

DAFTAR ISI

BAB I: PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Permasalahan.....	10
C. Tujuan Penelitian.....	10
D. Kegunaan Penelitian.....	10
E. Keaslian Penelitian.....	11
F. Kerangka Teori dan Konsep.....	16
a. Kerangka Teori.....	16
b. Kerangka Konsep.....	32
G. Metode Penelitian.....	35
a. Spesifikasi Penelitian.....	35
b. Metode Pendekatan.....	37
c. Sumber Data.....	38
d. Teknik Pengumpulan Data.....	39
e. Analisis Data.....	40
BAB II: MEKANISME PELAKSANAAN E TILANG DALAM PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS.....	42
A. Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas.....	42
B. Mekanisme Pelaksanaan E Tilang dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas.....	56
BAB III: HAMBATAN DALAM PELAKSANAAN E TILANG PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS.....	68

A. Kondisi Sumber Daya Organisasi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan Dalam Melaksanakan Pelayanan Publik Tilang.....	68
B. Sistem Dan Metode Yang Digunakan Dalam Sinergitas Pelayanan Publik Sistem Tilang Guna Efektifitas Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas.....	74

BAB IV: FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PELAKSANAAN

E TILANG PADA PENANGANAN PELANGGARAN LALU

LINTAS..... 82

A. Faktor Internal Pelaksanaan E Tilang pada Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas.....	82
B. Faktor Ekternal Pelaksanaan E Tilang pada Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas.....	88
C. Upaya untuk mengatasi Faktor-Faktor yang mempengaruhi Pelaksanaan Sistem E Tilang.....	92

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN..... 103

A. Kesimpulan.....	103
B. Saran.....	106

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

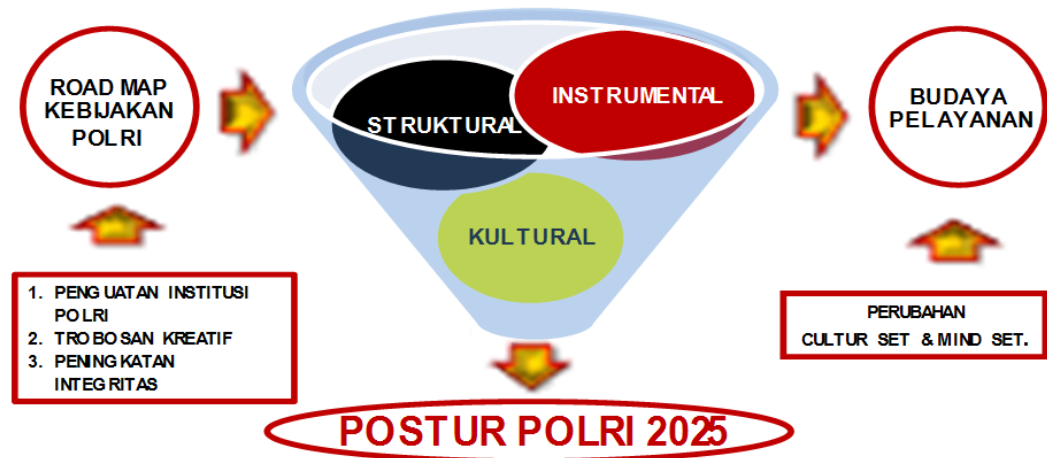
Infrastruktur sistem dan standarisasi di dalam membangun organisasi menjadi bagian penting dalam wahana perubahan ke depan dalam mewujudkan kualitas kinerja personil Polri secara profesional yang erat kaitannya pada pelayanan publik sebagai suatu paradigma baru dalam penyelenggaraan pelayanan Kepolisian melalui peningkatan kualitas pelayanan publik kepada masyarakat, meningkatnya kapabilitas dan akuntabilitas kinerja birokrasi, serta terwujudnya pemerintahan yang bersih dan bebas KKN dengan harapan adanya perubahan *mind set, culture set* dan terbangunnya system yang terintegrasi dan kinerja yang berkualitas.¹ Hal ini sejalan dengan program prioritas ke- 3 Kapolri yakni peningkatan profesionalisme anggota Polri sebagai salah satu dari penjabaran program Nawacita Kabinet Kerja Jokowi-JK. Profesionalisme disektor pelayanan publik akan terwujud apabila dilakukannya perubahan budaya pelayanan dengan sasaran terbangunnya penguatan institusi (*institution strengthening*) untuk pemantapan soliditas, terobosan kreatif (*creative breakthrough*) untuk peningkatan profesionalisme, dan peningkatan integritas

¹ Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menyatakan bahwa Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan / atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

(*integrity improvement*) untuk akselerasi revolusi mental.² Hal ini dapat dideskripsikan pada gambar postur Polri yang professional melalui perubahan budaya pelayanan di bawah ini:

Gambar: 1.

Proses institution strengthening, creative breakthrough dan integrity improvement untuk mewujudkan profesionalisme



Profesionalisme di bidang pelayanan publik perlu menjadi perhatian mengingat pelaksanaan pelayanan saat ini belum memenuhi standar yang efektif efisien dimana akan menjadi salah satu pemicu terjadinya keterlambatan pelayanan atau ketidakpastian dan muncul keresahan masyarakat yang berujung pada terbukanya peluang untuk melakukan penyimpangan dalam menepis ketidakpastian maupun keresahan masyarakat itu sendiri sehingga belum mampu untuk mengakselerasi Polri professional penggerak revolusi mental dan Pelopor tertib sosial (program *quick wins*

² Yusuf, *Strategi Mengoptimalkan On Line System Pelayanan Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor Guna Mengakselerasi Program E – Government Dalam Rangka Mendukung Pembangunan Nasional*, Lembang: Sespimti Polri Dikreg 26 TA. 2017, hal. 10

ke-6). Dapat dideskripsikan pada pelaksanaan pembangunan system kerja pelayanan yang efektif dan efisien di Satlantas Polrestabes Medan terkait pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas masih belum optimal

Penataan infrastruktur atau penataan sistem tata kelola penanganan pelanggaran lalu lintas berbasis teknologi dan kebijakan Grand Strategi Polri 2005-2025 (*Public Trust Building, Patnership Building, dan Strive For Excellence*) yang diperkuat dengan Renstra Polri Tahun 2015-2019 yang meliputi antara lain: *Pertama*, terpenuhinya Alpakam/ Almatsus Polri guna mendukung penguatan tupoksi Polri. *Kedua*, terbangunnya postur Polri yang profesional, bermoral, modern dan unggul melalui perubahan *mind set* dan *culture set*. *Ketiga*, terbangunnya teknologi kepolisian dan sistem informasi secara berkelanjutan yang terintegrasi melalui penelitian dan kajian ilmiah dalam mendukung kinerja Polri yang optimal. Polri telah melakukan berbagai upaya peningkatan standar kinerja secara berkelanjutan (*sustainable*) dengan menggulirkan tarobosan kreatif (*creative breakthrough*) dan system pelayanan sejalan dengan Renstra Polri yang telah berlanjut saat ini, khususnya pada pelaksanaan penanganan pelanggaran melalui sistem e tilang.³

Perilaku berlalu lintas suatu masyarakat dapat dikatakan mewakili tingkat penghargaan masyarakat terhadap norma dan lembaga hukum, keluhuran budi pekerti, pola komunikasi dan hubungan sosial dalam suatu masyarakat yang bersangkutan. Perilaku berlalu lintas memberikan pengaruh terhadap tingkat

³ Chrynanda DL, *Pokoknya Anda Saya Tilang*, Jakarta : YPKIK Press, 2011, hal. 116.

keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) sebagai sebuah situasi kondisi berlalu lintas.⁴ Kamseltibcarlantas memiliki beberapa indikator pokok permasalahan lalu lintas antara lain pelanggaran lalu lintas (Garlantas) dan kecelakaan lalu lintas (Lakalantas). Antara Garlantas dan Lakalantas seperti dua sisi mata uang yang saling berhubungan dan saling berkaitan mempengaruhi, karena sebagian besar awal penyebab terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas adalah dimulainya dari suatu pelanggaran lalu lintas. Sehingga apabila suatu peristiwa Lakalantas meningkat akan memiliki kecenderungan diikuti dengan meningkatnya suatu jumlah Garlantas pada suatu daerah yang pada akhirnya dapat memiskinkan suatu bangsa. Hal ini dapat tergambar dari data kondisi kecelakaan lalu lintas di Indonesia secara umum yang diperoleh dari Korlantas Polri,⁵ dimana jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 adalah sebanyak 31.234 jiwa (dari 108.000 kejadian Lakalantas) dan terus meningkat hingga pada tahun 2018 menjadi 32.657 jiwa (dari 109.000 kejadian Lakalantas), yang artinya dalam setiap 1 jam terdapat sekitar 3 hingga 4 orang meninggal dunia atau

⁴ Eldi Yudianto, *Peran Kepolisian Republik Indonesia Dalam Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Pada Markas Kepolisian Daerah Sumatera Utara)*, Jurnal Mercatoria Vol. 3. No. 1 Tahun 2010, hal. 1 menyatakan bahwa Lahirnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan merupakan sebuah keniscayaan, untuk dapat mengikuti dan menyesuaikan diri terhadap perubahan yang terjadi dalam berbagai sistem yang berhubungan dengan sarana dan prasarana transportasi moda angkutan darat. Atas kajian yang mendalam dari berbagai pemangku kepentingan, dipandang bahwa keberadaan Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi kemasyarakatan dan lingkungan strategis. Undang-undang UU No. 22 Tahun 2009 mengatur tentang peran yang sangat signifikan bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai instansi pemerintah yang terlibat langsung dalam memberikan pelayanan masyarakat di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

⁵ Sumber data laporan tahunan dari Korlantas Polri pada tahun 2017 dan 2018, membangun masa depan keselamatan lalu lintas di Indonesia.

dalam setiap harinya sebanyak 86 orang meninggal dunia sebagai akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas. Apabila ditinjau dari aspek kerugian materiil, maka secara nasional jumlah kerugian akibat kecelakaan lalu lintas dalam 1 tahun tersebut diperkirakan telah mencapai 205 hingga 220 trilyun rupiah atau setara dengan 2,9 hingga 3,1% dari PDB Indonesia.⁶ Maka dapat dikatakan bahwa kecelakaan lalu lintas bukan saja menimbulkan korban jiwa dan harta benda serta kejiwaan manusia namun juga dapat menimbulkan kerugian di bidang ekonomi yang mengakibatkan terjadinya kemunduran suatu perekonomian masyarakat yang akhirnya dapat memiskinkan suatu bangsa. Sehingga untuk dapat menekan meningkatnya jumlah kejadian Lakalantas dan korban jiwa tersebut, sangat diperlukan suatu upaya dengan menekan jumlah kejadian pelanggaran lalu lintas.

Dalam upaya mewujudkan Kamseltibcarlantas, pemerintah terus berusaha melakukan penanggulangan dengan pola pencegahan atau *preventif* dengan cara mengadakan penyuluhan-penyuluhan kepada masyarakat, maupun dengan penindakan atau *represif dengan* menindak tegas setiap masyarakat yang melakukan setiap pelanggaran hukum. Terhadap setiap masyarakat yang melakukan pelanggaran hukum, juga diperlukan suatu pengawasan baik secara internal maupun eksternal. Walaupun secara konstitusional pemerintah merupakan pemegang otoritas untuk membentuk dan melaksanakan hukum, namun dalam pelaksanaan tugasnya pemerintah juga tidak luput untuk memiliki potensi untuk melakukan suatu

⁶ <http://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/>, Estimasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Nasional Dan 6 Propinsi Di Pulau Jawa Indonesia, diakses tanggal 13 September 2019

pelanggaran hukum. Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk memperkecil potensi pelanggaran hukum akibat dari penyelenggaraan pemerintahan dengan memanfaatkan pengawasan melalui lembaga peradilan maupun masyarakat agar dapat menjadi pemerintahan yang baik.

Untuk memberikan perlindungan terhadap hak dan kewajiban masyarakat sebagai pengguna jalan, pemerintah melalui lembaga Polri yang menjadi alat negara untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) melaksanakan tugas pokok, fungsi dan perannya dengan memberikan perlindungan, pengayoman dan penegakan hukum sebagaimana yang diatur dan diamanatkan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI Tahun 1945 dan Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Polri. Ketika melaksanakan tugas pokok tersebutlah Polri tak luput dari pandangan berbagai penilaian positif dan negatif dari masyarakat terhadap kinerjanya. Baik buruknya citra Polri juga tergantung dari berbagai bentuk sikap masyarakat (apatis, reaktif, kritis atau telah puas atas kinerja Polri selama ini). Sebagaimana diketahui dari sistem hukum nasional, di luar Polri terdapat institusi lain yang diberi kewenangan untuk melakukan penyidikan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Munculnya kesan bahwa anggota Polri kurang professional dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, khususnya selaku aparat penegak hukum terhadap pelanggaran lalu lintas sejatinya tidak dapat dibebankan kepada anggota/institusi Polri semata, namun dipengaruhi pula oleh faktor eksternal, diantaranya koordinasi yang lemah dan kurangnya sinergitas antar instansi penegak hukum lainnya. Akibat lemahnya koordinasi antar instansi penegak hukum tersebut menyebabkan munculnya

kekuatan tarik menarik kewenangan antara instansi penegak hukum yang pada akhirnya bermuara pada melemahnya proses penegakan hukum secara keseluruhan.

Kondisi lemahnya koordinasi dan kurangnya sinergitas antar instansi penegak hukum beserta para pemangku kepentingan lainnya dapat dipastikan juga akan menimbulkan dampak persepsi negatif dari masyarakat terkait kinerja lembaga-lembaga tersebut, yang pada gilirannya akan menurunkan tingkat kepercayaan masyarakat terhadap hukum (termasuk aparat penegak hukum). Seperti halnya dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas/tilang selama ini, antara aparat penegak hukum seringkali mengalami benturan kepentingan yang disebabkan karena kurangnya integritas dan koordinasi sehingga masing-masing instansi tersebut terkesan berjalan sendiri-sendiri dengan mengedepankan ego kewenangannya. Bahkan dalam kondisi saat ini, pelaksanaan tugas penegakan hukum terhadap perkara pelanggaran lalu lintas masih menunjukkan berlangsungnya praktik dan perilaku yang bertentangan dengan kaidah tata pemerintahan yang baik (*good governance*) dan pemerintahan yang bersih (*clean governance*) dengan melakukan kegiatan pungli maupun bentuk lain yang merugikan/mempersulit masyarakat dengan memanfaatkan celah dari kewenangan yang dimiliki. Padahal, peran aparatur penegak hukum dalam konteks penegakan hukum menempati posisi yang sangat strategis dan menentukan dalam mewujudkan tercapainya suatu supremasi hukum. Oleh karena itu, permasalahan koordinasi dan sinergitas antar instansi penegak hukum menjadi salah satu isu sentral yang memerlukan pembenahan kemitraan melalui peningkatan strategi dan koordinasi yang sinergis antar instansi penegak

hukum dengan membangun kebersamaan/kemitraan penegakan hukum di bidang pelanggaran lalu lintas.

Untuk mewujudkan tata pemerintahan yang baik maka sewajarnya dibutuhkan waktu dan juga upaya pembenahan yang perlu dilakukan secara terus menerus. Selain itu, diperlukan juga suatu bentuk kesepakatan serta sikap optimis yang tinggi dari seluruh pihak yaitu para aparatur negara, pihak swasta dan masyarakat untuk dapat menumbuhkembangkan rasa kebersamaan untuk mencapai tata pemerintahan yang baik. Maka tak dapat dipungkiri bahwa dalam era reformasi yang sedang berjalan saat ini, dibutuhkan metode kerja penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang transparan, efisien dan akuntabel secara simultan dan berkesinambungan melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) yang memiliki kompetensi pada bidangnya dan mampu memberikan pelayanan publik kepada masyarakat secara paripurna.

Dewasa ini pelayanan publik oleh aparatur negara telah menjadi isu strategis karena tingkat kualitas kinerja pelayanan publik akan menentukan citra dari aparatur negara itu sendiri. Banyaknya keluhan dari masyarakat sebagai penerima layanan terhadap instansi pemerintah, menggambarkan betapa buruknya kualitas pelayanan di masa lalu. Seperti halnya keluhan masyarakat yang sering diterima karena lambatnya waktu pelayanan dan kurang jelasnya prosedur dan biaya pelayanan dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Dampaknya bukan saja mengakibatkan suatu pemborosan sumber daya namun juga biaya lainnya yang harus ditanggung masyarakat dan juga kualitas jasa pelayanan publik dalam

penanganan pelanggaran lalu lintas yang dihasilkan akan sangat buruk dirasakan oleh masyarakat.

Perkembangan teknologi sekarang ini sangatlah pesat kemajuannya, dan dampak positif teknologi terhadap dunia kerja Polri sudah tidak perlu diragukan. Teknologi informasi yang berkembang cepat seiring dengan meningkatnya perkembangan teknologi elektronik, sistem transmisi dan sistem modulasi, mengakibatkan suatu informasi dapat disampaikan dengan cepat dan tepat. Berbagai hasil penelitian menunjukkan bahwa media yang paling efektif digunakan untuk mencapai mutu kinerja yang efektif dan efisien salah satunya adalah dengan memanfaatkan teknologi informasi. Adapun manfaat teknologi informasi dalam peningkatan kinerja profesional Polri yaitu dapat meningkatkan pengetahuan diantara rekan sejawat, dapat melakukan kerjasama dengan rekan-rekan lain dari luar satuan/instansi lain ataupun masyarakat, dapat memberikan ruang kesempatan untuk menyalurkan informasi secara langsung, mengatur komunikasi secara teratur, berpartisipasi dalam forum dengan rekan kerja maupun dengan masyarakat. Dengan memanfaatkan teknologi, pekerjaan atau tugas dapat dilaksanakan dengan lebih baik, lebih cepat dan efisien. Sehingga untuk memecahkan kendala terjadinya benturan kepentingan dan peningkatan pelayanan publik kepada masyarakat diperlukan suatu inovasi yang memanfaatkan teknologi terhadap pelayanan publik sistem tilang yang dilaksanakan secara *online*.

B. Permasalahan

Sehubungan dengan hal-hal tersebut di atas, maka pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas?
- b. Bagaimana hambatan dalam pelaksanaan e tilang penanganan pelanggaran lalu lintas?
- c. Bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan e tilang pada penanganan pelanggaran lalu lintas?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian tesis ini sebagai berikut:

- a. Untuk menggambarkan dan menganalisis mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas.
- b. Untuk menggambarkan dan menganalisis hambatan dalam pelaksanaan e tilang penanganan pelanggaran lalu lintas.
- c. Untuk menggambarkan dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan e tilang pada penanganan pelanggaran lalu lintas.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat mempunyai kegunaan baik secara praktis maupun teoritis yaitu:

- a. Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi personil lalu lintas khususnya Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan untuk penanganan pelaksanaan e tilang pada pelanggaran lalu lintas. Selain itu, penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi dalam pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas.
- b. Secara teoritis penelitian ini diharapkan akan menjadi bahan untuk penelitian lebih lanjut terhadap mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan dan penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan bagi ilmu pengetahuan hukum.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa berdasarkan informasi yang ada penelusuran kepustakaan di lingkungan Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, penelitian dengan judul “Analisis Yuridis Pelaksanaan *E Tilang* dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas (Studi di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan)” pernah dilakukan oleh peneliti lain sebelumnya, namun dari aspek pendekatan jelas berbeda sehingga dapat dikatakan penelitian ini asli dan keaslian secara akademis keilmuan dapat dipertanggung jawabkan. Adapun beberapa penelitian yang membahas terkait lalu lintas sebagai berikut:

Pertama, penelitian atas nama Yofie Girianto Putro dengan judul tesis “Optimalisasi Pelayanan Publik Di Bidang Registrasi Lalu Lintas Melalui *On Line System*”. Adapun kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut: 1). Pelaksanaan pelayanan publik di bidang registrasi lalu lintas secara *on line* didasarkan pada Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *Electronic Government* yang menyatakan bahwa Pengembangan *Electronic Government* (E-Gov) merupakan upaya untuk mengembangkan penyelenggaraan pemerintahan yang berbasis (menggunakan) elektronik dalam rangka meningkatkan kualitas layanan publik secara efektif dan efisien. Melalui pengembangan *Electronic Government* (E-Gov) dilakukan penataan sistem manajemen dan proses kerja di lingkungan pemerintah dengan mengoptimalkan pemanfaatan teknologi informasi. Penerapan *on line system* pelayanan publik di bidang registrasi lalu lintas, di samping ditujukan untuk pengukuran kinerja melalui standar mutu berbasis *on line system* juga ditujukan untuk peningkatan pengelolaan data yang otomatis mendukung kemudahan dan percepatan proses pendataan registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor, sehingga pemohon tanpa harus menunggu dan berpindah ke loket/ruangan lain, seperti penerapan *e-samsat* dengan membuat alur mekanisme pembayaran pajak ranmor. 2). Berdasarkan ketentuan pasal 67 ayat (1) Undang-undang No.22 Tahun 2009 dinyatakan bahwa registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor, pembayaran pajak kendaraan bermotor dan pembayaran sumbangan wajib dana kecelakaan lalulintas dan angkutan jalan diselenggarakan secara terintegrasi dan

terkoordinasi dalam system administrasi manunggal satu atap. Adapun hambatan yang ditemukan terkait pelayanan registrasi lalu lintas secara on line meliputi hambatan internal dan eksternal. Dapat dicontohkan hambatan dimaksud dengan indikator sebagai berikut: *Pertama*, masih kurangnya penerapan indikator kepuasan masyarakat sebagai tolak ukur keberhasilan implementasi standar mutu di lingkungan Ditlantas. *Kedua*, masih kurangnya solusi terintegrasi antara antara Polri dengan stakeholder untuk memudahkan dalam proses *filling* dan *recording* document/data-data di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. *Ketiga*, sudah adanya terobosan kreatif Ditlantas dalam pengembangan standar mutu pelayanan melalui pemberdayaan manajemen teknologi informasi namun pelaksanaannya saat ini tidak berjalan secara optimal, seperti pada pelayanan *drive thru* masih adanya masyarakat yang tidak bisa membayar pajak disebabkan tidak ada data, serta dalam layanan *website* masih kurang merancang sistem informasi berbasis *web* yang sistematis dan terintegrasi sehingga minim *fitur*. 3).

Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan terkait pelayanan publik di bidang registrasi lalu lintas secara *on line* adalah penerapan E-Samsat yang bertujuan untuk mendukung pencapaian keterbukaan informasi. E-Samsat merupakan terobosan sesuai dengan program pemerintah yang mencanangkan skema pembayaran elektronik. Dengan diberlakukannya layanan *e-Samsat* ini diharapkan dapat membantu pemerintah meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Kebijakan *e-Samsat* yang di dalamnya meliputi registrasi lalu lintas secara *on line system* merupakan suatu “*decision making*” dalam upaya meningkatkan

pelayanan prima. Adapun upaya yang dilakukan untuk efektifitas *on line system* yakni mensosialisasikan kebijakan *on line system* registrasi lalu lintas sebagai sub sistem dari *e-Samsat* kepada masyarakat luas. Pengenalan dilakukan dengan cara “*turba*”, pelatihan petugas, *leaflet*, iklan layanan berbentuk *baligo*, iklan di sosial media, jaringan facebook, tweeter, media elektronik, dan lainnya. Terobosan lainnya yang cukup visioner adalah dengan dibentuknya suatu unit baru, yaitu “*Customer Service*”.

Kedua, penelitian atas nama Sony Harsono dengan judul penelitian yakni “*penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas terhadap pelaku anak melalui proses diversi*”. Adapun kesimpulan yang dikemukakan antara lain: 1). Pengaturan hukum terkait diversi terhadap anak sebagai pelaku tindak pidana diatur pada Undang-Undang No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana khususnya Pasal 7 ayat (1) yang merumsukan bahwa “Pada tingkat penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan perkara Anak di pengadilan negeri wajib diupayakan Diversi”. Berdasarkan bunyi Pasal 7 ayat (1) UU No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak tersebut maka dalam semua tingkat pemeriksaan baik pada tingkat penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan perkara Anak di Pengadilan Negeri wajib diupayakan Diversi. Akan tetapi tidak semua perkara wajib dilakukan Diversi, UU No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak mengatur Diversi hanya dilaksanakan dalam hal Anak melakukan tindak pidana yang diancam dengan pidana penjara di bawah 7 (tujuh) tahun; dan bukan merupakan pengulangan tindak pidana; yang dilakukan oleh Anak, baik tindak

pidana sejenis maupun tidak sejenis, termasuk tindak pidana yang diselesaikan melalui Diversi. Diversi menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak telah memberikan tafsiran autentik pada Pasal 1 ayat (7), yaitu pengalihan penyelesaian perkara anak dari proses peradilan ke proses di luar peradilan pidana. Diversi secara tegas disebut dalam Pasal 5 ayat (3) bahwa sistem peradilan pidana anak wajib diupayakan Diversi, dan pada Pasal 8 ayat (1) juga telah mengatur bahwa proses diversi dilakukan melalui musyawarah dan melibatkan anak dan orangtua/walinya. Di samping itu, terkait dengan pelaksanaan diversi di lingkungan Kepolisian telah adanya petunjuk teknis yang termuat di dalam TR Kabareskrim Polri No. Pol.: TR/1124/XI/2006 yang memberi petunjuk dan aturan tentang teknik Diversi yang dapat dilakukan terhadap anak yang berhadapan dengan hukum. 2). Penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas melalui diversi terhadap anak sebagai pelaku yang dilakukan oleh Polri khususnya Polres Simalungun adalah mempedomani ketentuan yang terdapat di dalam Undang-Undang No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana yang pada dasarnya bertujuan untuk mencapai keadilan dan perlindungan bagi kasus tindak pidana anak dengan mengalihkan perkara dari proses peradilan pidana menjadi diluar pidana melalui pencapaian kesepakatan, apabila ditemukan kesepakatan Diversi kemudian akan disampaikan bersama dengan berita acara Diversi oleh atasan langsung dari Penyidik yaitu Kepala Kepolisian kepada Ketua Pengadilan Negeri untuk dibuat Penetapan dan setelah menerima penetapan Ketua Pengadilan Negeri maka penyidik menerbitkan

penetapan penghentian Penyidikan. 3). Hambatan dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas melalui diversi terhadap pelaku anak bersumber dari internal maupun eksternal, antara lain masih belum optimalnya kesamaan persepsi dan pandangan antara penyidik yang menangani tindak pidana kecelakaan lalu lintas, penuntut umum dan hakim tentang penerapan proses diversi dalam penyelesaian kasus pidana kecelakaan lalu lintas di luar pengadilan. Hal ini sebagai salah satu penyebab terjadinya disparitas penanganan tindak pidana kecelakaan lalu lintas melalui diversi. Di samping itu adanya pandangan (image) sebagian masyarakat bahwa penerapan proses diversi dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas akan memberikan peluang penyimpangan oleh penyidik untuk kepentingan pribadi sehingga masyarakat atau korban menjadi resisten dan takut terhadap implementasi diversi.

F. Kerangka Teori dan Konsepsi

1. Kerangka Teori

Pada dasarnya manusia melekat hak dasar atau hak asasi sejak dilahirkan. Manusia berusaha memenuhi hak dasar yang merupakan kebutuhan hidupnya baik dalam bentuk barang dan jasa, secara kodrati manusia dalam rangka untuk mempertahankan hidupnya sangat memerlukan pelayanan yang baik. Proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung dinamakan

pelayanan.⁷ Oleh karena itu pelayanan tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Manusia sebagai bagian dari masyarakat yang dalam memenuhi kebutuhannya selalu menuntut pelayanan publik yang berkualitas. Pelayanan publik merupakan kegiatan pelayanan yang ditujukan untuk memenuhi keinginan dan kebutuhan masyarakat dengan tujuan dapat meningkatkan kesejahteraan dan kepuasan masyarakat. Dalam hal ini kepuasan masyarakat merupakan tujuan utama dari pelayanan publik. Sinambela mengemukakan bahwa untuk mencapai kepuasan masyarakat dituntut kualitas pelayanan prima yang tercermin dari:⁸

- a. Transparansi, yakni pelayanan yang bersifat terbuka, mudah dan dapat diakses oleh semua pihak yang membutuhkan dan disediakan secara memadai serta mudah dimengerti ;
- b. Akuntabilitas, yakni pelayanan yang dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan ;
- c. Kondisional, yakni pelayanan yang sesuai dengan kondisi dan kemampuan pemberi dan penerima pelayanan dengan tetap berpegang pada prinsip efisiensi dan efektifitas ;
- d. Partisipatif, yaitu pelayanan yang dapat mendorong peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan, dan harapan masyarakat ;
- e. Kesamaan hak, yaitu pelayanan yang tidak melakukan diskriminasi dilihat dari aspek apa pun khususnya suku, ras, agama, golongan, status sosial, dan lain-lain ;
- f. Keseimbangan hak dan kewajiban, yaitu pelayanan yang memperhatikan aspek keadilan antara keadilan pemberi dan penerima pelayanan publik.

Lahirnya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan telah membawa implikasi yang cukup mendasar di dalam

⁷ Moenir, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta : PT Bumi Aksara, 2008, hal. 17

⁸ Sinambela, *Reformasi pelayanan publik*. Jakarta: PT Bumi Aksara, 2008, hal. 2

sistem lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-undang ini telah mendelegasikan peran yang sangat signifikan bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai instansi pemerintah yang terlibat langsung dalam memberikan pelayanan masyarakat dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.⁹ Aturan yang termuat di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan tidak hanya terdiri dari unsur yang statis mencerminkan apa yang dinyatakan dan normatif saja melainkan juga unsur-unsur yang bersifat langsung dan patut, “*law is distinguish from laws, is the system of authoritative materials for grounding or guiding and administration action recognized or established in politically organized society*”.¹⁰

Pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait sebagaiv *stakeholders*, yang meliputi :

1. Urusan Pemerintahan di bidang Prasarana jalan, dilaksanakan oleh kementerian yang bertanggungjawab di bidang jalan.
2. Urusan Pemerintahan di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan jalan dilaksanakan oleh kementerian yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana dan angkutan jalan.
3. Urusan Pemerintah di bidang Pengembangan Industri Lalu Lintas dan Angkutan jalan dilaksanakan oleh Kementerian yang bertanggungjawab dalam bidang industri.
4. Urusan Pemerintah yang di bidang Pengembangan Teknologi Lalu Lintas dan Angkutan jalan dilaksanakan oleh Kementerian yang bertanggungjawab dibidang pengembangan teknologi.
5. Urusan Pemerintah di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional

⁹ Eldi Yudianto, *Lo.cit.*

¹⁰ Mochtar Kusumaatmadja, Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan, dalam Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif*, Bandung: Genta Publishing, 2015, hal. 45

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.¹¹

Selanjutnya disebutkan bahwa urusan Pemerintah yang tanggungjawabnya diserahkan kepada Polri melingkupi fungsi dan tugas sebagai berikut :¹²

1. Pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor
2. Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor
3. Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan
5. Pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas.
6. Penegakan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
7. Pendidikan berlalu lintas
8. Pendidikan berlalu lintas pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan
9. Pelaksanaan manajemen operasi lalu lintas

Lahirnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dengan tujuan sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 3 Undang-undang tersebut, adalah merupakan upaya yang nyata dan sungguh-sungguh dari pemerintah untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan untuk keselamatan dan ketertiban masyarakat. Tata laksana lalu lintas dan angkutan jalan yang baik adalah bagian dan merupakan bentuk dari

¹¹ Pasal 7 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹² Pasal 12 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelayanan Publik. Dasar pertimbangan pelayanan publik dalam Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 yaitu:¹³

1. Negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan, publik yang merupakan amanat Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik;
3. Bahwa sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas.

Salah satu tujuan dari hukum itu adalah untuk tegaknya kepastian hukum yang di lanjutkan dengan terjamin kepentingan masyarakat. Guna memberikan kepastian hukum yang lebih baik, maka keberadaan dan kehadiran Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan memberikan beberapa perubahan yang membawa konsekuensi hukum. Beberapa perubahan dimaksud di antaranya :

1. Pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara lintas sektoral sehingga melibatkan *multi stakeholders*, sejalan dengan itu dibentuklah Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹⁴
2. Guna menjamin kelayakan jalan dan unruk menekan angka kecelakaan, dicantumkan dasar hukum bagi tersedianya Dana Preservasi Jalan.¹⁵
3. Pemerintah mendorong industri dalam negeri untuk mendukung sistem transportasi nasional dalam bidang angkutan jalan dengan menyediakan

¹³ Bagian Menimbang Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

¹⁴ Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁵ Dana Preservasi jalan adalah dana yang khusus disediakan untuk pemeliharaan, rehabilitasi dan rekonstruksi jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditentukan. (Pasal 1 angka 28 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

fasilitas dan sistem insentif dan menerapkan standar nasional untuk itu.¹⁶

4. Untuk menekan angka kecelakaan yang tinggi upaya kedepan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan dan penegakan hukum, hal ini tergambar dari: (1) adanya sistem pendidikan dan sosialisasi lalu lintas dan angkutan jalan oleh kepolisian (2) upaya pencegahan melalui peningkatan pengawasan kelayakan jalan, sarana dan prasarana serta kelayakan kendaraan, (3) upaya pengaturan meliputi manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Modernisasi sarana dan Prasarana Lalu Lintas (4) Upaya penegakan hukum, dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksinya lebih tegas.
5. Pemberian perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manula, anak-anak wanita hamil dan orang sakit.¹⁷
6. Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah dengan memperhatikan ketentuan Undang-undang yang operasionalisasinya dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data¹⁸
7. Penetapan prosedur dan pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) untuk menjamin kelancaran pelayanan administrasi lalu lintas dan angkutan jalan.
8. Penetapan uji berkala kendaraan bermotor yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan.
9. Penempatan tanggung jawab Pemerintah dalam menjamin tersedianya angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau dengan melibatkan pihak swasta.
10. Rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dengan jaminan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
11. Pengaturan sanksi pidana yang lebih tegas dengan ancaman hukuman yang lebih rasional sesuai dengan tingkat kesanggupan perekonomian masyarakat.

¹⁶ Pasal 10 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁷ Lihat BAB XV Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 242 s/d Pasal 244).

¹⁸ Lihat BAB XVI Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 245 s/d Pasal 252).

Selanjutnya untuk mewujudkan stabilitas keamanan nasional diartikan untuk mendukung terciptanya pembangunan nasional yang secara ontologis (filosofis) berorientasi pada pencapaian kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanahkan oleh landasan konstitusi yakni UUD RI 1945. Pencapaian pembangunan nasional telah dirumuskan dalam kebijakan nasional (*national policy*) yang salah satunya adalah terciptanya ketertiban dan keteraturan di tengah-tengah masyarakat sebagai tujuan dari negara hukum (*rechstaat*).¹⁹ Upaya mewujudkan stabilitas keamanan nasional dilakukan oleh pemerintah yang di dalam penyelenggaraannya diamanahkan kepada Intitusi Polri selaku institusi yang bertanggungjawab sepenuhnya atas terpeliharanya keamanan dalam negeri terhadap hakekat ancaman yang terjadi khususnya dampak negatif globalisasi yang ditandai dengan perkembangan ekonomi dan jasa, perkembangan informasi dan teknologi yang melintasi antar negara termasuk dalam proses penegakan hukum (*law enforcement*).²⁰

¹⁹ Muhammad Ibrahim, *Kebijakan Hukum Pidana Tentang Pengaturan Interaksi Proses Penyidikan dan Penuntutan Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Bandung: Ringkasan Disertasi Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, 2010, hal. 1 bahwa ketertiban dan keteraturan merupakan suatu tujuan dari Negara yang berdasarkan hukum, untuk itu dalam mewujudkannya memerlukan keberadaan dari aparatur penegak hukum sebagai komponen sistem hukum dalam melaksanakan tugas dan kewenangannya bukan semata-mata didasarkan atas kekuasaan dan wewenang yang ada padanya, melainkan adalah alat Negara yang melayani kebutuhan secara seimbang antara kepentingan anggota masyarakat dan Negara sebagai suatu kesatuan. Keseimbangan disatu sisi berarti melakukan tindakan tegas bagi setiap pelanggar hukum sesuai dengan ketentuan hukum dan perundang-undangan yang berlaku.

²⁰ Lihat Richard A. Posner, *The Economic of Justice*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, 1994, hal. 120 bahwa sesungguhnya kegiatan pemerintah terbatas dan hanya mempunyai fungsi yaitu untuk menjamin keamanan secara fisik di kedua aspek internal dan eksternal. Tanpa adanya tatanan internal kesejahteraan masyarakat tidak akan tercapai, sedangkan

Hal ini sebagaimana dimaksud oleh Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Pasal 4 dan Pasal 5 bahwa Polri merupakan institusi pemerintahan yang diberikan tanggungjawab oleh bangsa dan negara untuk memelihara Kamtibmas, menegakkan hukum dan melindungi, mengayomi, melayani masyarakat).

Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai *leading sektor* pada penyelenggaraan fungsi kepolisian yakni pelayan masyarakat, pelindung masyarakat, pengayom masyarakat, dan penegakan hukum berdasarkan Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2002 telah mereduksi beberapa kebijakan dan program dalam kerangka mendukung keberhasilan pembangunan nasional pada kabinet kerja Jokowi - JK diantaranya Kapolri telah menyusun strategi 8-11-10, yakni 8 misi, 11 program, dan 10 komitmen sebagai percepatan penjabaran dari visi Polri, yaitu “terwujudnya Polri yang makin profesional, modern, dan terpercaya, guna mendukung terciptanya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berdasarkan gotong-royong,”. Adapun visi dijabarkan sebagai berikut:

1. *Profesional: Meningkatkan kompetensi SDM Polri yang semakin berkualitas melalui peningkatan kapasitas pendidikan dan pelatihan, serta melakukan pola-pola pemolisian berdasarkan prosedur baku yang sudah dipahami, dilaksanakan, dan dapat diukur keberhasilannya.*

2. *Modern: Melakukan modernisasi dalam layanan publik yang didukung teknologi sehingga semakin mudah dan cepat diakses oleh masyarakat, termasuk pemenuhan kebutuhan Almtsus dan Alpakam yang makin modern.*
3. *Terpercaya: Melakukan reformasi internal menuju Polri yang bersih dan bebas dari KKN, guna terwujudnya penegakan hukum yang obyektif, transparan, akuntabel, dan berkeadilan.*

Visi Kapolri selanjutnya dijabarkan ke dalam misi dan program prioritas yang ditujukan untuk mengakselerasi Nawacita yakni “**melakukan revolusi karakter bangsa**” dengan memprioritaskan peningkatan profesionalisme Polri menuju keunggulan (program prioritas Kapolri ke-4) dan Pemantapan reformasi internal Polri (program Kapolri ke-1) serta penguatan Pemeliharaan Keamanan dan Ketertiban Masyarakat (program Kapolri ke-8). Hal ini pada dasarnya ditujukan dalam kerangka pencapaian rumusan strategi polri pada program jangka panjang sebagai pedoman arah kebijakan polri dengan menetapkan **grand strategi polri tahun 2005 – 2025** yang terbagi dalam 3 (tiga) tahap, yakni :

“Jangka Pendek dengan sasaran “Membangun Kepercayaan Masyarakat” (*Trust Building* 2005-2010), Jangka menengah dengan sasaran “Pemantapan Kemitraan dan Jaringan” (*Partnership Building / Networking* 2011-2015), Jangka Panjang dengan sasaran “Meraih Kesempurnaan” (*Strive For Excellent* 2016-2025)”.

Eksistensi Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam sistem ketatanegaraan Republik Indonesia berperan sebagai penyelenggara negara dalam bidang keamanan dan ketertiban masyarakat. Keberadaannya ditujukan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum,

terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan masyarakat, serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.²¹

Di samping itu, eksistensi keberadaan institusi Polri berkaitan juga pelaksanaan tugas di bidang pelayanan publik termasuk pelayanan di bidang lalu lintas. Untuk mewujudkan pelayanan publik yang bermuara pada kepuasan masyarakat maka Polri yang melaksanakan tugas di bidang pelayanan registrasi lalu lintas telah melakukan berbagai terobosan yang salah satunya menggunakan sistem informasi teknologi. Sistem informasi menurut Steven Alter menyatakan bahwa bahwa : *“A work system is a system in which human participants and/or machines perform work using information, technology, and other resources to produce products and/or service for internal or external customers”* (Sistem kerja adalah suatu sistem di mana manusia dan/atau mesin melakukan pekerjaan dengan menggunakan informasi, teknologi, dan sumber daya lainnya untuk menghasilkan produk dan/atau jasa bagi pelanggan internal atau eksternal). Sistem informasi merupakan cara bagaimana data mengalir dari satu orang atau organisasi ke orang/organisasi, dalam sistem informasi komputer memainkan peran utama

²¹ Pasal 4 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negera Republik Indonesia.

sehingga disebut sebagai sistim informasi berbasis komputer. Sumber daya sistem informasi ini terdiri dari lima elemen²², yaitu :

- a. **Hardware.** *The term hardware refers to machinery. This category includes the computer itself, which is sometimes referred to as the central processing unit (CPU), and all of its support equipment. Among the support equipment are input and output device, storage (memory) devices, and communications devices.*
- b. **Software,** *the term software refers to computers and the manuals that support them. Computer programs are machine-readable instructions that direct the circuitry within the hardware part of the CBIS to function in ways that produce useful information from data. Program are generally stored on some input/output medium-say, disk or tape-for ready use by the computer.*
- c. **Data.** *As we defined earlier, data are facts that are used by programs to produce useful information. Like programs, date are generally stored in machine-readable form on disk or tape until the computer needs them.*
- d. **Procedures.** *Procedures are the policies that govern the operation of a computer system, for instance, a policy stating that a formal, written purchase request must be submitted for all computer systems costing over \$10,000 is a procedure.*
- e. **People.** *Every CBIS needs people if it is to be useful, often the most overlooked element of the CBIS, people are probably the component that most influence the success or failure of information system.*

²² Andri Kristanto, *Perancangan Sistem Informasi dan Aplikasinya*, Yogyakarta: Gava Media, 2008, hal 15-16.

Manajemen teknologi informasi merupakan upaya pencapaian efektivitas internal atas dukungan layanan dan produk teknologi informasi serta pengelolaan dari operasional teknologi informasi yang ada saat ini.²³ Pengembangan dari manajemen teknologi informasi adalah dalam tata kelola teknologi informasi, yaitu memiliki cakupan lebih luas dan berkonsentrasi pada kinerja dan transformasional teknologi informasi untuk memenuhi kebutuhan bisnis saat ini dan saat akan datang, baik dari sudut internal bisnis maupun eksternal. Tata kelola teknologi informasi mencakup sejumlah aktivitas manajerial akan peran dan dampak teknologi informasi di perusahaan, menentukan kewajiban, pendefinisian hambatan-hambatan dalam suatu operasi, pengukuran kinerja, penanganan resiko.²⁴

Menurut Kaplan dan Norton bahwa mengevaluasi manajemen teknologi informasi pada level perusahaan dengan menganalisis keuangan namun adalah mekanisme dukungan untuk tata kelola teknologi informasi. Kepentingan strategis akan pengukuran kriteria performansi teknologi informasi salah satunya melalui “*Balance Scorecard*”.²⁵

Secara universal, peran polisi dalam masyarakat dirumuskan sebagai penegak hukum (*law enforcement officers*), pemelihara ketertiban (*order maintenance*). Peran tersebut di dalamnya mengandung pula pengertian polisi

²³ Kridanto Surendro, *Implementasi Tata Kelola Teknologi Informasi*, Bandung : Informatika, 2009, hal 6.

²⁴ *Ibid*, hal 146.

²⁵ *Ibid*, hal 51.

sebagai pembasmi kejahatan (*crime fighters*). Khusus mengenai peran Polri dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 sebagai berikut: “Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, memberikan pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.” Penanggulangan kejahatan secara represif merupakan tindakan pemberantasan dan sekaligus penumpasan terhadap kejahatan oleh aparat penegak hukum dalam sistem peradilan pidana (*criminal justice system*). Hal yang paling mendasar dalam penegakan hukum diarahkan pada dapat dipidananya perbuatan pelaku (*de strafbaarheid van het feit* atau *het verboden zijr van het feit*) dengan menggunakan perangkat hukum yang diatur pada peraturan perundang-undangan,²⁶ artinya bahwa penggunaan undang-undang merupakan penjabaran dari asas legalitas yang dianut dalam hukum pidana yakni “*nullum delictum, nulla poena, sine pravia lege poenali*”. Peran Polri dalam penegakan hukum pada hakikatnya merupakan fungsionalisasi hukum pidana, artinya fungsionalisasi memegang peranan penting dalam suatu penegakan hukum, Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa fungsionalisasi hukum pidana dapat berfungsi, beroperasi atau bekerja dan terwujud secara nyata. Fungsionalisasi hukum pidana identik dengan operasionalisasi atau konkretisasi hukum pidana, yang hakikatnya sama dengan penegakan

²⁶ Mulyanto dalam Faisal Salam, *Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi*, Bandung: Pustaka, 2004, hal. 87.

hukum.²⁷ Fungsionalisasi hukum pidana dapat diartikan sebagai upaya untuk membuat hukum pidana dapat berfungsi, beroperasi atau bekerja dan terwujud secara nyata. Fungsionalisasi hukum pidana identik dengan operasionalisasi atau konkretisasi hukum pidana, yang hakikatnya sama dengan penegakan hukum. Dalam fungsionalisasi ini terdapat tiga tahapan kebijakan yaitu tahap kebijakan formulatif sebagai suatu tahap perumusan hukum pidana oleh pihak pembuat perundang-undangan. tahap kebijakan aplikatif sebagai tahap penerapan hukum pidana oleh penegak hukum, tahap kebijakan administratif, yaitu merupakan tahap pelaksanaan oleh aparat eksekusi hukum.²⁸ Hakekat fungsi kepolisian dalam suatu negara yang berdasar hukum seperti Indonesia maka Polri adalah aparat penegak hukum sesuai Pasal 2 UU Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang berbunyi: “Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”.

Selanjutnya, berkaitan dengan pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas tidak dapat dipisahkan dari orientasi sistem pemidanaan yang dianut dalam konsepsi hukum di Indonesia. Adapun tujuan sistem pemidanaan pada hakekatnya merupakan operasionalisasi penegakan hukum yang dijalankan oleh sistem peradilan berdasarkan perangkat

²⁷ Barda Nawawi Arief, *Teori-teori Kebijakan Pidana*, Bandung: Alumni, 1994, hal. 157.

²⁸ Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1998, hal. 30

perangkat hukum yang mengatur²⁹ Herbert L. Packer menyatakan bahwa ada dua pandangan konseptual yang masing-masing mempunyai implikasi moral yang berbeda satu sama lain, yakni pandangan retributif (*retributive view*) dan pandangan utilitarian (*utilitarian view*). Pandangan retributif mengandalkan pemidanaan sebagai ganjaran negatif terhadap perilaku menyimpang yang dilakukan oleh warga masyarakat sehingga pandangan ini melihat pemidanaan hanya sebagai pembalasan terhadap kesalahan yang dilakukan. Pandangan ini dikatakan bersifat melihat kebelakang (*backward looking*). Pandangan utilitarian melihat pemidanaan dari segi manfaat atau kegunaannya dimana yang dilihat adalah situasi atau keadaan yang ingin dihasilkan dengan dijatuhkannya pidana itu. Di satu pihak, pemidanaan dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana dan di pihak lain pemidanaan itu juga dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa. Pandangan ini dikatakan berorientasi ke depan (*forward-looking*) dan sekaligus mempunyai sifat pencegahan (*deterrence*).³⁰

Sementara Muladi membagi teori-teori tentang tujuan pemidanaan menjadi 3 kelompok yakni : a) Teori absolut (*retributif*); b) Teori teleologis; dan c) Teori retributif teleologis. Teori absolut memandang bahwa

²⁹Goedart, C., *Garis-garis Besar Hukum Pidana Indonesia*, terjemahan oleh Ratmoko, Jakarta: Djambatan, 2010, hal. 32.

³⁰ Herbert L. Packer, *The Limits of the Criminal Sanction*, Stanford University Press, California, 1968, hal 9.

pemidanaan merupakan pembalasan atas kesalahan yang telah dilakukan sehingga berorientasi pada perbuatan dan terletak pada terjadinya kejahatan itu sendiri. Teori ini mengedepankan bahwa sanksi dalam hukum pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan sesuatu kejahatan yang merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan sehingga sanksi bertujuan untuk memuaskan tuntutan keadilan. Teori teleologis (tujuan) memandang bahwa pemidanaan bukan sebagai pembalasan atas kesalahan pelaku tetapi sarana mencapai tujuan yang bermanfaat untuk melindungi masyarakat menuju kesejahteraan masyarakat. Sanksi ditekankan pada tujuannya, yakni untuk mencegah agar orang tidak melakukan kejahatan, maka bukan bertujuan untuk memuaskan absolut atas keadilan. Teori retributif-teleologis memandang bahwa tujuan pemidanaan bersifat plural, karena menggabungkan antara prinsip-prinsip teleologis (tujuan) dan retributif sebagai satu kesatuan. Teori ini bercorak ganda, dimana pemidanaan mengandung karakter retributif sejauh pemidanaan dilihat sebagai suatu kritik moral dalam menjawab tindakan yang salah. Sedangkan karakter teleologisnya terletak pada ide bahwa tujuan kritik moral tersebut ialah suatu reformasi atau perubahan perilaku terpidana di kemudian hari. Pandangan teori ini menganjurkan adanya kemungkinan untuk mengadakan artikulasi terhadap teori pemidanaan yang mengintegrasikan beberapa fungsi sekaligus *retribution* yang bersifat utilitarian dimana pencegahan dan sekaligus rehabilitasi yang kesemuanya dilihat sebagai

sasaran yang harus dicapai oleh suatu rencana pemidanaan. Tujuan yang bersifat integratif, memiliki tujuan pemidanaan : a) Pencegahan umum dan khusus; b) Perlindungan masyarakat; c) Memelihara solidaritas masyarakat dan d) Pengimbalan/pengimbangan.³¹

2. Kerangka Konsep

Dalam penelitian ini terdapat dua variabel yaitu: *Pertama*: Pelaksanaan E Tilang; dan *Kedua*: Pelanggaran Lalu Lintas Dari 2 (dua) variabel tersebut akan dijelaskan pengertian dari masing-masing sebagai berikut:

- a. Tilang adalah singkatan dari bukti pelanggaran lalu lintas jalan tertentu yaitu catatan penyidik/penyidik pembantu Polri dalam bentuk surat yang diberikan oleh penyidik/penyidik pembantu Polri kepada pelanggar sebagai bukti bahwa pelanggar telah melakukan satu atau lebih pelanggaran lalu lintas jalan tertentu.³²
- b. *Online* adalah terhubung,terkoneksi, aktif dan siap untuk operasi, dapat berkomunikasi dengan atau dikontrol oleh komputer. *Online* ini juga bisa diartikan sebagai suatu keadaan dimana sebuah *device* (komputer) terhubung dengan *device* lain, biasanya melalui *modem*.³³

³¹ Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Bandung: Alumni, 1985, hal. 53.

³² Skep Kapolri No. Pol : SKEP/373/IX/2008 tanggal September 2008 tentang buku pedoman pelaksanaan bukti pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu, BAB II, ketentuan umum, nomor 6, hal. 3.

³³ <http://blog.binadarma.ac.id/usman/2011/02/27/pengertian-online.html>, diakses tanggal 13 September 2019

- c. Pelayanan publik adalah segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan atau segala bentuk jasa pelayanan, baik dalam bentuk barang publik maupun jasa publik yang pada prinsipnya menjadi tanggung jawab dan dilaksanakan oleh instansi pemerintah di pusat, di daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.³⁴
- d. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.³⁵
- e. Pelanggaran lalu lintas jalan tertentu adalah suatu pelanggaran terhadap ketentuan perundang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang berlaku, yang dilakukan oleh seseorang di jalan, baik dengan

³⁴http://www.diskominfo.kaltimprov.go.id/downlot.php?file=KMenpan_63_2003.pdf; Keputusan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara (Meneg PAN) Nomor 63/KEP/M.PAN/7/2003; diakses tanggal 13 September 2019

³⁵ http://www://jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf, Penegakan Hukum, Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, SH, diakses tanggal 13 September 2019

menggunakan kendaraan bermotor atau tidak bermotor, sedemikian rupa yang mudah untuk dibuktikan.³⁶

- f. Kamseltibcarlantas adalah keadaan aman, selamat, tertib dan lancar bagi pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan.³⁷
- 1) Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalulintas.
 - 2) Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalulintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
 - 3) Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalulintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
 - 4) Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.

G. Metode Penelitian

³⁶ Skep Kapolri No. Pol : SKEP/373/IX/2008 tanggal September 2008 tentang buku pedoman pelaksanaan bukti pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu, BAB II, ketentuan umum, Nomor 6, hal. 3

³⁷ *Ibid.*

Pendekatan penelitian ini adalah kualitatif, dengan membahas secara yuridis-normatif³⁸ permasalahan mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas, dengan cara :

1. Spesifikasi Penelitian.

Permasalahan pokok dalam penelitian ini merupakan masalah mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas. Oleh karena itu pendekatan terhadap masalah ini adalah pendekatan yang berorientasi pada penanganan pelanggaran lalu lintas. Namun mengingat sasaran utama penelitian ini adalah pengembangan pencegahan maka jenis penelitian yakni penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) sebagai metode penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-

³⁸Ciri-ciri penelitian hukum normatif :

1. Deskriptif analisis dengan pendekatan yuridis normatif.
2. Tahap penelitian, penelitian kepustakaan, data yang dicari adalah data sekunder dengan menggunakan bahan Hukum Primer, Sekunder, Tertier dan lain-lain.
3. Konsep, Prespektif, Teori, Paradigma yang menjadi landasan. Teoritikal penelitian mengacu pada kaedah hukum yang ada dan berlaku pada ajaran hukum (dari pakar hukum yang terkemuka).
4. Jarang disampaikan Hipotesis
5. Analisis data dilakukan secara kualitatif, artinya tanpa menggunakan rumus statistik dan matematika. Salim dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Cetakan ke 4, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2016, hal. 17-18.

undangan.³⁹ Di samping itu, pendekatan yuridis normatif dapat juga digunakan bersama-sama dengan metode pendekatan lain.⁴⁰

Jenis penelitian dalam tesis ini adalah penelitian yang bersifat deskriptif (*descriptive research*)⁴¹ dan eksplanatoris (*explanatory research*)⁴² yang berfokus menerangkan dan memperkuat mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas. Objek kajian dalam penelitian⁴³ ini adalah asas-asas hukum, yang merupakan penelitian terhadap unsur-unsur hukum yang meliputi unsur ideal yang menghasilkan kaidah-kaidah hukum melalui filsafat hukum dan unsur nyata yang menghasilkan tata hukum mengenai mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas.

Penelitian ini berdasarkan bentuknya bersifat evaluatif⁴⁴ dimana penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas dari sudut penerapannya merupakan

³⁹ Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hal. 14

⁴⁰ Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad Ke-20*, Bandung: Alumni, 2004, hal. 141.

⁴¹ Penelitian deskriptif (*descriptive research*) adalah penelitian yang bertujuan untuk melukiskan tentang hal di daerah dan saat tertentu. *Ibid*, hal 9.

⁴² Penelitian yang bersifat eksplanatoris (*explanatory research*) merupakan suatu penelitian untuk menerangkan, memperkuat atau menguji dan bahkan menolak suatu teori atau hipotesis serta terhadap hasil-hasil penerlitan yang ada. Contohnya, pengaruh keharmonisan rumah tangga terhadap kenakalan remaja. Lihat *Ibid*.

⁴³ Objek kajian ada 7, yakni : Penelitian terhadap (1) Asas-asas hukum, (2) Sistematika Hukum, (3) taraf sinkronisasi hukum, (4) sejarah hukum, (5) perbandingan hukum, (6) Penelitian yang berusaha inventarisasi hukum positif, dan (7) Penelitian yang berupa penemuan hukum *in concreto*. Lihat *Ibid.*, hal. 14.

⁴⁴ Penelitian evaluatif merupakan penelitian yang berkaitan dengan penilaian tentang sesuatu masalah Lihat *Ibid*. hal 9.

penelitian murni (*pure research*)⁴⁵ dalam rangka pembuatan tesis, dari sudut tujuan merupakan penelitian yang bersifat *problem finding*⁴⁶ yang bertujuan untuk menganalisis mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas, serta upaya-upaya untuk mengatasi hambatan pada mekanisme pelaksanaan e tilang penanganan pelanggaran lalu lintas, sehingga aspek penegakan hukum dapat efektif dikemudian hari.

2. Metode Pendekatan

Pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif, dimana dalam penelitian ini penulis terlebih dahulu meneliti bahan-bahan kepustakaan (*library research*) kemudian menganalisa tentang Undang-Undang yang berkaitan dengan mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas⁴⁷ yakni melakukan kajian terhadap peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas, untuk memperoleh keterangan-keterangan lebih lanjut mengenai penelitian tersebut, dan melalui informan penulis melakukan

⁴⁵Yang lebih ditujukan pada hal-hal untuk pengembangan ilmu pengetahuan atau teori saja. penelitian dalam rangka pembuatan tesis. *Ibid.* hal. 10.

⁴⁶Penelitian yang bersifat *problem finding* adalah penelitian yang menganalisis tentang permasalahan-permasalahan yang ada sebelumnya telah diketahui dan diinventarisasikan faktanya. Lihat *Ibid.*

⁴⁷ Penelitian hukum dengan objek hukum yang dikonsepsikan sebagai putusan hakim *in concreto* menurut doktrin fungsionalisme kaum realis dalam hukum. Sulistyowati Iranto & Shidarta, *Metode Penelitian Hukum : Konstelasi dan Refleksi*, Cetakan ke-4, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017, hal.129.

wawancara yang berkaitan dengan penerapan peraturan perundang-undangan tersebut.

3. Sumber data

Sumber data hukum dalam penelitian normatif adalah data kepustakaan. Di dalam kepustakaan hukum, maka sumber datanya disebut bahan hukum. Bahan hukum adalah segala sesuatu yang dapat dipakai atau diperlukan untuk tujuan menganalisis hukum yang berlaku. Bahan hukum yang dikaji dan yang dianalisis dalam penelitian hukum normatif terdiri dari:

1) Bahan Hukum Primer⁴⁸

Bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah bahan-bahan yang mengikat terdiri dari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian, Misalnya : Undang-Undang Nomo2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Peraturan Pemerintah Nomor 55

⁴⁸Bahan hukum Primer adalah bahan hukum yang memiliki kekuatan mengikat, meliputi : a. Norma atau kaidah dasar, yaitu Undang-Undang Dasar 1945. b. Peraturan dasar, yaitu batang tubuh Undang-Undang Dasar 1945, c. Peraturan perundang-undangan, d. Bahan hukum yang tidak dikodifikasi, seperti hukum adat, e. Yurisprudensi, f. Traktat dan g. Bahan hukum yang merupakan warisan penjajah, seperti KUHP. dikutip dari *Ibid*.

Tahun 2012 tentang Kendaraan dan peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan fokus penelitian tesis ini.

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti, buku, jurnal, makalah, naskah akademis, rancangan undang-undang, hasil penelitian ahli hukum dan lain-lain⁴⁹ yang berkaitan dengan penelitian ini.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti misalnya kamus, ensiklopedia, dan lain-lain. Kamus yang sering dirujuk oleh peneliti hukum, meliputi Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris dan *Black's Law Dictionary*.⁵⁰

4. Teknik Pengumpulan Data

- 1) Teknik pengumpulan data dalam penelitian hukum normatif meliputi bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Teknik untuk mengkaji dan

⁴⁹*Ibid*, hal. 16.

⁵⁰*Ibid*.

mengumpulkan ketiga bahan hukum ini, yaitu menggunakan studi dokumenter.⁵¹

- 2) Tahap berikutnya adalah tahap penelitian dengan menggunakan data primer yakni wawancara dengan informan.

5. Analisis Data

Data yang diperoleh berupa data sekunder akan disajikan secara sistematis dengan mempertimbangkan keterkaitan dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian yang dikemukakan dalam penelitian tesis ini, selanjutnya akan dianalisis secara yuridis kualitatif normatif dengan penguraian secara deskriptif dalam bentuk uraian yang sistematis dengan menjelaskan hubungan antara berbagai jenis data, sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan, diharapkan akan memberikan solusi atas permasalahan dalam penelitian dalam tesis ini. Penentuan metode analisis demikian dilandasi oleh pemikiran bahwa penelitian ini tidak hanya bermaksud mengungkapkan atau melukiskan data apa adanya, melainkan juga berupaya memberikan argumentasi.

⁵¹*Ibid* hal. 19, bahwa studi dokumenter merupakan studi yang mengkaji tentang berbagai dokumen-dokumen, baik yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan maupun dokumen-dokumen yang sudah ada.

Penulis dalam penelitian ini menggunakan analisis data secara kualitatif, melalui analisis berbagai peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan objek penelitian.⁵² Untuk memudahkan dalam pengerjaan analisis, maka data dimuat dan untuk selanjutnya dari data kualitatif tersebut akan ditarik suatu kesimpulan dengan menggunakan metode induktif yang bersifat khusus dalam membuat kesimpulan, dan akan diberikan saran dengan menggunakan metode deduktif yang bersifat umum dalam memberikan saran-saran.

⁵²Analisis data dapat digolongkan menjadi dua macam yang meliputi :

- (a) Analisis kuantitatif : Analisis kuantitatif merupakan analisis data yang berdasarkan atas perhitungan atau angka atau kuantitas, misalnya, menggunakan angka statistik.
- (b) Analisis Kualitatif : Analisis Kuantitatif merupakan analisis data yang tidak menggunakan angka, melainkan memberikan gambaran-gambaran (deskripsi) dengan kata-kata atas temuan-temuan, dan karenanya ia lebih mengutamakan mutu/kualitas dari data, dan bukan kuantitas. Lihat *Ibid*, hal. 19.

BAB II

MEKANISME PELAKSANAAN E TILANG DALAM PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS

A. Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas

Perilaku berlalu lintas memberikan pengaruh terhadap tingkat keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) sebagai sebuah situasi kondisi berlalulintas. Kamseltibcarlantas memiliki beberapa indikator pokok permasalahan lalu lintas antara lain pelanggaran lalu lintas (Garlantas) dan kecelakaan lalu lintas (Lakalantas). Antara Garlantas dan Lakalantas seperti dua sisi mata uang yang saling berhubungan dan saling berkaitan mempengaruhi, karena sebagian besar awal penyebab terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas adalah dimulainya dari suatu pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan lalu lintas di Indonesia menjadi permasalahan yang belum dapat diselesaikan. Pelanggaran atas peraturan lalu lintas dianggap sebagai budaya yang wajar bagi masyarakat dimana pelanggaran lalu lintas dianggap sebagai hal yang wajar di kalangan masyarakat. Kurangnya disiplin sebagai pengguna jalan merupakan sebab utama terjadinya pelanggaran lalulintas. Kebiasaan tersebut rupanya sudah mempengaruhi masyarakat, bahwa orang baru menyadari melanggar peraturan peraturan lalulintas ketika si pelanggar itu tertangkap oleh

petugas.⁵³ Pelanggaran lalulintas jalan dapat menjadi masalah yang besar, karena semakin banyaknya pengguna-pengguna jalan yang bergerak atau berpindah-pindah dari satu tempat ketempat lainnya, dan semakin besarnya masyarakat yang menggunakan sarana transportasi angkutan jalan, maka hal inilah yang akan mempengaruhi tinggi rendahnya angka kecelakaan lalulintas.

Pelanggaran-pelanggaran lalulintas sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur didalam bagian ke empat tata cara berlalu lintas dan paragraf kesatu mengulas tentang ketertiban dan keamanan, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106, menyebutkan bahwa:

1. Pasal 105 yang berbunyi, Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:⁵⁴
 - a. Berperilaku tertib; dan/atau
 - b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.
2. Pasal 106, yang berbunyi:⁵⁵
 - a. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
 - b. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
 - c. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
 - d. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - 1) Rambu perintah atau rambu larangan;
 - 2) Marka Jalan;

⁵³ Berlin Situmorang, *Sejarah Perkembangan Hukum Lalu Lintas*, Fakultas Hukum USU, Medan, 2011, hal.13

⁵⁴ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, Pasal 105

⁵⁵ *Ibid.*, Pasal 106

- 3) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- 4) Gerakan Lalu Lintas;
- 5) Berhenti dan Parkir;
- 6) Peringatan dengan bunyi dan sinar;
- 7) Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- 8) Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Penanganan atas setiap pelanggaran-pelanggaran lalulintas diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diberi tindakan hukum langsung dari aparat penegak hukum dan tidak perlu menunggu laporan atau pengaduan dari pihak yang dirugikan. Aparat penegak hukum yang dalam hal ini yaitu Polisi Lalulintas (Polantas) berperan sebagai pencegah dan penindak bagi pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Dasar legalitas terkait penindakan pelanggaran lalu lintas adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) merupakan suatu aturan yang mengatur para pengendara bermotor dalam berkendara di jalan raya. Salah satu isi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut adalah bahwa setiap pengendara yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya harus dilengkapi dengan Surat Izin Mengemudi (SIM), dimana kemampuan dari setiap pengendara didasarkan pada usia yang cukup yaitu minimal 17 tahun, serta keterampilan dalam hal menggunakan kendaraan bermotor.

Pelanggaran lalu lintas ini tidak diatur pada KUHP akan tetapi ada yang menyangkut delik-delik yang disebut dalam KUHP, misalnya dalam kealpaannya

menyebabkan matinya orang (Pasal 359), karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka berat (Pasal 360), karena kealpaannya menyebabkan bangunan bangunan, trem kereta api, telegram, telepon, dan listrik sebagainya hancur atau rusak (Pasal 409).⁵⁶

Penjelasan mengenai pengertian pelanggaran lalu lintas, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pengertian pelanggaran itu sendiri dan pengertian pelanggaran yang dikemukakan oleh beberapa sarjana hukum. Dalam KUHP membagi tindak pidana atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur dalam buku II yaitu tentang kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam dalam buku III yaitu tentang pelanggaran. Dalam ilmu pengetahuan hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana, yaitu yang bersifat kualitatif dan yang bersifat kuantitatif.⁵⁷

Penegakan hukum lalu lintas diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyidik tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh Penyidik Kepolisian Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan Penyidik kepolisian berwenang:⁵⁸

- a. Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;

⁵⁶ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rieneka Cipta, 2008, hal.23

⁵⁷ Mahrus Ali., *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2012, hal. 200.

⁵⁸ Gres News, "Aturan-aturan Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia", melalui <http://www.gresnews.com>., diakses tanggal, 25 September 2019

- b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
- d. Melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
- h. Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
- i. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Kewenangan PPNS dilaksanakan di terminal dan atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Kewenangan tersebut adalah:⁵⁹

- a. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan layak jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;
- b. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum
- c. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;
- d. Melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan;
- e. Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan layak jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau
- f. Melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan Umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

Adapun bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas antara lain:⁶⁰

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ Ade Andriyana, "Pelanggaran Lalu Lintas", melalui <http://andriyanaade.blogspot.com>, diakses tanggal 28 September 2019

- a. Berkendaraan tidak memakai syestem pengaman yang lengkap seperti pengendara motor seperti tidak memakai helm ataupun tidak memakai *safetybelt*
- b. Memakai jalan yang membahayakan diri sendiri ataupun pengendara lain hal ini banyak faktor penyebab diantaranya pengendara dalam keadaan mabuk atau pun dalam keadaan buru-buru.
- c. Pengendara sering melanggar rambu lalu lintas yang sering kita lihat diperempatan jalan karena terburu-buru atau malas menunggu.
- d. Memakai plat nomor yang tidak sesuai dengan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan).
- e. Tidak mematuhi petugas pengatur lalu lintas.

Pengaturan mengenai pemeriksaan dan penanganan pelanggaran lalu lintas dapat ditemui dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Peraturan Pemerintah 80 Tahun 2012). Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk terpenuhinya persyaratan teknis dan layak jalan Kendaraan Bermotor, terpenuhinya kelengkapan dokumen registrasi dan identifikasi pengemudi dan Kendaraan Bermotor serta dokumen perizinan dan kelengkapan Kendaraan Bermotor angkutan umum, terdukungnya pengungkapan perkara tindak pidana; dan terciptanya kepatuhan dan budaya keamanan dan keselamatan berlalu lintas.

Pada dasarnya, prosedur pemeriksaan (*razia*) yang dilakukan pada siang hari maupun malam hari sama. Hanya terdapat sedikit perbedaan, yakni dalam hal Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan pada malam hari, petugas wajib menempatkan tanda yang menunjukkan adanya pemeriksaan, memasang lampu isyarat bercahaya kuning dan memakai rompi yang memantulkan cahaya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala atau insidental atas dasar Operasi Kepolisian dan/atau penanggulangan kejahatan wajib dilengkapi dengan surat perintah tugas, yang dikeluarkan oleh:

1. Atasan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia bagi petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
2. Atasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala dan insidental dilakukan di tempat dan dengan cara yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas:

1. Pada tempat Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala dan insidental wajib dilengkapi dengan tanda yang menunjukkan adanya Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, kecuali tertangkap tangan.
2. Tanda tersebut ditempatkan pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum tempat pemeriksaan.
3. Pemeriksaan yang dilakukan pada jalur jalan yang memiliki lajur lalu lintas dua arah yang berlawanan dan hanya dibatasi oleh marka jalan, ditempatkan tanda pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum dan sesudah tempat pemeriksaan.
4. Tanda harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat oleh pengguna jalan.

Pelanggaran lalu lintas dalam Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) dikelompokkan bersama dengan tindak pidana ringan untuk mengikuti prosedur pemeriksaan acara cepat. Pengaturan ini terletak dalam BAB XVI bagian keenam paragraf kedua tentang Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

Jalan. Pelanggaran lalu lintas yang dimaksud dalam Undang-Undang Hukum Acara Pidana sebagaimana disebutkan dalam penjelasan Pasal 211 ialah:

- a. Mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan;
- b. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan surat izin mengemudi (SIM), surat tanda nomor kendaraan, surat tanda uji kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah kadaluwarsa;
- c. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki surat izin mengemudi;
- d. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat penggantian dengan kendaraan lain;
- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan;
- f. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan dan atau isyarat alat pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada dipermukaan jalan;
- g. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang; h. pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan

Penanganan tindak pidana perkara pelanggaran lalu lintas bahwa menurut Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), pada dasarnya membedakan dua macam tindak pidana, yaitu tindak pidana kejahatan dan tindak pidana pelanggaran. Perbedaan di dalam tindak pidana yang dimaksud terletak dalam aturan peraturannya, dan juga pada ancaman pidana atau sanksinya. Hal ini sebagaimana dikemukakan beberapa para ahli sebagai berikut, yakni;

- 1) Menurut Moeljatno, mengemukakan bahwa pelanggaran adalah perbuatan-perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang menentukan atau perbuatan yang sifatnya

melawan hukum itu baru diketahui setelah adanya tindakan yang menentukan demikian.⁶¹

- 2) Menurut Wirjono Prodjodikoro, mengatakan bahwa istilah pelanggaran sebenarnya merupakan suatu istilah yang diterjemahkan dari bahasa Belanda, yaitu dan istilah "*Overtreding*" dimana istilah perbuatan mengandung makna dan pengertian sebagai perbuatan yang melanggar sesuatu, dan berhubungan dengan hukum berarti tidak lain daripada perbuatan melanggar hukum.⁶²
- 3) Menurut Van Bammel, mengatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana tersebut Kejahatan dan Pelanggaran adalah tidak bersifat kualitatif, melainkan umumnya dengan hukuman lebih berat daripada pelanggaran.⁶³

Suatu perbuatan itu termasuk kejahatan atau pelanggaran hukum harus dilihat berdasarkan dalam rumusan KUHP itu sendiri. Maksudnya apakah suatu perbuatan tersebut berarti termasuk kejahatan, dan apabila diatur dalam KUHP perbuatan itu termasuk pelanggaran. Dari beberapa pengertian tersebut di atas yang dikemukakan para ahli, apabila dihubungkan dengan kenyataan dalam hidup kita sehari-hari, pelanggaran diancam dengan sanksi yang lebih ringan daripada kejahatan. Sanksi atau ancaman pidana yang diberikan pada si pelaku kejahatan lebih berat daripada yang diberikan pada si pelanggar. Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran lalulintas, Pelanggaran yang kerap sering terjadi dalam permasalahan lalu lintas adalah seperti tidak memakai helm, menerobos lampu merah, tidak memiliki SIM atau STNK, tidak menghidupkan lampu pada siang hari, dan bonceng tiga dianggap sudah membudaya di kalangan masyarakat dan anak-anak sekolah.

⁶¹ Moeljatno. *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Bandung: Rineka Cipta, 2002, hal 71

⁶² Wirjono Prodjodikoro, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Jakarta: Pustaka Media, 2000, hal.

⁶³ *Ibid.*, hal 4

Pelanggaran lalu lintas seperti yang telah disebutkan diatas dianggap sudah menjadi kebiasaan bagi masyarakat pengguna jalan, sehingga tiap kali dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya oleh pihak yang berwenang, maka tidak sedikit yang terjaring kasus pelanggaran lalu lintas dan tidak jarang juga karena pelanggaran tersebut kerap menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kantibcarlantas.⁶⁴

Penyebab utama besarnya angka kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, baik karena kelalaian, keteledoran, atau pun kelengahan para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas, atau sengaja maupun tidak sengaja tidak menghiraukan sopan santun dan peraturan berlalu lintas di jalan umum.⁶⁵ Aparat penegak hukum yang dalam hal ini yaitu Polisi Lalu Lintas (Polantas) berperan sebagai pencegah dan penindak bagi pelanggaran lalu lintas dalam penegakan hukum terhadap lalu lintas menentukan baik dan buruknya proses hukum. Penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginankeinginan hukum menjadi kenyataan.⁶⁶ Dalam penegakan

⁶⁴ Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian, *Fungsi Teknis Lalu Lintas*, Kompetensi Utama, Medan, 2009, hal. 6.

⁶⁵ Suwardjoko P. Wrapani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, 2002, hal. 106

⁶⁶ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hal. 24.

hukum ada 3 (tiga) unsur yang harus diperhatikan yaitu:⁶⁷ kepastian hukum (*rechtssicherheit*), kemanfaatan (*zweckmassigkeit*), dan keadilan (*gerechtigkei*).

Soerjono Soekanto mengatakan bahwa penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah- kaidah atau pandangan nilai yang mantap dan menjewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.⁶⁸ Selanjutnya Soerjono Soekanto juga mengatakan bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata untuk melaksanakan perundang-undangan, akan tetapi usaha untuk menyeimbangkan ketidakserasian antara nilai, kaidah dan pola perilaku.⁶⁹ Menurut Moeljatno, menguraikan berdasarkan dari pengertian istilah hukum pidana yang mengatakan bahwa penegakan hukum adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku disuatu Negara yang mengadakan unsur-unsur dan aturan-aturan, yaitu:⁷⁰

1. Menentukan perbuatan-perbuatan yang tidak boleh di lakukan dengan di sertai ancaman atau sanksi berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.
2. Menentukan dan dalam hal apa kepada mereka yang melanggar laranganlarangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
3. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila orang yang disangkakan telah melanggar larangan tersebut.

⁶⁷ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1996, hal. 145.

⁶⁸ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hal. 5

⁶⁹ *Ibid.*, hal. 7

⁷⁰ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Surabaya: Putra Harsa, 1993, hal. 23

Penggunaan pemeriksaan dengan acara cepat untuk perkara pelanggaran lalu lintas juga tertera dalam Undang-Undang LLAJ Pasal 267 ayat 1: *“Setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan”*. Tampaknya penggunaan acara pemeriksaan cepat untuk memenuhi asas peradilan yang cepat, sederhana dan biaya ringan seperti disebutkan dalam penjelasan umum KUHAP. Sehingga tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang tergolong ringan disederhanakan penyelesaiannya. Pelanggaran lalu lintas di dalam Undang-Undang LLAJ adalah salah satu bagian dari pengaturannya yang cukup luas mengingat seperti disebutkan Pasal 3 Undang-Undang LLAJ tentang tujuan penyelenggaraannya yaitu:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat

Setiap pelanggaran lalu lintas akan ditindak oleh penyidik berdasarkan kewenangannya. Dalam pemeriksaan acara cepat untuk perkara pelanggaran lalu lintas jalan tidak ada berita acara pemeriksaan (Pasal 212 KUHAP) sehingga surat bukti pelanggaran (tilang) langsung dikirim ke pengadilan oleh penyidik. Dalam surat tilang tersebut telah ditetapkan waktu dan tempat persidangan. Kewenangan penyidik diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. Hukuman bagi pelanggar dapat berupa denda atau kurungan. Berdasarkan Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.: SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunaan Blanko Tilang, pelanggar berhak menolak sangkaan pelanggarannya dengan konsekuensi penyitaan barang tertentu oleh penyidik sampai persidangan selesai, atau menerima sangkaan yang dilanjutkan dengan penitipan dana maksimal denda yang ditetapkan Undang-Undang LLAJ melalui Bank yang ditunjuk oleh Pemerintah tanpa ada penyitaan apapun. Penyitaan dapat dilakukan penyidik kepolisian sebagai jaminan bahwa pelanggar akan menghadiri sidang. Denda ini akan menjadi penerimaan negara bukan pajak dari Kepolisian seperti disebutkan dalam Pasal 269 ayat 1 Undang-Undang LLAJ, “Uang denda yang ditetapkan pengadilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 267 ayat (1) disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak”

Ketentuan ini diperkuat Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia. Yang menarik, pada PP yang lebih umum pada tahun 1997 yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak, denda tilang tidak dijelaskan sebagai bentuk penerimaan negara bukan pajak yang masuk ke kas negara. Padahal dalam Peraturan Pemerintah tersebut disebutkan penerimaan negara bukan pajak dari Kejaksaan sebagai sesama lembaga penegak hukum. Adapun peran PPNS bagian

LLAJ dalam kewenangannya akan selalu melalui kepolisian dalam tahap persidangan karena peran kepolisian sebagai koordinator dan pengawas, Pasal 263 ayat 3 menjelaskan bahwa “Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia sehingga pada dasarnya peran awal dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh kepolisian. Pada proses pelaksanaan acara cepat terdapat beberapa karakteristik khusus hukum acara, dibandingkan dengan bentuk acara lainnya. Beberapa bentuk kekhususan dari acara cepat adalah proses pelimpahan perkara tidak dilakukan melalui aparat penuntut umum, namun penyidik bertindak sebagai Kuasa Penuntut Umum, tidak diperlukan adanya surat dakwaan, dilakukan dengan hakim tunggal, saksi tidak mengucapkan sumpah, dan sifat putusan bersifat final dan mengikat.⁷¹

Acara pemeriksaan cepat yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana meliputi acara pemeriksaan tindak pidana ringan dan perkara pelanggaran lalu lintas. Pasal 211 KUHAP disebutkan bahwa yang diperiksa menurut acara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran lalu lintas tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas. Dari penjelasan mengenai

⁷¹ M. Yahya Harahap, S.H., *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Jakarta: Sinar Grafika, Cetakan ke 12, 2010, hal.423

ketentuan yang diatur dalam Pasal 211 KUHP ini dapat diketahui, bahwa yang dimaksud dengan perkara pelanggaran tertentu itu adalah:⁷²

- a. Mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan keteritiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan.
- b. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan surat izin mengemudi (SIM), surat tanda nomor kendaraan, surat tanda uji kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan undang-undang lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah kadaluarsa.
- c. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan orang yang tidak memiliki surat izin mengemudi
- d. Tidak memenuhi ketentuan peraturan undang-undang lalu lintas jalan tentang penomoran, penereangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat pengadangan dengan kendaraan lain.
- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan, dan isyarat pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada dipergunakan jalan.
- f. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang g. Pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan .

B. Mekanisme Pelaksanaan E Tilang dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas

Perilaku pengemudi di wilayah hukum Polda Sumut khususnya Polrestabes Medan menunjukkan masih sangat memprihatinkan, mengingat masih banyaknya terjadi pelanggaran lalu lintas. Di samping itu masih kurangnya kesadaran masyarakat untuk menyelesaikan perkara pelanggaran lalu lintas yang dihadapinya karena masih

⁷² Jurnal Setio Agus Sampto, *Penyelesaian Perkara Pidana di Luar Pengadilan Terhadap Dugaan Kejahatan Pasal 359 KUHP Dalam Perkara Lalu Lintas*, Yogyakarta: STMIK AMIKOM, 2009, hal. 5

terdapat sebanyak 11,061 tunggakan denda tilang yang belum ditebus oleh pelanggar misalnya dapat dicontohkan pada pada Tahun 2019 dengan nilai rupiah berjumlah Rp. 858,679,500,00. Terjadinya pelanggaran lalu lintas tentunya disebabkan oleh perilaku pengendara bermotor yang kurang memperhatikan keselamatan di jalan. Dapat digambarkan data berupa Tabel terkait pelanggaran lalu lintas yang dilakukan tindakan penegakan hukum berupa tilang dan jumlah tunggakan denda tilang di jajaran Dit Lantas Polda Sumut khususnya Polrestabes Medan yang dilihat dari contoh data tunggakan sisa verstek Kejaksaan Negeri Medan Tahun 2014 sebagai berikut:

Tabel: 1

**Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Tindakan Penegakan Hukum Berupa
Tilang**

NO	TAHUN		JUMLAH TILANG	JUMLAH VONIS	JUMLAH DENDA
1	2015		9,917	9,917	Rp 212,385,500
2	2016		30,992	30,992	Rp 477,550,000
3	2017		23,487	23,487	Rp 335,763,100
4	2018		19,560	19,560	Rp 301,261,500
5	2019		16,483	16,483	Rp 275,526,500
JUMLAH			100,439	100,439	Rp 1,602,486,600

Sumber: Satuan Lalu Lintas Polretabes Medan, 2019

Tabel: 2

Data Tunggakan Sisa Verstek Kejaksaan Negeri Medan Tahun 2019

NO	BULAN	JLH PERKARA	HUKUMAN		JUMLAH TOTAL
			DENDA	BIAYA PERKARA	
1	JANUARI	708	Rp 55,365,000	Rp 354,000	Rp 55,719,000
2	FEBRUARI	795	Rp 64,308,500	Rp 397,500	Rp 64,706,000

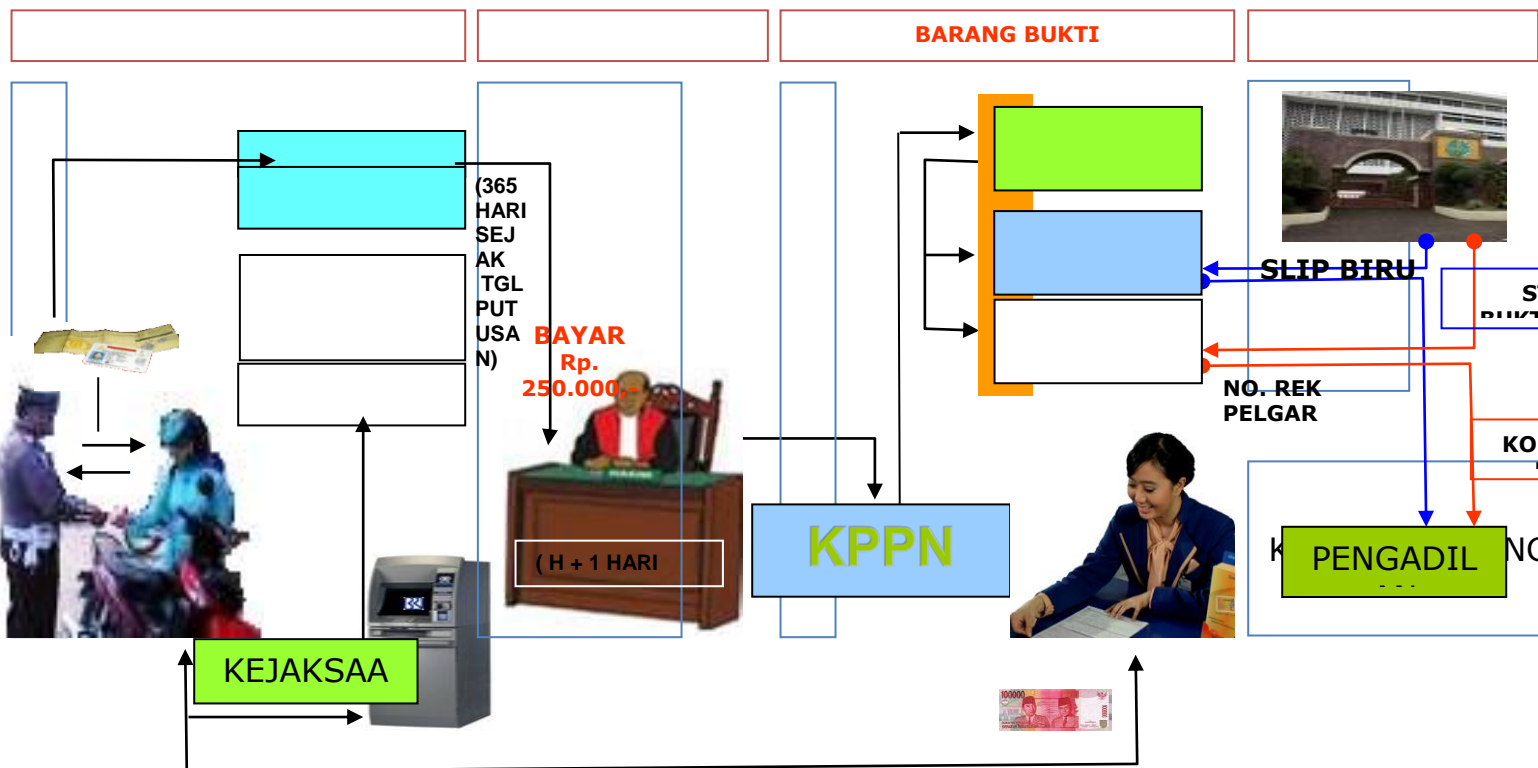
3	MARET	1,112	Rp 88,577,500	Rp 556,000	Rp 89,133,500
4	APRIL	1,576	Rp 120,112,500	Rp 788,000	Rp 120,900,500
5	MEI	1,267	Rp 82,082,500	Rp 633,500	Rp 82,716,000
6	JUNI	1,027	Rp 73,759,500	Rp 513,500	Rp 74,273,000
7	JULI	433	Rp 30,696,000	Rp 216,500	Rp 30,912,500
8	AGUSTUS	371	Rp 26,345,500	Rp 185,500	Rp 26,531,000
9	SEPTEMBER	817	Rp 72,961,000	Rp 187,000	Rp 73,148,000
10	OKTOBER	645	Rp 54,622,000	Rp 322,500	Rp 54,944,500
11	NOVEMBER	391	Rp 21,723,500	Rp 195,500	Rp 21,919,000
12	DESEMBER	1,919	Rp 162,796,500	Rp 980,000	Rp 163,776,500
JUMLAH		11,061	Rp 853,350,000	Rp 5,329,500	Rp 858,679,500

Sumber: Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, 2019

Transparansi dibidang pelayanan publik lalu lintas yang berorientasi pada standar pelayanan yang terukur tentunya akan efektif apabila dapat memanfaatkan teknologi informasi. Hal ini sebagaimana digariskan didalam sasaran kebijakan operasional Polri di bidang lalu lintas Tahun 2015 (Peraturan Kapolri Nomor: Kep/408/V/2014) dengan sasaran sebagai berikut: *“terwujudnya pelayanan Polantas dalam penyelesaian perkara tindak pidana Laka Lantas yang berbasis Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kepolisian (Iipengtepol)”*. Adapun manfaat teknologi informasi dalam peningkatan kinerja profesional Polri yaitu: *Pertama*, dapat meningkatkan pengetahuan personil Polri yang mengemban tugas terkait penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dan juga dapat melakukan senergitas dengan instansi terkait ataupun masyarakat. *Kedua*, dapat memberikan ruang kesempatan untuk menyalurkan informasi secara langsung, mengatur komunikasi secara teratur, berpartisipasi dalam forum dengan rekan kerja maupun dengan masyarakat. *Ketiga*,

dengan memanfaatkan teknologi, pekerjaan atau tugas dapat dilaksanakan dengan lebih baik, lebih cepat dan efisien. Untuk memecahkan kendala terjadinya benturan kepentingan sinergitas dengan instansi terkait dan peningkatan pelayanan publik kepada masyarakat diperlukan suatu inovasi yang memanfaatkan teknologi terhadap pelayanan publik sistem tilang yang dilaksanakan secara *online* serta berjalan secara terpadu (sinergitas) antar instansi penegak hukum maupun masyarakat seperti dalam pengurusan perpanjangan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) secara *online*, dan *Traffic Management Center* (TMC) yang dapat membantu pengemudi menghindari kemacetan.

Pencapaian salah satu bagian dari efektifitas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, diperlukan suatu perubahan implementasi pelayanan publik sistem tilang yang selama ini dilakukan dengan pembayaran secara manual berubah polanya melalui sinergitas pelayanan publik sistem tilang secara *online* sebagaimana yang tergambar sebagai berikut :



Gambar: Mekanisme Sinergitas Pelayanan Publik Sistem Tilang Secara Online

Gambar di atas merupakan proses kegiatan pembayaran E Tilang terhadap pelanggaran lalu lintas, dapat diuraikan mekanismenya sebagai berikut :

- 1) Petugas Polantas memberitahukan bahwa pelanggar telah melakukan pelanggaran lalu lintas.
- 2) Petugas Polantas memberitahukan sanksi pelanggaran yang disangkakan dan menjelaskan tata cara penyelesaian perkara dengan alternatif :
 - a) Apabila pelanggar memilih ingin menghadiri sidang perkara Garlantas di Pengadilan Negeri di wilayah TKP Garlantas maka

petugas memberikan lembar surat tilang warna merah dengan tak menulis jumlah uang titipan karena pelanggar harus membayar dendanya di sidang Pengadilan dan proses penyelesaiannya tidak mengalami perubahan sebagaimana yang dijabarkan pada Bab III sebelumnya.

- b) Apabila pelanggar tidak ingin/sempat untuk hadir pada sidang perkara di Pengadilan Negeri, maka petugas Polantas memberikan lembar tilang warna biru kepada pelanggar untuk membayarkan uang titipan denda tilang yang disesuaikan dengan tabel denda tilang ke Bank BRI untuk tetap dapat melakukan pembayaran secara manual di kantor BRI atau dapat melakukan pembayaran melalui sarana ATM/EDC baik yang berada di kantor BRI maupun yang berada di kantor Ditlantas atau bahkan melalui situs *website* dari salah satu instansi penegak hukum yang diakses langsung oleh masyarakat dengan memasukkan kode Polda/Polres dan nomor seri lembar tilang untuk menjadi dasar dilakukan pembayaran.
 - (1) Pada saat pelanggar membayar denda tilang melalui sarana elektronik yang digunakan, maka *server* BRI akan mengirim *message* ke *core system* untuk melakukan pencatatan atau pengkreditan ke rekening titipan denda tilang.

- (2) Seketika pelanggar melakukan pembayaran pada *website* maupun ATM/EDC, maka akan langsung terlihat pada *website* masing-masing instansi penegak hukum sehingga pihak kejaksaan dan pengadilan tidak perlu lagi melakukan penginputan data karena telah secara otomatis terdata telah melakukan pembayaran titipan denda tilang.
- (3) Bukti pembayaran melalui ATM/EDC yang ada dengan dikeluarkannya struk pembayaran akan menjadi dasar dilakukannya penukaran titipan barang bukti kendaraan ataupun surat kendaraan yang dikuasai oleh pihak kepolisian, demikian pula sebaliknya apabila masyarakat melakukan pembayaran jika perkaranya diputuskan secara *verstek*. Petugas kepolisian akan mengambil lembar tilang warna biru dari pelanggar dan dapat langsung menukarkan barang bukti dan surat tilang beserta struk pembayaran akan diserahkan ke kantor kejaksaan sebagai bukti telah dibayarnya titipan denda tilang.
- (4) Apabila terjadi kelebihan uang denda tilang yang telah dibayarkan tersebut, maka proses pengembalian sisa denda tilang milik masyarakat akan segera langsung ditransfer oleh pihak BRI ke nomor rekening pelanggar atau apabila masyarakat tidak memiliki nomor rekening karena

membayar titipan denda tilang langsung di kantor BRI secara manual maka masyarakat dapat mengambil sisa denda tilang tersebut dengan menunjukkan KTP/kartu tanda pengenal lainnya serta foto copy lembar tilang yang dimilikinya.

Implementasi sinergitas pelayanan publik sistem tilang secara *online* terhadap penanganan penyelesaian pelanggaran lalu lintas mulai dari kepolisian hingga tahap sidang pengadilan telah menerapkan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas melalui kecanggihan sistem komputerisasi yang terhubung dengan seluruh jaringan ATM BRI yang ada sehingga masyarakat tidak harus mendatangi kantor kejaksaan maupun pengadilan hanya untuk menyelesaikan permasalahannya dan tanpa harus mengikuti sidang pengadilan dengan melakukan sistem pembayaran elektronik atau *e-commerce*.

Setelah pelanggar/keluarga pelanggar/wakil pelanggar membayarkan denda tilang yang harus dibayarkan, maka akan tampil secara otomatis berapa jumlah denda yang harus dibayarkan dengan hanya mengetikkan nomor seri lembar tilang yang diketahuinya, pada layar ATM/EDC. Setelah pembayaran dilakukan maka akan langsung terdata dan terhubung dengan seluruh jaringan *website* dari masing-masing instansi penegak hukum, sehingga baik bendahara materiil tilang/Baur tilang dari masing-masing satuan lalu lintas yang telah menyetorkan berkas tilang, maupun hakim dan jaksa penuntut dari masing-masing tugasnya maupun masyarakat dapat memonitor secara langsung daftar nama pelanggar yang seketika itu juga telah atau

masih belum melakukan pembayaran denda tilang dari mesin ATM/EDC ataupun melalui sarana *website* dimanapun pembayaran dilakukan. Dengan menerapkan sistem pembayaran denda tilang melalui ATM/EDC secara *online* ini, maka diharapkan tidak terjadinya lagi keanekaragaman kebijakan instansi penegak hukum di masing-masing daerah untuk boleh/tidaknya penitipan denda tilang, sehingga dapat lebih meringankan beban masyarakat untuk lebih menghemat waktu dan biaya tanpa harus datang ke sidang pengadilan.

Dengan menerapkan sinergitas pelayanan publik sistem tilang secara *online* tersebut, maka alamat URL <http://118.97.77.144/langgar/gar/> yang menjadi *database* awalpenginputan data pelanggaran lalu lintas yang berada di Subdit Bin Gakkum Ditlantas Polda Sumut ataupun di Unit Tilang Polrestabes Medan akan menjadi data dasar/awal yang dimiliki oleh pihak kejaksaan dan pengadilan yang selanjutnya dilakukan penginputan data kembali di masing-masing instansi melalui portal khusus yang terhubung dari *website* yang dimiliki dan terhubung langsung dengan *database* pada alamat URL <http://118.97.77.144/langgar/gar/> tanpa bisa menghapus data maupun melakukan perubahan data, namun hanya dapat melakukan pelengkapan *entri* data untuk menginput data waktu diterimanya berkas tilang dari kepolisian dan juga penginputan data daftar denda tilang yang telah dibayarkan di sidang pengadilan maupun yang dibayar di kantor kejaksaan apabila diputuskan secara *verstek*.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, di dalam pelaksanaan sistem pendataan dari infolanggar tersebut dapat digambarkan berbagai implementasi terkait dalam pelaksanaan sinergitas sistem pendataan tilang antara lain:⁷³

- 1) Telah lengkapnya petunjuk pelaksanaan dan teknis yang berkenaan dengan pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas seperti SOP dan HTCK baik ke dalam maupun ke luar sehingga berakibat pada meningkatnya pemahaman anggota dalam melakukan koordinasi baik terhadap lingkungan internal maupun eksternal pada seluruh Satlantas sejawaran.
- 2) Telah adanya kesepakatan kerjasama ditingkat pusat antar instansi penegak hukum yang mengatur besaran denda tilang, biaya perkara dan besarnya titipan denda tilang yang akan dibayarkan masyarakat dalam pasal pelanggaran yang sama yang berlaku secara umum/sama dalam skala nasional pada akhirnya dan yang akan termuat dalam *database website* yang terintegrasi antar instansi penegak hukum dan dapat memberikan informasi kepada masyarakat akan besarnya biaya denda yang akan dibayarkan sebagai wujud transparansi dan akuntabilitas kepada publik.
- 3) Dari hasil penginputan data sekarang sudah dapat menganalisa secara otomatis jenis pelanggaran apa yang sering dilakukan per pelaku pelanggaran sehingga dapat menjadi dasar pertimbangan dan dasar penolakan pencabutan/perpanjangan SIM dan pengajuan peningkatan SIM, dan sudah dapat menganalisa berapa SIM yang sama yang telah dimiliki pelanggar.
- 4) Pelaksanaan penginputan data pelanggar dan jumlah pelanggaran yang dilakukannya telah dilakukan secara komputerisasi dan *online* sehingga dapat digunakan sebagai analisa data secara otomatis dan keseluruhan akan jenis pelanggaran yang sering dilakukan untuk bisa membantu dinas perhubungan dalam melakukan manajemen rekayasa lalu lintas (MRL) maupun pertimbangan penjatuhan hukuman apabila pelanggar terlibat kasus kecelakaan di kabupaten lainnya.
- 5) Pelayanan pemberian informasi dan pelayanan publik tilang secara *online* telah dapat diwujudkan yang memuat kebutuhan informasi dan akses langsung dari masyarakat tentang pasal pelanggaran yang dilakukannya, dan besarnya denda tilang yang akan dibayarkannya serta proses pembayaran denda tilang melalui sarana elektronik

⁷³ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020.

apabila pelanggar berhalangan hadir di sidang pengadilan/*verstek* yang terkoneksi langsung melalui situs *website* khusus yang telah diintegrasikan.

- 6) Penyelenggaraan pemberian informasi pelayanan publik tilang secara *online* telah dapat terlaksana secara bersama menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas dan untuk menekan meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas dan akhirnya dapat menekan jumlah korban jiwa dan kerugian ekonomi pada masyarakat.
- 7) Telah terhubungnya sistem pembayaran yang dapat diakses langsung oleh masyarakat dengan menggunakan pembayaran debit kartu tabungan dari berbagai jenis perbankan untuk membayar denda tilang yang langsung terdata dan terkoneksi langsung dengan masing-masing instansi penegak hukum dan pihak BRI (langsung tersetor ke kas negara), seperti pembayaran tiket pesawat/transaksi jual beli di internet sehingga masyarakat akan lebih efisien dalam segi waktu dan biaya.
- 8) Telah adanya fasilitas pemberian informasi pelayanan publik secara *online* terkait nomor rekening bank yang dituju untuk pembayaran denda tilang maupun titipan denda tilang melalui ATM (baik oleh pelanggar maupun keluarganya) yang langsung *online* dengan sistem *database website* penanganan pelanggaran lalu lintas yang terintegrasi antar instansi penegak hukum dengan pihak BRI.
- 9) Pendataan pendistribusian nomor seri tilang dari tingkat Korlantas Polri, Polda maupun Polres telah terkoneksi dengan internet dan sudah terintegrasi dalam komputerisasi *online* sehingga dapat meningkatkan kontrol akan terjadinya penyimpangan/penyalahgunaan dan menimbulkan celah hilangnya lembar tilang.
- 10) Meningkatnya sistem dan metode pemberian informasi lalu lintas dan meningkatnya sosialisasi dan pemberitaan kepada masyarakat tentang penggunaan akses informasi lalu lintas khususnya penanganan pelanggaran lalu lintas secara *online* antar instansi penegakkan hukum.
- 11) Penggunaan *website* di masing-masing instansi telah berfungsi secara mantap yang dapat menampung saran dan keluhan serta memberikan pendidikan secara langsung kepada masyarakat melalui *website* yang terintegrasi.
- 12) Pendataan vonis denda tilang secara *verstek* telah dilakukan secara *online* sehingga mudah terpantau secara langsung mulai dari di tingkat daerah hingga pusat, sehingga dapat langsung diketahui berapa jumlah perkara tilang yang telah di vonis secara *verstek*

maupun yang langsung dendanya dibayarkan oleh masyarakat di sidang pengadilan.

BAB III

HAMBATAN DALAM PELAKSANAAN E TILANG PENANGANAN

PELANGGARAN LALU LINTAS

A. Kondisi Sumber Daya Organisasi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan Dalam Melaksanakan Pelayanan Publik Tilang

Membahas kondisi sumber daya manusia yang melaksanakan pelayanan publik tilang saat ini, penulis akan menggunakan teori kompetensi dimana karakteristik yang mendasari seseorang dan berkaitan dengan efektifitas kinerja individu dalam pekerjaannya adalah bagian dari kepribadian yang mendalam dan melekat kepada seseorang serta perilaku yang dapat diprediksi pada berbagai keadaan dan tugas pekerjaannya.

a. Secara kuantitas :

Kemampuan dan keberhasilan penerapan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas tidak terlepas dari seberapa banyak jumlah dari sumber daya manusia yang melaksanakannya. Semakin banyak kuantitas personil yang melaksanakan tugasnya akan semakin mempermudah proses penerapan yang akan dilaksanakan. Sebagaimana diketahui, bahwa jumlah personil Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan secara riil sangat berbeda jauh dengan jumlah personil menurut DSPP yang ditentukan. Berdasarkan hasil wawancara dengan personil Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan bahwa jumlah personil di Satuan Lalu

Lintas Polrestabes Medan telah melebihi DSPP, hal ini diuraikan sebagai berikut:⁷⁴

“Adanya kondisi kelebihan personel Polri saat ini dimana secara riil terdapat 142 personel, sedangkan menurut DSPP seharusnya jumlah personel Polri yang dibutuhkan hanyalah 114 personel, sehingga terjadi selisih kelebihan personel Polri sebanyak 28 personel. Dengan memperhatikan data jumlah personel tersebut sebenarnya sudah jauh dari kebutuhan DSPP yang ada, namun apabila dibandingkan dengan jumlah pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas selama 1 tahun berjalan akan dirasakan masih sangat kurang”.

b. Secara kualitas

Kondisi kemampuan sumber daya manusia di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan tidak hanya dipengaruhi oleh kuantitas personil yang melaksanakan tugas, namun juga tergantung pada aspek kualitas yang dapat ditinjau dari beberapa aspek antara lain :

1) Aspek Pengetahuan (*knowledge*)

Untuk meninjau sejauhmana kemampuan pengetahuan sumber daya manusia yang dimiliki Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, maka dapat dikaji melalui tingkat pendidikan dan pelatihan kejuruan yang pernah diikuti oleh setiap personel. Menurut teori kompetensi, pengetahuan merupakan kompetensi yang kompleks dan untuk dapat melihat apakah seseorang dapat melakukan pekerjaan berdasarkan pengetahuan yang dimilikinya. Hal ini dapat terlihat

⁷⁴ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

dari bagaimana kondisi awal dari aspek pengetahuan petugas Polantas yang ada masih sangat kurang baik dari segi tingkat pendidikan dan kejuruan yang tergambar sebagai berikut:⁷⁵

- a) Masih banyaknya personel yang masih kurang pemahamannya terhadap segala peraturan perundang-undangan maupun peraturan pemerintah atau lainnya yang berkaitan dengan pelaksanaan penegakan hukum khususnya yang menunjang kegiatan penindakan pelanggaran lalu lintas.
- b) Aspek pengetahuan yang diperoleh dari pendidikan kejuruan juga tidak dapat dilepaskan sebagai wawasan personel dalam penguasaan pengetahuan dalam penegakan hukum lalu lintas
- c) Masih adanya personel yang belum memahami dalam mengklasifikasikan pelanggaran lalu lintas yang terjadi berdasarkan jenis pelanggaran yang diterakan dalam blanko tilang.
- d) Personel masih banyak yang belum mengetahui bagaimana penerapan pasal yang akan dikenakan pada setiap pelaku pelanggaran lalu lintas, sehingga lebih cenderung menerapkan pasal pelanggaran yang umum seperti tidak membawa/memiliki SIM dan STNK dan lemah dalam penerapan pasal pelanggaran lainnya.

2) Aspek Keterampilan (*skill*)

Kemampuan keterampilan dalam teknis dan taktis dalam memberikan pelayanan publik tilang dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas sering ditemukan terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan tugasnya di lapangan. Jika ditinjau dari kompetensi keterampilan, maka seorang petugas pelaksana harus

⁷⁵ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

memiliki kemampuan untuk melaksanakan suatu tugas tertentu baik secara fisik maupun mental dengan baik. Namun keadaan ini banyak ditemukan bertolak belakang seperti:⁷⁶

- a) Masih kurangnya kemampuan keterampilan *basic literacy skill, interpersonal skill, problem solving skill, dan leadership skill*, sehingga mengakibatkan lemahnya kemampuan menganalisis dan menyelesaikan setiap permasalahan dalam proses pelayanan dan penyelesaian Dakgarlantas yang dihadapi oleh masyarakat.
 - b) Kurangnya sumber daya manusia Polri yang menguasai teknologi informasi dan pelatihan keterampilan/kemampuan di bidang teknologi informasi.
 - c) Personel masih kurang terampil dalam pengisian blanko tilang sehingga masih banyak ditemukan coretan kesalahan dalam pengisian serta ketidaksesuaian antara pelanggaran yang terjadi dengan pasal yang dilanggar.
- 3) Aspek Sikap dan Perilaku (*attitude*)

Aspek sikap dan perilaku merupakan hal yang tak kalah pentingnya bagi seorang penyidik dan penyidik pembantu, dikarenakan banyaknya pelanggaran yang tidak sesuai dengan tugas yang diemban selaku pelayanan masyarakat. Hal ini dapat digambarkan sebagai berikut:⁷⁷

- a) Masih seringnya ditemukan beberapa personel di lapangan yang dalam melakukan penindakan terkesan mempersulit/terkesan berbelit-belit sehingga memberikan kesan kepada masyarakat bahwa petugas sedang mencari-cari kesalahan.

⁷⁶ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

⁷⁷ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- b) Dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, masih sering ditemukan keterlambatan dan tidak tuntasnya perkara yang diselesaikan di luar jalur pengadilan dikarenakan masih banyaknya anggota menjadikan tilang sebagai lahan mencari tambahan penghasilan.
- c) Masih banyaknya ditemukan masyarakat yang datang ke kantor lalu lintas dikarenakan merasa ditilang namun tidak diketahui siapa personel yang melakukan penindakan terhadapnya.
- d) Masih seringnya ditemukan beberapa personel yang tidak dapat mempertanggungjawabkan beberapa lembar tilang yang telah hilang akibat penyalahgunaan lembar tilang di lapangan ataupun hilangnya blanko tilang akibat kelalaiannya yang kurang dapat terawasi pada buku formulir pendistribusian blanko tilang yang masih tercatat dengan sistem manual.
- e) Masih kurangnya etika pelayanan perilaku petugas dalam pelayanan penyelesaian Dakgarlantas yang kurang ekspresif dan kurang mencerminkan jiwa pelayanan yang baik.
- f) Kurangnya perhatian dalam melaksanakan peran dan kedudukan manajer dari masing-masing tingkatan termasuk di instansi penegak hukum lainnya yang terkait dalam tugas pelayanan penyelesaian Dakgarlantas untuk memberikan inovasi bagi kemajuan pelayanan publik kepada masyarakat.
- g) Masih adanya praktek penyimpangan dan penyalahgunaan wewenang dalam proses penyelesaian perkara tilang di masing-masing aparat/instansi penegak hukum.
- h) Terjadinya benturan konflik kepentingan antar manajer dari masing-masing instansi penegak hukum yang terkait dalam tugas penanganan penyelesaian pelanggaran lalu lintas yang dikaitkan dengan kepentingan keuntungan pribadi/organisasi, dan bahkan berkembang berbagai regulasi yang menimbulkan konflik peran/kepentingan.
- i) Sebagian personel lalu lintas masih belum menyadari arti penting transparansi dan akuntabilitas dalam pemberian informasi pelayanan publik kepada masyarakat luas.

Di samping sumber daya manusia, ditemukan juga hambatan dalam pelaksanaan e tilang di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan yang berkaitan dengan dukungan anggaran terhadap sinergitas pelayanan publik sistem tilang guna

efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas saat ini, diuraikan sebagai berikut:⁷⁸

- a. Belum tersusunnya kebijakan dan peraturan pelaksanaan bersama antar instansi penegak hukum untuk penyediaan sumber dana yang dapat menunjang berjalannya sinergitas pelayanan publik sistem tilang secara *online* baik yang berasal dari DIPA Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan maupun anggaran dari masing-masing instansi penegak hukum lainnya, sehingga sampai saat ini hasil penyetoran denda tilang ke kas negara hanya merupakan dana PNBK pada akhirnya hanya bermanfaat bagi pendapatan negara, sebagai bagian dari anggaran pengadaan materiil buku tilang serta anggaran untuk honor tilang bagi anggota, namun belum terbagi untuk menunjang pengembangan program aplikasi sistem tilang secara *online* yang terintegrasi antar instansi penegak hukum.
- b. Penyediaan honor untuk staf maupun personel operator yang mengawasi penginputan data pada database info langgar saat ini masih belum ada, karena masih belum diatur dalam regulasi tersendiri/belum menjadi perhatian pemerintah secara khusus sehingga personel operator yang merupakan tulang punggung penginputan data info langgar terkesan malas untuk melakukan penginputan data.
- c. Masih sangat minimnya intensif honor tilang bagi petugas pelaksana Dakgarlantas saat ini, dimana untuk 1 lembar tilang yang digunakan hanya dianggarkan sebesar Rp 10.000,- saja, sehingga hal ini turut memberikan pengaruh kepada petugas di lapangan untuk melakukan penyimpangan atau pungli terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas sehingga pada akhirnya dapat mencoreng citra Polri di mata masyarakat.

Hambatan lainnya terkait dengan dukungan sarana dan prasarana yang menunjang sinergitas pelayanan publik sistem tilang guna efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas saat ini, sebagai berikut:⁷⁹

- a. Pengadaan sarana dan prasarana serta jaringan internet dalam mendukung pemberian informasi dan pelayanan publik masih ditanggung oleh masing-masing instansi penegakan hukum dan bahkan mengandalkan

⁷⁸ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

⁷⁹ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- partisipasi kemitraan masyarakat dan belum diatur dalam biaya anggaran secara terpusat hingga daerah.
- b. Adanya kondisi sistem *database* info langgar saat ini yang masih berdiri sendiri yang masih terpusat di Korlantas Polri dan telah terhubung dalam sistem jaringan yang terkoneksi dengan seluruh jajaran Ditlantas hingga ke seluruh jajaran Satlantas di seluruh Indonesia, namun masih belum dimanfaatkan untuk terkoneksi dengan sistem *database* yang ada pada Samsat maupun Satpas di seluruh daerah.
 - c. Dari beberapa *website* yang dimiliki baik oleh Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan maupun *website* yang dimiliki oleh Kejaksaan Negeri Medan dan Pengadilan Negeri Medan, masih belum terintegrasi dengan baik, dan bahkan belum memiliki sistem portal secara khusus dari masing-masing instansi penegak hukum untuk pemberian informasi data pelanggaran, sistem penyelesaian denda tilang maupun pemberian informasi kepada masyarakat yang dapat diakses secara langsung oleh masyarakat.

B. Sistem Dan Metode Yang Digunakan Dalam Sinergitas Pelayanan Publik Sistem Tilang Guna Efektifitas Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas

Kepolisian memiliki kewenangan dalam menangani pelanggaran lalulintas, dimana tugas dan wewenang segala kegiatan diatur berdasarkan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, antara lain: menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, memberikan izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha di bidang jasa pengamanan. Lembaga kepolisian adalah organ pemerintah yang ditetapkan sebagai suatu lembaga dan diberikan kewenangan menjaklankan fungsinya berdasarkan peraturan perundang-undangan.dengan demikian berbicara kepolisian berarti berbicara tentang fungsi dan lembaga kepolisian. Pemberian makna dari kepolisian ini dipengaruhi dari konsep fungsi kepolisian yang diembannya dan dirumuskan dalam tugas dan wewenangnya. Dalam menjalankan fungsi sebagai aparat penegakan

hukum, polisi wajib memahami azas-azas hukum yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pelaksanaan tugas, yaitu sebagai berikut :

- a. Asas legalitas, dalam melaksanakan tugasnya sebagai penegak hukum wajib tunduk pada hukum.
- b. Asas kewajiban, merupakan kewajiban polisi dalam menangani permasalahan masyarakat yang bersifat diskresi, karena belum diatur dalam hukum.
- c. Asas partisipasi, dalam rangka mengamankan lingkungan masyarakat polisi mengkoordinasikan pengamanan Swakarsa untuk mewujudkan ketaatan hukum di kalangan masyarakat.
- d. Asas preventif, selalu mengedepankan tindakan pencegahan daripada penindakan (represif) kepada masyarakat.
- e. Asas subsidiaritas, melakukan tugas instansi lain agar tidak menimbulkan permasalahan yang lebih besar sebelum ditangani oleh instansi yang membidangi.⁸⁰

Untuk melaksanakan wewenang kepolisian tersebut, pemerintah Indonesia menetapkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana yang dalam pasal:

1. Pasal 264,⁸¹
Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan oleh:
 - a. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia
 - b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Pasal 265,⁸²
 - a) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 264 meliputi pemeriksaan:

⁸⁰ Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia, 1993, tentang *Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu*

⁸¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan

⁸² *Ibid.*

- 1) Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - 2) tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;
 - 3) fisik Kendaraan Bermotor;
 - 4) daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
 - 5) izin penyelenggaraan angkutan.
- b) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara berkala atau insidental sesuai dengan kebutuhan.
- c) Untuk melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:
- 1) menghentikan Kendaraan Bermotor;
 - 2) meminta keterangan kepada Pengemudi; dan/atau
 - 3) melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.
3. Pasal 266,⁸³
- a) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (1) dapat dilakukan secara insidental oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.
 - b) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (1) huruf b sampai dengan huruf e dapat dilakukan secara insidental oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil.
 - c) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (2) dalam keadaan tertentu dilakukan secara gabungan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil.
 - d) Penyidik Pegawai Negeri Sipil dalam melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Pasal 14 ayat (1) UU No 2 tahun 2002 bertugas:

- a. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;
- b. menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan;

⁸³ *Ibid.*

- c. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
- d. turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
- e. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
- f. melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
- g. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
- h. menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- i. melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
- j. melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;
- k. memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian; serta
- l. melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan bertugas dalam penanganan pelanggaran lalu lintas berlandaskan pada Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang Prosedur Pelaksanaan Razia dan pelaksanaan sinergitas pelayanan public sistem tilang. Hal ini diuraikan sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan Sinergitas Pelayanan Publik Sistem Tilang
 - 1) Petugas Polantas menghentikan pelanggar yang dilanjutkan dengan pemeriksaan surat kendaraan dan kelengkapan kendaraan.
 - 2) Petugas Polantas memberitahukan bahwa pelanggar telah melakukan pelanggaran terhadap undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.

- 3) Petugas Polantas memberitahukan sanksi pelanggaran yang disangkakan dan menjelaskan tata cara penyelesaian perkara dengan alternatif :
 - a) Apabila pelanggar memilih ingin menghadiri sidang perkara Garlantas di Pengadilan Negeri di wilayah TKP Garlantas (hal ini dapat mempersulit pelanggar yang tak memiliki keluarga yang sedang mudik dari propinsi jauh yang harus kembali hanya untuk sidang), kemudian petugas memberikan lembar surat tilang warna merah dengan tak menulis jumlah uang titipan karena pelanggar harus membayar dendanya di sidang Pengadilan.
 - (1) Setelah menyerahkan lembar tilang warna merah kepada pelanggar, petugas penindak menyerahkan blanko tilang beserta barang bukti surat maupun kendaraan kepada Baur Tilang untuk dilakukan pencatatan.
 - (2) Terhitung 3 (tiga) hari sebelum dilaksanakan sidang tilang (umumnya jatuh pada hari Jumat) Baur Tilang menyerahkan seluruh blanko tilang yang akan disidangkan (baik blanko merah maupun biru yang telah dititipkan uang denda ke Bank BRI) beserta surat-surat/kendaraan yang disita ke kantor kejaksaan negeri

untuk dilakukan serah terima berkas dan barang bukti serta pencatatan dalam buku register kepada penuntut umum yang kemudian dilakukan pemeriksaan dan pencatatan dalam buku register lainnya.

- (3) Penuntut umum membawa seluruh berkas dan barang bukti tilang yang akan disidangkan pada hari Jumat ke kantor pengadilan negeri untuk disidangkan.
- (4) Jika terdakwa tidak hadir di sidang pengadilan (*verstek*) walaupun pelanggar menerima lembar merah tilang, hakim tetap menjatuhkan hukuman denda tilang kepada terdakwa dan penuntut umum mencatat jumlah denda yang dijatuhkan beserta biaya perkara yang setelah pelaksanaan sidang, penuntut umum membawa berkas dan barang bukti tersebut ke kantor kejaksaan (walaupun belum dibayarkan dendanya oleh pelanggar karena tak hadirnya terdakwa). Bagi pelanggar yang tidak hadir pada saat sidang tersebut dapat mengambil barang bukti apabila telah membayar uang denda tunggakan *verstek* tersebut di kantor kejaksaan.
- (5) Jika terdakwa hadir di sidang pengadilan, maka ia dapat menunjukkan lembar merah tilangnya untuk mengikuti sidang tilang dan hakim menjatuhkan vonis denda tilang

beserta biaya perkara yang seketika itu juga terdakwa di ruang sidang langsung membayarkan uang denda kepada penuntut umum dan baru dapat menukarkan barang bukti tilang.

(6) Sehari setelah sidang tilang dilaksanakan, penuntut umum menyetorkan seluruh uang denda tilang yang telah di vonis ke Kantor Bank BRI untuk disetorkan ke Kas Negara yang akhirnya menjadi dana PNBPN.

b) Apabila pelanggar tidak sempat/ingin diwakilkan dihadiri pada sidang perkara di Pengadilan Negeri, maka petugas Polantas memberikan lembar tilang warna biru kepada pelanggar untuk membayarkan uang titipan yang disesuaikan dengan tabel denda tilang (sesuai tabel denda yang ditetapkan oleh Ketua Pengadilan Negeri) ke Bank BRI atau petugas Polri yang ditunjuk (Bendahara materiil tilang/Bintara Tilang).

(1) Setelah pelanggar membayarkan uang tunai dan telah mendapatkan pengesahan bukti pembayaran dari Bank BRI/petugas Polri yang ditunjuk, maka Baur Tilang dapat menyerahkan barang bukti yang dititipkan kepada pelanggar, dan pelanggar tidak perlu lagi menghadiri

sidang tilang namun telah diwakilkan oleh petugas Polri yang ditunjuk.

- (2) Menjelang 3 (tiga) hari sebelum dilaksanakan sidang tilang (sesuai waktu yang ditentukan pada lembar biru oleh petugas), Baur Tilang menyerahkan lembar biru tilang beserta tanda bukti pembayaran oleh pelanggar kepada penuntut umum disertai dengan seluruh lembar merah tilang lainnya yang akan disidangkan pada waktu yang sama yang akan dihadiri oleh terdakwa.
- (3) Pada hari Sidang, hakim tetap menjatuhkan hukuman denda tilang beserta biaya perkara terhadap terdakwa yang telah membayar titipan denda ke Kantor BRI yang kemudian dicatat oleh penuntut umum, dan pada esok harinya berdasarkan amar putusan tersebut, penuntut umum memberitahukan kepada pihak Bank BRI untuk menyetorkan uang titipan denda tilang tersebut ke Kas Negara. Namun, apabila terjadi kelebihan uang dari denda tersebut, pihak BRI tidak dapat mengembalikan sisa uang titipan denda tilang tersebut kepada terdakwa ataupun menyetorkan uang sisa ke Kas Negara (sehingga hal ini menjadi penumpukan sisa denda tilang di Bank BRI).

BAB IV

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PELAKSANAAN E TILANG PADA PENANGANAN PELANGGARAN LALU LINTAS

A. Faktor Internal Pelaksanaan E Tilang pada Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pelaksanaan Sinergitas Sistem Pendataan Tilang

Penanganan penyelesaian pelanggaran lalu lintas mulai dari kepolisian hingga ke pengadilan masih diterapkan secara manual di mana masyarakat harus mendatangi kantor setempat untuk menyelesaikan permasalahannya baik dengan cara mengikuti sidang pengadilan maupun dengan menitipkan denda tilang dan terjadinya keanekaragaman kebijakan antar instansi penegak hukum untuk boleh/tidaknya penitipan denda tilang. Sampai saat ini pelayanan pemberian informasi dan pelayanan publik tilang secara *online* masih terbatas diterapkan oleh instansi kepolisian yang dapat diakses di internet melalui alamat URL <http://118.97.77.144/langgar/gar/> yang saat ini dikelola oleh fungsi lalu lintas namun hanya sebatas *database* dan statistik mengenai identitas pelanggar, identitas kendaraan, dan jumlah pelanggaran lalu lintas perkesatuan kepolisian yang khusus hanya dapat diakses oleh petugas kepolisian dan belum dapat diakses langsung oleh masyarakat maupun instansi penegak hukum lainnya

Pelayanan pemberian informasi dan pelayanan publik penyelesaian denda tilang secara *online* yang memuat kebutuhan informasi dan dapat diakses secara langsung oleh masyarakat masih belum dapat dilaksanakan, karena sistem *database* yang ada juga belum memuat pendataan tentang pasal pelanggaran yang dilakukannya, besarnya denda tilang yang akan dibayarkannya dan proses pembayaran denda tilang melalui sarana elektronik dengan memanfaatkan pembayaran melalui *website* maupun ATM yang ada apabila pelanggar berhalangan hadir di sidang pengadilan belum terkoneksi langsung melalui situs *website* khusus yang dibuat secara terintegrasi antara kepolisian, kejaksaan dan pengadilan. Keadaan *website* masing-masing instansi penegak hukum (kepolisian, kejaksaan, pengadilan) mulai dari tingkat pusat hingga tingkat daerah masih berdiri sendiri tanpa dapat terkoneksi langsung secara global sehingga mempersulit memantau perkembangan data pelanggaran lalu lintas di masing-masing daerah dan belum dapat menampung aspirasi ide maupun permasalahan yang dihadapi masyarakat untuk pemecahan masalah. Di dalam pelaksanaan sistem pendataan dari infolanggar tersebut dapat digambarkan berbagai kendala yang dihadapi terkait dalam pelaksanaan sinergitas sistem pendataan tilang yang terjadi saat ini sebagai berikut:⁸⁴

- 1) Masih belum lengkapnya petunjuk pelaksanaan dan teknis yang berkenaan dengan pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas

⁸⁴ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

seperti SOP dan HTCK baik ke dalam maupun ke luar antar instansi penegak hukum sehingga berakibat pada kurangnya pemahaman anggota dalam melakukan koordinasi baik terhadap lingkungan internal maupun eksternal pada seluruh Satlantas sejawaran.

- 2) Belum adanya kerjasama di tingkat pusat antar instansi penegak hukum yang mengatur besaran denda tilang, biaya perkara dan besarnya titipan denda tilang yang akan dibayarkan masyarakat dalam pasal pelanggaran yang sama yang berlaku secara umum/sama dalam skala nasional dan termuat dalam *database website* yang terintegrasi antar instansi penegak hukum dan dapat memberikan informasi kepada masyarakat akan besarnya biaya denda yang akan dibayarkan sebagai wujud transparansi dan akuntabilitas kepada publik.
- 3) Dari hasil penginputan data sekarang ini masih belum dapat menganalisa secara otomatis jenis pelanggaran apa yang sering dilakukan menurut per pelaku pelanggaran lalu lintas sehingga dapat menjadi dasar pertimbangan dan dasar penolakan pencabutan/perpanjangan SIM dan pengajuan peningkatan SIM, atau belum dapat menganalisa berapa SIM yang sama yang telah dimiliki pelanggar (data masih sebatas milik Subdit Regident yang belum dapat diakses langsung oleh Subdit Gakkum).
- 4) Pelaksanaan penginputan data pelanggar dan jumlah pelanggaran yang dilakukannya kurun waktu tertentu masih dilakukan secara manual sehingga tak dapat digunakan sebagai analisa data secara otomatis dan keseluruhan akan jenis pelanggaran yang sering dilakukan untuk bisa membantu dinas perhubungan dalam melakukan manajemen rekayasa lalu lintas (MRL) maupun pertimbangan penjatuhan hukuman apabila pelanggar terlibat kasus kecelakaan di kabupaten lainnya serta database yang ada belum dapat menganalisa secara otomatis jenis pelanggaran mana yang paling sering dilakukan oleh masyarakat dalam setiap kurun waktu untuk dapat menjadi prioritas sasaran Subdit Gakkum untuk melakukan penegakan hukum secara selektif perioritas untuk dapat menekan meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas sehingga dapat menekan meningkatnya jumlah korban jiwa akibat Lakalantas.
- 5) Belum terhubungnya sistem pembayaran yang dapat diakses langsung oleh masyarakat dengan menggunakan pembayaran debit kartu tabungan dari berbagai jenis perbankan untuk membayar denda tilang yang langsung dapat terdata dan tampil secara langsung di *website* masing-masing instansi penegak hukum seperti pembayaran tiket pesawat/transaksi jual beli di internet sehingga masyarakat akan lebih efisien dalam segi waktu dan biaya serta

- masing-masing instansi penegak hukum dapat secara langsung memonitor pelanggar mana yang telah atau belum melakukan pembayaran denda tilang.
- 6) Pendataan pendistribusian nomor seri tilang dari tingkat Korlantas Polri, Polda maupun Polres masih dilakukan secara manual dan belum terintegrasi dalam komputerisasi secara *online* sehingga dapat melemahkan sistem kontrol akan terjadinya penyimpangan/penyalahgunaan dan menimbulkan celah hilangnya lembar tilang oleh anggota.
 - 7) Masih lemahnya sistem dan metode pemberian informasi lalu lintas dan kurangnya sosialisasi dan pemberitaan kepada masyarakat tentang penggunaan akses informasi lalu lintas khususnya dalam penanganan pelanggaran lalu lintas secara *online* antar instansi penegakkan hukum.
 - 8) Penggunaan *website* di masing-masing instansi masih belum berfungsi secara optimal yang dapat menampung saran dan keluhan serta memberikan pendidikan tentang lalu lintas dan peningkatan kepatuhan hukum secara langsung untuk masyarakat.
 - 9) Pendataan vonis denda tilang secara *verstek* di kantor kejaksaan negeri masih dilakukan secara manual sehingga sulit terpantau secara langsung di tingkat daerah maupun pusat, dan bahkan berapa jumlah perkara tilang yang telah di vonis *verstek* masih menjadi tunggakan/belum dan tidak ditebus oleh masyarakat.

Kendala yang dihadapi terkait dalam pelaksanaan sinergitas sistem pendataan tilang yang terjadi saat ini tentunya memiliki implikasi sebagai berikut:⁸⁵

- a. Dengan adanya kondisi penerapan proses penyelesaian pelanggaran lalu lintas yang beraneka ragam saat ini, dapat menimbulkan kebingungan bagi masyarakat, karena tidak seluruh daerah dapat diterapkan penitipan uang denda tilang di kantor kepolisian akibat perbedaan persepsi dari masing-masing instansi penegak hukum hanya dalam satu propinsi saja.
- b. Kualitas pemberian informasi kepada masyarakat dan pelayanan publik tilang saat ini masih jauh dari harapan masyarakat selaku pelanggan, hal ini disebabkan karena adanya kesenjangan persepsi terhadap standarisasi penyediaan pelayanan dan penetapan tujuan yang jelas untuk pelayanan publik tilang, lemahnya evaluasi dan pemberian penghargaan kepada pegawai pelaksana(operator entri data untuk masing-masing instansi penegak hukum), dan timbulnya kesenjangan komunikasi eksternal

⁸⁵ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- (kurangnya komunikasi horizontal antar instansi penegak hukum), serta kurang dapat memberikan tingkat kepuasan masyarakat karena masih lemahnya survei terhadap apa yang dibutuhkan oleh masyarakat.
- c. Kurangnya fungsi pengawasan antar instansi penegak hukum mulai dari tingkat pusat hingga daerah maupun pelibatan masyarakat dalam proses penyelesaian penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas.
 - d. Masih kurangnya kemampuan dalam menyusun mekanisme yang memudahkan pelaksanaan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan tugas anggota Polantas di lapangan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi agar dapat memantau secara langsung dan cepat atas setiap kegiatan operasional dan pembinaan yang dilakukan.
 - e. Tidak dapat mencegah timbulnya kerugian negara akibat tertunggaknya sisa *verstek* di Kejaksaan Negeri dan lemahnya sistem pengawasan dan pencegahan terhadap perilaku masyarakat yang enggan membayar denda tilang tersebut dengan melakukan pembuatan SIM maupun STNK duplikat yang pada akhirnya dapat mengurangi pemasukan dana PNPB kepada negara.

2. Mekanisme Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas dengan Sistem Tilang

Pelanggar dapat memilih untuk menerima kesalahan dan memilih untuk menerima slip tilang berwarna biru, kemudian membayar denda di Bank tempat kejadian dan mengambil dokumen yang ditahan di tempat kejadian, atau menolak kesalahan yang didakwakan dan meminta sidang pengadilan serta menerima slip tilang berwarna merah. Pengadilan kemudian yang akan memutuskan apakah pelanggar bersalah atau tidak, dengan mendengarkan keterangan dari polisi bersangkutan dan pelanggar dalam persidangan di Pengadilan Negeri Medan, pada waktu yang telah ditentukan (biasanya 5 sampai 10 hari kerja dari tanggal pelanggaran).

Sistem peradilan tilang pihak yang terdepan sama dengan sistem peradilan perkara pidana biasa yaitu kepolisian. Pemeriksaan permulaan dilakukan tempat kejadian. Polisi yang bertugas melaksanakan penegakan

hukum apabila menemukan pelanggaran lalu lintas tertentu harus menindak langsung ditempat kejadian. Penyidikan yang dilakukan oleh polisi lalu lintas yang telah ditunjuk dan penyidik tidak perlu mengumpulkan barang bukti sebab pelanggaran tersebut pembuktiannya mudah serta nyata maksudnya dapat dibuktikan pada saat itu juga sehingga pelanggar tidak akan dapat menghindar. Penyidik tidak perlu membuat berita acara pemeriksaan penindakan terhadap pelanggaran menggunakan formulir tilang atau blangko tilang yang berisi catatan-catatan penyidik. Formulir tilang tersebut berfungsi sebagai berita acara pemeriksaan pendahuluan, surat panggilan ke sidang, surat tuduhan jaksa, berita acara persidangan dan putusan hakim.

Adapun penanganan pelanggaran lalu lintas dengan sistem tilang dirasakan belum optimal yang disebabkan oleh beberapa faktor yakni:⁸⁶

- 1) Kurangnya sumber daya manusia personel yang mampu menguasai teknologi informasi khususnya memiliki kemauan yang kuat untuk menjadi operator komputer untuk melaksanakan penginputan dan pengolahan data pelanggaran lalu lintas.
- 2) Belum optimalnya SOP dan HTCK yang mengatur tugas dan tanggung jawab dalam melaksanakan penegakan hukum pelanggaran lalu lintas dalam hubungan internal maupun eksternal organisasi kepolisian.
- 3) Masih lemahnya pengawasan internal satuan lalu lintas terhadap tunggakan perkara pelanggaran lalu lintas/tilang maupun barang bukti SIM dan STNK yang masih belum ditebus oleh pelanggar di Kantor Kejaksaan Negeri akibat kurangnya koordinasi dan informasi.
- 4) Masih lemahnya sistem pengawasan di seluruh Satpas maupun Samsat di seluruh jajaran satuan lalu lintas dalam mengantisipasi pembuatan SIM dan STNK duplikat oleh masyarakat untuk menghindari pembayaran denda tilang yang lebih mahal.

⁸⁶ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- 5) Masih belum terhubungnya *database* sistem informasi pelanggaran lalu lintas (Info langgar) yang terpusat di Korlantas dengan *website* seluruh Satlantas maupun Ditlantas sejajar yang dapat diakses langsung oleh masyarakat.

B. Faktor Eksternal Pelaksanaan E Tilang pada Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kamtibcarlantas.⁸⁷ Adapun jenis pelanggaran lalu lintas yang sering dijumpai seperti tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi), melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak memiliki STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), tidak menggunakan helm, dan melawan arus.⁸⁸

Pelanggaran lalu lintas adalah masalah penyebab sebagian besar kecelakaan lalu lintas. Terutama karena faktor manusia pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Namun, dapat juga ditemukan penyebab di luar faktor manusia seperti ban pecah, rem blong, jalan berlubang, dan lain-lain. Demikian juga masalah kemacetan lalu lintas, data menunjukkan bahwa kemacetan itu diakibatkan oleh pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan. Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah mengatur mengenai jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan sebagai berikut:⁸⁹

⁸⁷ Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian, *Fungsi Teknis Lalu Lintas*, Kompetensi Utama, Medan, 2009, hal. 6.

⁸⁸ *Ibid.*,

⁸⁹ Pasal 275 s/d Pasal 303, Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan lalu lintas yang dapat menimbulkan kerusakan jalanan.
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka dan lain-lain.
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal.
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain.
5. Mengemudikan kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Polri.
7. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan SIM.
8. Pengguna jalan tidak patuhi perintah yang diberikan petugas Polri.
9. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, di pengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan.
10. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda.
11. Mengendarai kendaraan bermotor tidakenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll.
12. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan.
13. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), tidak dapat menunjukkan SIM, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala.
14. Mengemudikan kendaraan bermotor/ penumpang yang duduk di samping tidak dikenakan sabuk pengaman.
15. Mengemudikan dan penumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm.
16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI).
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut penumpang lebih dari satu orang.
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalahkan lampu utama pada siang dan malam hari dalam kondisi tertentu.
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah, tanpa beri isyarat dengan lampu atau tangan.
20. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat.
21. Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara Kereta Api (KA) dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu Kereta Api (KA) mulai ditutup.

22. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan.
23. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak pasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir/darurat.
24. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda.
25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan/ lajur kiri, tidak hentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak tutup kendaraan selama berjalan.
26. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan.
27. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, ngerem, turunkan penumpang selain di tempat pemberhentian.
28. Mengemudikan mobil barang untuk angkut orang.
29. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan/ turunkan penumpang lain di sepanjang jalan.
30. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan.
31. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak patuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan.
32. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan.
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.
34. Tidak asuransikan tanggung jawabnya untuk ganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga.
35. Tidak asuransikan awak kendaraan dan penumpang.

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang umum sering terjadi di wilayah hukum Satlantas Polrestabes Medan adalah sebagai berikut:⁹⁰

- a. Pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas dimana pelanggaran terhadap lampu lalu lintas ini justru jenis pelanggaran yang sering dilakukan pengguna kendaraan. Terburu-buru serta tidak melihat lampu sudah berganti warna adalah beberapa alasan yang sering terlontar dari si pelanggar.

⁹⁰ Hasil wawancara terhadap Personil Unit Tilang pada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- b. Dalam berkendara tidak memakai sistem pengaman yang lengkap seperti pengendara motor tidak memakai helm Standar Nasional Indonesia (SNI), sedangkan pengendara mobil tidak memakai safety belt.
- c. Tidak membawa surat-surat berkendara seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).
- d. Tidak menggunakan kaca spion saat berkendara seringkali diabaikan, padahal kaca spion dapat membantu pengemudi untuk memastikan bahwa kondisi saat itu kondusif untuk membelokkan kendaraan. Hal ini juga berguna untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan.
- e. Tidak mematuhi perintah yang diberikan petugas pengatur lalu lintas jalan.
- f. Seringkali pengendara sepeda motor bersikap seenaknya dijalanan dengan melawan arus. Pengendara seolah menganggap hal ini tidak jadi masalah, namun pelanggaran ini dapat mengakibatkan kecelakaan. Kecelakaan yang di maksud ialah saling tabrak menabrak bagi para pengendara.

Adapun dari bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang disebut diatas, tentunya personil lalu lintas harus melakukan penindakan dengan menerapkan sistem tilang. Penerapan sistem tilang secara eksternal dipengaruhi oleh beberapa factor antara lain:⁹¹

- 1) Selalu berkembangnya perangkat lunak (software) oleh perusahaan pembuat perangkat sehingga mendorong untuk selalu diperbaharunya perangkat sistem database pada *website* dari masing-masing instansi penegak hukum.
- 2) Adanya kondisi kemungkinan kelemahan *website* dalam sistem pengamanannya, sehingga *website* tersebut akan dimanfaatkan oleh para *hacker* untuk sistem jaringan yang dapat mengganggu operasional sistem tilang secara *online*.
- 3) Adanya permasalahan dari pihak kejaksaan negeri yang belum terpecahkan karena semakin meningkatnya penunggakan pembayaran uang denda tilang (*verstek*) dalam setiap bulannya yang dapat mengurangi penerimaan negara bukan pajak (PNBP).
- 4) Munculnya kekhawatiran masyarakat bahwa kebijakan dan program yang digulirkan pemerintah hanya sebatas wacana belaka, sedangkan

⁹¹ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

pada pelaksanaannya tetap jauh dari harapan dan bahkan menyimpang dari yang telah digariskan.

- 5) Belum diaturnya regulasi tentang sistem informasi dan komunikasi lalu lintas yang terpadu dan standar operasional prosedur antar instansi penegak hukum dalam memberikan pelayanan publik informasi lalu lintas yang terintegrasi dalam bentuk penanganan pelanggaran lalu lintas secara *online*.

C. Upaya untuk mengatasi Faktor-Faktor yang mempengaruhi Pelaksanaan Sistem E Tilang

Mempertimbangkan kondisi awal yang ada pada saat ini, faktor-faktor yang mempengaruhi dan kondisi yang diharapkan dalam pelaksanaan e tilang untuk penanganan pelanggaran lalu lintas guna efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas, maka strategi yang telah diuraikan seperti di atas akan diimplementasikan melalui upaya-upaya secara komprehensif dan aplikatif sebagai berikut :

- a. Rencana Aksi Strategi Jangka Pendek (0 s/d 6 bulan) :
 - 1) Meningkatkan kuantitas dan kualitas personel melalui penambahan jumlah personel dan melaksanakan berbagai pelatihan yang mendukung pelaksanaan pelayanan publik sistem tilang secara *online*. Sumber daya manusia kunci utama dalam mendukung terwujudnya visi dan misi yang telah ditetapkan, karena seberapa canggih teknologi yang dimiliki oleh instansi dalam menjalankan operasionalnya tanpa memiliki personel yang berkompeten, bermoral dan memiliki motivasi dan dedikasi yang tinggi, maka teknologi tersebut tidak ada gunanya. Oleh karena itu untuk dapat

mewujudkan hal tersebut, maka upaya yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut:⁹²

- a) Melakukan analisa kebutuhan personel secara selektif prioritas dengan kompetensi di dalam upaya meningkatkan pelayanan publik pelayanan publik sistem tilang secara *online*.
- b) Mengadakan usulan kepada Karo Pers untuk penambahan jumlah personel dan penambahan jumlah personel untuk mengikuti Dikbangspes baik tingkat dasar dan lanjutan secara bertahap, sehingga setiap personel memiliki pengetahuan dan keterampilan yang dapat menunjang pelaksanaan tugasnya.
- c) Memberdayakan personel yang telah ada untuk mengefektifkan kegiatan operasional unit tilang khususnya dalam pelayanan publik sistem tilang secara *online*.
- d) Membuat rencana pelatihan secara kontinyu dan berkesinambungan yang berkaitan dengan pelaksanaan pelayanan publik sistem tilang secara *online*.
- e) Melaksanakan sosialisasi terhadap personel pada saat jam pimpinan agar dapat mengalikasikan pelayanan publik sistem tilang secara *online* yang cepat dan tepat.
- f) Melaksanakan pelatihan secara rutin dan berjenjang mengenai perkembangan kemajuan teknologi informasi dengan mendatangkan instruktur dari lingkungan eksternal seperti fakultas teknik informatika untuk meningkatkan keterampilan personel dalam melaksanakan penginputan data pada sistem tilang secara *online*.
- g) Memberikan pembekalan pengetahuan melalui seminar maupun lokakarya kepada setiap personel dengan melibatkan Bidang Teknologi Informatika Polda sebagai narasumber dengan materi tata kelola teknologi informasi kepolisian yang berkaitan dengan sistem tilang secara *online*.
- h) Meningkatkan motivasi kerja bagi setiap personel guna meningkatkan gairah kerja dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat, yang diantaranya dengan menetapkan jenjang karier, memberikan insentif tambahan, dan pemberian *reward and punishment*.

⁹² Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- 2) Menyusun berbagai peraturan terkait prosedur operasional terhadap aplikasi tilang secara *online* yang terperinci melalui:⁹³
 - a) Menyusun peraturan yang berkaitan dengan operasional sistem tilang secara *online* yang telah dikembangkan mulai dari operator yang ditugaskan untuk entri data hingga penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
 - b) Menunjuk personel yang akan ditugaskan secara khusus melalui surat perintah untuk mengelola dan mengoperasikan aplikasi sistem tilang secara *online*.
 - 3) Mengevaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan yang telah dilaksanakan pada jangka pendek serta melakukan langkah peningkatan dan melanjutkan pelaksanaan pada jangka sedang.
- b. Rencana Aksi Strategi Jangka Menengah (0 s/d 12 bulan) :
- 1) Menyusun rencana penambahan dukungan anggaran yang akan dipergunakan untuk pengadaan layanan sistem tilang secara *online* maupun operasional aplikasi sistem tilang secara *online*. Dengan mengupayakan ketersediaan dukungan anggaran untuk mendukung pengembangan, pemeliharaan dan operasional sistem tilang secara *online* melalui:⁹⁴
 - a) Menghitung dan menyusun rencana kebutuhan anggaran yang diperlukan dalam pengadaan, pengembangan termasuk biaya operasional dan pembuatan sistem tilang secara *online*.

⁹³ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

⁹⁴ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- b) Melakukan pemanfaatan secara efektif dan efisien terhadap anggaran yang tersedia dalam mendukung pelaksanaan pelayanan publik sistem tilang secara *online* sehingga tidak terjadi pemborosan dan anggaran dapat digunakan dengan tepat sasaran.
 - c) Menyalurkan anggaran yang dibutuhkan untuk pengadaan dan pengembangan, pemeliharaan dan perawatan serta penerapan aplikasi sistem tilang secara *online* untuk mendapat skala prioritas.
 - d) Memerintahkan Bensatker untuk melaksanakan monitoring terhadap anggaran yang digunakan bagi pengadaan dan pengembangan, pemeliharaan dan perawatan serta penerapan aplikasi sistem tilang secara *online*, sehingga tidak terjadi penyimpangan anggaran dan alokasi anggaran sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
 - e) Membuat dan mengembangkan rencana kerja tahunan yang diarahkan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat melalui pelayanan publik sistem tilang secara *online* melalui :
 - (1) Memasukkan rencana kebutuhan anggaran untuk program pengadaan dan pengembangan dalam pembuatan sistem tilang secara *online* ke dalam Renja dan RKAKL sehingga mendapatkan alokasi dukungan anggaran yang tersedia sesuai dengan kebutuhan riil.
 - (2) Mengusulkan kepada Kapolrestabes melalui Kabag Sumda agar rencana kebutuhan anggaran yang telah disusun untuk dimasukkan ke dalam Renja Polrestabes sehingga kebutuhan anggaran untuk program kegiatan pengadaan dan pengembangan, pemeliharaan dan perawatan serta pelatihan aplikasi sistem tilang secara *online* dapat terdukung dalam anggaran negara.
 - f) Melaksanakan analisa dan evaluasi untuk mengetahui efektifitas dan efisiensi penggunaan anggaran dalam penyelenggaraan pelayanan publik sistem tilang secara *online*.
- 2) Menyusun perencanaan penambahan dukungan sarana prasarana yang dapat dipergunakan dalam pengadaan sistem tilang secara *online*. Dengan mengupayakan untuk melaksanakan pengadaan dan pengembangan, pemeliharaan dan perawatan untuk menjamin

keberlangsungan program aplikasi sistem tilang secara *online* yang telah direncanakan sebelumnya, melalui:⁹⁵

- a) Kasat Lantas memerintahkan untuk melaksanakan inventarisasi terhadap sarana prasarana yang menjadi kebutuhan aplikasi sistem tilang secara *online*.
- b) Menyusun rencana kebutuhan sarana prasarana yang diperlukan dalam pengadaan pengembangan aplikasi sistem tilang secara *online* seperti komputer, jaringan internet, server dan berbagai perangkat lunak lainnya.
- c) Menyusun rencana pemeliharaan dan perawatan terhadap sarana prasarana yang dimiliki baik software maupun hardware secara terinci sesuai dengan skala prioritas yang disesuaikan dengan sumber pembiayaan yang ada.
- d) Mengajukan usulan kebutuhan sarana prasarana kepada Kapolda bersamaan dengan rencana kerja dan anggaran Ditlantas tahun berikutnya.
- e) Melaksanakan pengujian secara berkala terhadap sarana prasarana yang digunakan pada aplikasi sistem tilang secara *online* untuk mengetahui kondisi sarana prasarana yang dimiliki.
- f) Membuat sistem pelaporan pertanggungjawaban mengenai penggunaan sarana prasarana dalam pelaksanaan program dan kegiatan operasional sistem tilang secara *online* agar dalam pelaksanaannya tidak ada ditemukannya penyimpangan.
- g) Membuat kesepakatan dan kerjasama dengan unsur penegak hukum bersama pihak ketiga maupun perusahaan pengembang teknologi informasi dalam rangka pemeliharaan dan perawatan peralatan teknologi informasi yang ada serta melakukan *updating* program.
- h) Melakukan pengembangan sarana prasarana secara bertahap dengan memperhitungkan pemenuhan kebutuhan peralatan untuk mendukung kelancaran pelaksanaan pelayanan publik sistem tilang secara *online*.
- i) Melakukan analisa dan evaluasi untuk mengetahui efektifitas dan efisiensi pengadaan, pendistribusian dan pemanfaatan sarana prasarana yang digunakan.

⁹⁵ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- 3) Menyusun perencanaan pengadaan sistem dan metode layanan aplikasi sistem tilang secara *online* yang mudah diakses dan digunakan oleh masyarakat. Melakukan pembenahan terhadap sistem dan metode yang dititikberatkan pada penyusunan regulasi internal berupa peraturan yang mendukung kegiatan operasional pelayanan publik sistem tilang secara *online* melalui.⁹⁶
- a) Menyusun dan merumuskan HTCK maupun SOP yang berkaitan dengan pelaksanaan pelayanan publik sistem tilang secara *online* yang memuat urutan tindakan yang harus dilakukan hingga penginputan data.
 - b) Menyusun dan merumuskan HTCK maupun SOP terhadap *job description* secara jelas dan terperinci antar Ditlantas dengan kejaksaan negeri dan pengadilan negeri setempat untuk memudahkan penginputan data dan pelaksanaan pelayanan publik sistem tilang secara *online*.
 - c) Melaksanakan koordinasi dan kerjasama dengan pihak ketiga serta Bidang Teknologi Informatika dalam pengadaan dan pengembangan aplikasi sistem tilang secara *online*.
 - d) Melaksanakan pengawasan dan pengendalian secara kontinyu terhadap pemanfaatan teknologi informasi yang telah dikembangkan untuk meningkatkan kinerja Unit Tilang.
 - e) Melakukan perancangan manajemen sistem informasi yang berbasis teknologi informasi untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat.
- 4) Mengevaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan yang telah dilaksanakan pada jangka sedang serta melakukan langkah peningkatan dan melanjutkan pelaksanaan pada jangka panjang.

c. Rencana Aksi Strategi Jangka Panjang (0 s/d 24 bulan) :

⁹⁶ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- 1) Membangun dan meningkatkan peran serta masyarakat dalam menggunakan aplikasi sistem tilang secara *online* melalui:⁹⁷
 - a) Memerintahkan kepada Unit Tilang dan seluruh personel untuk selalu mensoialisasikan kepada pelanggar tentang layanan sistem tilang secara *online*, dimana masyarakat cukup dengan membukan akses website dan memasukkan nomor seri tilang pada lembar tilang untuk dapat melakukan pembayaran denda tilang di mesin ATM maupun website yang ada.
 - b) Menyusun rencana kegiatan sosialisasi kepada masyarakat untuk memanfaatkan dan menggunakan sistem tilang secara *online* dalam meningkatkan transparansi penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dan meningkatkan peran serta masyarakat dalam memberikan informasi dan kontrol sosial dalam pelaksanaan penegakan hukum.

- 2) Membangun dan membina kemitraan secara bersinergis dengan media massa guna memberikan dukungan bagi kelancaran dan keberhasilan pelaksanaan aplikasi sistem tilang secara *online* melalui sosialisasi kepada masyarakat melalui:⁹⁸
 - a) Melaksanakan kerjasama dengan media massa baik cetak maupun elektronik untuk membantu mensosialisasikan teknik penggunaan aplikasi pelayanan publik sistem tilang secara *online* kepada masyarakat.
 - b) Melaksanakan kerjasama dengan media massa baik cetak maupun elektronik yang berada di Kota Medan untuk membantu mensosialisasikan aplikasi pelayanan publik sistem tilang secara *online* serta keuntungan dan kemudahan dalam layanan tersebut.

⁹⁷ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

⁹⁸ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- 3) Membangun dan membina koordinasi dan kerjasama dengan unsur penegak hukum dan lingkungan eksternal dalam rangka pengadaan, pengembangan, pemeliharaan dan perawatan software dan hardware aplikasi tilang secara *online* melalui.⁹⁹
- a) Membentuk kelompok perwakilan dari seluruh instansi penegak hukum yang akan dilibatkan dalam penyedia pelayanan *website* pelayanan publik terkait penanganan pelanggaran lalu lintas secara *online* dan terpadu.
 - b) Pimpinan dalam kelompok menjelaskan harapan-harapan yang ingin dicapai oleh organisasi melalui pelayanan yang diberikan.
 - c) Kelompok yang terbentuk merumuskan visi pelayanan dari beberapa kelompok dipresentasikan bersama dan dipilih atau dimodifikasi/dirumuskan kembali menjadi visi pelayanan yang disepakati semua kelompok.
 - d) Kelompok yang terbentuk bekerja secara mandiri merumuskan misi pelayanan dengan mempertimbangkan nilai-nilai yang berlaku pada lingkungan internal dan eksternal, yang meliputi kekuatan dan kelemahan internal unit penyedia pelayanan, peluang dan tantangan, serta harapan-harapan masyarakat selaku pelanggan serta mencakup pelayanan yang akan diberikan dan ditawarkan kepada masyarakat dan kepentingan seluruh instansi yang terkait didalamnya.
 - e) Mengembangkan sistem pelayanan yang handal dan terpercaya, serta terjangkau oleh masyarakat luas, dengan sasaran :
 - (1) Perluasan dan peningkatan kualitas jaringan komunikasi dan informasi yang dapat terjangkau oleh masyarakat.
 - (2) Pembentukan portal-portal informasi dan pelayanan publik yang dapat mengintegrasikan sistem manajemen dan proses kerja instansi pemerintah terkait, sehingga masyarakat pengguna tidak merasakan sekat-sekat organisasi dan kewenangan di lingkungan pemerintah, sasaran ini akan diperkuat dengan kebijakan tentang

⁹⁹ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- kewajiban instansi penegak hukum untuk menyediakan informasi dan pelayanan publik secara *online*.
- (3) Pembentukan jaringan organisasi pendukung yang menjembatani portal-portal informasi dan pelayanan publik tersebut melalui situs dan sistem pengolahan dan pengelolaan informasi yang telah ada untuk diperbaharui pada sistem manajemen dan proses kerja di instansi yang berkepentingan.
 - (4) Melakukan pembakuan sistem manajemen dokumen elektronik, standarisasi, dan sistem pengamanan informasi untuk menjamin kelancaran dan keandalan transaksi informasi dan keuangan antar instansi dan masyarakat.
- f) Menata sistem dan proses kerja antar instansi penegak secara holistik, dengan sasaran:¹⁰⁰
- (1) Manajemen perubahan, pengembangan pemerintahan yang baik hanya dapat dicapai apabila didukung oleh komitmen yang kuat dari seluruh tingkatan manajemen untuk melakukan perubahan-perubahan sistem manajemen dan proses kerja secara kontinyu, agar pemerintah dapat menghadapi perubahan pola kehidupan masyarakat yang semakin dinamis dan kompleks, dimana setiap unsur instansi yang terlibat berfungsi sebagai simpul dalam jaringan desentralisasi kewenangan dengan lini pengambilan keputusan yang sependek mungkin dan tolak ukur akuntabilitas yang jelas.
 - (2) Penguatan *e-leadership*, penataan sistem manajemen dan proses kerja di lingkungan instansi penegak hukum yang perlu ditunjang oleh penguatan kerangka kebijakan yang fokus dan konsisten untuk mendorong pemanfaatan teknologi informasi, agar simpul-simpul jaringan organisasi dapat berinteraksi secara erat, transparan, dan membentuk rentang kendali yang efektif.
 - (3) Rasionalisasi peraturan dan prosedur operasi, termasuk semua tahapan perubahan, perlu diperkuat dengan

¹⁰⁰ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

landasan peraturan dan prosedur operasi yang berorientasi pada jaringan, rasional, terbuka, serta mendorong pembentukan kemitraan dengan masyarakat.

g) Memanfaatkan teknologi informasi secara optimal, dengan sasaran:¹⁰¹

- (1) Perumusan kebijakan tentang pengamanan informasi serta pembakuan sistem otentifikasi untuk menjamin keamanan informasi dalam penyelenggaraan transaksi masyarakat dengan pihak BRI, terutama yang berkaitan dengan kerahasiaan informasi dan transaksi keuangan.
- (2) Pengembangan jaringan intra instansi penegak hukum untuk mendukung keandalan dan kerahasiaan transaksi informasi antar instansi.

h) Mengembangkan kapasitas sumber daya manusia (SDM), baik pada instansi penegak hukum, disertai dengan meningkatkan *e-literacy* masyarakat, dengan sasaran : penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan teknologi informasi dan komunikasi bagi aparat pelaksana yang menangani kegiatan bidang informasi dan komunikasi dan aparat yang bertugas dalam memberikan pelayanan publik, maupun pimpinan unit/lembaga; serta memfasilitasi pendidikan dan pelatihan bagi calon pendidik dan pelatih maupun tenaga potensial di bidang teknologi informasi dan komunikasi yang diharapkan dapat mentransfer pengetahuan/keterampilan yang dimiliki.

¹⁰¹ Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

- i) Melaksanakan pengembangan secara sistematis melalui tahapan yang realistis dan terukur, dengan cara:¹⁰²
- (1) Tahap persiapan dengan pembuatan situs informasi dan pelayanan publik tilang secara *online* antar instansi penegak hukum, penyediaan SDM, penyiapan sarana akses yang mudah melalui internet, pelaksanaan sosialisasi situs informasi dan pelayanan publik tilang secara *online* baik untuk internal instansi maupun kepada masyarakat.
 - (2) Tahap pematangan dengan pembuatan situs informasi dan pelayanan publik yang interaktif, pembukaan jaringan antar situs instansi yang terkait di dalamnya hingga akhirnya dapat terealisasi secara keseluruhan mulai dari tingkat pusat hingga daerah.
 - (3) Tahap pematapan dengan pembuatan situs transaksi pelayanan publik tilang, dan memperkecil kesenjangan operasional antar instansi.
 - (4) Tahap pemanfaatan dengan pengadaan aplikasi pelayanan yang memiliki kemampuan mutakhir yang terintegrasi.

¹⁰² Hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan, tanggal 6 Januari 2020

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Mekanisme pelaksanaan E tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas berbasis *on line* ditujukan untuk mengatasi berbagai persoalan terkait pelaksanaan tilang atas pelanggaran lalu lintas. Berdasarkan data yang diperoleh sebanyak 11,061 tunggakan denda tilang yang belum ditebus oleh pelanggar misalnya dapat dicontohkan pada pada Tahun 2019 dengan nilai rupiah berjumlah Rp. 858,679,500,00. Adapun mekanismenya antara lain: *Pertama*, pada saat pelanggar membayar denda tilang melalui sarana elektronik yang digunakan, maka *server* BRI akan mengirim *message* ke *core system* untuk melakukan pencatatan atau pengkreditan ke rekening titipan denda tilang. *Kedua*, seketika pelanggar melakukan pembayaran pada *website* maupun ATM/EDC, maka akan langsung terlihat pada *website* masing-masing instansi penegak hukum di seluruh jajaran Polda Sumbar sehingga pihak kejaksaan dan pengadilan tidak perlu lagi melakukan penginputan data karena telah secara otomatis terdata telah melakukan pembayaran titipan denda tilang. *Ketiga*, bukti pembayaran melalui ATM/EDC yang ada dengan dikeluarkannya struk pembayaran akan menjadi dasar dilakukannya penukaran titipan barang bukti kendaraan ataupun surat kendaraan

yang dikuasai oleh pihak kepolisian, demikian pula sebaliknya apabila masyarakat melakukan pembayaran jika perkaranya diputuskan secara *verstek*.

2. Hambatan yang ditemukan dalam pelaksanaan E tilang pada penanganan pelanggaran lalu lintas menyangkut kondisi sumber daya manusia dalam melaksanakan sinergitas pelayanan publik sistem tilang masih belum optimal dilaksanakan dari aspek kuantitas dan kualitas personel, dimana walaupun terdapat kelebihan personel dari DSPP yang ada, namun belum optimal karena masih belum diarahkan upaya penegakan hukum pelanggaran lalu lintas yang efektif dan masih lemahnya kualitas sumber daya manusia pelaksananya dari aspek pengetahuan, keterampilan dan sikap perilaku personel. Hambatan lainnya berkaitan dengan penerapan dukungan anggaran terhadap sinergitas pelayanan publik sistem tilang guna efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas belum terlaksana disebabkan penerapan pelayanan publik sistem tilang secara *online* belum diterapkan sama sekali sehingga diperlukan pengadaaan anggaran yang diarahkan pada pengadaaan yang keberlanjutan yang menunjang penerapan aplikasi program pelayanan publik sistem tilang secara *online*. Di samping itu, dukungan sarana dan prasarana yang menunjang sinergitas pelayanan publik sistem tilang guna efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas masih berjalan secara manual, dimana pemanfaatan data base pelanggaran lalu lintas masih sebatas dapat diakses tersendiri hanya oleh Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan dan belum terintegrasi dengan seluruh *website* kejaksaan dan pengadilan

negeri sejajaran yang dapat diakses oleh masyarakat. Sehingga diharapkan terjadi suatu perubahan pola pelaksanaan penerapan dari sistem manual ke sistem *online* dengan menghubungkan *data base* pelanggaran lalu lintas yang telah ada kemudian dihubungkan dengan memanfaatkan *website* masing-masing instansi penegak hukum lainnya dengan menggunakan program aplikasi sistem tilang secara online.

3. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas meliputi factor internal dan factor eksternal antara lain penerapan sistem dan metode yang digunakan dalam sinergitas pelayanan publik sistem tilang guna efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas masih dilakukan secara manual, dimana masyarakat belum dapat melakukan pembayaran denda tilang melalui *website* maupun mesin ATM/mesin EDC karena belum dilakukannya koordinasi dan kerjasama antar instansi penegak hukum bersama pihak BRI maupun provider. Sehingga diharapkan terjadi perubahan pada seperti kondisi yang diharapkan dimana dapat terlaksananya sistem pembayaran secara *online* serta pemberian informasi kepada masyarakat maupun pelayanan publik tilang dengan dengan cara mensinergikan tugas dan wewenang, pengintegrasian *website* yang dimiliki oleh masing-masing instansi penegak hukum.

B. Saran

1. Mekanisme pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas ditujukan untuk terwujudnya akuntabilitas penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan atau segala bentuk jasa pelayanan. Untuk itu disarankan agar adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur terkait pelaksanaan e tilang dengan cara melakukan revisi atas undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Hambatan dalam pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas yang sangat kerusial adalah sinergitas antar instansi. Untuk itu direkomendasikan kepada Kapolrestabes Medan agar dapat dilaksanakan kerjasama dengan pihak Kejaksaan Negeri Medan, Pengadilan Negeri Medan, Kanwil BRI serta provider untuk diterapkannya pelayanan publik sistem tilang dengan metode baru yang menggunakan aplikasi program sistem tilang secara *online*. Kerjasama ini dilakukan melalui MOU
3. Disarankan agar terintegrasinya data base pelaksanaan e tilang dalam penanganan pelanggaran lalu lintas. Hal ini ditujukan untuk memudahkan masyarakat untuk mengakses terkait pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dan jumlah denda tilang yang di vonis secara *verstek* termasuk pengembalian barang bukti pelanggaran lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, Mahrus, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2012
- Arief, Barda Nawawi, *Teori-teori Kebijakan Pidana*, Bandung: Alumni, 1994
- , *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1998
- Atmasasmita, Romli, *Teori Hukum Integratif*, Bandung: Genta Publishing, 2015
- Chrynanda DL, *Pokoknya Anda Saya Tilang*, Jakarta : YPKIK Press, 2011
- Goedart, C., *Garis-garis Besar Hukum Pidana Indonesia*, terjemahan oleh Ratmoko, Jakarta: Djambatan, 2010
- Hartono, Sunaryati, *Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad Ke-20*, Bandung: Alumni, 2004
- Harahap, M. Yahya, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Jakarta: Sinar Grafika, Cetakan ke 12, 2010
- Iranto, Sulistyowati & Shidarta, *Metode Penelitian Hukum : Konstelasi dan Refleksi*, Cetakan ke-4, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017
- Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian, *Fungsi Teknis Lalu Lintas*, Kompetensi Utama, Medan, 2009
- Kristanto, Andri, *Perancangan Sistem Informasi dan Aplikasinya*, Yogyakarta: Gava Media, 2008
- Mertokusumo, Sudikno, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1996
- Moenir, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta : PT Bumi Aksara, 2008
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta, 2008
- , *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Bandung: Rineka Cipta, 2002

- , *Asas-asas Hukum Pidana*, Surabaya: Putra Harsa, 1993
- Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Bandung: Alumni, 1985
- Packer, Herbert L., *The Limits of the Criminal Sanction*, Stanford University Press, California, 1968
- Posner, Richard A., *The Economic of Justice*, Harvard University Press, Cambridge, Massachussets and London, 1994
- Prodjodikoro, Wirjono, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Jakarta: Pustaka Media, 2000
- Rahardjo, Satjipto, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009
- Salam, Faisal, *Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi*, Bandung: Pustaka, 2004
- Salim dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Cetakan ke 4, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2016
- Samapto, Jurnal Setio Agus, *Penyelesaian Perkara Pidana di Luar Pengadilan Terhadap Dugaan Kejahatan Pasal 359 KUHP Dalam Perkara Lalu Lintas*, Yogyakarta: STMIK AMIKOM, 2009
- Sinambela, *Reformasi pelayanan publik*. Jakarta: PT Bumu Aksara, 2008
- Situmorang, Berlin, *Sejarah Perkembangan Hukum Lalu Lintas*, Fakultas Hukum USU, Medan, 2011
- Soekanto, Soerjono, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004
- Soekanto, Soerjono, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004
- Surendro, Kridanto, *Implementasi Tata Kelola Teknologi Informasi*, Bandung : Informatika, 2009
- Wrapani, Suwardjoko P., *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, 2002

B. Makalah, Jurnal, Internet

Ibrahim, Muhammad, *Kebijakan Hukum Pidana Tentang Pengaturan Interaksi Proses Penyidikan dan Penuntutan Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Bandung: Ringkasan Disertasi Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, 2010

Yusuf, *Strategi Mengoptimalkan On Line System Pelayanan Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor Guna Mengakselerasi Program E – Government Dalam Rangka Mendukung Pembangunan Nasional*, Lembang: Sespimti Polri Dikreg 26 TA. 2017

Yudianto, Eldi, *Peran Kepolisian Republik Indonesia Dalam Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Pada Markas Kepolisian Daerah Sumatera Utara)*, Jurnal Mercatoria Vol. 3. No. 1 Tahun 2010

Ade Andriyana, "Pelanggaran Lalu Lintas", melalui <http://andriyanaade.blogspot.com>, diakses tanggal 28 September 2019

Gres News, "Aturan-aturan Penegakan Hukum Lalu Lintas di Indonesia", melalui <http://www.gresnew.com>., diakses tanggal, 25 September 2019

<http://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/>, Estimasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Nasional Dan 6 Propinsi Di Pulau Jawa Indonesia, diakses tanggal 13 September 2019

<http://blog.binadarma.ac.id/usman/2011/02/27/pengertian-online.html>, diakses tanggal 13 September 2019

http://www.diskominfo.kaltimprov.go.id/downlot.php?file=KMenpan_63_2003.pdf, Keputusan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara (Meneg PAN) Nomor 63/KEP/M.PAN/7/2003:, diakses tanggal 13 September 2019

http://www://jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf, Penegakan Hukum, Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, SH, diakses tanggal 13 September 2019

C. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

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

Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia, 1993, tentang *Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu*