



PELANGGARAN LALU LINTAS DENGAN MENGGUNAKAN KENDARAAN ATAS NAMA ORANG LAIN DALAM PERSPEKTIF NILAI Keadilan

^[1]Apriyansa Sinatra, ^[2]Wandi Saputra,
^[3]Muhammad Hendri Yanova,
^[4]M. Febry Saputra

Jurnal Penegakan Hukum
Indonesia (JPPI)



9 772746 740007

JPPI E-ISSN 2746-7406
JPPI P-ISSN 2808-4896

Universitas Lambung Mangkurat ^[1] ^[2] ^[3]

Jl. Brigjen Jalan Hasan Basri, Pangeran, Kec. Banjarmasin
Utara, Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan

Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al
Banjari ^[4]

Jl. Adhyaksa No.2, Sungai Mai, Kec. Banjarmasin
Utara, Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan

E-mail: apriyansasinatra2010@gmail.com^[1];

saputrawandi46@gmail.com^[2];

yanovahendrii@gmail.com^[3] ;

febrymuhammad89@gmail.com^[4]

Submitted : 28/11/2022
Revised : 08/11/2022
Accepted : 13/12/2022
Published : 15/12/2022

Editorial Office:

Jl. Brigjen H. Hasan Basri
Komplek Polsek Banjarmasin
Utara Jalur 3, No. 9 Kota
Banjarmasin; Provinsi
Kalimantan Selatan; Republik
Indonesia (70125).

Email

jphi.scholarcenter@gmail.com

Principal Contact

+62 812 5681 2202

© 2022 by the authors.
Submitted for open access
publication in Jurnal
Penegakan Hukum Indonesia

Abstract

The goal to be achieved in this legal research is to find out about the position of ownership in imposing sanctions on vehicle owners for traffic violations through Electronic Traffic Law Enforcement by other people which reflects the value of justice. In this study, normative research is used, namely research that obtains legal materials by collecting and analyzing legal materials related to traffic violations by using vehicles on behalf of other people in perspective of the value of justice. The nature of the research in writing this thesis is the nature of prescriptive research, namely the nature of research that re-examines according to legal theory against norms that are considered to be vague (vague of norm) and finds ideal and most applicable answers. The results of this study indicate that: First, enforcement of traffic violations through Electronic Traffic Law Enforcement uses the CCTV feature to identify evidence of traffic violations. The data taken in the form of license plate numbers, types of vehicles, and types of violations identified. Second, the Electronic Traffic Law Enforcement system is still not equipped with a facial scan feature to determine whether the perpetrator of the violation is really the owner of the vehicle. In addition to vehicles detected by Electronic Traffic Law Enforcement, owners who do not commit violations must take legal action to prove their guilt.

(JPPI) under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution NonCommercial-ShareAlike 4.0 license (CC BY NC SA 4.0). For more information visit (<http://creativecommons.org>) Attribution-ShareAlike 4.0 International License

Keywords: *Offenses; Traffic; Values of Justice.*

Abstrak

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian hukum ini adalah mencari tahu mengenai kedudukan atas kepemilikan dalam penjatuhan sanksi kepada pemilik kendaraan terhadap pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* yang dilakukan orang lain sudah mencerminkan nilai keadilan. Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif, yaitu penelitian yang memperoleh bahan hukum dengan cara mengumpulkan dan menganalisa bahan-bahan hukum yang berhubungan dengan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan kendaraan atas nama orang lain dalam perspektif nilai keadilan. Sifat penelitian dalam penulisan tesis ini adalah sifat penelitian preskriptif yakni sifat penelitian yang menguji kembali menurut teori hukum terhadap norma yang dianggap masih kabur (*vague of norm*) dan menemukan jawaban ideal serta paling aplikatif. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa: Kesatu, Penegakan pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* menggunakan fitur CCTV dalam mengidentifikasi bukti pelanggaran lalu lintas. Data yang diambil berupa nomor plat, jenis kendaraan, dan jenis pelanggaran yang diidentifikasi. Kedua, Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* masih belum dilengkapi dengan fitur facial scan untuk menentukan apakah pelaku pelanggaran benar merupakan pemilik kendaraan. Selain itu terhadap kendaraan yang terdeteksi *Electronic Traffic Law Enforcement*, pemilik yang tidak melakukan pelanggaran harus menempuh jalur pengadilan untuk membuktikan kesalahannya.

Kata Kunci: *Pelanggaran; Lalu Lintas; Nilai Keadilan.*

PENDAHULUAN

Timbulnya masalah lalu lintas sudah merupakan salah satu masalah yang berkembang seiring dengan perkembangan dan pembangunan masyarakat. Antara lain adalah masalah pelanggaran lalu lintas yang cenderung mengakibatkan timbulnya ketidaktertiban dan kecelakaan dalam masyarakat. Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadi ketidaksesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Aturan dalam hal ini adalah piranti hukum yang telah ditetapkan dan disepakati oleh negara sebagai undang-undang yang berlaku secara sah, sedangkan pelaksanaannya adalah manusia atau masyarakat suatu negara yang terikat oleh piranti hukum tersebut.¹

¹ Valentino Kristanto Napitupulu, 'Penegakan Hukum Terhadap Pemakai Narkoba Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Putusan Nomor : 47/PID/2013/PT.JKT)', *Qiyas: Jurnal Hukum Islam Dan Peradilan*, 7.2 (2022), 66-72. <<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.29300/qys.v7i1.6616>>.

Perkembangan teknologi tentunya memberikan kemudahan dalam aktifitas masyarakat sehari-hari tidak terkecuali dalam bidang penegakan hukum. Untuk mempermudah aparat penegak hukum dalam menjalankan tugasnya secara efisien berbagai terobosan dijalankan salah satunya dalam pengawasan lalu lintas jalan. Kepolisian Negara Republik Indonesia (KAPOLRI) menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai terobosan dalam rangka penegakan hukum lalu lintas jalan secara elektronik. Efektivitas hukum dalam masyarakat berarti membicarakan daya kerja hukum itu dalam mengatur dan/atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum.²

Bahwa dasar ETLE dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) serta Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Pasal 272 Undang undang Lalu Lintas Angkutan Jalan bahwa menyatakan bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik yang seluruhnya sudah di integrasikan di pusat data *National Traffic Management Center* (NTMC) atau istilah bahasa Indonesia yaitu Pusat Pengendali Lalu Lintas Nasional Kepolisian. Hasil penggunaan peralatan elektronik ini dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Yang dimaksud dengan "*peralatan elektronik*" adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi. Lalu di tambah PERMA Nomor 12 Tahun 2016 (tata cara penyelesaian perkara pelanggar lalu lintas), pada Pasal 1 angka 2 yaitu "*Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Elektronik adalah proses peradilan perkara pelanggaran lalu lintas yang diselenggarakan secara terpadu berbasis elektronik melalui dukungan sistem informasi dan teknologi*".

Mengenai apa yang tertulis dalam Pasal 272 Ayat 2 UULLAJ bahwa: "*Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan*" kemudian diatur lebih lanjut dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012, yang mengatur bahwa penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil: Temuan dalam

² Dea Larissa, 'Perlindungan Hukum Bagi Korban Tindak Pidana Penipuan Jual Beli Online Di Indonesia', *Riau Law Journal*, 4.2 (2019), 227.

proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan; Laporan; dan/atau Rekaman peralatan elektronik.³

Faktanya, penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mampu menyajikan pelayanan yang sederhana, cepat dan lebih mudah jika dibandingkan dengan tilang konvensional. Selain itu, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) mampu menekan pungli dan calo baik dari internal Polri maupun *stakeholder*/aktor lain (kejaksaan dan pengadilan) sehingga dapat dikatakan bahwa sistem ini mampu mewujudkan transparansi dan akuntabilitas pembayaran denda *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sehingga meningkatkan citra kepolisian di mata masyarakat.⁴

Dalam hal pertanggungjawaban pidana terhadap pelanggaran yang terdeteksi oleh ETLE masih menjadi sumber kegaduhan selama ini. Dimana yang dimintai pertanggungjawaban adalah pemilik kendaraan bermotor Ketika terjadi pelanggaran lalu lintas. Sejatinya pertanggungjawaban pidana apabila terjadi suatu pelanggaran atau kejahatan yang lain yang telak dimintai pertanggungjawaban adalah pelaku utama, yakni dalam ini adalah pengguna/pemakai kendaraan.

Atas uraian diatas penulis berminat membuat penelitian tesis dengan judul "Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain Dalam Perspektif Nilai Keadilan."

RUMUSAN MASALAH

Adapun rumusan masalah dalam penelitian tesis ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kedudukan pemilik kendaraan terhadap pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang dilakukan orang lain?
2. Apakah penjatuhan sanksi kepada pemilik kendaraan terhadap pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang dilakukan orang lain sudah mencerminkan nilai keadilan?

³ www.hukumonline.com/M. Agus Yozami/Resna Esnir , di akses pada tanggal 17/08/2021

⁴ Pralistyo Dijunmansaputra Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, 'Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas', *Jurnal 'Adalah'*, 4.3 (2020), 53-73.

METODE PENELITIAN

Dalam pembuatan sebuah karya ilmiah terutama karya ilmiah penelitian hukum diharuskan menggunakan metode penelitian hukum. Ilmu hukum berusaha untuk menampilkan hukum secara integral sesuai dengan kebutuhan kajian ilmu hukum itu sendiri, sehingga metode penelitian dibutuhkan untuk memperoleh arah penelitian yang komprehensif.⁵ Pada uraian yang telah dikemukakan melalui latar belakang dan perumusan masalah, maka jenis penelitian ini adalah jenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum yang normatif adalah penelitian yang mengkaji persoalan hukum dari sudut pandang ilmu hukum secara mendalam terhadap norma hukum yang dibentuk. Sifat penelitian dalam penulisan ini adalah sifat penelitian preskriptif. Adapun tipe penelitian dalam penulisan tesis adalah tentang kekaburan norma yang terdapat dalam Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Sumber bahan hukum dalam penelitian ini meliputi Bahan Hukum Primer, Bahan Hukum Sekunder, Bahan hukum tersier. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum Peraturan Perundang-undangan dan Data Kepustakaan.

PEMBAHASAN

Kedudukan Pemilik Kendaraan Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Melalui ETLE Yang Dilakukan Orang Lain

Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan telah mengatur berbagai ketentuan mengenai kelengkapan-kelengkapan bagi pengguna kendaraan bermotor dalam berkendara di jalan, adapun kewajiban-kewajiban dan larangan-larangan dalam hal kelengkapan menggunakan kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) antara lain kewajiban menggunakan helm bagi pengguna kendaraan roda dua, dan kewajiban kelengkapan bagi kendaraan roda empat atau lebih. Kewajiban penggunaan helm bagi pengguna kendaraan roda dua dimaksudkan untuk melindungi anggota tubuh yang penting, yaitu

⁵ Yati Nurhayati, 'Perdebatan Metode Normatif Dengan Metode Empirik Dalam Penelitian Ilmu Hukum Ditinjau Dari Karakter, Fungsi Dan Tujuan Ilmu Hukum', *Jurnal Al Adl*, 5.10 (2013), hlm. 15.

kepala dari pengendara ataupun penumpang dari benturan apabila terjadi suatu kecelakaan, kewajiban ini tertulis pada Pasal 57 Ayat (1) sampai dengan Ayat (4) UULLAJ.

Berkendaraan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas diatur pada Pasal 58, yaitu setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.⁶ Kendaraan bermotor juga diwajibkan untuk memasang tanda nomor kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia yang berfungsi untuk menandai kepemilikan yang sah dari kendaraan bermotor tersebut, seperti diatur pada Pasal 68 Ayat (1) UULLAJ yang menyebutkan bahwa setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.⁷

Bagi pengguna kendaraan bermotor juga diwajibkan untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), yaitu surat yang menandakan bahwa pengendara telah mendapatkan izin untuk mengemudi suatu kendaraan tertentu, seperti telah diatur pada Pasal 77 Ayat (1) yaitu setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.⁸

Pengemudi kendaraan bermotor juga wajib untuk memiliki Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia seperti diatur dalam Pasal 106 Ayat (5) yaitu pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:

1. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
2. Surat Izin Mengemudi;
3. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
4. Tanda bukti lain yang sah.⁹

⁶ Anton Tabah, *Menatap Dengan Mata Hati Polisi Indonesia* (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1990). Hlm. 11.

⁷ Tabah., *Ibid*, hlm. 41.

⁸ Tabah., *Ibid*, hlm. 46.

⁹ Tabah., *Ibid*, hlm. 65.

Bagi pengendara kendaraan tidak bermotor dilarang dengan sengaja membiarkan kendaraannya ditarik oleh kendaraan bermotor dengan kecepatan yang dapat membahayakan keselamatan, mengangkut atau menarik benda yang dapat merintang atau membahayakan pengguna jalan lain dan menggunakan jalur jalan kendaraan bermotor jika telah disediakan jalur jalan khusus bagi kendaraan tidak bermotor, ketentuan ini diatur dalam Pasal 122 huruf a, b, dan c UULLAJ.

Wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan oleh petugas Polri dilakukan terhadap pemeriksaan poin a sampai dengan poin e, sedangkan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PPNS LLAJ) terhadap pemeriksaan pada poin b sampai poin. Apabila dilihat dari wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, wewenang penuh berada pada petugas Polisi Lalu Lintas termasuk di dalamnya wewenang yang dimiliki oleh PPNS LLAJ.

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, UULLAJ khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106.

Upaya *preventif* (pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguangangguan dalam keterlibatan dan keamanan (stabilitas hukum). Upaya *preventif* yang sering dilakukan oleh kepolisian antara lain:

1. Penyuluhan tentang lalu lintas
2. Pelayanan pemuatan Surat Izin Mengemudi (SIM)
3. Pemasangan rambu-rambu peringatan dengan bekerja sama dengan Jasa Raharja.

Peranan polisi lalu lintas terkait dengan penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain melaksanakan upaya refrensif yakni pengawasan dan fungsi tindakan hukum terhadap pihak pengguna jalan terutama yang bertindak sebagai pengemudi kendaraan bermotor dalam berlalu lintas di jalan.¹⁰ Upaya refrensif yang dilakukan adalah:

¹⁰ Megawati Barthos, 'Peran Polisi Lalu Lintas Dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Jakarta Pusat Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan', *Lex Librum: Jurnal Ilmu Hukum*, 4.2 (2018), 739 – 757. <<https://doi.org/http://doi.org/10.5281/zenodo.1317634>>.

1. Penindakan dengan pemberian surat teguran atau lisan Penindakan dengan teguran hanya diberikan kepada pelanggaran lalu lintas yang berupa tidak menyalakan lampu di siang hari. Pada UULLAJ diwajibkan menyalakan lampu pada siang hari, akan tetapi faktanya di kota-kota besar masih kurang kesadaran bagi pengendara kendaraan bermotor untuk menyalakan lampu pada siang hari. Tindakan yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas dalam hal ini masih berupa penindakan dengan teguran.
2. Penindakan dengan pemberian surat tilang Setiap pengendara kendaraan bermotor yang kedapatan melanggar lalu lintas maka akan ditindaki dengan tilang. Hal ini dapat kita lihat ketika ada operasi/*sweeping* yang dilakukan oleh polisi lalu lintas dimana banyak terjaring pelaku pelanggaran lalu lintas, baik itu mengenai perlengkapan kendaraan, surat-surat, maupun marka atau rambu.

Penanganan atas setiap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas diatur dalam UULLAJ. 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 Lalu Lintas (Polantas) berperan sebagai pencegah dan penindak bagi pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Dasar legalitas terkait penindakan pelanggaran lalu lintas adalah UULLAJ merupakan suatu aturan yang mengatur para pengendara bermotor dalam berkendara di jalan raya. Salah satu isi dari UULLAJ 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.

Pertanggungjawaban pidana merupakan hal yang membicarakan mengenai perbuatan dimana setiap orang harus menanggung konsekuensi apapun dari apa yang mereka lakukan, dimana konsekuensi tersebut telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pertanggungjawaban pidana sendiri merupakan pertanggungjawaban yang dilakukan oleh setiap orang terhadap tindak pidana yang dilakukannya. Hal tersebut memiliki makna bahwa yang dipertanggungjawabkan oleh orang tersebut adalah

tindak pidana yang dilakukannya. Pertanggungjawaban pidana ini sebenarnya merupakan suatu metode yang dibentuk oleh hukum pidana untuk bereaksi terhadap pelanggaran atas 'kesepakatan menolak' perbuatan tertentu.¹¹

Pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana. Seseorang akan dikenakan pidana jika terbukti telah melanggar peraturan pidana atau melakukan perbuatan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan pidana yang berlaku. Namun demikian, pelaku pelanggaran tidak serta merta dapat dijatuhi pidana karena sejalan dengan argumen Moeljatno.¹² pertanggung jawaban pidana tidak hanya dilihat dari perbuatannya saja, melainkan dilihat juga dari unsur kesalahannya. Sebagaimana dijelaskan dalam bab sebelumnya bahwa pertanggungjawaban pidana sangat diperlukan dalam suatu sistem hukum pidana dalam hubungannya dengan prinsip *daad-daderstrafs recht* (hukum pidana pada perbuatan atau tindak pidana) sehingga dapat dikatakan bahwa pertanggungjawaban pidana membahas masalah dapat atau tidak dapat dipidananya pelaku tindak pidana dan berpegang pada asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*). Sejalan dengan prinsip asas tiada pidana tanpa kesalahan maka seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana jika terbukti telah melakukan kesalahan yang bertentangan dengan peraturan yang berlaku.

Moeljatno mengatakan, "*orang tidak mungkin dipertanggungjawabkan (dijatuhi pidana) kalau tidak melakukan perbuatan pidana*".¹³ Berdasarkan pernyataan tersebut maka pertanggungjawaban pidana sendiri bergantung pada tindak pidana yang dilakukan. Pertanggungjawaban pidana terjadi karena sebelumnya terdapat seseorang yang melakukan tindak pidana. Berdasarkan hal tersebut berarti tindak pidana sendiri merupakan faktor utama penentu ada atau tidaknya pertanggungjawaban pidana. Akan tetapi, hal tersebut juga berlaku sebaliknya, dimana eksistensi sebuah tindak pidana juga tidak selalu bergantung kepada apakah memang ada orang-orang yang dalam kenyataannya telah melakukan tindak pidana tersebut. Ada juga beberapa perbuatan yang termasuk ke dalam tindak pidana meskipun tidak ada orang yang

¹¹ Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008). Hlm. 70-71.

¹² Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 2013). Hlm. 153.

¹³ Moeljatno., *Ibid*, hlm. 155.

dipertanggungjawabkan karena telah melakukannya. Dengan demikian maka dapat dilihat bahwa tidak mungkin seseorang dipertanggungjawabkan secara pidana jika memang orang tersebut tidak melakukan tindak pidana.¹⁴

Pertanggungjawaban pidana (*responsibility/criminal liability*) berkaitan dengan keadilan yaitu tentang masalah hukum semata-mata dan nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi keadilan.¹⁵ Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana.

Seseorang disebut telah melakukan perbuatan pidana, apabila perbuatannya terbukti sebagai perbuatan pidana seperti yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan pidana yang berlaku. Akan tetapi seseorang yang telah terbukti melakukan suatu perbuatan pidana tidak selalu dapat dijatuhi pidana. Hal ini dikarenakan dalam pertanggungjawaban pidana, tidak hanya dilihat dari perbuatannya saja, melainkan dilihat juga dari unsur kesalahannya.¹⁶

Penjatuan Sanksi Kepada Pemilik Kendaraan Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Melalui ETLE Yang Dilakukan Orang Lain Sudah Mencermin Nilai Keadilan

Tata cara penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan diatur dalam Bab XIX Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bagian Kesatu Penyidik. Berdasarkan Pasal 259, Pasal 260, Pasal 261, Pasal 262 pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ).

Electronic *Traffic Law Enforcement* (ETLE) diterapkan untuk meningkatkan keselamatan serta ketertiban masyarakat dalam berkendara di jalan dan meningkatkan disiplin berlalu lintas dengan menekankan pada fatalitas korban kecelakaan lalu lintas. Kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang merekam pelanggaran

¹⁴ Huda., *Op.Cit.* hlm. 20.

¹⁵ Mahrus Hanafi, *Sistem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan Pe (Jakarta: Rajawali Pers, 2015). Hlm. 22.

¹⁶ Moeljatno. *Op.Cit.*, hlm. 153.

terhubungan dengan *back office* Regional Traffic management Centre (RTMC) Ditlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta. Tim Ditlantas akan melakukan verifikasi pelanggaran selama tiga hari kerja dan kemudian mengirimkan bukti pelanggaran berupa surat ini ke alamat pemilik kendaraan. Tak hanya masyarakat yang menggunakan kendaraan di wilayah Yogyakarta. Pengendara dengan nomor polisi luar kota juga mendapat perlakuan yang sama.

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

Mekanisme penjatuhan pidana lalu lintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sebagai berikut:

1. Kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menangkap pelanggaran dan dikirimkan ke *back office Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai barang bukti. Tangkapan layar merupakan hal yang penting dalam pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) karena dapat digunakan sebagai barang bukti mengingat pelanggaran lalu lintas merupakan hukum pidana. Hukum pidana merupakan bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mendasarkan aturan pada perbuatan yang tidak boleh dilakukan, sanksi pidana bagi pelanggar, pelanggaran dan penanganan tindak pidana. Jenis pidana pelanggaran lalu lintas adalah pidana materiil karena ada larangan atau perintah yang harus dipatuhi dalam berkendara seperti menggunakan helm, sabuk pengaman, tidak menerobos lampu merah, mematuhi marka jalan, tidak menggunakan HP dan lain-lain. Hukum pidana materiil akan memberikan sanksi bagi pelanggar peraturan tersebut.
2. Petugas *back office Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) kemudian melakukan identifikasi data kendaraan pelanggar menggunakan *Electronic Registration and Identification* (ERI) Identifikasi dilakukan dengan melihat nomor kendaraan dan kemudian mengidentifikasi pemilik kendaraan dan identitas kendaraan yang terdapat dalam sistem sehingga petugas mengetahui pemilik kendaraan dan alamat

- pemilik kendaraan. Melalui data tersebut, petugas dapat mengirimkan pelanggaran tersebut ke rumah pemilik kendaraan.
3. Petugas *back office* kemudian mengirimkan surat konfirmasi ke alamat pemilik kendaraan dan menghimbau yang bersangkutan untuk mengkonfirmasi pelanggaran tersebut.
 4. Pemilik kendaraan kemudian melakukan konfirmasi via website atau dapat juga datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum maksimal 8 hari setelah pelanggaran terjadi. Setelah pemilik kendaraan melakukan konfirmasi maka yang bersangkutan akan menerima email konfirmasi dan email yang berkaitan dengan tanggal dan lokasi pengadilan. Jika pemilik kendaraan gagal melakukan konfirmasi karena satu dan lain hal, maka kendaraan STNK akan terblokir sementara sampai pelanggaran terselesaikan. Untuk menghindari pemblokiran, maka metode pembayaran menggunakan BRIVA adalah mekanisme paling efisien. Batas waktu terakhir untuk pembayaran adalah 15 hari dari tanggal pelanggaran. Jika gagal melakukan ini, maka kendaraan akan terblokir.
 5. Setelah pelanggaran terverifikasi, petugas menerbitkan Tilang dan menghimbau kepada pemilik kendaraan membayar melalui BRIVA. Sebelumnya, yang bersangkutan mendapatkan SMS yang berisi kode BRIVA. Pemilik kendaraan juga dapat menghadiri sidang. Namun, jika pembayaran telah terselesaikan maka orang tersebut tidak perlu menghadiri sidang.

Setelah pelanggaran terverifikasi, petugas menerbitkan Tilang dan menghimbau kepada pemilik kendaraan membayar melalui BRIVA. Sebelumnya, yang bersangkutan mendapatkan SMS yang berisi kode BRIVA. Pemilik kendaraan juga dapat menghadiri sidang. Namun, jika pembayaran telah terselesaikan maka orang tersebut tidak perlu menghadiri sidang. Kekurangan dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah opsi efektif yang mencapai tujuan menerapkan tiket lalu lintas untuk para pelanggar, karena tidak semua masyarakat memiliki pengetahuan tentang dunia teknologi dan masih banyak dari mereka yang tidak tahu menahu tentang keberadaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), sehingga dibutuhkan sosialisasi yang adil dan merata bagi masyarakat. Selain, tidak bisa dikatakan juga bahwa *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) efektif karena masih perlu banyak dilakukan evaluasi untuk memperbaiki pelayanan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) selanjutnya. Ditambah

lagi masyarakat merasa terbebani dengan pembayaran denda maksimum yang harus dibayarkan ketika melakukan pelanggaran. Meskipun sisa dari denda tersebut akan dikembalikan, akan tetapi tidak semua masyarakat mampu dan mempunyai uang untuk membayar denda maksimum tersebut, sehingga masyarakat akan sangat terbebani. Faktor kendala terhadap penerapan pidana denda adalah dari faktor substansi hukum dimana peraturan terkait hanya mengenakan pidana denda bagi pelanggarannya, hal ini dirasa tidak mengakibatkan efek jera bagi para pelanggar terutama bagi masyarakat yang berasal dari golongan mampu.¹⁷

E-Tilang memiliki akses informasi yang bisa dijangkau oleh siapapun hanya dengan cara mendownload aplikasi E-Tilang. Dalam penerapannya informasi E-Tilang sangat menjamin semua informasi dan tindakan pelanggaran lalu lintas, karena semuanya ada di dalam aplikasi tersebut serta sudah memiliki standar sesuai dengan sistem kebijakan instansi yang berkaitan, yakni pihak kepolisian. Dengan kemudahan mengakses informasi dan keterbukaan informasi yang terjamin sesuai instansi terkait, maka membuat kepercayaan masyarakat kepada pemerintah juga meningkat.

Di dalam aplikasi E-Tilang terdapat jumlah denda yang sudah tidak bisa ditawarkan lagi jumlahnya, karena sudah pasti tidak ada proses tatap muka secara langsung dengan anggota kepolisian dan jumlah yang dikeluarkan sesuai dengan tindak pelanggaran lalu lintas yang dilakukan. Penerapan E-Tilang sendiri bisa meminimalisir terjadinya menyimpangnya petugas kepolisian dalam menindak pelanggar. Semua kendaraan tidak luput dari pantauan CCTV dan E-Tilang. Kendaraan-kendaraan yang masuk katagori ini adalah:

1. Sepeda motor;
2. Truk;
3. Bus dan mini bus;
4. Mobil.

Setelah pengendara dan kendaraannya terkena pelanggaran, maka ada pihak yang terlibat pada pelaksanaan sistem E-Tilang ini, yaitu:

¹⁷ Anshar Anshar M. Agus F. Sudarsono, Faissal Malik, 'Penerapan Sanksi Pidana Denda Sebagai Upaya Menekan Tingkat Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Ternate', *Khairun Law Journal*, 4.1 (2020), 12-28. <<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.33387/klj.v4i1.3036>>.

Pertama; Polri. Polisi ini bertanggung jawab langsung atas semua tindakan di bawah presiden. Semua kegiatannya selama bertugas harus didasari untuk keamanan, kenyamanan, penyamoman kepada masyarakat serta menjunjung tinggi hak asasi manusia. Jika polisi mengemban tugasnya dengan rasa tanggung jawab dan sungguh-sungguh, maka masyarakat pun merasa aman. Polisi memiliki Kode Etik Profesi sebagai aturan norma penuntun setiap perilaku Polisi yang telah diatur di dalam Peraturan Kapolri Nomor Pol 7 Tahun 2006 tanggal 1 Juli 2006.¹⁸

Kedua; Pengadilan. Pengadilan dalam istilah Inggris disebut court dan rechtbank dalam bahasa Belanda. Pengadilan adalah badan yang melakukan peradilan berupa memeriksa, mengadili dan memutus perkara.¹⁹ Kata pengadilan memiliki kata dasar yang memiliki arti: a). Proses mengadili; b). Upaya untuk mencari keadilan; c). Penyelesaian sengketa hukum di hadapan badan peradilan; d). Berdasar hukum yang berlaku. Sedangkan menurut Pasal 4 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman menjelaskan bahwa pengadilan adalah mengadili menurut hukum dengan tidak membeda-bedakan orang dan membantu mencari keadilan dengan berusaha mengatasi semua hambatan dan rintangan agar tercapainya peradilan yang sederhana, cepat dan biaya yang ringan.

Ketiga; Kejaksaan. Pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2021 yang menggantikan UU Nomor 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan Republik Indonesia. Kejaksaan adalah sebagai salah satu lembaga penegak hukum yang dituntut untuk lebih berperan dalam menegakkan supremasi hukum, perlindungan kepentingan umum, penegakan hak asasi manusia, serta pemberantasan Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (KKN). Dalam menjalankan tugasnya dipimpin oleh Jaksa Agung dan enam Jaksa Agung Muda, satu Kepala Badan Diklat Kejaksaan RI serta 32 Kepala Kejaksaan Tinggi pada setiap provinsi.

Kekurangan dalam penerapan E-Tilang adalah opsi efektif yang mencapai tujuan menerapkan tiket lalu lintas untuk para pelanggar, karena tidak semua masyarakat memiliki pengetahuan tentang dunia teknologi dan masih banyak dari mereka yang tidak tahu menahu tentang keberadaan E-Tilang, sehingga dibutuhkan

¹⁸ Ruslan Renggong, *Hukum Acara Pidana Memahami Perlindungan HAM Dalam Proses Penahanan Di Indonesia*, Edisi Revi (Jakarta: Kencana, 2014).

¹⁹ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata* (Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 2009).

sosialisasi yang adil dan merata bagi masyarakat. Selain, tidak bisa dikatakan juga bahwa E-Tilang efektif karena masih perlu banyak dilakukan evaluasi untuk perbaikan pelayanan E-Tilang selanjutnya. Selain itu faktor budaya hukum masyarakat yaitu kurangnya kesadaran masyarakat untuk melakukan balik nama bukti kepemilikan kendaraan bermotor dan penggunaan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan nomor registrasi, sehingga pemilik asli yang tidak tahu menahu mengeani pelanggaran yang dilakukan harus memebayarkan denda yang tidak mereka lakukan.²⁰ Ditambah lagi masyarakat merasa terbebani dengan pembayaran denda maksimum yang harus dibayarkan ketika melakukan pelanggaran. Meskipun sisa dari denda tersebut akan dikembalikan, akan tetapi tidak semua masyarakat mampu dan mempunyai uang untuk membayar denda maksimum tersebut, sehingga masyarakat akan sangat terbebani.

PENUTUP

Kesimpulan

Penegakan pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menggunakan fitur CCTV dalam mengidentifikasi bukti pelanggaran lalu lintas. Data yang diambil berupa nomor plat, jenis kendaraan, dan jenis pelanggaran yang diidentifikasi. Identitas pelanggar diperoleh dari data kepemilikan kendaraan melalui nomor plat yang terdaftar dalam database kepolisian RI. Pemilik kendaraan secara otomatis akan ditetapkan sebagai pelaku dan diproses melalui aplikasi atau situs berdasarkan lokasinya sesuai data STNK yang kemudian digunakan sebagai dasar untuk memblokir STNK kendaraan tersebut. Penegakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tidak memandang apakah pelaku pelanggaran memang merupakan pemilik kendaraan atau orang lain. Penyelesaian melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) bisa melalui jalur litigasi dengan acara pemeriksaan cepat atau non litigasi yakni e-tilang dengan melakukan pembayaran setelah konfirmasi pelanggaran. Terhadap keberatan atas putusan pelanggaran lalu lintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) bisa diupayakan banding sesuai Pasal 205 Ayat (3)

²⁰ Iren Manalu Rahman Amin, Alfin Pratama, 'Efektifitas Penerapan Tilang Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya', *KRTHA BHAYANGKARA*, 14.2 (2020), 134-155. <<https://doi.org/https://doi.org/10.31599/krtha.v14i2.148>>.

KUHAP selama terhadap pelaku dijatuhkan putusan yang sifatnya merampas kemerdekaan. Penggunaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menurut penulis belum mampu memberikan keadilan kepada masyarakat karena sistem yang digunakan saat ini masih belum efektif dalam mewujudkan ketertiban lalu lintas. Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) masih belum dilengkapi dengan fitur facial scan untuk menentukan apakah pelaku pelanggaran benar merupakan pemilik kendaraan. Selain itu terhadap kendaraan yang terdeteksi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), pemilik yang tidak melakukan pelanggaran harus menempuh jalur pengadilan untuk membuktikan kesalahannya. Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) belum mampu memberikan jeraan yang efektif bagi pelaku bukan pemilik kendaraan karena pemberian sanksi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tidak melalui penyitaan seperti pada metode konvensional namun melalui penonaktifan STNK kendaraan.

Perlu dimuat mengenai sanksi yang berbeda dalam pelanggaran lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) antara pemilik kendaraan dan pelanggar bukan pemilik kendaraan. Selama kendaraan tersebut tidak dalam status dicuri dari pemilik, Pemilik kendaraan yang meminjamkan kendaraan menurut penulis tidak terlibat pelanggaran lalu lintas maupun tindak pidana kejahatan. Perlu ditingkatkan fitur *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diantaranya pemakaian face scan yang terdaftar dalam database Kepolisian Republik Indonesia untuk identifikasi pemilik kendaraan. Hal ini akan meminimalisir upaya litigasi pemilik kendaraan dan mengoptimalkan penyelesaian non litigasi yang dirasa lebih efektif dan efisien menangani pelanggaran lalu lintas

DAFTAR PUSTAKA**BUKU**

- Hanafi, Mahrus, *Sistem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan Pe (Jakarta: Rajawali Pers, 2015)
- Huda, Chairul, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008)
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 2013)
- Renggong, Ruslan, *Hukum Acara Pidana Memahami Perlindungan HAM Dalam Proses Penahanan Di Indonesia*, Edisi Revi (Jakarta: Kencana, 2014)
- Tabah, Anton, *Menatap Dengan Mata Hati Polisi Indonesia* (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1990)
- Tjitrosudibio, R. Subekti dan R., *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata* (Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 2009)

PERATURAN PERUNDANG-UNDANG

- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Nomor 48 tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman

JURNAL

- Anshar Anshar M. Agus F. Sudarsono, Faissal Malik, 'Penerapan Sanksi Pidana Denda Sebagai Upaya Menekan Tingkat Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Ternate', *Khairun Law Journal*, 4.1 (2020), 12-28. <<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.33387/klj.v4i1.3036>>.
- Ayu Christina Wati Yuanda, Ratih Dara Ayu Dewily, Pralistyo Dijunmansaputra, 'Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas', *Jurnal 'Adalah*, 4.3 (2020), 53-73.
- Barthos, Megawati, 'Peran Polisi Lalu Lintas Dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Jakarta Pusat Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan',

Lex Librum: Jurnal Ilmu Hukum, 4.2 (2018), 739 – 757.

<<https://doi.org/http://doi.org/10.5281/zenodo.1317634>>

Dea Larissa, 'Perlindungan Hukum Bagi Korban Tindak Pidana Penipuan Jual Beli Online Di Indonesia', *Riau Law Journal*, 4.2 (2019).

Iren Manalu Rahman Amin, Alfin Pratama, 'Efektifitas Penerapan Tilang Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya', *KRTHA BHAYANGKARA*, 14.2 (2020), 134-155.
<<https://doi.org/https://doi.org/10.31599/krtha.v14i2.148>>.

Nurhayati, Yati, 'Perdebatan Metode Normatif Dengan Metode Empirik Dalam Penelitian Ilmu Hukum Ditinjau Dari Karakter, Fungsi Dan Tujuan Ilmu Hukum', *Jurnal Al Adl*, 5.10 (2013), hlm. 15.