

Optimalisasi Fungsi Lalu Lintas Polri Dalam Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* Guna Mewujudkan Budaya Tertib Berlalu Lintas

Rahman Amin

Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Jakarta Raya
rahman.amin2013@gmail.com

ABSTRAK

Salah satu tugas Polri adalah menyelenggarakan lalu lintas di jalan raya berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana Polri telah menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement* yang dapat mendeteksi dan merekam pelanggaran lalu lintas sebagai bukti pelanggaran, namun dalam penerapannya belum dapat dilaksanakan dengan maksimal karena terdapat beberapa kekurangan pada fungsi lalu lintas. Penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis normatif-empiris, dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Teknik pengumpulan data melalui penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan. Teknik analisis data secara kualitatif untuk menjawab permasalahan yang diajukan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa saat ini dasar hukum penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* belum diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia sehingga tidak dapat diterapkan terhadap kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah Polda dimana pelanggaran tersebut terdeteksi, belum adanya unit khusus pada Direktorat Lalu Lintas Polda yang menangani *Electronic Traffic Law Enforcement*, terbatasnya kemampuan kamera *ETLE* untuk merekam pelanggaran lalu lintas, belum tersedia sarana atau fasilitas dan anggaran dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, dan masih rendahnya budaya hukum masyarakat. Optimalisasi fungsi lalu lintas dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* melalui penyusunan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai dasar hukum penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, pembentukan unit atau bagian khusus di Direktorat Lalu Lintas Polda yang menangani *Electronic Traffic Law Enforcement*, peningkatan kemampuan fitur kamera *ETLE* agar dapat merekam jenis-jenis pelanggaran lainnya, penyediaan sarana atau fasilitas dan anggaran pendukung petugas *ETLE*, dan peningkatan budaya hukum masyarakat melalui penyuluhan hukum tentang ketentuan berlalu lintas di jalan raya.

Kata kunci: Optimalisasi, Lalu Lintas, Polri, *Electronic Traffic Law Enforcement*.

ABSTRACT

One of the tasks of the National Police is to organize traffic on the highway based on Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, where the National Police has implemented Electronic Traffic Law Enforcement which can detect and record traffic violations as evidence of violations, but in practice it has not been implemented yet. can be implemented optimally because there are several shortcomings in the traffic function. This research is a normative-empirical juridical law research, using a statutory approach and a case approach. Data collection techniques through library research and field research. Qualitative data analysis techniques to answer the problems posed. The results of the study indicate that currently the legal basis for the application of Electronic Traffic Law Enforcement has not been regulated in the Regulation of the State Police of the Republic of Indonesia so that it cannot be applied to motorized vehicles originating from outside the Polda area where the violation was detected. Electronic Traffic Law Enforcement, the limited ability of ETLE cameras to record traffic violations, the lack of facilities or facilities and budget for the implementation of Electronic Traffic Law Enforcement, and the low legal culture of the community. Optimization of traffic functions in the implementation of Electronic Traffic Law Enforcement through the preparation of the Regulation of the Indonesian National Police as the legal basis for the implementation of Electronic Traffic Law Enforcement, the establishment of a special unit or section in the Directorate of Traffic Police that handles Electronic Traffic Law Enforcement, increasing the capability of the ETLE camera feature so that it can recording other types of violations, providing facilities or facilities and supporting budget for ETLE officers, and improving the legal culture of the community through legal counseling about traffic regulations on the highway..

Keywords: Optimization, Traffic, Indonesia National Police, *Electronic Traffic Law Enforcement*.

PENDAHULUAN

Peran dan fungsi Polri sebagai alat negara dalam bidang keamanan dan ketertiban masyarakat secara eksplisit tercantum dalam Amandemen Kedua Undang-Undang Dasar 1945, Pasal 30 ayat (4) bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum. Kedudukan Polri yang bertugas dalam bidang keamanan dan ketertiban masyarakat kemudian diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, pada bagian konsideran menyatakan bahwa pemeliharaan keamanan dalam negeri melalui upaya penyelenggaraan fungsi kepolisian yang meliputi pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Sehubungan dengan tugas Polri tersebut, dewasa ini salah satu permasalahan yang dihadapi oleh bangsa dan negara Indonesia adalah semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di jalan raya, di mana selain dapat memberikan manfaat untuk menunjang berbagai aktivitas kehidupan, juga dapat berdampak negatif antara lain polusi udara yang berasal dari asap knalpot kendaraan bermotor, masalah kemacetan lalu lintas yang disebabkan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang sangat tinggi dan tidak seimbang dengan penambahan ruas jalan, serta kurangnya sarana transportasi publik yang murah dan nyaman sehingga masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam mendukung aktivitasnya sehari-hari. Kondisi tersebut menjadi suatu tantangan tugas Polri untuk menjaga keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas kendaraan bermotor di jalan raya.

Penggunaan kendaraan bermotor dalam berbagai aktivitas masyarakat yang saat ini serba modern, baik di daerah perkotaan maupun di pedesaan merupakan hal yang tidak dapat dielakan lagi, karena masyarakat memerlukan berbagai alat transportasi, salah satunya adalah kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai sarana atau alat guna mempercepat mobilitas dan penyelesaian segala aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat. Selain itu, penggunaan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi merupakan sarana yang strategis dalam memperlancar jalannya roda perekonomian dan bidang kehidupan lainnya. Begitu pentingnya transportasi dapat terlihat dari semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi masyarakat yang disertai dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat dalam kehidupan masyarakat. (Barthos, 2018:740).

Berkaitan dengan hal tersebut, semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dalam mendukung berbagai aktivitas kehidupan masyarakat berbanding lurus dengan peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan raya apabila pengemudi atau pengemudi kendaraan bermotor tidak memiliki kesadaran dan kepatuhan hukum dalam berlalu lintas, dimana pelanggaran lalu lintas dapat terjadi kapan saja dan di mana saja, baik di daerah perkotaan dengan jumlah kendaraan bermotor yang tinggi, maupun di daerah dengan jumlah kendaraan bermotor yang masih relatif rendah, serta dapat dilakukan oleh siapa saja dari berbagai lapisan masyarakat. profesi atau pekerjaan. Tingginya jumlah pelanggaran lalu lintas dapat dilihat dari jumlah penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Indonesia berdasarkan data yang tercatat oleh Korps Lalu Lintas Polri selama tahun 2018 s.d 2020 pada tabel 1.

Tabel 1. Data Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2018 s.d 2020

NO	TAHUN	JUMLAH
1	2017	5.419.143
2	2018	6.429.860
3	2019	5.646.295
TOTAL		17.495.298

Sumber: Data Korps Lalu Lintas Polri Tahun 2018 s.d 2020.

Selain dapat menyebabkan peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas di jalan raya, semakin pesatnya jumlah kendaraan bermotor juga mempunyai andil terhadap peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor, salah satunya diawali dari pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi atau pengemudi kendaraan bermotor yang tidak mematuhi ketentuan lalu lintas di jalan raya. Secara umum, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia berdasarkan data yang tercatat oleh Korps Lalu

Lintas Polri selama tahun 2018 s.d 2020 menunjukkan jumlah yang tinggi setiap tahunnya, yang dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018 s.d 2020

NO	TAHUN	JUMLAH
1	2018	109.215
2	2019	116.411
3	2020	100.028
TOTAL		325.654

Sumber: Data Korps Lalu Lintas Polri Tahun 2018 s.d 2020.

Berdasarkan jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2018 s.d 2020 tersebut, mengakibatkan timbulnya korban manusia baik yang mengalami luka ringan, luka berat bahkan meninggal dunia, dimana setiap orang tidak menginginkan mengalami kecelakaan lalu lintas dan menjadi korban dalam kecelakaan lalu lintas. Meskipun kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak dapat diprediksi kapan dan dimana akan terjadi, namun salah satu upaya yang dapat ditempuh untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah dengan mentaati dan mematuhi ketentuan lalu lintas sehingga dapat meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan yang dapat menimbulkan jatuhnya korban dan kerugian. Adapun data korban akibat dari kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang terjadi pada tahun 2018 s.d 2020 yang tercatat oleh Korps Lalu Lintas Polri dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018 s.d 2020

NO	KORBAN KECELAKAAN	TAHUN		
		2018	2019	2020
1	Luka ringan	130.571	137.342	113.518
2	Luka Berat	13.315	12.475	10.751
3	Meninggal Dunia	29.472	25.671	23.529
JUMLAH		173.358	175.488	147.798

Sumber: Data Korps Lalu Lintas Polri Tahun 2018 s.d 2020.

Guna menanggulangi tingginya jumlah pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya, Polri sebagai alat negara di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, khususnya dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, melakukan langkah-langkah baik yang bersifat pre-emptif berupa penyuluhan hukum kepada masyarakat tentang ketentuan berlalu lintas, upaya preventif melalui kegiatan penjagaan, patroli dan pengawalan di jalan raya dan upaya penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dalam hal upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, bahwa sejak tahun 2018, Polri dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya telah menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* yang dapat mendeteksi dan merekam pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan raya dengan menggunakan kamera *ETLE* yang dipasang di daerah rawan pelanggaran lalu lintas.

Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya tersebut merupakan suatu terobosan yang ditempuh oleh Polri dalam upaya memaksimalkan penegakan hukum dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang sedang marak terjadi dalam kehidupan saat ini sehingga melalui penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* dapat meningkatkan efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya. Namun demikian, dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* perlu diikuti dengan pengembangan pranata hukum yang memadai sebagai dasar hukum bagi anggota Polri khususnya yang bertugas di fungsi lalu lintas dalam menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement* di lapangan, serta dapat memberikan kepastian dan kemanfaatan hukum bagi masyarakat terhadap upaya penegakan hukum.

Salah satu permasalahan yang dihadapi dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas yakni penindakan terhadap kendaraan bermotor yang telah berganti pemiliknya namun belum dilakukan balik nama terhadap bukti kepemilikan kendaraan bermotor sehingga surat konfirmasi pelanggaran lalu lintas yang dibuat oleh petugas *ETLE* berdasarkan hasil rekaman kamera *ETLE* dikirimkan ke alamat pemilik kendaraan bermotor

yang lama, di lain pihak pemilik yang baru atas kendaraan bermotor tersebut tidak dapat melakukan perpanjangan STNK karena petugas Samsat telah melakukan pemblokiran STNK kendaraan bermotor tersebut setelah menerima surat permohonan blokir STNK dari petugas *ETLE*. Hal tersebut akan menimbulkan respon yang kontraproduktif dari masyarakat terhadap upaya Polri dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*. (Kompas.com, 22 Maret 2021).

Berdasarkan uraian tersebut, menjadi penting untuk dikaji melalui penelitian ini, bagaimanakah kondisi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas saat ini yang dilaksanakan oleh pengemban fungsi lalu lintas Polri, apakah telah berjalan dengan maksimal sesuai dengan tujuan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* yakni untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya, dan bagaimanakah optimalisasi fungsi lalu lintas Polri dalam mendukung penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas sehingga penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* dapat berjalan dengan maksimal, dimana hasil penelitian ini sebagai bahan masukan kepada Polri khususnya pengemban fungsi lalu lintas dalam upaya memaksimalkan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*.

METODE

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif-empiris, penelitian hukum normatif adalah penelitian terhadap peraturan perundang-undangan sebagai kaidah atau norma yang merupakan pedoman berperilaku masyarakat. (Efendi & Ibrahim, 2020: 124). Penelitian hukum empiris adalah penelitian yang menganalisis dan mengkaji bekerjanya hukum dalam masyarakat. (Ishaq, 2017: 70). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yang dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang dihadapi, dan pendekatan kasus (*case approach*) yang dilakukan dengan menelaah kasus-kasus yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi. (Marzuki, 2013, 133-134). Jenis dan sumber data dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh langsung dari lapangan, dan data sekunder yang diperoleh dari studi dokumen. Teknik pengumpulan data primer melalui studi lapangan (*field research*) dengan menggunakan metode wawancara, observasi dan kuesioner, sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan (*library research*). (Waluyo, 2008: 50). Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif yang dilakukan dengan cara mendeskripsikan data primer dan sekunder sehingga diperoleh uraian hasil penelitian untuk menjawab permasalahan yang diajukan. (Butarbutar: 2018: 148).

TINJAUAN TEORITIK

Pengertian, Tugas dan Kewenangan Polri di Bidang Lalu Lintas

Ditinjau dari asal katanya, istilah polisi awalnya dari bahasa Yunani yakni *politea* berarti seluruh pemerintah negara kota, di mana pada masa sebelum masehi, Yunani terdiri dari kota-kota disebut *polis*, pada masa itu mempunyai arti luas bahkan meliputi seluruh pemerintahan negara kota termasuk di dalamnya urusan-urusan keagamaan seperti penyembahan dewa-dewa dan setelah lahirnya agama Nasrani, maka urusan keagamaan menjadi terpisah dari pemerintah, sehingga *polis* berarti seluruh pemerintahan negara dikurangi urusan agama. (Purnama, 2018: 1).

Momo Kelana mengemukakan bahwa polisi dalam arti formal mencakup penjelasan mengenai organisasi, kedudukan instansi kepolisian, sedangkan dalam arti materiil, yakni memberikan jawaban terhadap persoalan-persoalan tugas dan wewenang dalam rangka menghadapi bahaya atau gangguan keamanan dan ketertiban baik dalam rangka kewenangan kepolisian umum, maupun melalui ketentuan-ketentuan yang diatur dalam peraturan atau undang-undang tentang kepolisian khusus. (Abdussalam, 2014: 8-9).

Istilah polisi mengandung empat pengertian yaitu polisi sebagai tugas, organ, pejabat atau petugasnya dan sebagai ilmu pengetahuan. Polisi sebagai tugas diartikan tugas pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, polisi sebagai organ berarti badan atau wadah yang bertugas dalam pemeliharaan keamanan dan ketertiban, polisi sebagai petugas berarti orang yang mempunyai tugas pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, dan polisi sebagai ilmu pengetahuan berarti ilmu yang mempelajari segala hal ikhwal tentang kepolisian. (Utomo, 2005: 9).

Pengertian kepolisian menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, bahwa kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Lebih lanjut, Pasal 2 menyatakan bahwa fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, dan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Kemudian, tujuan Kepolisian menurut Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ketenteraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia. Peran Kepolisian menurut Pasal 5 ayat (1) bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.

Tugas pokok Polri menurut Pasal 13 huruf b bahwa tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah menegakan hukum. Tugas Polri di bidang lalu lintas diatur dalam Pasal 14 ayat (1) huruf b bahwa dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan raya. Kemudian Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c bahwa Polri sesuai peraturan perundang-undangan lainnya berwenang menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor.

Secara khusus, tugas Polri sebagai pembina lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5 ayat (3) huruf e bahwa pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya antara lain urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Selanjutnya, Polri merupakan salah satu lembaga/kementerian penyelenggara bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang tercantum dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi antara lain urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Untuk mewujudkan keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas di jalan raya, Polri melakukan berbagai upaya penegakan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 12 huruf f Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penyelenggaraan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e meliputi antara lain penegakan hukum yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.

Pengertian Lalu Lintas dan Pelanggaran Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 1 menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lebih lanjut, Pasal 1 angka 3 bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Kemudian Pasal 1 angka 3 menjelaskan pengertian angkutan jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Selanjutnya, perihal pelanggaran ditinjau dari pembagian perbuatan-perbuatan pidana menurut KUHP terdiri atas kejahatan (*misdrifven*) dan pelanggaran (*overtredingen*) sebagaimana diatur dalam Buku ke-I tentang kejahatan dan Buku ke II tentang pelanggaran. Menurut *Memorie*

van Toelichting (M.v.T) atau memori penjelasan *Wetboek van Strafrecht*, bahwa kejahatan adalah *rechtsdelicten* yaitu perbuatan-perbuatan yang meskipun tidak ditentukan dalam undang-undang sebagai perbuatan pidana, telah dirasakan sebagai *onrecht* sebagai perbuatan yang bertentangan dengan tata hukum. Sebaliknya, pelanggaran adalah *wetsdelicten* yaitu perbuatan-perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada *wet* atau undang-undang yang menentukan demikian. (Moeljatno, 2008: 78).

Dalam konteks studi kejahatan, perbuatan pidana disebut *legal definition of crime*, dalam perspektif hukum pidana, *legal definition of crime* dibedakan menjadi *mala in se* dan *mala in prohibita*. *Mala in se* adalah perbuatan-perbuatan yang sejak awal telah dirasakan sebagai suatu ketidakadilan karena bertentangan dengan kaidah-kaidah dalam masyarakat sebelum ditetapkan oleh undang-undang sebagai suatu perbuatan pidana, yang selanjutnya disebut sebagai kejahatan. *Mala in prohibita* adalah perbuatan-perbuatan yang ditetapkan oleh undang-undang sebagai suatu ketidakadilan, yang selanjutnya disebut dengan istilah pelanggaran. Konsekuensinya bahwa tindakan dan akibat yang ditimbulkan dari kejahatan lebih berbahaya dibandingkan dengan kejahatan yang berpengaruh terhadap sanksi pidana kejahatan lebih berat dibandingkan dengan sanksi pidana terhadap pelanggaran. (Hiariej, 2014: 101-102)

Sudarto menyatakan bahwa pelanggaran adalah perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana misalnya memparkir motor di sebelah kanan jalan. Kemudian Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis on recht* dan kejahatan adalah *crimineel on recht*. *Politis on recht* merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara, sedangkan *crimineel on recht* merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Senada dengan itu, Wirjono Prodjodikoro mengemukakan pandangannya bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (Desril, 2018)(Desril dkk, 2018 : 97-98).

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan sebagaimana tercantum dalam undang-undang lalu lintas. Adapun Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas diatur dalam Pasal 274 s.d 309 dan Pasal 313 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pasal 276 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang tidak singgah di terminal.
2. Pasal 277 yaitu perbuatan memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe.
3. Pasal 278 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan.
4. Pasal 279 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.
5. Pasal 280 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri.
6. Pasal 281 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki surat izin mengemudi.
7. Pasal 282 yaitu perbuatan pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Polri.
8. Pasal 283 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.
9. Pasal 284 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda.
10. Pasal 285 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor sepeda motor atau kendaraan roda empat yang tidak memenuhi persyaratan teknis.
11. Pasal 286 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan.

12. Pasal 287 yaitu perbuatan menggunakan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, aturan gerakan lalu lintas, melanggar ketentuan mengenai hak utama bagi kendaraan bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi atau sinar, melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau rendah, dan melanggar aturan tata cara pengendalian dan penempelan dengan kendaraan lain.
13. Pasal 288 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah, dan tidak dilengkapi dengan keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala.
14. Pasal 289 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan.
15. Pasal 290 yaitu perbuatan mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm.
16. Pasal 291 yaitu perbuatan mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia atau membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm.
17. Pasal 292 yaitu perbuatan mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang.
18. Pasal 293 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu, dan pengemudi sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari.
19. Pasal 294 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
20. Pasal 295 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat.
21. Pasal 296 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup atau ada isyarat lain.
22. Pasal 297 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan.
23. Pasal 298 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan.
24. Pasal 299 yaitu perbuatan mengendarai kendaraan tidak bermotor yang dengan sengaja berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan atau menggunakan jalur khusus bagi kendaraan tidak bermotor.
25. Pasal 300 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor tidak menggunakan lajur jalan yang telah ditentukan, tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan menurunkan penumpang, dan tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan.
26. Pasal 301 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan.
27. Pasal 302 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.
28. Pasal 303 yaitu perbuatan mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang.
29. Pasal 304 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan yang tidak sesuai dengan angkut untuk keperluan lain.
30. Pasal 305 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait.
31. Pasal 306 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan.
32. Pasal 307 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut dan dimensi kendaraan.

33. Pasal 308 yaitu perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor umum yang tidak dilengkapi izin dalam trayek atau izin angkutan barang khusus dan alat berat atau menyimpang izin yang ditentukan.
34. Pasal 309 yaitu perbuatan tidak mengasuransikan tanggungjawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga.
35. Pasal 313 yaitu perbuatan tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpangnya.

Pengertian dan Dasar Hukum *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*

Istilah bukti pelanggaran atau Tilang secara eksplisit tercantum dalam Pasal 1 angka 4 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa bukti pelanggaran atau Tilang adalah alat bukti pelanggaran tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dengan format yang ditetapkan.

Terkait dengan pengertian *Electronic Traffic Law Enforcement* atau lebih dikenal oleh masyarakat dengan istilah Tilang elektronik, secara eksplisit tidak tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun terdapat beberapa ketentuan pasal yang berkaitan dengan *Electronic Traffic Law Enforcement*, antara lain Pasal 249 ayat (3) huruf d bahwa kegiatan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sekurang-kurangnya antara lain meliputi dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung.

Selanjutnya, Pasal 260 ayat (1) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Polri selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Polri, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain berwenang melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kemudian dalam Pasal 272 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. Ayat (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Ketentuan tentang *Electronic Traffic Law Enforcement* juga tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 14 ayat (3) bahwa pemeriksaan secara insidental karena tertangkap tangan dilakukan pada saat terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat mata atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik. Lebih lanjut, Pasal 23 huruf c bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik.

Kemudian, Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf c, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dapat menerbitkan surat Tilang, dan harus dilampiri dengan bukti rekaman alat penegakan hukum elektronik.

Selanjutnya dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, Pasal 87 ayat (3) huruf b dan ayat (5) pada pokoknya bahwa untuk kepentingan penegakan hukum pelanggaran lalu lintas, unit pelaksana Registasi dan Identifikasi Ranmor dapat melakukan pemblokiran BPKB dan/atau STNK, dimana permintaan pemblokiran diajukan oleh penyidik terhadap Ranmor yang terlibat pelanggaran lalu lintas.

Tinjauan tentang Penegakan Hukum

Perihal penegakan hukum, pada hakikatnya adalah usaha-usaha untuk mewujudkan ide-ide hukum yang bersifat abstrak yaitu keadilan, kepastian dan kemanfaatan menjadi suatu kenyataan dalam kehidupan. Usaha-usaha tersebut membutuhkan organisasi, badan atau lembaga misalnya kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga pemasyarakatan sebagai unsur-unsur sistem

penegakan hukum yang dibentuk oleh negara. Dalam penegakan hukum, badan atau lembaga tersebut mengemban tugas yang sama yakni untuk mewujudkan ide-ide hukum dalam kenyataan hidup di masyarakat. (Rahardjo, 2009: 12-13).

Menurut Muladi sebagaimana dikutip oleh Tahir (2010: 99-100), penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk menegakan norma-norma hukum dan sekaligus nilai-nilai yang ada di belakang norma tersebut. Penegakan hukum harus diartikan dalam kerangka tiga konsep yaitu penegakan hukum yang bersifat total (*total enforcement concept*) yang menuntut agar semua nilai yang ada di belakang norma hukum tersebut ditegakkan tanpa kecuali, yang bersifat penuh (*full enforcement concept*), dimana konsep total harus dibatasi dengan hukum acara dan sebagainya demi perlindungan kepentingan individu, dan konsep penegakan hukum aktual (*actual enforcement concept*) yang muncul setelah adanya diskresi dalam penegakan hukum karena keterbatasan, misalnya sarana prasarana, kualitas sumber daya manusia, kualitas perundang-undangan dan kurangnya partisipasi masyarakat.

Penegakan hukum berarti menegakan ketentuan hukum, di mana secara umum bahwa hukum adalah seperangkat aturan yang berisi perintah atau larangan yang sifatnya mengikat, serta terdapat sanksi jika terjadi pelanggaran hukum terhadap ketentuan hukum tersebut. Untuk mencapai tujuan hukum yaitu keadilan, kepastian dan kemanfaatan hukum maka hukum harus ditegakkan. Hal tersebut berarti penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya agar hukum dapat tegak atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan masyarakat. (Amin, 2020: 2-3).

Berkaitan dengan efektivitas penegakan hukum, Soerjono Soekanto mengemukakan faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu faktor hukumnya sendiri yakni peraturan perundang-undangan, faktor penegak hukum yakni badan/lembaga yang membentuk (legislatif) maupun badan/lembaga yang melaksanakan/menerapkan hukum, faktor sarana atau fasilitas yang mendukung dalam penegakan hukum, faktor masyarakat yakni kondisi lingkungan dimana hukum tersebut diberlakukan atau diterapkan, dan faktor kebudayaan yakni hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia dalam menjalani pergaulan dan kehidupan dalam masyarakat. (Soekanto, 2011: 8).

HASIL

Kondisi Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* Saat Ini

Guna membahas bagaimana kondisi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* saat ini, Penulis akan mengambil contoh bagaimana penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* di wilayah hukum Polda Metro Jaya yang merupakan Polda yang pertama kali menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas yang diikuti oleh Polda lain di Indonesia, dan kemudian pada tanggal 23 Maret 2021 telah diresmikan sebagai program *ETLE* Nasional Tahap I oleh Bapak Kapolri Jenderal Pol. Drs. Listyo Sigit, M.Si, yang berlaku di 12 (dua belas) Polda di Indonesia yaitu Polda Metro Jaya, Polda Jawa Barat, Polda Jawa Tengah, Polda Jawa Timur, Polda Jambi, Polda Sumatera Utara, Polda Riau, Polda Banten, Polda Daerah Istimewa Yogyakarta, Polda Lampung, Polda Sulawesi Selatan dan Polda Sumatera Barat. (Tribatanews.polri.go.id, tanggal 23 Maret 2021).

Secara umum, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* di Polda Metro Jaya menggunakan sistem penegakan hukum yang didukung dengan peralatan elektronik berbasis teknologi informasi yang terkoneksi dengan perangkat kamera elektronik yang dapat mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara otomatis yaitu kamera *E-Police* yang dapat mendeteksi jenis pelanggaran terhadap marka jalan dan lampu lalu lintas (*traffic light*), dan kamera *Check Point* dapat mendeteksi jenis pelanggaran terhadap ketentuan ganjil genap, pelanggaran tidak menggunakan sabuk keselamatan (*safety belt*) dan penggunaan ponsel (*handphone*) pada saat sedang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya oleh pengemudi kendaraan bermotor roda-4 atau lebih.

Pada tahun 2019, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya telah menggunakan kamera *ETLE* yaitu kamera *E-Police* berjumlah 4 (empat) buah dan kamera *Check Point* berjumlah 8 (delapan) buah dengan penempatan sebagai berikut:

1. Kamera *E-Police* ditempatkan di jalan Merdeka Selatan (*traffic light* patung kuda), jalan Gajah Mada (*traffic light* Gajah Mada Plaza), *traffic light* Sarinah arah ke bundaran hotel Indonesia, dan *traffic light* Sarinah arah ke Monumen Nasional.

2. Kamera *Check Point* berjumlah 8 (delapan) buah dan ditempatkan di jembatan penyeberangan orang Kementerian Pariwisata, jalan Medan Merdeka Selatan (*traffic light* patung Kuda), *traffic light* Sarinah arah ke bundaran hotel Indonesia, di bawah jalan layang non tol arah ke Semanggi, di bawah jalan layang non tol arah ke bundaran hotel Indonesia, jembatan penyeberangan orang Kementerian PAN RB, jembatan penyeberangan orang Ratu Plaza, jembatan penyeberangan orang pada hotel Sultan. (Anev Subdit Gakkum Ditlantas Polda Metro Jaya).

Kemudian pada tahun 2020, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya telah memperluas penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* dengan pemasangan 45 (empat puluh lima) unit kamera *ETLE* pada titik-titik lokasi rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas di berbagai wilayah DKI Jakarta yaitu sebagai berikut:

1. Simpang *traffic light* Kota sebanyak 1 (satu) unit;
2. Simpang *traffic light* Ketapang sebanyak 1 (satu) 2 unit;
3. Simpang *traffic light* Harmoni (depan Bank BTN dan seberang Bank BTN sebanyak 4 (empat) unit);
4. Simpang *traffic light* Istana Negara sebanyak 1 (satu) unit;
5. Simpang *traffic light* Kebon Sirih sebanyak 1 (satu) unit;
6. Simpang Bundaran Hotel Indonesia sebanyak 1 (satu) unit;
7. Simpang Bundaran Senayan (dari arah Blok M) sebanyak 1 (satu) unit;
8. Simpang *traffic light* CSW sebanyak 4 (empat) unit;
9. Depan Plaza Senayan 2 (dua arah) sebanyak 2 (dua) unit;
10. Simpang *traffic light* Pancoran sebanyak 2 (dua) unit;
11. Simpang *traffic light* Slipi S. Parman ke Gatot Subroto sebanyak 1 (satu) unit;
12. Simpang *traffic light* Tomang sebanyak 1 (satu) unit;
13. Simpang *traffic light* Grogol arah Daan Mogot ke Kyai Tapa sebanyak 1 (satu) unit;
14. Depan Hotel Fourseasons sebanyak 1 (satu) unit;
15. Depan Pintu Utama Gedung DPR/MPR sebanyak 1 (satu) unit;
16. Depan All Fresh Pancoran sebanyak 1 (satu) unit;
17. Simpang *traffic light* Halim Lama sebanyak 2 (dua) unit;
18. Simpang *traffic light* Rawa Mangun sebanyak 2 (dua) unit;
19. Simpang *traffic light* Pramuka sebanyak 2 (dua) unit;
20. Simpang Cempaka Putih sebanyak 2 (dua) unit;
21. Depan Halte Timah 2 (dua) arah sebanyak 2 (dua) unit;
22. Depan Halte Setia Budi 2 (dua) arah sebanyak 2 (dua) unit;
23. Simpang Hos Cokroaminoto Imam Bonjol sebanyak 2 (dua) unit;
24. Simpang Tugu Tani dari arah Senen sebanyak 1 (satu) unit;
25. Depan Puskurbuk Kemendikbud sebanyak 2 (dua) arah sebanyak 2 (dua) unit;
26. Depan BNI 46 Gunung Sahari 2 (dua) arah sebanyak 2 (dua) unit. (Anev Subdit Gakkum Ditlantas Polda Metro Jaya).

Kamera *ETLE* yang terdiri dari kamera *E-Police* dan kamera *Check Point* yang dipasang pada daerah yang merupakan daerah rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya tersebut dapat mendeteksi dan merekam kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu sebagai berikut:

1. Pelanggaran terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APIL) dan lampu lalu lintas (*traffic light*) sebagaimana diatur dalam Pasal 287 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Pelanggaran terhadap ketentuan marka jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 287 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Pelanggaran terhadap ketentuan ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 287 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Pelanggaran terhadap ketentuan untuk mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana diatur dalam Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Pelanggaran menggunakan Ponsel saat berkendara sebagaimana diatur dalam Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

6. Pelanggaran terhadap ketentuan batas kecepatan di jalan raya sebagaimana diatur dalam Pasal 287 ayat 5 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
7. Pelanggaran terhadap ketentuan menggunakan helm bagi pegemudi sepeda motor sebagaimana diatur dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
8. Pelanggaran terhadap ketentuan jalur khusus *Busway* atau Transjakarta sebagaimana diatur dalam Pasal 300 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pengemudi kendaraan bermotor melanggar lalu lintas di jalan raya akan terdeteksi dan terekam secara otomatis melalui kamera *ETLE*, kemudian hasil rekaman tersebut ditindaklanjuti oleh petugas *Back office ETLE* dan Posko *ETLE* Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya. Adapun prosedur atau mekanisme penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* tercantum dalam Keputusan Kapolda Metro Jaya Nomor: Kep/671/VIII/2019 tanggal 29 Agustus 2019 tentang Standar Operasional Prosedur *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Tahap analisa dan verifikasi, pada tahap ini dilakukan analisa terhadap hasil rekaman kamera *ETLE* untuk menentukan apakah merupakan pelanggaran lalu lintas atau bukan, sekaligus melakukan verifikasi terhadap data kendaraan bermotor yang terekam kamera *ETLE* dengan *database* pada *Electronic Registration Identification (ERI)*.
2. Tahap pembuatan dan pengiriman surat konfirmasi, pada tahap ini hasil analisa dan verifikasi yang telah sesuai kemudian dibuatkan surat konfirmasi pelanggaran lalu lintas dimana datanya secara otomatis terisi oleh sistem, selanjutnya surat konfirmasi tersebut dikirimkan sesuai alamat pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas melalui jasa pengiriman atau media elektronik seperti *email*, SMS atau aplikasi *messenger*.
3. Tahap konfirmasi, pada tahap ini pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas yang telah menerima surat konfirmasi pelanggara lalu lintas kemudian melakukan konfirmasi dengan mengirimkan kembali surat konfirmasi atau mendatangi posko *ETLE* Subdit Penegakan Hukum Ditlantas Polda Metro Jaya yang beralamat di Jln. MT. Haryono Kav 5-6 Tebet Jakarta Selatan, atau melakukan konfirmasi secara *online* melalui alamat *website* <https://etle-pmj.info> dengan jangka waktu maksimal 5 (lima) hari kerja.
4. Tahap penindakan, pada tahap ini petugas admin pada Posko *ETLE* akan melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas terhadap pelanggar lalu lintas yang telah melakukan konfirmasi dengan mengisi blanko Tilang dan memasukan nomor registernya ke aplikasi *E-Tilang* dan menyalin kode BRI *Virtual Account (Briva)* selanjutnya dikirimkan melalui SMS ke nomor ponsel pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas tersebut.
5. Tahap pembayaran denda tilang, pada tahap ini pemilik kendaraan atau pelanggar lalu lintas yang telah menerima kode *Briva* kemudian melakukan pembayaran denda tilang menggunakan kode *Briva* tersebut melalui *M-Banking*, ATM atau *Teller Bank BRI* sebelum jatuh tempo tanggal sidang yakni paling lama 7 (tujuh) hari kerja setelah mendapatkan kode *Briva*.
6. Tahap pengajuan blokir, pada tahap ini pemilik kendaraan atau pelanggar lalu lintas yang tidak melakukan konfirmasi atau pembayaran denda Tilang pada waktu yang telah ditentukan maka secara otomatis statusnya dalam sistem menjadi ajukan blokir, kemudian petugas admin Posko *ETLE* akan membuat surat permohonan blokir STNK dan selanjutnya dikirimkan secara manual dan digital kepada petugas Samsat sesuai domisili, dan kemudian petugas Samsat melakukan blokir STNK pada aplikasi.
7. Tahap buka blokir, pada tahap ini petugas admin posko *ETLE* akan mengirimkan surat permohonan buka blokir STNK kepada Samsat sesuai domisili kendaraan bermotor setelah pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas telah membayar denda Tilang melalui melalui Bank BRI berdasarkan kode *Briva* yang dikirimkan oleh petugas admin posko *ETLE*.

Berdasarkan uraian mekanisme penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* terhadap pelanggaran lalu lintas tersebut, sejak bulan November 2018 Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya telah melakukan penindakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya yang terekam melalui kamera *ETLE*.

Adapun jumlah penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dengan menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* bulan November 2018 s.d Desember 2019 berdasarkan Laporan Anev *ETLE* Subdit Penegakan Hukum Dit Lantas Polda Metro Jaya Tahun 2019 dapat dilihat dari tabel 4.

Tabel 4. Jumlah Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* Bulan November 2018 s.d Desember 2019

NO	JENIS PELANGGARAN	JUMLAH
1	Ketentuan ganjil genap	6.726
2	Sabuk keselamatan	23.427
3	Menggunakan ponsel	1.435
4	<i>Traffic Light</i> /marka jalan	33.166
JUMLAH		67.754

Sumber: Laporan Anev *ETLE* Dit Lantas Polda Metro Jaya Tahun 2018 s.d 2019.

Dari tabel tersebut di atas, dapat dijelaskan bahwa jenis penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya selama Bulan November 2018 s.d Desember 2019 melalui penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* hanya dapat dilakukan terhadap pelanggaran terhadap ketentuan ganjil-genap, pelanggaran terhadap ketentuan penggunaan sabuk keselamatan, pelanggaran karena menggunakan ponsel saat mengemudikan kendaraan bermotor dan pelanggaran terhadap ketentuan lampu lalu lintas (*traffic light*) dan marka jalan. Adapun jenis pelanggaran lalu lintas yang tertinggi adalah jenis pelanggaran terhadap *traffic light* atau marka jalan sebanyak 33.166 pelanggaran atau dengan persentase sebesar 48,95%, sedangkan jenis pelanggaran lalu lintas yang terendah adalah jenis pelanggaran menggunakan ponsel sebanyak 1.435 pelanggaran atau dengan persentase sebesar 2,11%.

Jumlah pelanggaran lalu lintas yang dikenakan tindakan tersebut kemudian ditindaklanjuti sesuai mekanisme yang ditentukan. Adapun jumlah penyelesaian pelanggaran lalu lintas melalui penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Polda Metro Jaya selama Bulan November 2018 s.d Desember 2019 berdasarkan Laporan Anev *ETLE* Subdit Penegakan Hukum Dit Lantas Polda Metro Jaya Tahun 2019 dapat dilihat dari tabel 5.

Tabel 5. Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* Selama Bulan November 2018 s.d Desember 2019.

NO	TAHAP PENYELESAIAN	JUMLAH
1	Tahap konfirmasi:	32.102
	a. Langsung ke Posko <i>ETLE</i>	15.923
	b. Melalui <i>website</i>	16.179
2	Tahap pembayaran denda:	13.259
	a. Melalui Bank BRI	8.990
	b. Membayar denda ke Kejaksaan	4.269
3	Pelanggar yang telah terkirim ke Pengadilan	28.718
4	Pelanggar yang telah mendapat putusan	28.718

Sumber: Laporan Anev *ETLE* Dit Lantas Polda Metro Jaya Tahun 2018 s.d 2019.

Dari tabel tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa jumlah penyelesaian atas penindakan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya melalui penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* pada tahap konfirmasi dengan mendatangi langsung posko *ETLE* dan konfirmasi melalui *website* adalah sebanyak 32.102 pelanggar, kemudian pelanggar yang melakukan pembayaran melalui Bank BRI dan membayar denda ke Kejaksaan sebanyak 13.259 pelanggar, dan terdapat 28.718 pelanggar yang telah dikirim ke Pengadilan dan telah mendapatkan putusan.

Terhadap pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas yang tidak melakukan konfirmasi atau tidak melakukan pembayaran denda tilang sampai dengan batas waktu yang telah ditentukan, maka STNK kendaraan bermotor yang terdeteksi melanggar lalu lintas akan dikenakan blokir. Adapun jumlah pemblokiran STNK kendaraan bermotor yang terdeteksi melanggar lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya selama Bulan November 2018 s.d Desember 2019 berdasarkan Laporan Anev *ETLE* Subdit Penegakan Hukum Dit Lantas Polda Metro Jaya Tahun 2019 dapat dilihat dari tabel 6.

Tabel 6. Pemblokiran STNK Kendaraan Bermotor melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* Di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya Bulan November 2018 s.d Desember 2019

NO	PEMBLOKIRAN STNK	JUMLAH
1	Permohonan blokir	36.728
2	Nopol telah terblokir	23.610
3	Nopol yang tidak terblokir	272
4	Buka blokir	4.677
5	Nopol tidak ditemukan	1.200

Sumber: Laporan Anev *ETLE* Dit Lantas Polda Metro Jaya Tahun 2018 s.d 2019.

Dari tabel tersebut di atas, dapat dijelaskan bahwa dari jumlah pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya selama bulan November 2018 s.d Desember 2019, terdapat 36.728 permohonan blokir karena pemilik atau pelanggar lalu lintas tidak melakukan konfirmasi atau tidak membayar denda Tilang sesuai dengan waktu yang ditentukan. Adapun STNK kendaraan bermotor pemilik atau pelanggar lalu lintas yang telah terblokir adalah sebanyak 23.610 berkas STNK, kemudian terdapat 272 berkas STNK yang tidak terblokir, dan terdapat 1.200 Nopol yang tidak ditemukan. STNK kendaraan bermotor yang telah diblokir kemudian telah dilakukan buka blokir sebanyak 4.677 berkas STNK setelah pemilik atau pelanggar lalu lintas menyelesaikan pembayaran denda Tilang.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa kondisi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas saat ini belum dapat berjalan dengan maksimal yang disebabkan hal-hal sebagai berikut:

1. Dasar hukum penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* belum diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia, sehingga penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* tidak dapat menjangkau pelanggaran lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah Polda dimana kamera *ETLE* merekam pelanggaran tersebut.
2. Hingga saat ini belum ada unit atau bagian khusus di Direktorat Lalu Lintas Polda yang menangani *Electronic Traffic Law Enforcement* sehingga dalam pelaksanaannya masih dirangkap oleh anggota Direktorat Lalu Lintas Polda yang juga mempunyai tugas dan tanggungjawab sesuai jabatan yang diembannya.
3. Keterbatasan kemampuan kamera *ETLE* yang tidak dapat menjangkau jenis-jenis pelanggaran lainnya sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Belum tersedianya sarana atau fasilitas yang memadai dalam mendukung penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, sehingga dapat mempengaruhi kualitas kinerja petugas *ETLE* dan pelayanan kepada masyarakat berkaitan dengan *Electronic Traffic Law Enforcement*.
5. Belum tersedianya anggaran yang secara khusus dialokasikan dalam DIPA untuk mendukung penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, sehingga dalam pelaksanaannya masih menggunakan dana rutin dan operasional Satker Direktorat Lalu Lintas Polda.
6. Masih rendahnya budaya hukum masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya, yakni penggunaan plat nomor yang tidak sesuai dengan ketentuan dan kesadaran untuk melakukan konfirmasi dan membayar denda tilang dalam penyelesaian *Electronic Traffic Law Enforcement*.

Optimalisasi Fungsi Lalu Lintas Polri dalam Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*.

Berdasarkan hasil penelitian yang Penulis lakukan di Subdit Penegakan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya pada tahun 2020, bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya merupakan suatu terobosan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang dapat mengatasi kelemahan-kelemahan yang terjadi dalam penegakan hukum yang dilakukan secara konvensional yaitu sebagai berikut:

1. Penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya membutuhkan personel yang cukup banyak agar dapat mengefektifkan pelaksanaan penindakan terhadap pelanggar.
2. Penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dilakukan pada waktu serta pada lokasi tertentu yang dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas karena adanya pemeriksaan dan pengecekan terhadap pengendara kendaraan bermotor.
3. Pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan raya tidak dapat dilakukan pengawasan setiap saat 1x24 jam secara terus-menerus.
4. Penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas oleh petugas lalu lintas di jalan raya dapat membuka peluang terjadinya prakti-praktik KKN atau pungli oleh petugas di lapangan.
5. Pembuktian terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor cukup lemah karena tidak adanya alat bukti kuat guna kepentingan pembuktian terjadinya pelanggaran.
6. Penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas secara konvensional dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran memutar balik kendaraan dan melawan arus untuk menghindari petugas di lapangan.

Selain itu, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya dapat memberikan manfaat yaitu sebagai berikut:

1. Memberikan kepastian hukum, bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* mewujudkan penegakan hukum dengan jaminan asas transparansi dan kepastian hukum yang dibuktikan secara *scientific* berdasarkan hasil rekaman kamera elektronik yang digunakan sebagai bukti terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan raya.
2. Mewujudkan *smart city*, bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* adalah sebagai bentuk kontribusi Polri dalam mewujudkan DKI Jakarta sebagai *smart city* dan sejalan dengan reformasi birokrasi yang sedang dilaksanakan oleh Pemerintah.
3. Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah, bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Provinsi DKI Jakarta dari sektor pajak kendaraan bermotor khususnya bea balik nama karena penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* memberikan dampak tertib administrasi kepemilikan kendaraan bermotor.
4. Mewujudkan budaya tertib berlalu lintas di jalan raya, bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* dapat meningkatkan budaya tertib berlalu lintas masyarakat karena *Electronic Traffic Law Enforcement* memberikan efek pencegahan (*deterrence effect*) terjadinya pelanggaran lalu lintas.
5. Mendukung program Pemerintah, bahwa penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* menjadi pemicu (*trigger*) dan pendukung (*support*) terhadap program misalnya dalam pembatasan kendaraan bermotor dengan pemberlakuan ketentuan ganjil-genap.

Meskipun penerapan *ETLE* mempunyai kelebihan dan manfaat dibandingkan dengan tilang konvensional, namun penerapan *ETLE* khususnya oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya belum dapat dilaksanakan dengan maksimal sebagaimana pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, sehingga perlu dilakukan optimalisasi terhadap fungsi lalu lintas Polri sebagai pelaksana *ETLE* yang dilaksanakan terhadap beberapa aspek yaitu aspek substansi hukum, aspek struktur hukum, aspek sarana atau prasarana, aspek anggaran dan aspek budaya hukum, yang dapat diuraikan dalam pembahasan di bawah ini.

1. Aspek substansi hukum

Aspek substansi hukum yaitu dasar hukum dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, dimana ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak memberikan pengaturan yang memadai mekanisme penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, dan hanya memberikan pengaturan secara umum sebagaimana tercantum dalam Pasal 243 ayat (3) bahwa bahwa kegiatan pusat kendali sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan sekurang-kurangnya meliputi dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik, selanjutnya Pasal 272 bahwa untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dapat digunakan peralatan elektronik, dimana hasil penggunaan peralatan elektronik tersebut dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Kemudian ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hanya memberikan pengaturan tentang penggunaan peralatan elektronik dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 14 ayat (3) pada pokoknya pemeriksaan secara insidental pada saat terjadi pelanggaran yang tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik, Pasal 23 pada pokoknya bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas salah satunya berdasarkan rekaman peralatan elektronik, dan Pasal 28 pada pokoknya bahwa penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas berdasarkan hasil rekaman elektronik harus dilampiri dengan bukti rekaman alat penegakan hukum elektronik.

Sehubungan dengan hal tersebut, untuk menjabarkan ketentuan tentang penegakan hukum dengan menggunakan peralatan elektronik sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka perlu diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia sehingga dapat menjadi dasar hukum dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, dimana hingga saat ini khususnya di Polda Metro Jaya mekanisme penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas hanya tercantum dalam Keputusan Kapolda Metro Jaya Nomor: Kep/671/VIII/2019 tanggal 29 Agustus 2019 tentang Standar Operasional Prosedur *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*.

Ditinjau dari hirarki peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, bahwa Keputusan Kapolda Metro Jaya Nomor: Kep/671/VIII/2019 tanggal 29 Agustus 2019 tentang Standar Operasional Prosedur *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* adalah bukan merupakan kategori peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 7 dan Pasal 8 undang-undang tersebut. Keputusan Kapolda mempunyai perbedaan dengan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia yang merupakan peraturan yang setingkat dengan peraturan yang dibuat oleh Menteri, Badan, Lembaga atau Komisi, dimana keberadaannya diakui dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, untuk mengoptimalkan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas, maka dasar hukum penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* semestinya diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia sehingga dapat menjadi dasar hukum yang kuat bagi anggota Lalu Lintas Polri yang bertugas di seluruh Indonesia, sehingga dengan adanya Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia tentang mekanisme penerapan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia, maka kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah hukum dimana kamera *ETLE* merekam pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan penindakan berupa tilang atau blokir dengan mengirimkan bukti pelanggaran melalui kamera *ETLE* tersebut ke Polda dimana domisili kendaraan tersebut berasal dengan berdasarkan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia yang berlaku di seluruh wilayah Indonesia.

2. Aspek Struktur hukum

Perihal aspek struktur hukum, ditinjau dari pendekatan sistem hukum (*legal system*) sebagaimana dikemukakan oleh Lawrence M. Friedman, bahwa “*structure is the body, the framework, the longlasting shape of the system; the way courts of police departements are organized, the lines of jurisdiction, the table of organization*”, berarti bahwa struktur adalah bodi atau kerangka, bentuk sistem yang bermotif, cara pengorganisasian pengaturan departemen kepolisian, garis-garis yurisdiksi, bagan organisasi. (Friedman, 1969: 16). Dalam hal ini struktur hukum berkaitan dengan tatanan kelembagaan beserta dengan aparatnya dalam melaksanakan dan menegakan ketentuan hukum termasuk bagaimana hukum itu dilaksanakan dan ditegakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, saat ini struktur organisasi pengemban fungsi lalu lintas Polri secara hirarki dari tingkat Mabes Polri yang diemban oleh Korlantas Polri sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepolisian Nomor 2 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi Pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, kemudian pada tingkat Polda diemban oleh Direktorat Lalu Lintas Polda sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2018 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Daerah, dan pada tingkat Polres diemban oleh Satuan Lalu Lintas Polres sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resor dan Kepolisian Sektor.

Khususnya dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas, secara operasional dilaksanakan oleh anggota Polri yang bertugas pada fungsi Lalu Lintas tingkat Polda yakni Direktorat Lalu Lintas Polda khususnya anggota Seksi Pelanggaran Subdit Penegakan Hukum sebagaimana tercantum dalam Lampiran XXI Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2018 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Daerah, bahwa Seksi Pelanggaran bertugas menyelenggarakan penindakan pelanggaran, pencegahan, edukasi, dan pembinaan pengawasan PPNS serta mendatakan dan mengkaji penindakan pelanggaran lalu lintas. Hal tersebut berarti belum ada unit atau bagian khusus pada struktur Subdit Penegakan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda yang bertugas untuk menangani *Electronic Traffic Law Enforcement*.

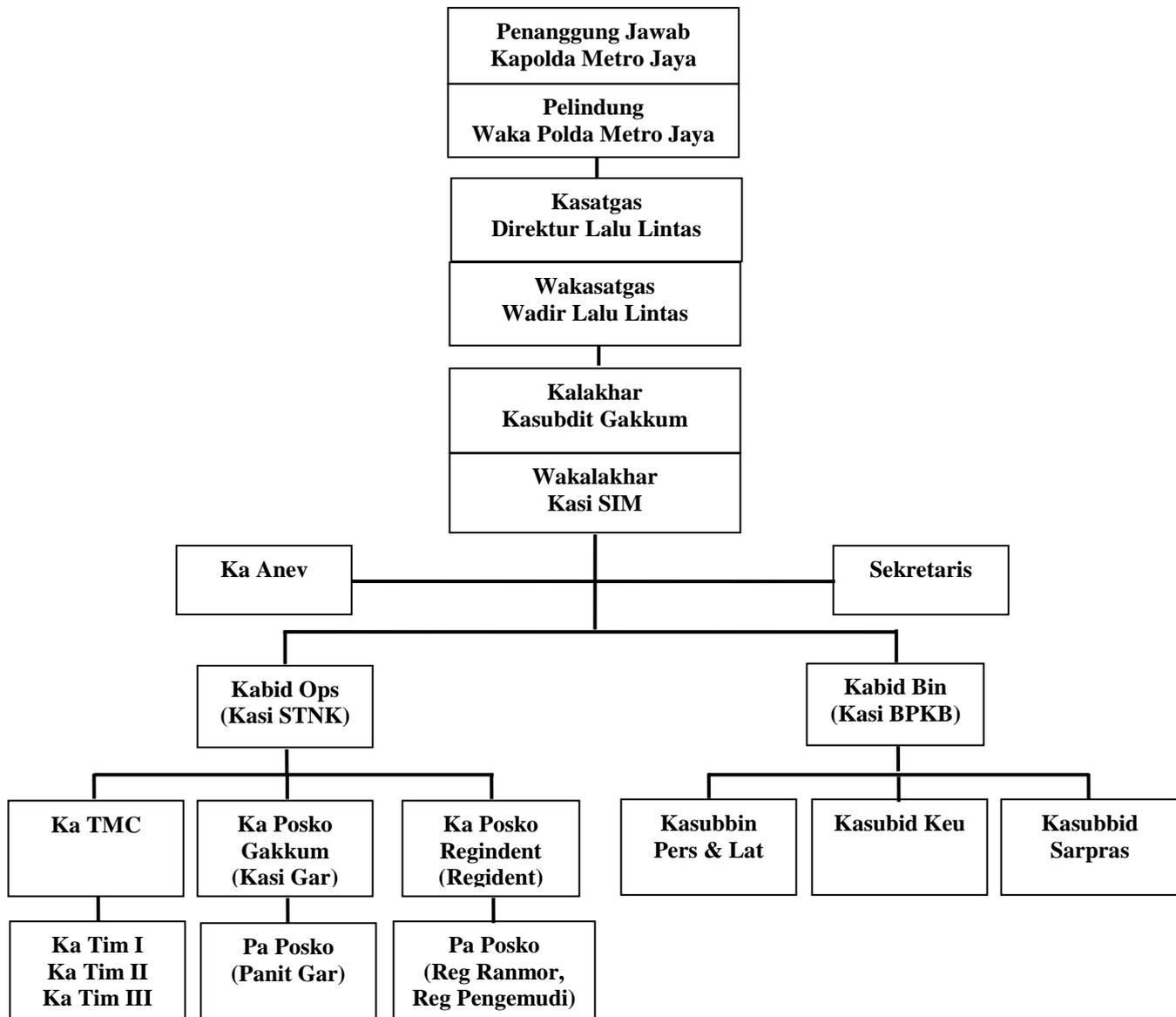
Berkaitan dengan itu, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* khususnya di Polda Metro Jaya, dilaksanakan oleh anggota Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya sejak tahap awal terjadinya pelanggaran lalu lintas, tahap analisa dan verifikasi, tahap konfirmasi, tahap penindakan hingga tahap penyelesaian pelanggaran lalu lintas yaitu sebagai berikut:

- a. Petugas *back office* terdiri dari Petugas analisis dan verifikasi bertugas melakukan analisa dan identifikasi pelanggaran lalu lintas yang teridentifikasi oleh perangkat elektronik *ETLE*, dan Petugas penanggungjawab surat konfirmasi bertugas menerbitkan surat konfirmasi yang ditujukan kepada pemilik kendaraan bermotor apabila sesuai dengan *Database Electronic Registration and Identification (ERI)* atau menghentikan penindakan pelanggaran lalu lintas apabila data kendaraan bermotor tidak sesuai atau tidak tersedia pada *Database Electronic Registration and Identification (ERI)*.
- b. Petugas Posko *ETLE* terdiri dari Petugas Tilang bertugas melakukan pengecekan jawaban surat konfirmasi dari pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas melalui media elektronik atau jasa pengiriman atau pelanggar yang mendatangi Posko *ETLE* Subditgakkum, Petugas Admin bertugas membuat Nota Dinas pengajuan blokir dan buka blokir STNK kepada petugas Samsat, dan Petugas Yanduan bertugas menerima pengaduan masyarakat yang datang ke Posko *ETLE* Subditgakkum.
- c. Petugas Samsat bertugas melakukan blokir dan pembukaan blokir terhadap STNK kendaraan bermotor di kantor Samsat sesuai dengan domisili kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya.

Untuk memenuhi kebutuhan petugas pada Posko *ETLE* tersebut, Polda Metro Jaya telah mengeluarkan Surat Perintah Kapolda Metro Jaya Nomor: Sprin/1856/IX/OPS.4.5/2019

tanggal 11 September 2019 pada pokoknya penunjukan personel Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya sebagai Satuan Tugas *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*, dengan struktur organisasi sebagai berikut:

**Struktur Organisasi Satuan Tugas *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*
Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya**



Berdasarkan struktur organisasi Satuan Tugas *Electronic Traffic Law Enforcement* tersebut di atas, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* masih dilaksanakan oleh anggota Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya yang bertugas pada Subdit Penegakan Hukum dan Subdit Registrasi dan Identifikasi, dimana anggota yang ditugaskan untuk menangani *Electronic Traffic Law Enforcement* tersebut mempunyai tugas dan tanggungjawab sesuai dengan jabatannya masing-masing sehingga dalam pelaksanaannya terjadi rangkap jabatan yakni di samping jabatan struktural juga diberikan tugas sebagai Satuan Tugas *ETLE*. Hal tersebut akan mempengaruhi beban kerja anggota tersebut, dimana jumlah pelanggaran lalu lintas yang ditangani melalui *ETLE* tidak sebanding dengan jumlah personel yang ada sehingga akan mempengaruhi kualitas kinerja dalam penerapan *ETLE*.

Oleh karena itu, untuk mengatasi masalah rangkap jabatan dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas, maka perlu dilakukan

revisi struktur organisasi Direktorat Lalu Lintas Polda sebagaimana tercantum dalam Lampiran XXI Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2018 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Daerah, dengan melakukan penambahan unit atau bagian khusus pada stuktur Direktorat Lalu Lintas Polda disertai dengan penambahan personel untuk melaksanakan tugas sebagai petugas *back office* dan petugas posko *ETLE* yang jumlahnya disesuaikan dengan analisa beban kerja yakni jumlah personel dibandingkan dengan jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polda yang terekam kamera *ETLE*, serta disesuaikan dengan kelas jabatan masing-masing sehingga penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas dapat berjalan dengan maksimal.

Selain revisi terhadap struktur organisasi Direktorat Lalu Lintas Polda, menjadi hal yang penting bahwa pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya juga dilaksanakan oleh pengemban fungsi lalu lintas pada tingkat Polres dalam hal ini anggota Satuan Lalu Lintas, karena pelanggaran lalu lintas di jalan raya tidak hanya terjadi di ibukota provinsi dimana Direktorat Lalu Lintas Polda berada, namun juga terjadi di wilayah kabupaten atau kota di mana Satuan Lalu Lintas Polres berada. Hal tersebut berdasarkan pertimbangan untuk lebih mengefektifkan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* di kabupaten atau kota yang letaknya jauh dari kantor Direktorat Lalu Lintas Polda, atau kabupaten atau kota yang letak geografisnya berada wilayah kepulauan atau kondisi alam yang dapat menghambat tahapan penyelesaian *Electronic Traffic Law Enforcement*.

3. Aspek sarana atau fasilitas

Sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang penting dan sangat menentukan keberhasilan dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas. Adapun peralatan atau fasilitas yang digunakan dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* yaitu sebagai berikut:

- a. Peralatan atau perlengkapan terdiri dari:
 - 1) Kamera *ETLE* yaitu kamera *E-Police* dan kamera *check point* yang dipasang di daerah rawan pelanggaran lalu lintas.
 - 2) Jaringan internet untuk menghubungkan kamera *ETLE* dengan server pada *back office*.
 - 3) Server *ETLE* dan perangkat komputer yang digunakan pada kantor *back office* untuk memproses pelanggaran lalu lintas yang terekam kamera *ETLE*.
 - 4) *Database Electronic Registration and Identification (ERI)* untuk melakukan verifikasi terhadap kendaraan bermotor yang terlibat pelanggaran lalu lintas.
 - 5) Printer yang digunakan untuk mencetak surat konfirmasi, foto bukti pelanggaran dan administrasi Tilang lainnya.
 - 6) Aplikasi *E-Tilang* yang digunakan untuk memproses tahap penyelesaian Tilang.
 - 7) Blanko Tilang yang digunakan untuk melakukan penindakan Tilang kepada pelanggar lalu lintas.
 - 8) Telepon dan peralatan kantor lainnya untuk mendukung pelaksanaan tugas di kantor *back office* dan posko *ETLE*.
- b. Fasilitas pendukung terdiri dari:
 - 1) Kantor *back office* sebagai tempat untuk melakukan analisa, verifikasi pelanggaran lalu lintas yang terekam kamera *ETLE*.
 - 2) Posko *ETLE* sebagai tempat memproses tahap konfirmasi dan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas.
 - 3) Ruang *call center* sebagai tempat untuk memberikan layanan informasi kepada masyarakat berkaitan dengan penerapan *ETLE*.
 - 4) Ruang pelayanan dan pengaduan sebagai tempat untuk memberikan pelayanan dan pengaduan dari masyarakat.

Sehubungan dengan hal tersebut, saat ini kamera *ETLE* yang digunakan dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* khususnya di wilayah hukum Polda Metro Jaya yaitu kamera *E-Police* dan kamera *check point* tidak dapat merekam semua jenis-jenis

pelanggaran lalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana kamera *E-Police* hanya dapat mendeteksi jenis pelanggaran terhadap marka jalan dan pelanggaran terhadap lampu lalu lintas, sedangkan kamera *Check Point* hanya dapat mendeteksi jenis pelanggaran terhadap ketentuan ganjil genap, pelanggaran tidak menggunakan sabuk keselamatan dan pelanggaran menggunakan ponsel oleh pengemudi mobil, pelanggaran tidak menggunakan helm, menerobos jalur *Busway* dan pelanggaran terhadap batas kecepatan. Hal tersebut berarti jenis-jenis pelanggaran lainnya tidak dapat terdeteksi dan terekam oleh kamera *ETLE* yang saat ini digunakan.

Untuk mengatasi hal tersebut, sesuai dengan ketentuan Pasal 5 ayat (3) huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa dalam rangka pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan di bidang teknologi lalu lintas dilaksanakan oleh Kementerian yang bertanggungjawab di bidang pengembangan dan teknologi dalam hal ini Kementerian Ristek dan Teknologi RI, maka Polri dalam hal ini Korlantas Polri dapat menjalin kerjasama dengan Kementerian Riset dan Teknologi RI dalam rangka pengembangan fitur kamera *ETLE* yang ada saat ini sehingga dapat mendeteksi dan merekam jenis-jenis pelanggaran lainnya sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta kerjasama pengembangan teknologi *big data* guna meningkatkan kemampuan server *ETLE* yang terintegrasi dengan *Database Electronic Registration and Identification (ERI)* Nasional.

Selanjutnya, dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* memerlukan dukungan fasilitas gedung atau ruangan yang digunakan sebagai tempat petugas *back office*, petugas posko *ETLE*, ruangan *call center* dan ruangan layanan pelayanan dan pengaduan yang berada pada satu tempat serta dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang memadai misalnya peralatan telekomunikasi dan jaringan internet yang baik, genset serta peralatan pendukung lainnya sehingga dapat memudahkan koordinasi antara petugas *ETLE*, meningkatkan kualitas dan efisiensi kerja, serta dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat sebagai pelanggar lalu lintas yang akan melakukan konfirmasi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya maupun memerlukan pelayanan lainnya dari petugas posko *ETLE* berkaitan dengan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*.

4. Aspek anggaran

Aspek anggaran merupakan salah satu aspek yang penting lainnya di samping sarana dan prasarana yang memadai dalam mendukung penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas. Khususnya di Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, hingga tahun 2019 belum tersedia anggaran yang secara khusus dialokasikan untuk mendukung pelaksanaan *Electronic Traffic Law Enforcement* sehingga masih menggunakan anggaran rutin dan operasional pada DIPA Satker Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya. Adapun anggaran yang diperlukan untuk mendukung penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* yaitu sebagai berikut:

- a. Biaya sewa jaringan internet untuk server *ETLE* yang digunakan untuk koneksi kamera *ETLE* dengan server dan komputer *back office*.
- b. Biaya untuk jasa pos untuk pengiriman surat konfirmasi ke alamat pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas.
- c. Biaya sewa dan perawatan website *ETLE* yang digunakan sebagai sarana konfirmasi pelanggar lalu lintas secara *online*.
- d. Biaya listrik dan telepon dan alat tulis kantor yang digunakan pada *back office*, posko *ETLE*, *call center*, dan layanan *ETLE*.
- e. Biaya perawatan perangkat teknologi informasi dan kamera *ETLE* yang mendeteksi dan merekam pelanggaran lalu lintas.

Berkaitan dengan kebutuhan anggaran tersebut, berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, Pasal 6 ayat (2) bahwa pengelolaan keuangan negara merupakan kekuasaan pemerintahan yang dikuasakan salah satunya kepada menteri/pimpinan lembaga selaku pengguna anggaran kementerian/lembaga yang dipimpinya. Kemudian Pasal 9 huruf a dan b bahwa menteri/pimpinan lembaga sebagai pengguna anggaran kementerian negara/lembaga yang dipimpinya mempunyai tugas

antara lain menyusun rancangan anggaran kementerian negara/lembaga yang dipimpinnya, dan menyusun dokumen pelaksanaan anggaran. Hal tersebut berarti bahwa dalam mendukung pelaksanaan tugasnya, Polri selaku Pengguna Anggaran menyusun dan mengajukan rencana kebutuhan anggaran setiap tahunnya kepada Kementerian Keuangan RI.

Oleh karena itu, untuk mengoptimalkan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas, maka Satker Direktorat Lalu Lintas Polda sebagai satker yang melaksanakan *Electronic Traffic Law Enforcement* dapat menyusun rencana kebutuhan anggaran yang diperlukan dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* setiap tahunnya yang disertai dengan dokumen-dokumen pendukung sebagaimana ditentukan dalam mekanisme perencanaan anggaran, kemudian mengusulkan kebutuhan anggaran tersebut ke dalam RKA-KL Satker Direktorat Lalu Lintas Polda untuk diteruskan oleh Biro Perencanaan dan Anggaran Polda kepada Staf Perencanaan dan Anggaran Mabes Polri selaku pembina fungsi perencanaan dan anggaran pada tingkat Mabes sehingga dapat dialokasikan dalam DIPA Satker Direktorat Lalu Lintas Polda pada tahun anggaran selanjutnya.

5. Aspek budaya hukum

Aspek budaya hukum berkaitan dengan kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat berkaitan dengan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas dihubungkan dengan tugas dan kewenangan Polri di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Berdasarkan temuan-temuan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Polda Metro Jaya, masih ditemukan rendahnya kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat yaitu sebagai berikut:

- a. Masih banyak masyarakat yang belum melakukan balik nama dokumen bukti kepemilikan kendaraan bermotor yakni BPKB dan STNK sehingga apabila kendaraan bermotor tersebut terdeteksi dan terekam melanggar lalu lintas maka surat konfirmasi masih dikirimkan ke pemilik yang lama.
- b. Masih tingginya jumlah pelanggaran lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor yang terdeteksi dan terekam kamera *ETLE* yang menggunakan plat nomor tidak sesuai ketentuan yang berlaku sehingga tidak dapat dilakukan penindakan.
- c. Masih banyak pemilik kendaraan bermotor atau pelanggar lalu lintas yang tidak melakukan konfirmasi dan pembayaran dengan Tilang terhadap pelanggaran lalu lintas yang telah dilakukannya sesuai dengan jangka waktu yang telah ditentukan.

Sehubungan dengan hal tersebut, untuk memaksimalkan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, maka perlu mengoptimalkan fungsi Lalu Lintas Polri dengan meningkatkan kegiatan penyuluhan hukum tentang ketentuan balik nama bukti kepemilikan kendaraan bermotor, ketentuan tentang penggunaan plat nomor dan sosialisasi tentang mekanisme penyelesaian *Electronic Traffic Law Enforcement* sehingga dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman terhadap ketentuan tersebut serta dapat menumbuhkan kesadaran dan kepatuhan hukum khususnya berkaitan dengan *Electronic Traffic Law Enforcement*. Selain itu, fungsi Lalu Lintas Polri masih perlu meningkatkan kegiatan razia kendaraan bermotor secara insidental di tempat-tempat tertentu berdasarkan hasil analisa dan evaluasi terhadap data pelanggaran lalu lintas yang terdeteksi dan terekam kamera *ETLE* sehingga dapat melakukan penindakan secara langsung terhadap penggunaan plat nomor kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pembahasan sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa kondisi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* terhadap pelanggaran lalu lintas saat ini khususnya di wilayah hukum Polda Metro Jaya sebagai Polda yang pertama kali menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement* belum dapat berjalan dengan maksimal, di mana dasar hukum penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* belum diatur dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia, sehingga tidak dapat melakukan penindakan terhadap kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah Polda dimana kamera *ETLE* merekam pelanggaran tersebut. Selain itu, hingga saat ini belum ada unit atau bagian khusus pada Direktorat

Lalu Lintas Polda yang menangani *Electronic Traffic Law Enforcement*, sehingga dilaksanakan secara rangkap oleh anggota Direktorat Lalu Lintas Polda yang ditunjuk berdasarkan surat perintah yang bersifat sementara. Dari aspek sarana atau fasilitas, yakni keterbatasan kemampuan kamera *ETLE* untuk mendeteksi dan merekam pelanggaran lalu lintas, keterbatasan fasilitas berupa gedung/bangunan yang khusus digunakan oleh petugas *ETLE*. Dari aspek anggaran, belum tersedia anggaran yang dialokasikan dalam DIPA Satker Direktorat Lalu Lintas Polda untuk mendukung penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* sehingga masih menggunakan anggaran rutin dan operasional kegiatan lainnya. Aspek budaya hukum, masih banyak masyarakat yang belum melakukan balik nama bukti kepemilikan kendaraan bermotornya, masih menggunakan plat nomor yang tidak sesuai dengan ketentuan, serta kurangnya kesadaran hukum untuk melakukan konfirmasi dan pembayaran dengan tilang sesuai mekanisme penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*.

Optimalisasi fungsi Lalu Lintas Polri dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* dilaksanakan pada beberapa aspek yaitu aspek substansi hukum yakni menyusun Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai dasar hukum penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* sehingga dapat berlaku di seluruh wilayah Indonesia, aspek struktur hukum yakni membentuk unit atau bagian khusus pada Satker Direktorat Lalu Lintas Polda sebagai pelaksana *Electronic Traffic Law Enforcement* dengan jumlah personel yang disesuaikan dengan beban kinerja yang dihadapi, aspek sarana atau fasilitas yakni meningkatkan kemampuan fitur kamera *ETLE* sehingga dapat mendeteksi dan merekam jenis-jenis pelanggaran lalu lintas lainnya sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta penyiapan fasilitas bangunan/gedung sebagai tempat bagi petugas *ETLE* dengan peralatan yang memadai dalam mendukung penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*, aspek anggaran yakni menyediakan anggaran yang secara khusus dalam penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* pada DIPA Satker Direktorat Lalu Lintas Polda, dan aspek budaya hukum yakni meningkatkan penyuluhan tentang ketentuan balik nama kendaraan bermotor, ketentuan tentang penggunaan plat nomor kendaraan bermotor, dan mekanisme penyelesaian pelanggaran lalu lintas melalui penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdussalam, H.R, (2014), *Hukum Kepolisian: Sebagai Hukum Positif dalam Disiplin Hukum*, Jakarta: PTIK Press.
- Adi Purnama, I Ketut, (2018), *Hukum Kepolisian; Sejarah dan Peran Polri dalam Penegakan Hukum serta Perlindungan HAM*, Bandung: Refika Aditama.
- Amin, Rahman, (2020), *Hukum Pembuktian dalam Perkara Pidana dan Perdata*, Sleman: Deepublish.
- Butarbutar, Elisabeth Nurhaini, (2018), *Metode Penelitian Hukum; Langkah-Langkah Untuk Menemukan Kebenaran dalam Ilmu Hukum*, Bandung: Refika Aditama.
- Efendi, Jonaedi & Ibharim, Johnny, (2020), *Metode Penelitian Hukum; Normatif dan Empiris*, Jakarta: Kencana.
- Friedman, Lawrence M, (1969), *The Legal System: A Social Science Perspective*, New York: Russel Sage Foundation.
- Hadi Utomo, Warsito H, (2005), *Hukum Kepolisian di Indonesia*, Jakarta: Prestasi Pustaka.
- Hiariej, Eddy O.S, (2014), *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Yogyakarta: Cahaya Pustaka Utama.
- Ishaq, H, (2017), *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi, Tesis, serta Disertasi*, Bandung: Alfabeta.
- Marzuki, Peter Mahmud, (2013), *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana.
- Moeljatno, (2008), *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Rahardjo, Satjipto, (2009), *Penegakan Hukum; Suatu Tinjauan Sosiologi*, Yogyakarta: Genta Publishing.
- Soekanto, Soerjono, (2011), *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo.

Tahir, H. Heri, (2010), *Proses Penegakan Hukum yang Adil dalam Sistem Peradilan Pidana di Indonesia*, Yogyakarta: LaksBang Pressindo.

Waluyo, Bambang, (2008), *Penelitian Hukum dalam Praktek*, Jakarta : Sinar Grafika.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar 1945.

Ketetapan MPR Nomor VI/MPR/2000 tentang Pemisahan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Ketetapan MPR Nomor VII/MPR/2000 tentang Peran Tentara Nasional Indonesia dan Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia.

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

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara.

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

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resor dan Kepolisian Sektor.

Peraturan Kepolisian Nomor 2 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi Pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2018 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Daerah.

Jurnal Ilmiah

Barthos, Megawati, (2018), *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 Jalan*, *Jurnal Lex Librum* Vol. 4 (No.2), p. 740.

Desril, Raja dkk, (2018), *Penyuluhan Hukum Keselamatan Lalu Lintas Sebagai Strategi Mewujudkan Budaya Patuh Hukum Lalu Lintas*, *Jurnal Pengabdian Untukmu Negeri*, Vol 2 (No. 2), pp. 97-98.

Sumber Lain

Admin Polri, (2021), *Kapolri Resmi Launching ETLE Nasional Tahap 1, 12 Polda Terapkan Tilang Elektronik*. Retrieved from <https://tribranews.polri.go.id/view/339/34/kapolri-resmi-launching-etle-nasional-tahap-1-12-polda-terapkan-tilang-elektronik-1616475830>

Dananjaya, Dio, (2021), *Tilang Elektronik Jangan Mempersulit Warga dan Berorientasi Keuntungan*. Retrieved from <https://otomotif.kompas.com/read/2021/03/22/132231215/tilang-elektronik-jangan-mempersulit-warga-dan-berorientasi-keuntungan?page=all>