

Program Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) Dalam Rangka Menciptakan Kamseltibcarlantas (Studi Kasus Kota Serang)

Charles Rio Valentine Pardede¹, Surya Nita², Chairul Muriman Setyabudi³
Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Universitas Indonesia
Valen.pardede@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini membahas tentang Program *Electronic Traffic Law Enforcement* dan menganalisis mekanisme serta sanksi hukum program *Electronic Traffic Law Enforcement* dalam rangka menciptakan Kamseltibcarlantas di wilayah Kota Serang. Sebagai ibu kota Provinsi Banten, Kota Serang memiliki mobilitas yang cukup tinggi, Direktorat Lalu Lintas memiliki tantangan untuk menciptakan lalu lintas yang Aman, selamat, tertib dan lancar kepada seluruh masyarakat Kota Serang. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kualitatif deskriptif. Keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) merupakan tujuan yang diinginkan setiap pengguna jalan. Perilaku pengguna jalan sangat berpengaruh terhadap terwujud atau tidaknya Kamseltibcarlantas. Penelitian ini menemukan bahwa kehadiran *Electronic Traffic Law Enforcement* di Kota Serang ini sebetulnya mampu untuk memberikan pengaruh kepada masyarakat untuk semakin meningkatkan kesadaran hukum akan tertib lalu lintas. Akan tetapi, dalam praktik di lapangan masih belum dilaksanakan secara maksimal dikarenakan beberapa faktor kendala, yaitu Sumber Daya Manusia, anggaran, sarana/ prasarana, dan budaya masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan adanya perbaikan dan evaluasi terkait dengan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* agar lebih maksimal dalam penerapannya.

Kata Kunci: Lalu Lintas, ETLE, Kamseltibcarlantas, Kota Serang.

ABSTRACT

This study discusses the Electronic Traffic Law Enforcement Program Analysis and analyzes the mechanisms and legal sanctions of the Electronic Traffic Law Enforcement program in order to create Kamseltibcarlantas in the Serang City area. As the capital city of Banten Province, Serang City has a fairly high mobility, the Directorate of Traffic has a challenge to create safe, safe, orderly and smooth traffic for all people of Serang City. The research method used in this research is descriptive qualitative method. Security, safety, order and smooth traffic (Kamseltibcarlantas) are the desired goals of every road user. The behavior of road users is very influential on whether or not Kamseltibcarlantas is realized. This study found that the presence of Electronic Traffic Law Enforcement in Serang City was actually able to give influence to the community to further increase legal awareness of traffic order. However, in practice in the field it has not been implemented optimally due to several factors, namely human resources, budget, facilities/infrastructure, and community culture. Therefore, it is necessary to make improvements and evaluations related to the implementation of Electronic Traffic Law Enforcement so that it is more optimal in its implementation.

Keywords: Traffic, ETLE, Kamseltibcarlantas, Serang City

PENDAHULUAN

Menurut (Rapoport, 2006), kota adalah suatu pemukiman yang relatif besar, padat, dan permanen, terdiri dari kelompok individu yang heterogen dari segi sosial. Kota merupakan tempat bergabungnya berbagai hal dan merupakan kumpulan keanekaragaman banyak hal. Berbagai strata masyarakat bergabung dalam satu tempat yang dinamakan kota. Begitu juga dengan kegiatan ekonomi saling melengkapi dan saling bergantung. Kota juga merupakan simbol dari kesejahteraan,

kesempatan berusaha dan dominasi terhadap wilayah sekitarnya. Menurut Amos Rapoport dalam Zahnd (2006), ada sepuluh kriteria yang secara lebih spesifik untuk merumuskan kota, yaitu sebagai berikut :

1. Ukuran dan jumlah penduduknya yang besar terhadap massa dan tempat
2. Bersifat permanen
3. Kepadatan minimum terhadap massa dan tempat
4. Struktur dan tata ruang perkotaan seperti yang ditunjukkan oleh jalur jalan dan ruang-ruang perkotaan yang nyata
5. Tempat dimana masyarakat tinggal dan bekerja
6. Fungsi perkotaan minimum yang terperinci, yang meliputi sebuah pasar, sebuah pusat administratif atau pemerintahan, sebuah pusat militer, sebuah pusat keagamaan atau sebuah pusat aktivitas intelektual bersama dengan kelembagaan yang sama
7. Heterogenitas dan pembedaan yang bersifat hirarki pada masyarakat.
8. Pusat ekonomi perkotaan yang menghubungkan sebuah daerah pertanian ditepi kota dan memproses bahan mentah untuk pemasaran yang lebih luas.
9. Pusat pelayanan bagi daerah-daerah lingkungan setempat
10. Pusat penyebaran, memiliki suatu falsafah hidup perkotaan pada masa dan tempat itu.

Dalam menetapkan apakah suatu permukiman yang terkonsentrasi itu sudah dapat dikategorikan sebagai kota atau belum, maka perlu ada kriteria yang jelas untuk membedakannya. Salah satu kriteria yang umum digunakan adalah jumlah dan kepadatan penduduk. Mobilitas masyarakat perkotaan yang tinggi memerlukan alat transportasi yang tinggi juga.

Menurut (Miro F. , 2005), transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek untuk dapat lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi bukan merupakan tujuan akan tetapi merupakan alat, artinya transportasi dibutuhkan bukan karena transportasinya tetapi karena suatu maksud yang akan dicapai melalui pelayanan transportasi. Transportasi dibutuhkan untuk mengantar pergerakan manusia atau barang dari titik asal ketujuan pergerakan. Masalah transportasi merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara yang telah maju (developed) dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang (developing) seperti Indonesia baik di bidang transportasi perkotaan (urban) maupun transportasi antar kota (regional) (Tamin, 2000).

Lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan suatu kota, karena suatu masyarakat dapat bertahan hidup dan berkembang dengan baik membutuhkan produktifitas yang dihasilkan melalui lalu lintas. Oleh karena itu diperlukan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia beserta sebagian besar sarana dan prasarana didalamnya masih belum tertata dengan baik dan rapi. Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD RI 1945). Lalu lintas merupakan refleksi tingkat kesadaran dan tanggung jawab serta disiplin masyarakat sebagai pengguna jalan akan menjaga Kamseltibcarlantas. Kamseltibcarlantas akan sulit terwujud jika belum ada rasa tanggungjawab kita semua, dibutuhkan peran aktif dari berbagai kalangan salahsatunya adalah akademisi. (Ir. Dwi Herianto, 2020, hal. 1).

Lalu lintas semestinya didukung oleh semua pihak yang terkait (termasuk penggunanya), agar terwujud dan terpelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran (Kamseltibcar) (Dwilaksana C. , 2020, hal. 37). Keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) merupakan tujuan yang diinginkan setiap pengguna jalan. Perilaku pengguna jalan sangat berpengaruh terhadap terwujud atau tidaknya Kamseltibcarlantas. Setiap pelanggaran lalu lintas selayaknya ditindaklanjuti agar tidak terulang kembali dan menjaga keselamatan pengguna jalan (Polri, Literasi Road Safety Demerit Point System, 2020, hal. 9).

Berdasarkan Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), Tugas kepolisian adalah melayani masyarakat, khususnya dalam hal berlalu lintas semakin berat. Penegakkan hukum yang dilakukan tidak membedakan status sosial, tingkat pendidikan, warna kulit, suku bangsa dan perbedaan agama. Hal tersebut ditegaskan dalam UUD 1945 pasal 27 ayat (1). Penanganan kecelakaan lalu lintas dan penindakan pelanggaran di jalan raya merupakan tugas dan kewenangan polisi yang merupakan wujud dari upaya penegakan hukum kepolisian.

Road safety dapat dipahami maknanya sebagai lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. *Policing* dikatakan sebagai pemolisian yaitu segala usaha dan upaya kepolisian pada tingkat manajemen maupun operasional dengan atau tanpa upaya paksa untuk memelihara keteraturan sosial. Sejalan dengan konsep tersebut maka *road safety policing* dapat dipahami sebagai pemolisian untuk mewujudkan dan memelihara lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar (Dwilaksana C. , 2020, hal. 99).

Penegakan hukum merupakan upaya dari membangun peradaban. Penegakan hukum berguna untuk menyelesaikan suatu konflik secara beradab, mencegah kemungkinan terjadinya konflik yang lebih luas, membangun budaya tertib berlalu lintas, memberikan perlindungan, penyayoman, pelayanan kepada pengguna jalan lain agar tidak terganggu dengan adanya masalah lalu lintas, memeberikan kepastian, mencerdaskan kehidupan bangsa (edukasi), dan memberikan efek jera sehingga masyarakat dapat patuh kepada peraturan lalu lintas. *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) merupakan hal baru dalam penegakan hukum lalu lintas di Indonesia yang berupa aplikasi tilang elektronomi. Sistem aplikasi ini merupakan suatu bentuk upaya dalam mengimplementasikan teknologi untuk mencatat pelanggaran lalu lintas secara elektronik dalam rangka mendukung keamanan, keselamatan, dan ketertiban. Pada dasarnya, E-Tilang meminimalkan tatap muka antara pelanggar dengan petugas kepolisian, yang digantikan dengan sistem pencatatan *online*. Pencatatan tersebut berlandaskan pada pelanggaran lalu lintas yang terekam melalui kamera CCTV.

Polres Serang Kota baru mulai menerapkan tilang elektronik di wilayah hukumnya melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tahap pertama pada 1 April 2021. Hal ini dilakukan sebagai salah satu implementasi dari *Road Safety Policing*, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* salah satunya adalah guna meningkatkan kedisiplinan berkendara dan ketertiban dalam berlalu lintas di masyarakat sehingga masyarakat dapat terhindar dari penindakan tilang dan angka kecelakaan dapat menurun (Polri, 2021) serta guna menciptakan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar bagi masyarakat. Mengingat bahwa permasalahan terkait dengan lalu lintas masih terus terjadi di wilayah hukum Polres Serang Kota, maka dengan jelas peneliti ingin melakukan penelitian lebih lanjut mengenai *Electronic Traffic Law Enforcement* di wilayah hukum Polres Serang Kota, dengan judul, “Analisis Program ETLE dalam Rangka Menciptakan Kamseltibcarlantas (Studi Kasus Kota Serang)”.

METODE

Penelitian ini adalah menggunakan jenis penelitian kualitatif. Sedangkan pendekatan yang dipakai berupa deskriptif. Pendekatan deskriptif yaitu analisis data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data, mengelola data kemudian menyajikan data observasi agar pihak lain dapat mudah memperoleh gambaran mengenai objek yang diteliti dalam bentuk kata-kata dan bahasa.

Adapun subyek penelitian dalam tulisan ini adalah sumber hukum mengenai analisis program ELTE dalam rangka menciptakan Kamseltibcarlantas di wilayah kota Serang. Adapun yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini adalah berupa peraturan perundang-undangan *lalu lintas* dan wawancara kepada beberapa aparat penegak hukum yang bertugas di satuan lalu lintas di wilayah hukum Polda Banten dan Polres Serang Kota. Selain itu, untuk memberikan tambahan analisis, penulis juga melakukan tinjauan ke bahan atau sumber lainnya, seperti referensi dari buku, jurnal, artikel, dan sebagainya, yang mana sumber-sumber atau dokumen tersebut menjadi sumber data sekunder dalam penelitian ini.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Dalam hal ini peneliti menggunakan analisis data deskriptif-kualitatif yaitu mengemukakan data dan informasi tersebut kemudian dianalisis dengan memakai beberapa kesimpulan sebagai temuan dari hasil penelitian.

HASIL

Profil Wilayah Provinsi Banten

Kota Serang berkedudukan sebagai pusat pemerintahan Provinsi Banten, juga sebagai daerah alternatif dan penyangga Ibukota Negara Indonesia, karena Kota Serang dari Daerah Khusus Ibukota Jakarta berjarak sekitar 70 km. Kota Serang Pada tahun 2015 berpenduduk sebanyak 643.205 jiwa, dengan jumlah penduduk laki-laki sebanyak 329.806 jiwa dan penduduk perempuan yang sebesar 313.399 jiwa. Tingkat kepadatan penduduk di wilayah Kota Serang sebesar 2.411 jiwa/km² dengan sebagian besar penduduknya bertempat tinggal di daerah perkotaan (Dishub Kota Serang, 2016).

Kota Serang merupakan salah satu kota penghubung transportasi antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera melalui pelabuhan Merak yang berlokasi di Kota Cilegon sehingga hal tersebut mengakibatkan mobilitas yang cukup tinggi. Dengan demikian kondisi jalan di Kota Serang menjadi sangat krusial dan menentukan kualitas lalu lintas darat pada jalur yang cukup ramai dan strategis ini. Berdasarkan kondisi jalan, sepanjang 115,53 km jalan di kota Serang dalam kondisi yang baik. Selanjutnya, apabila dilihat dari kualitas permukaan jalan, jalan raya di Kota Serang berlapis aspal sepanjang kurang lebih 205,09 km, sedangkan sisanya berlapis kerikil dan beton. Kota Serang memiliki beberapa simpul transportasi darat, diantaranya terminal dan stasiun. Berdasarkan data dari Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 6 Tahun 2011, Kota Serang memiliki 4 terminal dan 3 stasiun. Terminal tersebut tersebar di lokasi Kecamatan Cipocok Jaya dan Kecamatan Serang, sementara lokasi stasiun berada di Kecamatan Serang (Dishub Kota Serang, 2016).

Kamseltibcarlantas

Lalu lintas semestinya didukung oleh semua pihak yang terkait (termasuk penggunaannya), agar terwujud dan terpelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran (kamseltibcar) (Dwilaksana C. , 2020, hal. 37). Keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) merupakan tujuan yang diinginkan setiap pengguna jalan. Perilaku pengguna jalan sangat berpengaruh terhadap terwujud atau tidaknya Kamseltibcarlantas. Setiap pelanggaran lalu lintas selayaknya ditindaklanjuti agar tidak terulang kembali dan menjaga keselamatan pengguna jalan (Polri, 2020, hal. 9). Selain berakibat pada kecelakaan, pelanggaran lalu lintas dapat mengakibatkan kerugian lainnya. Kerugian tersebut antara lain, kerusakan sarana dan prasarana umum, serta dapat merugikan pengendara lain atau masyarakat sekitar. Apabila pelanggaran lalu lintas tidak ditindaklanjuti secara serius, maka tingkat pelanggaran yang ada akan terus meningkat. Hal tersebut akan berdampak besar pada angka kecelakaan dan membahayakan pengguna jalan lainnya, kerugian atas sarana dan prasarana yang ada, serta mempengaruhi kesejahteraan masyarakat umum. Dampak yang disebabkan pelanggaran lalu lintas begitu besar tersebut, maka dibutuhkan strategi dan langkah-langkah perbaikan sistem administrasi, prosedur dan mekanisme penindakan pelanggaran lalu lintas tertentu yang efektif dan lebih baik. Hal tersebut dilakukan guna menciptakan keadaan dan kondisi berlalu lintas yang aman, selamat, tertib dan lancar.

Road *safety policing* adalah pembuatan aturan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Pemolisian merupakan segala usaha dan upaya kepolisian pada tingkat manajemen maupun operasional dengan atau tanpa upaya paksa untuk memelihara keteraturan sosial. Sejalan dengan konsep tersebut maka *road safety policing* dapat dipahami sebagai pemolisian untuk mewujudkan dan memelihara lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar.

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)

Polisi mengeluarkan undang-undang baru penegakan hukum yang disebut ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*). ETLE adalah digitalisasi proses ticketing dengan memanfaatkan teknologi yang diharapkan lebih efisien dan efektif dalam seluruh proses ticketing serta membantu kepolisian dalam pengelolaan administrasi (Fernando, 2017). Proses E-TLE dibantu dengan pemasangan kamera CCTV di setiap lampu merah untuk memantau kondisi di jalan, sehingga pelanggar yang tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dapat terekam plat nomor kendaraannya.

Dengan fitur baru ini, polisi juga bisa melihat apakah pengemudi tidak mengenakan sabuk pengaman atau menggunakan ponsel saat berkendara. Selain itu, kamera akan mengidentifikasi pelanggaran penggunaan plat nomor ganjil-genap hingga batas kecepatan mengemudi. Setidaknya ada 12 jenis pelanggaran imunitas yang dapat dipantau oleh E-TLE, yaitu:

- a) Pelanggaran plat nomor ganjil-genap.
- b) Pelanggaran marksor jalan atau rambu-rambu.
- c) Pelanggaran batas kecepatan.
- d) Pelanggaran jalur busway.
- e) Pelanggaran prosedur parkir dan berhenti.
- f) Pengendara menabrak lampu lalu lintas.
- g) Pengendara melawan arus.
- h) Pengendara tidak mengenakan helm.
- i) Pengendara tidak mengenakan sabuk pengaman.
- j) Pengendara menggunakan ponsel saat mengemudi.
- k) Ambil atau turunkan penumpang dan berhenti di mana saja.
- l) Lebih dari (Indarsih, 2021).

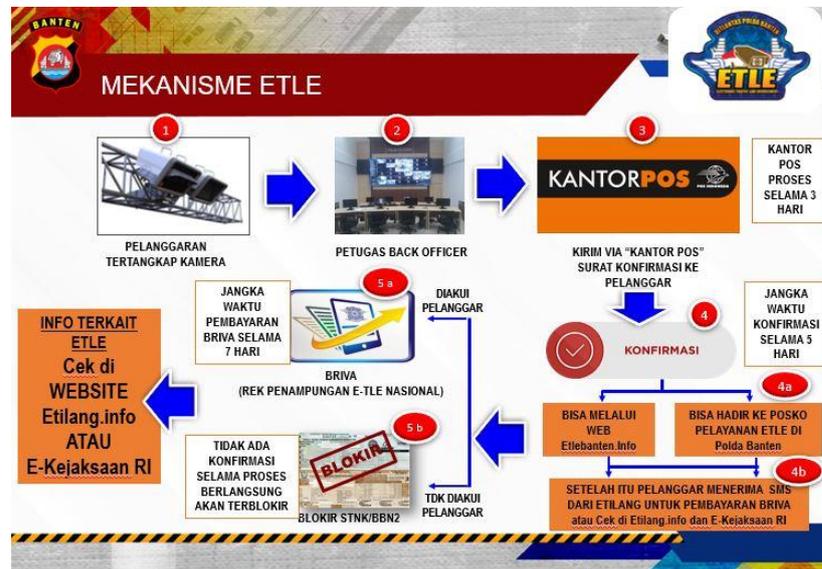
Mekanisme ETLE di Kota Serang

Dalam pelaksanaannya, sistem E-Tilang ini didasarkan pada UU No. 29-2009 yang kemudian diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP No. 80-2012). Hadirnya kebijakan ini bermula ketika banyak permasalahan-permasalahan dalam penegakan hukum di jalan raya seperti adanya oknum polisi untuk melakukan pungutan liar dengan istilah “damai ditempat” serta permasalahan mengenai masalah sidang tilang di Pengadilan hingga jumlah uang denda yang dibayarkan. Sehingga, tujuan dari E-tilang ini diharapkan dapat menjawab permasalahan tersebut dan disambut baik oleh implementor maupun masyarakat (Pratama & Novianto, 2021).

Adapun Mekanisme ETLE di Kota Serang adalah sebagai berikut:

1. Kamera pemantau dipasang bersamaan dengan lampu lalu lintas pada titik-titik yang dianggap rawan atau banyak terjadi pelanggaran lalu lintas. Dimana kamera pemantau tersebut bekerja secara 24 jam terus-menerus dan mengawasi kondisi keadaan jalan sekitar. Sehingga apabila dari pengguna jalan didapatkan melanggar lalu lintas, maka kamera secara otomatis akan merekam kendaraan tersebut melalui nomor platnya.
2. Hasil pelanggaran yang sudah terekam ini kemudian masuk di pihak Petugas Back Officer untuk memproses validasi jenis pelanggaran apa saja yang telah dilakukan dan pengecekan nomor kendaraan bermotor (Ranmor) data dari pemilik motor yang tersimpan di database ERI (*Electronic Regulation and Identification*). Dalam database ERI ini tersimpan data-data identitas pengguna jalan.
3. Pihak DITLANTAS akan memverifikasi hasil pelanggarannya serta kemudian dilakukan pencetakan bukti pelanggaran dan surat tilang yang akan diberikan kepada pelanggar pengguna jalan sesuai dengan alamat pelanggar.
4. Setelah pihak pelanggar menerima hasil bukti pelanggaran dan surat tilang, pihak pelanggar akan disuruh untuk mengisi data diri di *website* sesuai *barcode* yang tertera dalam bukti cetak print.

- Pelanggar akan mendapat pesan melalui SMS untuk mendapatkan kode nomor pembayaran. Yang kemudian pelanggar juga melakukan pengisian data-data. Setelah dilakukan pengisian data, pelanggar melakukan konfirmasi ulang ke untuk dilakukan Tilang yang secara fisik dan menghapus data E-Tilangnya.
- Pelanggar melakukan proses pembayaran langsung pada bank BRI atau dapat melakukan transfer, m-banking, melalui setor tunai. Dengan catatan bahwa, jika ada pelanggar yang terlambat mengkonfirmasi setelah 10 hari sejak surat tilang sudah diterima, maka Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) pelanggar akan otomatis diblokir. Untuk mengaktifkan kembali STNK yang diblokir, maka harus mengurus data di Mall pelayanan publik (Gedung Siola).



Gambar 1. Mekanisme ETLE Polres Serang Kota

Manfaat dan Hambatan Implementasi ETLE dalam mendukung Terwujudnya Kamseltibcarlantas di Kota Serang

Karena E-Tilang mengubah proses penegakan hukum lalu lintas jalan yang semula dilaksanakan secara manual dan parsial oleh anggota Polri beralih menjadi sebuah wajah baru yang digital dan komprehensif karena melibatkan data dan foto pada sektor lain dalam lingkup Polri (Wicaksono & Dwilaksana, 2020). Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa manfaat dari Implementasi ETLE:

- Supremasi Hukum.** Terwujudnya efektivitas gakkum, jaminan asas transparansi, dan kepastian hukum yang dibuktikan secara *scientific* berdasarkan rekaman hasil bukti pelanggaran.
- Smart City.** Sebagai bentuk kontribusi pemerintah dalam mewujudkan Indonesia sebagai smart city & sejalan dengan reformasi birokrasi.
- Peningkatan PAD.** Meningkatkan PAD provinsi dari sektor pajak ranmor khususnya BEA balik nama (etle memberikan dampak tertib administrasi kepemilikan ranmor).
- Budaya tertib Lalu Lintas.** Meningkatkan budaya tertib masyarakat dalam berlalu lintas, yang merupakan *deterrence effect* dari adanya sistem etle
- Mendukung Program Pemerintah.** Menjadi trigger support terhadap program pemerintah mengurangi kemacetan.

Hal ini terbukti dengan peningkatan jumlah kasus yang dapat ditangani. Sejak bulan April Sampai Agustus terdapat total 3467 jumlah penindakan. Pelanggaran ini terbagi menjadi enam jenis pelanggaran yaitu: tidak menggunakan sabuk keselamatan, menggunakan HP saat berkendara, tidak menggunakan helm, melanggar marka jalan, menerobos lampu lalu lintas, serta kelebihan penumpang.

Dengan demikian, penegakan hukum lalu lintas di jalan bukan semata-mata hanya melakukan penilangan dan memberikan sanksi kepada pelanggar pengguna jalan lalu lintas. Akan tetapi, pemberian sanksi atau tindakan penilangan ini memiliki dasar atau bukti yang dihasilkan dari rekaman kamera yang telah terpasang. Selain itu, pemberian sanksi yang diberikan didasarkan pada jenis pelanggaran apa yang dilakukan oleh pelanggar. Yang mana untuk mengetahui jenis pelanggaran apa yang dilakukan oleh pelanggar adalah dengan melihat hasil rekaman kamera. Sehingga dengan ini penegakan hukum yang dilakukan aparat kepolisian tidak semena-mena akan tetapi didasarkan pada bukti yang ada. Dalam penerapan E-Tilang, terkait dengan jenis-jenis pelanggaran tetap mengacu pada aturan yang ada sebelumnya yaitu Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pratama & Novianto, 2021). Adapun jenis-jenis pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi dengan adanya E-Tilang meliputi :

Tabel 1. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas dan Sanksinya

No	Jenis Pelanggaran	Pasal	Sanksi
1	Melanggar lampu lalu lintas	287 ayat (1)	Penjara 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu
2	Menggunakan HP saat berkendara	283	Penjara paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp. 750 ribu
3	Tidak mengenakan sabuk pengaman	106 ayat (6)	Penjara paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu
4	Tidak mengenakan helm SNI	106 ayat (8)	Penjara paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu
5	Melanggar marka & rambu lalu lintas	287 ayat (1)	Penjara 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu
6	Berboncengan lebih dari satu	292 jo. 106 ayat (9)	Penjara paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu

Dalam penerapan E-Tilang ini, tentu tidak terlepas dari kendala yang merintanginya. Adanya faktor penegak hukum, faktor sarana, dan prasarana, faktor masyarakat yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum E-Tilang:

1. Faktor Penegak Hukum

Faktor penegak hukum merupakan pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Salah satu kunci dari keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian dari penegak hukumnya sendiri. Dalam rangka penegakan hukum oleh setiap lembaga penegak hukum, keadilan dan kebenaran harus dinyatakan, terasa, terlihat dan diaktualisasikan. Dalam hal ini penegak hukum merupakan petugas penindak yang biasanya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya terdapat kesalahan pada aplikasi penginputan yang membuat petugas kehilangan jejak pelanggar. Sehingga, masalah ini menjadi salah satu kendala yang penting. Jika terjadi kesalahan penginputan misalnya pada identitas pelanggar tentu sulit untuk melacak keberadaan pelanggar.

2. Faktor Sarana dan Prasarana

Faktor sarana dan prasarana berdasarkan CCTV yang terdapat di ruang *Command Center* terdapat beberapa marka jalan yang kurang jelas sehingga petugas penindak tidak dapat melakukan penindakan penilangan elektronik. Selain itu dari CCTV yang di uji coba ada saat

launching ada beberapa yang tidak dapat digunakan dikarenakan CCTV mengalami offline atau marga jalan yang tidak jelas

3. Faktor Masyarakat

Faktor masyarakat itu sendiri menjadi salah satu faktor kekurangan dalam penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). masih terdapat banyak pengendara atau masyarakat yang tidak melakukan proses balik nama setelah melakukan transaksi pembelian kendaraan bermotor, yang mengakibatkan surat yang terkonfirmasi tidak sampai kepada pelanggar atau pemilik kendaraan saat ini. Terdapat juga kendaraan yang tidak teridentifikasi atau tidak sesuai dengan data yang terdapat pada registrasi penomoran kendaraan (menggunakan plat palsu) sehingga dapat melakukan penindakan.

KESIMPULAN

Kehadiran E-Tilang di Kota Serang ini sebetulnya mampu untuk memberikan pengaruh kepada masyarakat untuk semakin meningkatkan kesadaran hukum akan tertib lalu lintas. Akan tetapi, dalam praktik di lapangan masih belum dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kendala-kendala yang dihadapinya. Sehingga kesadaran masyarakat terhadap hukum ketika berlalu lintas masih belum sepenuhnya tercapai. Berdasarkan hal ini Kepolisian Republik Indonesia harus segera melakukan tindakan cepat untuk memberikan pemahaman serta meningkatkan kesadaran hukum masyarakat Kota Serang dalam berlalu lintas di jalan raya. Pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas dengan bukti rekaman elektronik, belum dapat digambarkan dalam bentuk data perbandingan efek dari pemberlakuan penindakan pelanggaran lalu lintas dengan bukti rekaman elektronik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdal, M. (2015). *Kebijakan Publik (Memahami Konsep Kebijakan Publik)*. Bandung: UIN Sunan Gunung Djati Bandung.
- Arikunto, S. (2016). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Asmara, A., Wahyurudhanto, A., & Sutrisno. (2019). Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem e-Tilang. *Jurnal Ilmu Kepolisian, Vol. 13 No. 3, Desember 2019*, 187-202.
- Bangun, G. E. (2018). *Implementasi Kebijakan Jakarta Smart City dalam Mewujudkan Mobilitas Cerdas*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Bogdan, R., & Taylor, S. J. (1993). *Kualitatif – Dasar-Dasar Penelitian*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Bradford, B. (2014). Policing and Social Identity : Procedural Justice, Inclusion and Cooperation Between Police and Society. *International Journal of Research and Policy*, 24.
- Darmadi, H. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung: Alfabeta .
- Dishub Kota Serang. (2016). *Inventarisasi data Eksisting Perlengkapan Jalan Kota Serang*. PT. Perintis Artha Nusa.
- Dwilaksana, C. (2020). *Polisi dan Pemolisiannya*. Jakarta Selatan: Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian.
- Dwilaksana, C. (2020). *Road Safety Urat Nadi Kehidupan Refleksi Budaya Bangsa*. Jakarta Selatan: Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian.
- Emzir. (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan: Kuantitatif dan Kualitatif*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Febriansyah, M. J. (2018). Aplikasi Hukum Pidana Berkendara Untuk Mengetahui Sanksi Yang Diterima Pelanggar Berbasis Android. *Jurnal Mahasiswa Teknik Informatika*, 249.
- Fernando, I. (2017). PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM E-TILANG DI POLRES TEMANGGUNG. *Doctoral dissertation, Skripsi*, Universitas Muhammadiyah Magelang.
- Firdaus, F. R., & Erliyana, A. (2020). PERLINDUNGAN KEBIJAKAN DISKRESI DALAM PENANGANAN COVID-19 MENURUT UNDANG-UNDANG NO. 2 TAHUN 2020. *PALAR (Pakuan Law Review) Volume 06, Nomor 02, Juli-Desember 2020, Halaman 23-41*.
- Handoko, T. H. (2011). *Manajemen Edsi 2*. Yogyakarta: BPFE.

- Harahap, R. (2019). *Analisis Fiqih Mengenai Disiplin Berlalu Lintas Menurut Pasal 107 Ayat 2 UU No 22 Tahun 2009 Dalam Perspektif Kemaslahatan (Studi Kasus Jln. Pasar VII Tembung/ Simpang Jodoh)*. Medan: Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
- Hasibuan, A. (2019). Smart City, Konsep Kota Cerdas Sebagai Alternatif Penyelesaian Masalah Perkotaan Kabupaten/ Kota, di Kota-Kota Besar Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Buletin Utama Teknik Vol 14, No 2*, 128.
- Herman, M. (2017). *PENGARUH PERILAKU DAN KINERJA PEGAWAI TERHADAP KUALITAS PELAYANAN PUBLIK PADA DINAS KEPENDUDUKAN DAN CATATAN SIPIL KABUPATEN DAN KOTA DI PROVINSI KALIMANTAN SELATAN*. Surabaya: Universitas 17 Agustus 1945.
- Hunger, D., & Wheelen, T. (2020). *Manajemen Strategis*. Yogyakarta: Andi.
- Indarsih, Y. (2021). Application of Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) Ticketing System Management at Polda West Java. *Enrichment: Journal of Management*, 11(2), 402-406.
- Ir. Dwi Herianto, S. A. (2020). *KAMSELTIBCARLANTAS Dalam Rangka Mewujudkan Road Safety Menuju Zero Accident Provinsi Lampung*. Lampung: Universitas Lampung.
- Iskandar, E. (2019). Mediasi Penal Sebagai Alternatif Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas di Polres Pasuruan. *Airlangga Development Journal*, 1(2).
- Kadir, S. A. (2019). *REKONSTRUKSI KEBIJAKAN CLOSED CIRCUIT TELEVISION (CCTV) E-TILANG TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BERBASIS KEADILAN PANCASILA*. Semarang: Universitas Islam Sultan Agung.
- Kumorotomo, W. (2009). *Governance Reform di Indonesia: Mencari Arah Kelembagaan Politik yang Demokratis dan Birokrasi yang Profesional*. Yogyakarta: Gava Media.
- Kustiawan, I. (2009). *Pengertian Dasar dan Karakteristik Kota, Perkotaan, dan Perencanaan Kota*. Bandung : ITB.
- Margono. (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Padang: Erlangga.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Padang: Erlangga.
- Moleong, L. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Moleong, L. J. (2014). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nirmala, R. (2018). *Pemberlakuan E-TLE tekan nego pelanggar dan polisi*. Retrieved November 6, 2019, from Beritagar: <https://beritagar.id/artikel/berita/pemberlakuan-e-tle-tekan-nego-pelanggar-dan-polisi>
- Panuntun, M. G. (2021). *Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Via Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain*. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia.
- Perdana, W., Sihotang, A. P., & Mulyani, T. (2020). Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement Di Wilayah Hukum Kota Semarang. *Jurnal Universitas Semarang, Februari 2020*.