

ANALISIS TERHADAP INDIKATOR PELANGGARAN DALAM SISTEM TILANG ELEKTRONIK WILAYAH HUKUM POLRESTA SIDOARJO

ANALYSIS OF VIOLATION INDICATORS IN THE SIDOARJO POLRESTA POLRESTA ELECTRONIC SYSTEM

BAKTI ADI PRAYOGO

Sekolah Pascasarjana Universitas Airlangga

Jalan Airlangga No. 4-6, Surabaya-60286 Telp. : (031) 5041566, 5041536

Email: baktiadip@gmail.com

Abstrak

Pelanggaran-pelanggaran dalam lalu lintas yang marak terjadi memacu untuk dikembangkannya teknologi berbasis sistem informasi oleh Kepolisian Republik Indonesia dengan dilengkapi jaringan ataupun website sebagai perangkat lunaknya atau yang disebut dengan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Jaringan tersebut akan mendeteksi secara otomatis tindakan yang menjadi suatu pelanggaran lalu lintas. Penerapan ETLE serentak di Indonesia sejak tahun 2017 di 33 Polda dengan menggunakan mekanisme tersebut. Namun pada perkembangannya penggunaan metode ETLE sudah banyak diterapkan seperti pada Polresta Sidoarjo. Kepolisian perlu memaksimalkan untuk menjaga ketertiban tersebut dengan melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas yang ada di Polresta Sidoarjo. Oleh sebab itu diperlukan kajian mendalam mengenai analisis terhadap indikator pelanggaran dalam sistem tilang elektronik wilayah hukum Polresta Sidoarjo. Tujuan penelitian ini yaitu untuk menganalisis Strategi Kepolisian Republik Indonesia terkait pelanggaran dalam sistem tilang elektronik wilayah hukum Polresta Sidoarjo dan faktor hambatan apa yang dihadapi kepolisian republik Indonesia dalam peranan Polri dalam menentukan indikator pelanggaran dalam sistem tilang elektronik wilayah hukum Polresta Sidoarjo. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris. Hasil dari penelitian ini yaitu dalam hal menganalisis indikator E-Tilang ini, Polresta Sidoarjo dalam prosesnya ada 5 (lima) tahap. Dimulai dari adanya pemotretan pelanggar lalu lintas, analisis, konfirmasi, deteksi via website dan kemudian mendapatkan sanksi tilang. Kemudian kendala yang dihadapi adanya sistem E-Tilang ini yaitu Ruas jalan yang tidak memadai, kurangnya pengawasan dari pihak petugas kepolisian, kepadatan kendaraan, jam kerja petugas yang bertugas memantau CCTV, kurangnya penerapan pemerintah dan pihak kepolisian Kota Sidoarjo dan prosedur penyelesaian yang pelanggaran yang panjang dan tidak dipahami oleh masyarakat Kota Sidoarjo.

Kata Kunci: *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE); Analisis; Pelanggaran Lalu Lintas

Abstract

Violations in traffic that are rife have spurred the development of information system-based technology by the Indonesian National Police equipped with a network or website as software or what is called *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). The network will automatically detect actions that become traffic violations. Simultaneous implementation of ETLE in Indonesia since 2017 in 33 Regional Police using this mechanism. However, in its development, the use of the ETLE method has been widely applied, such as the Sidoarjo Polresta. The police need to maximize their efforts to maintain order by taking action against traffic violators at the Sidoarjo Police. Therefore, an in-depth study is needed regarding the analysis of indicators of violations in the electronic ticket system under the jurisdiction of the Sidoarjo Polresta. The purpose of this study is to analyze the Strategy of the Republic of Indonesia Police regarding violations in the electronic ticket system for the Sidoarjo Polresta jurisdiction and what obstacles are faced by the Indonesian National Police in the role of the Indonesian National Police in determining indicators of violations in the electronic ticket system for the Sidoarjo Polresta jurisdiction. This study uses empirical legal research methods. The results of this study are that in terms of analyzing the E-Tilang indicator, the Sidoarjo Police in the process there are 5 (five) stages. Starting from taking

photos of traffic violators, analyzing, confirming, detecting via the website and then getting a fine. Then the obstacles faced by the existence of this E-Tilang system are inadequate road sections, lack of supervision from the police officers, vehicle density, working hours of officers in charge of monitoring CCTV, lack of implementation of the government and the Sidoarjo City police and lengthy violation settlement procedures and not understood by the people of Sidoarjo City.

Keywords: *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE); Analysis; Traffic violations*

1. Pendahuluan

Lalu lintas sebagai hal yang sangat krusial di kehidupan bermasyarakat karena terjadi serangkaian kegiatan ekonomi ataupun aktivitas masyarakat. Pertumbuhan masyarakat di Indonesia akan diiringi oleh jumlah peningkatan penggunaan kendaraan bermotor. Data dari Korlantas Polri hingga awal Januari 2022 menyatakan bahwa tercatat jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sebanyak 146.165.956. Sebanyak 22.443.065 adalah mobil penumpang, dan sebanyak 117.785.637 adalah sepeda motor.¹ Pulau Jawa termasuk dalam 60,1% grafik dengan jumlah kendaraan bermotor yaitu 87.808.873. Hasil menunjukkan Jawa Timur menjadi peringkat pertama Provinsi dengan kendaraan bermotor terbanyak yakni 23.315.334 kendaraan bermotor.²

Jumlah kendaraan bermotor yang meningkat tiap tahun di Indonesia khususnya di Provinsi Jawa Timur dapat memicu dalam permasalahan lalu lintas. Problematika lalu lintas tersebut antara lain kemacetan kendaraan karena lalu lintas padat, kecelakaan, dan pelanggaran lalu lintas karena kelalaian pengemudi saat mengemudi atau berlalu lintas. Permasalahan dalam lalu lintas yang sering terjadi diakibatkan oleh pelanggaran misalnya melebihi marka jalan, tidak memiliki kelengkapan surat, dan pelanggaran-pelanggaran lainnya.³ Di era digitalisasi ini Kepolisian Republik Indonesia dalam menerapkan tilang terhadap Pelanggar Lalu Lintas dapat melalui sistem elektronik.

Pelanggaran-pelanggaran dalam lalu lintas yang marak terjadi memacu untuk dikembangkannya teknologi berbasis sistem informasi oleh Kepolisian Republik Indonesia dengan dilengkapi jaringan ataupun website sebagai perangkat lunaknya atau yang disebut dengan *Electronic Traffic Law Enforcement*

¹ Tetuko, Harjiyanti, "Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Penerapan ETLE (Studi Di Wilayah Hukum Polda DIY)", *Yogyakarta: Magister Hukum Universitas Janabadra*, Vol .4 No. 2), 2020, h. 885.

² Rizkya, "Provinsi dengan Kendaraan Bermotor Terbanyak Se-Indonesia Ternyata Bukan Jakarta", <https://www.netralnews.com/provinsi-dengan-kendaraan-bermotor-terbanyak-seindonesia-ternyata-bukan-jakarta-wo7p6p/Y2hDN05pdzlmV2hOcm1iT0FUUEdvdz09>, Diakses pada tanggal 06 Februari 2023 Pukul 13:01 WIB.

³ Chusminah SM, et al, "Efektifitas Implementasi E-Tilang Kendaraan Bermotor Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas Pada Korps Lalu Lintas Polri", *Widya Cipta: Jurnal Sekretari dan Manajemen*, Vol. 2, No. 2 September 2018, h. 217.

(ETLE). Jaringan tersebut akan mendeteksi secara otomatis tindakan yang menjadi suatu pelanggaran lalu lintas.⁴ Penerapan ETLE serentak di Indonesia sejak tahun 2017 di 33 Polda dengan menggunakan mekanisme tersebut. Namun pada perkembangannya penggunaan metode ETLE sudah banyak diterapkan. Seperti Polresta Sidoarjo telah merekam 150 pengendara yang melanggar lalu lintas di wilayah Sidoarjo dengan kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE).⁵

Polresta Sidoarjo baru saja menerapkan metode ETLE pada Bulan Februari Tahun 2022. Pelanggaran lalu lintas yang terdeteksi pada kamera ETLE Polresta Sidoarjo terbagi menjadi tiga kategori diantaranya melanggar lampu merah, kemudian pelanggaran karena tidak memakai helm baik pengemudi ataupun pengemudi yang membiarkan penumpangnya tidak memakai helm, dan pelanggaran karena berboncengan lebih dari 1 (satu) orang atau berbonceng tiga dan masih banyak jenis pelanggaran lalu lintas lainnya. Meski terbatasnya fasilitas kamera ETLE yang tidak dapat mendeteksi semua pelanggaran lalu lintas namun pelanggaran lalu lintas masih meningkat di tiap bulannya. Berikut data terbaru Tahun 2022 pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polresta Sidoarjo:

Tabel 1
Data Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polresta Sidoarjo
Tahun 2022

NO	URAIAN		BULAN												JUMLAH
			JAN	PEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGT	SPT	OKT	NOP	DES	
1	a.	Tilang	11.985	5.833	3.246	5.769	3.066	4.023	6.249	4.351	9.467	5.053	3.185	174	62.401
	b.	Teguran	110	154	331	402	1.343	9.017	246	244	165	166.673	2.807	14.379	195.871
		Jumlah	12.095	5.987	3.577	6.171	4.409	13.040	6.495	4.595	9.632	171.726	5.992	174	258.272
2	JENIS PELANGGARAN LALU LINTAS														

⁴ Ginanjar Maulana, "Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Via Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Yang Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain", Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, h. 4.

⁵ Korlantas Polri, "Satlantas Polres Catat 150 Pelanggar Terekam ETLE", <https://korlantas.polri.go.id/news/satlantas-polresta-sidoarjo-catat-150-pelanggar-terekam-etle/>, Diakses pada tanggal 06 Februari 2023 Pukul 20:11 WIB.

	a.	Roda Dua (RD-2)													
		1) Kecepatan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2) Helm	1.132	653	230	382	377	469	948	444	1.182	560	850	22	7.249
		3) Kelengkapan Kendaraan	968	501	264	398	121	211	357	290	1.564	436	6	0	5.116
		4) Surat - surat	2.471	1.204	468	680	234	480	522	487	846	365	16	0	7.773
		5) Boncengan lebih dari 1(satu) orang	4	2	1	1	0	0	0	1	1	2	3	0	15
		6) Marka / Rambu	3.795	1.571	865	2.139	693	695	718	704	1.357	631	164	5	13.337
		7) Melawan arus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		8) Lain - lain	544	253	87	151	77	103	120	188	397	146	2	0	2.068
		Jumlah	8.914	4.184	1.915	3.751	1.502	1.958	2.665	2.114	5.347	2.140	1.041	27	35.558
	b.	Roda Empat (RD-4) dan (RD-6)													
		1) Kecepatan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2) Safety Bell	103	50	38	43	26	23	53	37	49	29	1	1	453
		3) Kelengkapan Kendaraan	4	9	9	5	3	4	2	10	10	2	0	0	58
		4) Surat - surat	599	296	111	227	74	157	173	192	221	155	53	0	2.258
		5) Muatan	13	3	6	5	2	2	2	9	2	2	4	0	50
		6) Marka / Rambu	2.173	1.131	1.062	1.659	1.422	1.840	3.304	1.914	3.756	2.686	2.078	137	23.162
		7) Melawan arus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		8) Lain - lain	179	160	105	79	37	39	50	75	82	39	8	9	862
		Jumlah	3.071	1.649	1.331	2.018	1.564	2.065	3.584	2.237	4.120	2.913	2.144	147	26.843
		Jumlah Jenis Gar	11.985	5.833	3.246	5.769	3.066	4.023	6.249	4.351	9.467	5.053	3.185	174	62.401
3	KENDARAAN YANG TERLIBAT PELANGGARAN														
	a.	Sepeda Motor	8.911	4.183	1.915	3.751	1.502	1.957	2.665	2.114	5.347	2.135	1.039	27	35.546
	b.	Mobil Penumpang	2.220	1.113	1.005	1.613	1.394	1.801	3.239	1.857	3.688	2.582	1.988	140	22.640

	c.	Mobil Beban	845	534	325	404	166	263	344	379	421	317	150	7	4.155
	d.	Bus	6	2	1	1	4	1	1	1	11	14	6	0	48
	e.	Kendaraan Khusus	3	1	0	0	0	1	0	0	0	5	2	0	12
	f.	Kendaraan tidak bermotor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Jumlah	11.985	5.833	3.246	5.769	3.066	4.023	6.249	4.351	9.467	5.053	3.185	174	62.401
4	PROFESI PELAKU PELANGGARAN														
	a.	Pegawai Negeri Sipil	958	467	260	462	245	321	500	348	757	404	255	14	4.991
	b.	Karyawan / Swasta	2.995	1.457	811	1.442	766	1.006	1.562	1.088	2.366	1.264	795	43	15.595
	c.	Mahasiswa	1.798	875	487	865	460	603	937	653	1.421	757	478	26	9.360
	d.	Pelajar	2.637	1.282	715	1.269	674	886	1.375	957	2.082	1.112	701	38	13.728
	e.	Pengemudi	720	349	195	347	185	240	374	262	568	304	191	10	3.745
	f.	TNI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	g.	Polri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	h.	Lain-lain	2.877	1.403	778	1.384	736	967	1.501	1.043	2.273	1.212	765	43	14.982
		Jumlah	11.985	5.833	3.246	5.769	3.066	4.023	6.249	4.351	9.467	5.053	3.185	174	62.401
5	USIA PELAKU PELANGGARAN														
		1) 10 - 16 Tahun	1.566	761	424	753	400	525	817	568	1.236	660	16	23	7.749
		2) 17 - 30 Tahun	5.578	2.716	1.511	2.684	1.427	1.873	2.908	2.025	4.408	2.351	700	81	28.262
		3) 31 - 40 Tahun	2.405	1.171	651	1.159	616	807	1.254	873	1.900	1.015	1.065	35	12.951
		4) 41 - 50 Tahun	1.516	737	410	729	388	509	790	550	1.196	638	1.045	22	8.530
		5) 51 Tahun ke atas	920	448	250	444	235	309	480	335	727	389	359	13	4.909
		Jumlah	11.985	5.833	3.246	5.769	3.066	4.023	6.249	4.351	9.467	5.053	3.185	174	62.401
6	SIM PELAKU PELANGGAR														
	a.	A	1.209	564	325	498	286	337	406	450	532	240	2	0	4.849
	b.	A Umum	3	2	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	9

	c.	BI	115	51	37	60	19	31	30	29	47	20	0	0	439
	d.	BI Umum	40	23	16	16	5	9	20	20	20	9	0	0	178
	e.	BII	12	3	5	2	1	7	4	4	6	5	0	0	49
	f.	BII Umum	28	16	7	16	11	8	9	15	13	1	0	0	124
	g.	C	3.863	1.623	820	1.816	613	564	643	754	2.005	650	2	0	13.353
	h.	Tanpa SIM	6.715	3.551	2.036	3.361	2.131	3.066	5.137	3.078	6.843	4.127	3.181	174	43.400
		Jumlah	11.985	5.833	3.246	5.769	3.066	4.023	6.249	4.351	9.467	5.053	3.185	174	62.401
7	LOKASI PELANGGARAN LALU LINTAS														
	a.	Jalur Utama	4.905	2.217	1.282	2.494	1.099	1.706	2.549	1.768	3.746	2.086	1.254	71	25.177
	b.	Jalur Tengah	3.266	1.920	1.003	1.929	779	1.370	2.111	1.128	2.945	1.391	1.931	59	19.832
	c.	Jalur Alternatif	1.865	975	560	800	801	605	959	682	1.609	797	0	25	9.678
	d.	Jalur Lain - lain	1.949	721	401	546	387	342	630	773	1.167	779	0	19	7.714
		Jumlah	11.985	5.833	3.246	5.769	3.066	4.023	6.249	4.351	9.467	5.053	3.185	174	62.401

Sumber: Data Pelanggar Lalu Lintas di Polresta Sidoarjo⁶

Pada prinsipnya urgensi diterapkan ETLE dalam tilang Polresta Sidoarjo untuk mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara transparency, empowerment, responsive, dan keadilan (*equity*). Melalui sistem ETLE transparansi terkait pelanggaran apa yang telah dilakukan oleh Pelanggar serta denda yang akan diberikan tercantum pada surat E-Tilang maupun di slip biru. Pelanggar akan dikenakan hukuman sesuai apa yang telah dilakukan dan terdeteksi oleh kamera ETLE. Pelaksanaan ETLE dalam pelanggaran lalu lintas masih ditemukan beberapa permasalahan salah satunya yaitu pelanggaran lalu lintas dalam ETLE oleh peminjam kendaraan.

Permasalahan yang terjadi dalam masyarakat yaitu ketika kendaraan bermotor tersebut sedang dipinjamkan namun peminjam kendaraan telah melanggar lalu lintas maka berdasarkan mekanisme ETLE Polresta Sidoarjo yang

⁶ Data Pelanggaran Lalu Lintas Kota Sidoarjo (Data diolah dari Kasatlantas Polresta Sidoarjo)

akan dikirimkan surat konfirmasi adalah pemilik kendaraan. Meskipun terdapat surat konfirmasi, dalam sistem ETLE Polresta Sidoarjo hanya terdapat kategori konfirmasi ajukan blokir kendaraan yang sudah terjual. Artinya penindakan surat konfirmasi tidak berfokus untuk kendaraan yang sedang dipinjamkan. Pemilik kendaraan bermotor akan tetap dibebankan pertanggungjawaban pidana atas kendaraanya yang dipinjamkan. Melihat pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka dapat ditarik kesimpulan penjelasan subjek yang menjadi pelanggar yakni pengemudi atau orang yang sedang mengemudikan kendaraan dan melanggar lalu lintas. Sehingga dalam Undang-Undang tersebut memiliki makna yang kabur jika dilihat pada pengimplementasian ETLE Polresta Sidoarjo.

Konstitusi Negara Republik Indonesia menegaskan, bahwa kepolisian merupakan suatu alat negara untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat Indonesia, Pasal 30 Ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang selanjutnya disebut UUD NRI 1945 menyatakan, bahwa “Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum”.⁷ Pada prinsipnya, secara struktural Kepolisian Negara Republik Indonesia berada di bawah Presiden dan dipimpin oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia yang selanjutnya disebut dengan Kapolri, dalam pelaksanaan tugasnya harus berdasarkan dengan peraturan perundang-undangan dan bertanggung jawab kepada Presiden.⁸

Negara Indonesia adalah Negara yang berdasarkan atas hukum (*rechstaat*), tidak berdasarkan atas kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Sebagai Negara hukum, Indonesia menerima hukum sebagai ideologi untuk menciptakan ketertiban, keamanan, keadilan serta kesejahteraan bagi warga negaranya. Konsekuensi dari itu semua adalah bahwa hukum mengikat setiap tindakan yang dilakukan oleh

⁷ Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (disingkat UUD NRI 1945) adalah konstitusi dan sumber hukum tertinggi yang berlaku di Republik Indonesia. UUD NRI 1945 menjadi perwujudan dari dasar negara Indonesia, yaitu Pancasila, yang disebutkan secara gamblang dalam Pembukaan UUD NRI 1945.

⁸ Faal M, *Diskresi Kepolisian*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1991, h. 72.

warga Negara Indonesia. Hukum dapat dilihat sebagai perlengkapan masyarakat untuk menciptakan ketertiban dan keteraturan dalam kehidupan masyarakat. Oleh karena itu hukum bekerja dengan cara memberikan petunjuk tentang tingkah laku dan karena itu pula hukum berupa norma.

Pada dasarnya, fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah memberikan rasa aman kepada setiap masyarakat Indonesia agar dapat hidup dengan tertib, dengan cara dilindungi dan diayomi oleh Kepolisian sebagai pelaku penegak hukum dari pihak pemerintahan, Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yang selanjutnya disebut UU KNRI menyebutkan, bahwa “Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakkan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”.⁹

Sedangkan Peran Kepolisian dalam pemerintahan Republik Indonesia adalah untuk menjaga dan memelihara keamanan dan ketertiban untuk masyarakat, dengan cara memberikan perlindungan dan pelayanan yang baik kepada masyarakat dalam rangka mewujudkan ketertiban Negara Republik Indonesia, Pasal 5 Ayat (1) UU KNRI menyatakan, 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”.¹⁰

Mematuhi aturan lalu lintas merupakan suatu bentuk untuk menjaga ketertiban masyarakat. Jangan sampai ada masyarakat yang tidak patuh ketika berlalu lintas. Meskipun sudah ada ETLE, seharusnya masyarakat lebih tertib dan menjaga ketertiban tersebut, mengingat ketika tertib berlalu lintas akan menjaga keamanan dan kenyamanan pengguna lalu lintas lain serta melindungi dan menjaga keselamatan jiwa juga. Oleh sebab itu, Kepolisian perlu memaksimalkan untuk menjaga ketertiban tersebut dengan melakukan tindakan pelanggaran lalu

⁹ Ida Bagus Kade Danendra, “Kedudukan dan Fungsi Kepolisian dalam Struktur Organisasi Negara Republik Indonesia”, *Lex Crimen*, Vol. 1, No. 4, 2012, h. 47

¹⁰ *Ibid*

lintas yang ada di Polresta Sidoarjo. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka perlu dilakukan kajian secara mendalam mengenai **Analisis Terhadap Indikator Pelanggaran Dalam Sistem Tilang Eletronik Wilayah Hukum Polresta Sidoarjo**.

2. Pembahasan

Tugas dan Wewenang Polri Dalam Bidang Lalu Lintas

Mengenai kewenangan umum yang dimiliki Polri berdasarkan Pasal 15 (1) UU No. 2 Tahun 2002, tersebut di atas dapat dijelaskan lebih lanjut dalam uraian berikut. Bahwa rumusan Pasal 15 ayat (1) huruf a merupakan legitimasi bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai “Pejabat yang berwenang” menerima laporan dan pengaduan dalam rangka pelaksanaan tugas Kepolisian. Di samping itu, Pasal 15 ayat (1) huruf a ini merupakan pula penegasan dari kewenangan penyelidikan dan penyidikan sebagaimana dimaksud Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 7 ayat (1) KUHAP (UU No.8 Tahun 1981) yaitu “Menerima laporan dan pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana.” Polri dalam menerima laporan dan pengaduan, mempunyai dua sumber yaitu:¹¹

1. Sebagai kewajiban umum Kepolisian menurut UU No. 2 Tahun 2002;
2. Sebagai kewajiban dalam rangka proses pidana menurut KUHAP.¹²

Pelaksanaan tugas Polri dalam memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum merupakan tugas yang termasuk dalam lingkup Kewajiban Umum Kepolisian, sehingga Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melakukan upaya-upaya represif (penindakan) maupun preventif (pencegahan). Demikian juga dalam hal terjadi perselisihan di antara warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum, Polri sebagaimana disebutkan dalam Pasal 15 ayat (1) huruf b, diberi wewenang untuk membantu menyelesaikan perselisihan tersebut agar tidak berkembang ke arah timbulnya bahaya yang dapat mengganggu ketertiban dan keamanan umum secara khusus.¹³

¹¹ Pudi Rahadi, *Hukum Kepolisian (Profesionalisme dan Reformasi Polis)*, Mediatama, Surabaya, 2007), h. 277-278.

¹² Pudi Rahardi, *Op Cit*, h. 76.

¹³ *Ibid*, h.77.

Berikutnya wewenang polri untuk mengeluarkan Peraturan Kepolisian sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 15 ayat (1) huruf e merupakan konsekuensi dari fungsi kepolisian sebagai bagian dari fungsi pemerintahan negara yang mencakup antara lain fungsi peraturan. Pembahasan Pasal 15 ayat (1) huruf e sejalan dengan pembahasan istilah “Peraturan Kepolisian” yang tercantum dalam Ketentuan Umum (Pasal 1 angka 4).¹⁴

Rumusan dalam Pasal 15 ayat (1) huruf f mengenai wewenang Polri untuk melakukan pemeriksaan khusus dimaksudkan untuk memberikan dasar hukum bagi tindakan pemeriksaan khusus yang dilakukan oleh pejabat Polri sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan. Taktik dan teknik operasi kepolisian dapat ditemukan dalam rangka pelaksanaan kegiatan atau operasi rutin kepolisian sehari-hari, maupun dalam rangka kegiatan atau operasi khusus yang salah satu bentuk tindakannya berupa “Pemeriksaan Khusus” (dalam istilah populer adalah “razia” atau “sweeping”). Kewenangan ini merupakan kewenangan umum kepolisian dan legitimasi dari tindakan yang dilakukan oleh Polri di tempat kejadian guna pengamanan tempat kejadian dan barang bukti. Rumusan kewenangan ini memberikan dasar dan kekuatan hukum bagi pemasangan tanda “Garis Polisi” (police line) di tempat kejadian perkara sehingga terhadap mereka yang melewatinya tanpa izin dari kepolisian dapat dikenakan sanksi hukum dan tindakan kepolisian. Selanjutnya mengenai kewenangan polisi untuk mengambil sidik jari, identitas dan memotret sebagaimana dimaksud Pasal 15 ayat (1) huruf h berkaitan dengan pelaksanaan tugas penyelidikan dan penyidikan. Bagi pelaksanaan tugas kepolisian, identitas merupakan faktor yang sangat penting agar tidak terjadi kesalahan dalam mengambil tindakan terhadap seseorang.¹⁵

Selain itu, identitas akan terkait dengan hak dan kedudukan hukum dari seseorang secara pribadi, sehingga untuk penentuannya diperlukan pula dasar hukum. Berbagai kasus salah tangkap atau salah tembak terjadi karena kesalahan polisi dalam mengambil identitas. Melalui UU No. 2 Tahun 2002 ini, Polri dalam

¹⁴ *Ibid*, h.78.

¹⁵ *Ibid*, h.80.

rangka penyelenggaraan tugas Kepolisian diberikan kewenangan umum untuk melakukan tindakan pengenalan identitas seseorang yaitu mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang. Hal ini dimaksudkan agar polisi bertindak profesional dalam mengidentifikasi suatu tindak pidana dan menangkap pelakunya untuk selanjutnya dilakukan tindakan lanjutan dalam proses penyidikan.¹⁶

Rumusan dari Pasal 15 ayat (1) huruf i, memberikan legitimasi bagi kewenangan umum Polri dalam mencari keterangan dan barang bukti, untuk kepentingan pelaksanaan tugas Kepolisian, maupun untuk kepentingan proses tugas Kepolisian, maupun untuk kepentingan proses pidana. Dengan demikian keterangan dan barang bukti karena hasilnya dijadikan dasar dalam membuat sangkaan untuk selanjutnya akan dijadikan bahan oleh jaksa selaku penuntut umum dalam membuat surat dakwaan. Apabila keterangan dan barang bukti untuk suatu perkara dirasa kurang, biasanya berkas acara penyidikan (BAP) oleh kejaksan akan dikembalikan kepada kepolisian untuk dilengkapi atau dilakukan penyidikan tambahan. Apabila polisi tidak berhasil melengkapi bukti-bukti akan menjadikan perkara tersebut ditutup atau dihentikan, sehingga menimbulkan kerugian kepada korban atau masyarakat pada umumnya.¹⁷

Berikutnya mengenai kewenangan Polri untuk menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional (PIKN) sebagaimana disebutkan Pasal 15 ayat (1) huruf j, dalam penjelasan pasalnya disebutkan bahwa yang dimaksud dengan Pusat Informasi Kriminal Nasional adalah sistem jaringan dari dokumentasi kesehatan maupun kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas serta registrasi dan identifikasi lalu lintas. Upaya memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dikaitkan dengan peran Polri selaku penegak hukum, mempersyaratkan pengenalan terhadap bentuk dan identitas dari gangguan Kamtibmas yang ditandai dengan pelanggaran hukum dan bentuk gangguan lainnya. Informasi tentang pola ancaman, bentuk gangguan dan identitas pelanggar hukum sangat penting sebagai bahan dalam penganalisaan tingkat keadaan dan tingkat keamanan yang dapat

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

dirumuskan antara lain dalam “Crime-Rate” (angka perimbangan kejahatan) yang menggambarkan jumlah kejadian per 100.000 penduduk. Makin besar angka crime rate berarti semakin rawan.¹⁸

Ketentuan dalam Pasal dan ayat di atas dimaksudkan agar penyajian informasi tentang kriminal secara nasional diselenggarakan oleh badan atau lembaga yang diberi kewenangan berdasarkan undang-undang sehingga pembuatan kebijakan keamanan, penanggulangan kejahatan dan kebijakan pemolisian secara nasional didasarkan pada hasil analisis informasi sesuai data di lapangan. Dalam hal ini instansi yang diberikan kewenangan adalah Polri selaku lembaga pemelihara Kamtibmas di samping lembaga lain sesuai fungsinya dalam pemeliharaan kamtibmas secara swakarsa dan swadaya. Ketentuan tersebut juga memungkinkan adanya keharusan bagi Pembangunan Pusat Informasi Kriminal Nasional yang dapat dimanfaatkan untuk memetakan kerawanan dan gangguan Kamtibmas secara nasional serta perumusan kebijakan bagi institusi kepolisian berkaitan dengan pelaksanaan tugas pemeliharaan Kamtibmas.¹⁹

Selanjutnya mengenai kewenangan Polri dalam mengeluarkan Surat Izin dan Surat Keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat sebagaimana disebutkan Pasal 15 ayat (1) huruf k memberikan penegasan dan konsekuensi dari fungsi Kepolisian sebagai bagian dari fungsi pemerintahan negara yang mencakup antara lain “fungsi perizinan”. Pelaksanaan kewenangan tersebut bersifat administratif, artinya bersumber dari fungsi administrasi pemerintahan yang tentu saja tunduk pada prinsip hukum administrasi. Wewenang pemberian izin bukanlah melambangkan “kekuasaan” tetapi karena hakikat perizinan tersebut dianggap sebagai pembatasan atau pengawasan terhadap suatu kegiatan. Padahal, esensi dari perizinan adalah agar Polri dapat memberikan bantuan pengamanan dan perlindungan agar kegiatan tersebut dapat berjalan lancar tanpa mendapat gangguan keamanan yang berarti.²⁰

Kewenangan memberikan bantuan pengamanan sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 15 ayat (1) huruf l, menegaskan adanya kewenangan umum Polri

¹⁸ *Ibid*, h.81.

¹⁹ *Ibid*.

²⁰ *Ibid*, h.82.

dalam menjamin ketertiban dan keamanan umum, khususnya dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan. Sidang pengadilan mempersyaratkan suasana tertib dan aman, sehingga untuk itu Polri diberi kewenangan mengamankan pelaksanaan sidang tersebut. Demikian halnya dengan pelaksanaan putusan pengadilan terutama dalam kasus perdata seringkali menimbulkan bentuk gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat sehingga perlu pengamanan dari kepolisian. Apabila tidak diamankan oleh Polri maka eksekusi putusan yang dilaksanakan secara paksa tidak akan berjalan dengan lancar. Belakangan ini timbul trend di masyarakat adanya penolakan terhadap eksekusi putusan pengadilan dalam perkara perdata. Bahkan tidak jarang penolakan dilakukan secara fisik masal sehingga menimbulkan bentrokan dan gangguan keamanan.²¹

Kewenangan umum untuk memberikan bantuan pengamanan juga dapat dimanfaatkan dalam kegiatan instansi lain serta kegiatan masyarakat pada umumnya. Namun demikian penggunaan kewenangan ini hanya atas permintaan instansi yang berkepentingan atau atas permintaan masyarakat. Bantuan pengamanan oleh Polri tersebut diberikan untuk memperkuat pengamanan yang dilakukan secara internal oleh instansi atau masyarakat yang bersangkutan. Kegiatan masyarakat yang sifatnya masal dan berpotensi menimbulkan gangguan biasanya dimintakan bantuan pengamanan kepada Polri selaku institusi pemelihara dan penjaga Kamtibmas, juga sebagai wujud pemberian pelayanan umum yang baik dari institusi kepolisian kepada masyarakat.²²

Seperti tugas dan wewenang Polri dalam bidang-bidang yang lain, tugas dan wewenang Polri dalam bidang lalu lintas juga dapat dikelompokkan ke dalam tugas dan wewenang sebagai penjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, melakukan penegakan hukum, serta melakukan perlindungan, pengayoman dan pertolongan kepada masyarakat. Dalam rangka menjaga Keamanan, Ketertiban, dan kelancaran Lalulintas, Polri (Polantas) diberi tugas dan wewenang menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, seperti mengatur kelancaran arus lalu lintas dan lain sebagainya. Sedangkan dalam bidang penegakan hukum, Polri

²¹ *Ibid*, h.82-83.

²² *Ibid*, h.83.

(Polantas) diberi tugas dan wewenang untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan tindak pidana lain yang berhubungan lalu lintas dan angkutan jalan.²³ Sementara dalam hal pengayoman, perlindungan dan pertolongan kepada masyarakat, Polri diberi tugas dan wewenang untuk memberikan sertifikasi berupa Surat Izin Mengemudi (selanjutnya disingkat SIM) kepada pengemudi kendaraan bermotor agar warga masyarakat, dalam menggunakan kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan untuk melindungi masyarakat dari bahaya-bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi yang tidak terampil, dalam mengemudikan kendaraan Roda 2 (R2) dan kendaraan Roda Empat (R4).²⁴

Penegakan hukum lalu lintas merupakan salah satu dari fungsi lalu lintas yang mempunyai peranan agar perundang-undangan lalu lintas ditaati oleh setiap pemakai jalan. Pada dasarnya kegiatan penegakan hukum lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu penegakan hukum lalu lintas bidang preventif yang meliputi kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas dan patroli lalu lintas, dimana dalam pelaksanaannya kegiatan-kegiatan tersebut merupakan suatu sistem keamanan lalu lintas yang antara satu sub sistem dengan sub sistem lainnya tidak dapat dipisah-pisahkan.²⁵

Penegakan hukum lalu lintas bidang represif meliputi penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas, adapun tugas-tugas penindakan pelanggaran hukum lalu lintas meliputi penindakan secara edukatif yaitu melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas secara simpatik dengan memberikan teguran atau peringatan terhadap pelanggar lalu lintas secara hukum yang meliputi penindakan dengan menggunakan tilang.²⁶

Peranan surat bukti tilang dalam proses peradilan pidana lalu lintas jalan raya, dan institusi yang mempunyai wewenang untuk penanganan pelanggaran

²³ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan hukum sebuah pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2007, h. 76

²⁴ Syeni Rakhmadani, Analisis Penerapan E-Tilang Dalam Mewujudkan Good Governance Di Indonesia, *Universitas Islam Bandung (UNISBA)*, Vol. 7, No. 3, 2017, h. 665

²⁵ Saputra Puja Noverdi, "Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dan Permasalahannya, *Bidang Hukum Terhadap Isu Aktual Dan Strategis*, 2021, h. 1–6.

²⁶ Muhar Junef, "Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam BerlaluLintas," *E-Journal Widya Yustika*, Vol. 1, No. 1, 201, h. 58.

lalu lintas adalah kepolisian, maka perlu untuk mengetahui pengertian polisi dan polisi lalu lintas.²⁷ Dan untuk mengetahui hal ini, perlu memahami peraturan hukum yang mengaturnya, yaitu Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Salah satu bidang tugas kepolisian adalah pengaturan lalu lintas. Dalam hal pengaturan lalu lintas, kepolisian bertugas menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, serta memberikan surat izin mengemudi bagi setiap orang yang memenuhi syarat sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Tugas ini secara tegas ditentukan dalam Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c Undang-undang No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Dalam hal ini mengatur lalu lintas di jalan, kepolisian juga berkoordinasi dengan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kewenangan pihak kepolisian dalam pengaturan di jalan raya terbatas pada masalah administratif dan perilaku pengguna jalan, dan untuk masalah teknis menjadi kewenangan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Masalah lalu lintas secara konvensional antara lain berupa kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, dan kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas mungkin terjadi dalam keadaan bergerak atau tidak bergerak.

Sebagaimana telah diatur secara tegas dalam Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c tersebut di atas, maka struktur organisasi pelaksana tugas di kepolisian terdapat bidang tugas lalu lintas, yaitu petugas kepolisian yang menangani pelanggaran lalu lintas dan pemberi ijin mengemudi.²⁸ Berkaitan dengan tugas kepolisian bidang lalu lintas ini, diperlukan suatu pembinaan yang diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dalam mewujudkan tujuan Undang-undang No. 22 Tahun 2009.²⁹

²⁷ Tri Perdana, Wisnu & Mulyani, "Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement Di Wilayah Hukum Kota Semarang," *Jurnal of Universitas Semarang*, 2020, h.12.

²⁸ Wahyuningsih dan Gunarto Setiyanto, "Efektivitas Penerapan Sanksi Denda Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2008 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12, No. 2, 2017, h. 22

²⁹ Andi Zainal and Abidin Farid, *Hukum Pidana 1*, 2nd ed. PT. Sinar Grafika, Jakarta, 2014, h.78.

Dalam rangka melaksanakan tugas kepolisian, Pasal 7 Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menentukan perlunya di bentuk suatu susunan organisasi dan tata kerja kepolisian yang diatur dengan keputusan Presiden, yang pada pelaksanaannya tugas kepolisian sebagai berikut meliputi:

1. Satuan fungsi Lalu Lintas;
2. Satuan fungsi Bimbingan Masyarakat;
3. Satuan fungsi Samapta Bhayangkara (Sabhara);
4. Satuan fungsi Intelijen ;
5. Satuan fungsi reserse.

Satuan fungsi lalu lintas merupakan satuan melaksanakan tugas-tugas yang menangani dan menanggulangi masalah lalu lintas di masyarakat.³⁰ Dalam fungsi lalu lintas juga terdapat bagian-bagian yang tersusun dalam suatu struktur organisasi di bawah Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Kepolisian di masing-masing Wilayah Kepolisian.

Tindakan Pelanggar Lalu Lintas Di Kota Sidoarjo

Tindakan pelanggaran adalah salah satu tindakan atau perbuatan melawan hukum, yang dimana melawan hukum itu merupakan salah satu unsur penting dari tindak pidana yang pada dasarnya merupakan tindakan manusia baik secara aktif (berbuat) maupun secara pasif (mendiamkan).³¹ Yang dimaksud secara aktif yaitu perbuatan sesuatu yang dilarang dan diancam hukuman oleh Undang-Undang sedangkan yang dimaksud dalam secara pasif yaitu mendiamkan atau tidak melakukan perbuatan yang sebenarnya diwajibkan oleh Undang-Undang. Namun pada penelitian atau pembahasan mengenai pelanggaran saat berlalu lintas itu

³⁰ Damaya, ed., *Undang-Undang Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Laksana, Yogyakarta, 2019, h. 19.

³¹ Soedjono Dirdjosisworo, *Sosio Kriminologi: Amalan Ilmu-Ilmu Sosial Dalam Studi Kejahatan*, Sinar Baru, Bandung, 1984, h. 58.

suatu tindakan melawan hukum atau tidak patuh terhadap Undang- Undang dalam ruang lingkup Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Penegakan hukum merupakan salah satu usaha penting dalam menciptakan tata tertib ketentraman dalam masyarakat, baik yang Bersifat preventif maupun represif, setelah terjadinya pelanggaran hukum.³² Oleh karena itu sangat diperlukan adanya Penanggulangan adalah upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur penal yang lebih menitikberatkan pada sifat represif (penindakan, pemberantasan, penumpasan) sesudah kejahatan terjadi, sedangkan jalur non penal lebih menitikberatkan sifat preventif (pencegahan, penangkalan, pengendalian) sebelum kejahatan terjadi.³³

Pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu masalah yang memicu terjadinya kecelakaan. Hal itu disebabkan adanya suatu perbuatan pengendara melanggar aturan dan menganggap hukuman tindak pidana lebih ringan dari pada kejahatan umum. pelanggaran lalu lintas masih sering terjadi baik di kota besar sampai wilayah pedesaan. Padahal pemerintah sudah menetapkan aturan-aturan dalam berkendara, tapi masih ada saja yang melanggar aturan tersebut.³⁴ Kebanyakan pelanggaran itu terjadi karena unsur kesengajaan untuk melanggar hingga ketidaktahuan atau pura-pura tidak tahu terhadap aturan yang berlaku. Selain itu masih ada beberapa faktor penyebab pelanggaran lalu lintas. Kurangnya kesadaran dan perilaku masyarakat Perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama

³² Ilyas Amir, *Asas-Asas Hukum Pidana: Memahami Tindak Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana Sebagai Syarat Pemidanaan*, Rajawali Pers, Yogyakarta, 2012, h.40.

³³ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, h.83.

³⁴ Hamzah Andi, *Pelanggaran Lalu Lintas*, Citra Umbara, Bandung, 2008, h. 28.

yang berpengaruh terhadap kondisi lalu lintas. Seperti etika, toleransi antar pengguna jalan dan kematangan dalam pengendalian emosi terbilang masih rendah.

Kemudian perilaku berkendara yang hanya patuh jika ada polisi. Kalau polisi tidak terlihat, langsung tancap gas sampai melanggar aturan yang ada. Cuek dengan keselamatan orang lain dalam berkendara juga termasuk dalam kesadaran yang minim. Jalan raya tidak cuma dipakai satu atau dua orang saja, tapi semua orang berhak menggunakannya. Setiap pengguna jalan harus punya rasa tanggung jawab demi keselamatan orang lain juga.

Semua itu tergolong ke dalam kesadaran masyarakat dalam berkendara yang masih minim. Perlu diketahui, respon dan interaksi yang positif dari pengguna jalan dapat menciptakan kondisi lalu lintas lebih kondusif, aman dan nyaman. Pengetahuan soal marka, rambu dan peraturan yang minim merupakan faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas adalah minimnya pengetahuan soal aturan, marka hingga rambu-rambu yang ada. Kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari marka, rambu dan peraturan lalu lintas yang berlaku membuat pelanggaran terus terjadi berulang-ulang. Itulah sebabnya apabila membuat Surat Izin Mengemudi (selanjutnya disebut SIM) jangan sampai menggunakan jalur instan.³⁵ Dengan mengikuti semua prosedur dalam membuat SIM, setidaknya pengetahuan soal aturan, marka dan rambu-rambu lalu lintas dapat kembali dipahami. Kebiasaan mencari jalan pintas.

³⁵ Nurwahidah Mansyur dan Siti Zubaidah, "Analisis Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement Dalam Upaya Penegakan Hukum Lalu Lintas", *Journal of Islamic Economic Law*, Vol 4 No. 4, September 2019, h. 59.

Kebanyakan orang melanggar rambu-rambu lalu lintas karena sudah terbiasa mencari jalan pintas. Kebiasaan ini semakin didukung dengan alasan "lebih cepat sampai tujuan". Tidak jarang muncul pemikiran kalau adanya rambu lalu lintas justru menghambat perjalanan mereka, yang akhirnya kebiasaan itu jadi pembenaran diri. Aturan-aturan yang ada pun dianggap tidak perlu. Kebiasaan seperti ini sebenarnya membuat para pelanggar nekat melawan aturan yang akhirnya mempersulit diri sendiri.³⁶

Fenomena mengikuti pengendara lain yang salah menjadikan faktor yang mendorong seseorang melanggar aturan rambu lalu lintas disebabkan adanya konformitas. Hal ini merupakan perubahan perilaku seseorang untuk mengikuti orang lain yang menurutnya benar alias suka ikut-ikutan. Dalam berkendara, kita tidak perlu mengenal situasi jalan aman atau tidak dari polisi, jauh atau dekat bahkan penting atau tidak dalam melengkapi syarat keamanan dalam berkendara. Sebagaimana aturan lalu lintas itu dibuat, sudah sepatutnya untuk dipatuhi demi alasan keselamatan dan kenyamanan dalam berlalu lintas.

Penerapan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Sidoarjo

Kepolisian Republik Indonesia telah menetapkan sistem penilangan bagi para pelanggar aturan lalu lintas di berbagai wilayah di Indonesia, khususnya untuk kota-kota besar. Akan tetapi, penilangan biasa yang dilakukan sebelumnya dianggap tidak efektif, dan ditemukan berbagai kecurangan di dalamnya. Data informasi masyarakat yang melanggar aturan lalu lintas dijadikan sebagai acuan pemberian sanksi untuk tahap selanjutnya, hal tersebut berarti informasi sanksi yang diperoleh dari masyarakat akan terdektesi oleh polisi yang melaksanakan sanksi tilang.³⁷ Tidak menjadi rahasia publik lagi, jika dalam praktik suap-

³⁶ Andi Baso Amrus (dkk), "Efektivitas Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas", *Todopili law review*, Vol. 1, No. 1, April 2021, h. 91.

³⁷ Iga Rosalina, Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan Pada Kelompok Pinjaman Bergulir Di Kabupaten Madetaan, *Jurnal Efektivitas Pemberdayaan Masyarakat*, 2012, h. 63.

menyuap sudah banyak terjadi dalam operasi lalu lintas. Maka dari itu, menjadi alasan yang dapat dijadikan dasar oleh Polri untuk mulai menerapkan sistem baru yang disebut sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). E-TLE adalah suatu sistem dalam menegakan hukum dalam aspek lalu lintas yang menggunakan teknologi informasi berupa perangkat elektronik seperti kamera yang dapat menemukan banyak terjadi pelanggaran lalu lintas dengan medekteksi data kendaraan secara otomatis (*Automatic Number Plate Recognition*). Dengan E-TLE petugas dan pengendara tidak bertatap muka secara langsung.³⁸

Sistem E-TLE ini dilator belakangi karena tingginya laka lantans dan penindakan pelanggaran. Landasan hukum E-TLE yaitu pada Undang-Undang No 2 Tahun 2002 tentang kepolisian Negara Republik Indonesia, UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan, UU No 19 Tahun 2016 Tentang perubahan atas UU No 11 Tahun 2008 tentang informasi dan transaksi elektronik, UU No 28 Tahun 2009 Tentang pajak daerah dan Retribusi, peraturan pemerintah No 80 Tahun 2012 Tentang tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, peraturan Kapolri No 5 Tahun 2012 Tentang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.³⁹

E-TLE akan merubah tilang manual yang awalnya dari surat tilang atau balngko. Masyarakat yang melanggar akan di data dari aplikasi pihak kepolisian. Keberadaan E-TLE, mempermudah masyarakat dalam melakukan transaksaksi melalui bank. Dalam hal memberikan tilang dan tata cara persidangan, dan dalam pembayaran sanksi tilang itu sama. Dalam Pasal 272 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) disebutkan:

- 1) Dalam mendukung pelaksanaan penegakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan Angkutan jalan, dapat digunakan alat elektronik

³⁸ Lutfiana Zunia Apriliana Dan Nyonya Serikat Putra Jaya, Efektivitas Penggunaan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas”, *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) Universitas Pendidikan Ganesha*, 2019, h. 42.

³⁹ Setiyanto, S., Gunarto, G., & Wahyuningsih, S. E, Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang), *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, Vol. 12, No. 4, 2017, h. 742-766.

- 2) Data dalam alat elektronik seperti yang dimaksud pada ayat (1) dapat dijadikan alat bukti dalam persidangan.

Penggunaan kamera perekam E-TLE, sekarang ini tidak hanya digunakan di bidang keamanan, seperti kepolisian dan militer untuk mengintai gerak gerik obyek yang dikhususkan. Tertanamnya IP (Internet Protokol) dan sensor pada video kamera menyebabkan aplikasi pemanfaatan E-TLE terus berkembang luas di berbagai bidang seperti bidang perhubungan, kebencanaan, lingkungan, kesehatan, ilmu pengetahuan dan sebagainya.⁴⁰ Dalam bidang pemerintahan, data rekaman E-TLE dapat dijadikan bahan evaluasi kinerja, kedisiplinan pegawai, pemantauan potensi pendapatan dari pajak bangunan dan reklame, pemantauan daerah rawan bencana sosial, pemantauan pembangunan infrastruktur dan bangunan, kinerja pelayanan publik, dan bahkan menjadi salah satu data penting dalam pengambilan keputusan, serta manfaat lain yang dapat dikembangkan sesuai kebutuhan.⁴¹

Pada dasarnya penerapan digunakan sebagai istilah hubungan sebab dan akibat. Penerapan dapat dipandang sebagai suatu sebab variable lain, penerapan berarti bahwa tujuan yang telah direncanakan sebelumnya dapat tercapai atau kata lain sasaran tercapai karena adanya proses kegiatan.⁴² Fungsi merupakan kegunaan sesuatu hal, jabatan atau pekerjaan yang dilakukan. Artinya berbicara mengenai fungsi sama dengan berbicara mengenai kegunaan suatu hal, dalam suatu sistem yang dibuat tentu memiliki kegunaan atau fungsi tersendiri, begitu pula dengan sistem e-tilang yang diterapkan oleh Kasatlantas Sidoarjo yang fungsinya antara lain seperti meningkatkan disiplin berlalu lintas, meminimalisir perilaku buruk di jalan raya, serta mempermudah proses kinerja kepolisian lalu lintas.

Penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan meliputi penindakan

⁴⁰ Sitepu, C., Rifai, E., & Jatmiko, G, Analisis Pelaksanaan E-Tilang Dalam Upaya Pencegahan Praktik Pungutan Liar Yang Dilakukan Oleh Polisi Lalu Lintas (Studi Polres Metro Jakarta Selatan). *POENALE: Jurnal Bagian Hukum Pidana*, Vol. 7, No. 2, 2019, h. 63.

⁴¹ Harahap, G, *Masalah Lalu lintas dan Pengembangan Jalan (DPU)*, Bandung, 1995, h. 37.

⁴² Warpani, S., *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB, 2002, h. 86.

pelanggaran dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.⁴³ Dalam hal penindakan pelanggaran, sebelumnya dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Tindakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan penindakan pelanggaran merupakan rangkaian kegiatan penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.⁴⁴

Dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 disebutkan bahwa salah satu fungsi polisi dibidang lalu lintas adalah pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas).

Dalam menjalankan tugas guna menjaga ketertiban dan keamanan di jalan raya, maka dalam bertugas Anggota Satlantas Polresta Sidoarjo mengikuti SOP (Standar Operasional Prosedur) sebagai bahan acuan dalam bertindak di lapangan demi terciptanya Kamseltibcarlantas di Kota Sidoarjo. Adapun Standar Operasional Prosedur sebagai berikut:

a. Sarana Jalan

yang digunakan dalam kegiatan pemeriksaan kendaraan adalah Jalan negara, Jalan Provinsi dan Jalan Kota yang ada di wilayah hukum Polresta Sidoarjo.

b. Prasarana Prasana

yang diperlukan dalam kegiatan pemeriksaan kendaraan bermotor seperti surat perintah, plang pemberitahuan, blangko tilang, meja, kursi, kendaraan dinas roda 6 (enam), roda 4 (empat) dan roda 2 (dua), pulpen dan label.

c. Personil

Personil yang dilibatkan dalam operasi penagakan hukum selain anggota yang terlibat dalam operasi, wajib didampingi oleh seorang perwira atau

⁴³ Soerjono Soekanto, *Faktor Faktor Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007, h..62.

⁴⁴ Setiyanto, Gunanto, & Wahyuningsih, *Efektifitas Sanksi Denda E- tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia, 2017, h. 37.

anggota provoost yang berfungsi sebagai pengawas dalam pelaksanaan kegiatan.

- d. Prosedur Melaksanakan kegiatan apel untuk mengecek kekuatan jumlah personil yang akan terlibat dalam suatu kegiatan, Apel Arahan Pimpinan sebelum melaksanakan tugas, Setiap kegiatan yang dilaksanakan wajib disertakan Surat Perintah pelaksanaan kegiatan Pemberhentian kendaraan, Memberhentikan kendaraan yang akan dilaksanakan pemeriksaan baik kelengkapan maupun surat-surat, Penghormatan, Memberikan hormat dan salam kepada pengguna jalan yang akan diperiksa, Pemeriksaan, Melakukan pemeriksaan baik helm, surat-surat maupun kelengkapan kendaraan pengendara dan Melakukan penindakan hukum pada pengguna jalan yang melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan SOP di atas diketahui bahwa terkait lokasi dalam melakukan Pemeriksaan kendaraan bermotor, jalan yang digunakan adalah jalan umum yang lurus dan bebas pandangan dan tidak terlalu dekat dengan rumah ibadah. Selain itu tidak melakukan pemeriksaan di tempat terhalang pandangan. Pemeriksaan dengan dengan cara yang demikian bertujuan agar kegiatan pemeriksaan tidak mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Dalam kegiatan pemeriksaan kendaraan bermotor (razia) wajib dilengkapi dengan tanda yang menunjukkan adanya Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan seperti plang pemberitahuan. Plang atau tanda tersebut ditempatkan pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum tempat pemeriksaan. Tanda harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat oleh pengguna jalan.

Personil atau petugas dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor wajib dilengkapi dengan surat perintah tugas. Petugas pemeriksa sendiri pada saat melakukan pemeriksaan wajib menggunakan pakaian seragam dan atribut. Petugas kepolisian dalam hal ini Satlantas wajib untuk memenuhi standar dalam penyelenggaraan kegiatan pemeriksaan kendaraan bermotor (razia). Hal ini berfungsi sebagai bukti bahwa pemeriksaan tersebut resmi dari kepolisian dan tidak dimanfaatkan oleh oknum-oknum tertentu.

Hasil dari pelaksanaan tindakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan

dan jika ditemukan adanya pelanggaran, maka akan diberikan sanksi tilang yang dilakukan dengan pemeriksaan acara cepat. Sudikno Mertokusumo menyebutkan sanksi tidak lain merupakan reaksi, akibat atau konsekuensi pelanggaran terhadap kaidah sosial. Dalam berlalu lintas para pengguna kendaraan sering kali melakukan pelanggaran atas aturan atau tata tertib yang telah ditetapkan. Sanksi yang diberikan yaitu berupa bukti tilang atau yang lebih dikenal dengan istilah tilang.

Dalam pelaksanaan tilang Polisi memberhentikan pelanggar wajib menyapa dengan sopan serta menunjukkan jati diri dengan jelas. Polisi harus menerangkan dengan jelas kepada pelanggar apa kesalahan yang terjadi, pasal berapa yang telah dilanggar dan tabel berisi jumlah denda yang harus dibayar oleh pelanggar. Setelah itu Pelanggar dapat memilih untuk menerima kesalahan dan memilih untuk menerima slip biru, kemudian membayar denda di pengadilan pada waktu yang telah tertera di Pengadilan. Atau jika menolak kesalahan yang didakwakan dapat meminta slip merah.

Seiring dengan kemajuan teknologi dan informasi aparat penegak hukum mulai memasukkan unsur teknologi dalam program yang dijalankan. Dalam kegiatan penanggulangan pelanggaran dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Kepolisian Negara Republik Indonesia menjalankan program dengan menggunakan bantuan perangkat elektronik yaitu tilang elektronik (E-Tilang).

E-Tilang adalah sistem tilang pelanggaran lalu lintas menggunakan peranti elektronik berupa gadget atau Handphone yang berbasis Android. Prastica Wibowo menyebutkan E-Tilang merupakan digitalisasi proses tilang, dengan memanfaatkan teknologi diharapkan seluruh proses tilang akan lebih efisien juga membantu pihak kepolisian dalam manajemen administrasi.

Satuan Lalu Lintas Polresta Sidoarjo sejak tanggal 13 Maret 2021 mulai melaksanakan sistem penilangan secara elektronik (E-Tilang). Program E-tilang sendiri merupakan program prioritas utama Kapolri sebagai tindak lanjut dari Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 12 tahun 2016 tentang tata cara penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

E-Tilang atau tilang elektronik adalah teknis dari penegakan aturan di

bagian lalu lintas yang bermodel teknologi informasi tujuannya adalah menggunakan perangkat elektronik berupa kamera CCTV yang dapat membaca bermacam bentuk pelanggaran lalu lintas. E-tilang atau Tilang Elektronik adalah digitalis alur dari tilang, tujuannya memanfaatkan teknologi diharapkan untuk semua alur dari tilang jauh lebih mudah serta efisien serta dapat mempermudah oknum yang berwenang mengelola bagian pembiayaan. pengaplikasian digolongkan kedalam 2 pengguna, pengguna pertama adalah petugas kepolisian serta pengguna kedua yaitu dari kejaksaan. Dalam teknis kepolisian, teknis ini akan berjalan dalam suatu alat yaitu komputer yang berupa tablet menggunakan teknis penggunaan Android melainkan dari kejaksaan teknis beroperasi pada website yang sudah dibuat, seperti mana pengguna dalam alur persidangan manual atau yang seperti biasanya. Output dari E-Tilang merupakan meliputi adanya hasil dari foto dan video dari kajian pelaku yang melanggar lalu lintas sesuai atau tepat dengan mendahulukan adanya transparansi.

Dalam mekanisme yang berjalan terhadap sistem tilang elektronik atau E-TLE *Elektronik Traffic Law Enforcement* khusus nya di Kota Sidoarjo ada beberapa tahap yaitu :

1) **Tahap Satu**

Perangkat dengan secara otomatis menangkap atau memotret orang yang melakukan bukti pelaku yang melanggar lalu lintas dengan dipantaunya serta membagikan media berupa barang/alat bukti kesalahan ataupun pelanggaran ke “*Back Office ETLE di RTMC Polda Jatim*”.

2) **Tahap Dua**

Pihak dari kepolisian menganalisis informasi atau data dari kendaraan dengan memanfaatkan penggunaan *Electronic Registration* dan *Identifikasi (ERI)* agar sebagai sumber informasi ataupun data dari kendaraan tersebut.

3) **Tahap Tiga**

Pelaku yang memiliki kendaraan tersebut mendapatkan surat konfirmasi dari petugas kepolisian daerah masing masing untuk melakukan permohonan konfirmasi dari perlakuan yang sudah terjadi.

4) **Tahap Empat**

Dan pihak yang mempunyai kendaraan agar melaksanakan konfirmasi dari via Website atau dapat juga langsung datang ke kantor Sub Direktorat setempat.

5) **Tahap Kelima**

Dan terakhir pelaku yang melakukan mendapatkan sanksi tilang yang sudah di terbitkan atau sudah di informasikan dengan metode pembayaran yang sudah ditentukan untuk sebagai penegakan aturan hukum.

6) **Alternatif**

Dalam terjadinya kegagalan dari pihak pemilik transportasi melakukan konfirmasi dapat menyebabkan terjadinya pemblokiran STNK dalam jangka waktu sebentar, walaupun itu saat sudah pindah alamat, sudah dijualkan, ataupun terjadinya kegagalan pembayaran sanksi tilang.

Dan berikut adalah prosedural dari tahap pengambilan barang bukti yang dilakukan proses E-Tilang:⁴⁵

1. Terkena Tilang, pada saat diberikan notif pelanggar berkewajiban untuk memberikan konfirmasi kepada pihak Ditlantas.
2. Menerima slip biru yang berarti menerima tuduhan dan slip merah yang berarti tidak menerima tuduhan.
3. Bayar denda tilang apabila menerima slip biru sebelum batas waktu yang ditentukan pelanggar berkewajiban membayar langsung ke bank, dan apabila lewat batas waktu bayar denda melalui ke pengadilan. Dan apabila menerima slip merah pelanggar berhak datang langsung ke pengadilan melakukan sidang dan bayar denda.
4. Setelah melakukan prosedur yang sudah dilakukan pelanggar berhak menerima atau mengambil barang bukti, yang berupa SIM/STNK. Ini berlaku untuk kedua slip.

3. **Kesimpulan**

Penerapan E-Tilang berdasarkan dalam penelitian yaitu pada dasarnya pihak Kepolisian Lalu Lintas Polresta Sidoarjo menjelaskan yaitu dalam aspek fungsi

⁴⁵ Hasil wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Sidoarjo

dan tujuan dalam penerapan E-Tilang terhadap pelanggaran lalu lintas di Kota Pekanbaru berdasarkan fungsi dari sistem E-Tilang secara sederhana yaitu untuk mempermudah proses tilang, dan pada kenyataannya memang mempermudah pihak kepolisian dalam melaksanakan proses tilang. Dan berdasarkan tujuannya pihak kepolisian bertujuan untuk mendisiplinkan pengendara agar dapat meminimalisir pelanggaran ataupun tingkat kecelakaan, dan mengurangi interaksi polisi dengan pengendara agar tidak terjadinya kemacetan. Artinya sistem E-Tilang sudah berfungsi dan bertujuan sebagaimana mestinya. Dengan pola tilang E-Tilang ini dapat diharapkan lebih baik. Kemudian dalam hal menganalisis indikator E-Tilang ini, Polresta Sidoarjo dalam prosesnya ada 5 (lima) tahap. Dimulai dari adanya pemotretan pelanggar lalu lintas, analisis, konfirmasi, deteksi via website dan kemudian mendapatkan sanksi tilang.

DAFTAR PUSTAKA

- Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, h.83.
- Andi Baso Amrus (dkk), “Efektivitas Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas”, *Todopili law review*, Vol. 1, No. 1, April 2021, h. 91.
- Andi Zainal and Abidin Farid, *Hukum Pidana 1*, 2nd ed. PT. Sinar Grafika, Jakarta, 2014, h.78.
- Chusminah SM, et al, “Efektifitas Implementasi E-Tilang Kendaraan Bermotor Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas Pada Korps Lalu Lintas Polri”, *Widya Cipta: Jurnal Sekretari dan Manajemen*, Vol. 2, No. 2 September 2018, h. 217.
- Damaya, ed., *Undang-Undang Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Laksana, Yogyakarta, 2019, h. 19.
- Data Pelanggaran Lalu Lintas Kota Sidoarjo (Data diolah dari Kasatlantas Polresta Sidoarjo)
- Faal M, *Diskresi Kepolisian*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1991, h. 72.
- Ginanjana Maulana, “Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Via Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Yang Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain”, Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, h. 4.
- Hamzah Andi, *Pelanggaran Lalu Lintas*, Citra Umbara, Bandung, 2008, h. 28.
- Harahap, G, *Masalah Lalu lintas dan Pengembangan Jalan (DPU)*, Bandung, 1995, h. 37.
- Hasil wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Sidoarjo
- Ida Bagus Kade Danendra, “Kedudukan dan Fungsi Kepolisian dalam Struktur Organisasi Negara Republik Indonesia”, *Lex Crimen*, Vol. 1, No. 4, 2012, h. 47
- Iga Rosalina, Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan Pada Kelompok Pinjaman Bergulir Di Kabupaten Madetaan, *Jurnal Efektivitas Pemberdayaan Masyarakat*, 2012, h. 63.
- Ilyas Amir, *Asas-Asas Hukum Pidana: Memahami Tindak Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana Sebagai Syarat Pemidanaan*, Rajawali Pers, Yogyakarta, 2012, h.40.
- Korlantas Polri, “Satlantas Polres Catat 150 Pelanggar Terekam ETLE”, <https://korlantas.polri.go.id/news/satlantas-polresta-sidoarjo-catat-150-pelanggar-terekam-etle/>, Diakses pada tanggal 06 Februari 2023 Pukul 20:11 WIB.
- Lutfiana Zunia Apriliana Dan Nyonya Serikat Putra Jaya, Efektivitas Penggunaan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas”, *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) Universitas Pendidikan Ganesha*, 2019, h. 42.
- Muhar Junef, “Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam BerlaluLintas,” *E-Journal Widya Yustika*, Vol. 1, No. 1, 201, h. 58.

- Nurwahidah Mansyur dan Siti Zubaidah, “Analisis Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement Dalam Upaya Penegakan Hukum Lalu Lintas”, *Journal of Islamic Economic Law*, Vol 4 No. 4, September 2019, h. 59.
- Pudi Rahadi, *Hukum Kepolisian (Profesionalisme dan Reformasi Polis)*, Mediatama, Surabaya, 2007), h. 277-278.
- Rizkya, “Provinsi dengan Kendaraan Bermotor Terbanyak Se-Indonesia Ternyata Bukan Jakarta”, <https://www.netralnews.com/provinsi-dengan-kendaraan-bermotor-terbanyak-seindonesia-ternyata-bukan-jakarta-wo7p6p/Y2hDN05pdzlmV2hOcm1iT0FUUEdvdz09>, Diakses pada tanggal 06 Februari 2023 Pukul 13:01 WIB.
- Saputra Puja Noverdi, “Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dan Permasalahannya, *Bidang Hukum Terhadap Isu Aktual Dan Strategis*, 2021, h. 1–6.
- Setiyanto, Gunanto, & Wahyuningsih, *Efektifitas Sanksi Denda E-tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia, 2017, h. 37.
- Setiyanto, S., Gunarto, G., & Wahyuningsih, S. E, Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang), *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, Vol. 12, No. 4, 2017, h. 742-766.
- Sitepu, C., Rifai, E., & Jatmiko, G, Analisis Pelaksanaan E-Tilang Dalam Upaya Pencegahan Praktik Pungutan Liar Yang Dilakukan Oleh Polisi Lalu Lintas (Studi Polres Metro Jakarta Selatan). *POENALE: Jurnal Bagian Hukum Pidana*, Vol. 7, No. 2, 2019, h. 63.
- Soedjono Dirdjosisworo, *Sosio Kriminologi: Amalan Ilmu-Ilmu Sosial Dalam Studi Kejahatan*, Sinar Baru, Bandung, 1984, h. 58.
- Soerjono Soekanto, *Faktor Faktor Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007, h. 62.
- Sudikno Mertokusumo, *Penemuan hukum sebuah pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2007, h. 76
- Syeni Rakhmadani, Analisis Penerapan E-Tilang Dalam Mewujudkan Good Governance Di Indonesia, *Universitas Islam Bandung (UNISBA)*, Vol. 7, No. 3, 2017, h. 665
- Tetuko, Harjiyanti, “Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Penerapan ETLE (Studi Di Wilayah Hukum Polda DIY)”, *Yogyakarta: Magister Hukum Universitas Janabadra*, Vol .4 No. 2), 2020, h. 885.
- Thalib, P. (2013). Syariah: Konsep dan Hermeneutika. *Shareat, FHUA dan Lutfansah Mediatama*.
- Thalib, P. (2018). Pemahaman Terhadap Pemberlakuan Hukum Islam di Indonesia. *Jurnal Halu Oleo Law Review*, 2(1), 371-386.
- Thalib, P., & Abrianto, B. O. (2019). The Comparative Study of Fiqh Siyasa With The General Principles of Good Government in Indonesia. *Arena Hukum*, 12(2), 215-234.

- Thalib, P., Ariadi, S., Kholiq, M. N., & Hariyanto, D. (2022). Optimalisasi Bhabinkamtibmas Melalui Sinergi Santri Dan Kepolisian Republik Indonesia Di Banyuwangi. *Janaloka*, 1(2), 156-166.
- Thalib, P., Diana, E., & Kholiq, M. N. (2022). Pengabdian Masyarakat melalui Pemeriksaan Kesehatan Gratis GeNose C19 pada Santri Pondok Pesantren Nurul Khidmah Surabaya. *Janaloka*, 1(1), 28-38.
- Thalib, P., Hajati, S., Kurniawan, F., & Aldiansyah, K. (2021). The Urgence Regulation Of Business Activities On Islamic Microfinance Institution According Law No. 1 Year 2013 Of Microfinance Institutions. *Arena Hukum*, 14(2), 207-221.
- Thalib, P., Kurniawan, F., & Kholiq, M. N. (2020). The Application of Quranic Interpretation, of Sunnah And Ijtihad As The Source Of Islamic Law. *Rechtidee Jurnal Hukum*, 15(2), 193-206.
- Thalib, P., Kurniawan, F., & Sabrie, H. Y. (2019). The Function of Deposits Insurances Institutions to Create a Solid Banking System For The Sake Of Continuity of Infrastructure Development in Indonesia. *International Journal of Innovation, Creativity and Change (IJICC)*, 5(2), 390-396.
- Thalib, P., Winarsi, S., Kurniawan, F., & Aliansa, W. (2020, December). Company Policy on Termination of Employment at Pandemic Covid-19 From a Fair and Justice Perspective. In *The 2nd International Conference of Law, Government and Social Justice (ICOLGAS 2020)* (pp. 741-747). Atlantis Press.
- THALIB, Prawita. Filsafat Tentang Hukum Hak Asasi Manusia. 2013.
- THALIB, PRAWITRA, et al. BANK GUARANTEE CLAIMS AS COLLATERAL FOR BENEFICIARY IN CONSTRUCTION PROJECTS. *Russian Law Journal*, 2023, 11.2.
- THALIB, Prawitra, et al. Esensi Hukum Bisnis Syariah. 2021.
- Tri Perdana, Wisnu & Mulyani, "Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement Di Wilayah Hukum Kota Semarang," *Jurnal of Universitas Semarang*, 2020, h.12.
- Wahyuningsih dan Gunarto Setiyanto, "Efektivitas Penerapan Sanksi Denda Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2008 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12, No. 2, 2017, h. 22
- Warpani, S., *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB, 2002, h. 86.