

PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS JALAN SECARA ELEKTRONIK SEBAGAI WUJUD PEMBANGUNAN HUKUM DALAM ERA DIGITAL

*(Electronic Road Traffic Law Enforcement as a Form of
Legal Development in the Digital Era)*

Dian Agung Wicaksono

Departemen Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada
Pusat Studi Transportasi dan Logistik (PUSTRAL) Universitas Gadjah Mada
Jl. Sosio Yustisia No. 1 Bulaksumur, Sleman, D.I. Yogyakarta
e-mail: dianagung@ugm.ac.id

Chryshnanda Dwilaksana

Direktorat Keamanan dan Keselamatan Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara RI
Jl. Letjen M.T. Haryono No. 37-38, Cikoko, Pancoran, Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta
e-mail: dwilaksanachryshnanda@gmail.com

Naskah diterima: 29 April 2020; revisi: 8 Juli 2020; disetujui: 9 Juli 2020

Abstrak

Penerapan ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) merupakan hal baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan di Indonesia. Sebagai hal yang baru, ETLE terus menerus mengalami perbaikan dan penyempurnaan. Terlebih ETLE dikembangkan dalam rezim hukum lalu lintas jalan yang telah ada, sehingga dapat dipastikan terdapat persinggungan dengan aspek hukum lain dalam penegakan hukum lalu lintas jalan. Penelitian mencoba melihat keberadaan ETLE dalam pembangunan hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam era digital serta kompatibilitas hukum lalu lintas jalan yang berlaku di Indonesia merespons ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan. Pendekatan yang digunakan adalah metode yuridis normatif dengan menganalisis data sekunder berupa peraturan perundang-undangan dan pustaka yang terkait dengan penerapan ETLE dan hukum lalu lintas jalan di Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan ETLE sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional Indonesia, khususnya di era digital saat ini. Selain itu, hukum lalu lintas jalan Indonesia juga relatif kompatibel terhadap penerapan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan di Indonesia. Namun demikian terdapat beberapa catatan hukum penting yang perlu diperhatikan.

Kata Kunci: penegakan hukum elektronik, hukum lalu lintas jalan, pembangunan hukum

Abstract

The implementation of ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement) is a new method in the enforcement of road traffic law in Indonesia. As a new method, ETLE continues to experience improvements and improvements. Moreover, ETLE is developed in the existing road traffic law regime, so that there can be certain contact with other legal aspects in road traffic law enforcement. This research tries to explain existence of ETLE in the development of Indonesian road traffic law in the digital era and compatibility of road traffic laws in Indonesia responding to ETLE as a new mechanism in road traffic law enforcement. This research uses the normative-legal method, by analyzing secondary data in the form of laws and libraries related to the application of ETLE and road traffic law in Indonesia. The results indicate that the existence of ETLE is in line with the direction of the development of Indonesian national law, especially in the current digital era. Indonesia's road traffic law is founded relatively compatible with the application of ETLE as a new mechanism in road traffic law enforcement in Indonesia. However, some legal aspect need to be addressed.

Keywords: electronics law enforcement, road traffic law, law development

A. Pendahuluan

Hukum lalu lintas jalan dalam hukum positif Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan,¹ yaitu prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.² Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa substansi dari hukum lalu lintas jalan adalah hukum yang mengatur gerak pindah orang dan/atau kendaraan pada ruang lalu lintas yang berupa jalan. Oleh karena itu, menjadi wajar bila lingkup hukum lalu lintas jalan bukan semata terkait gerak pindah itu sendiri, namun terkait entitas-entitas yang melakukan gerak pindah di jalan juga diatur oleh hukum lalu lintas jalan itu sendiri, yaitu orang dan/atau kendaraan. Hal tersebut diwujudkan misalnya dengan pengaturan untuk pejalan kaki,³ pengaturan standarisasi kompetensi orang yang mengemudikan kendaraan,⁴ pengaturan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan,⁵ serta pengaturan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.⁶

Selain mengatur mengenai gerak pindah dan entitas-entitas yang melakukan gerak pindah di jalan, hukum lalu lintas jalan

juga mengatur perbuatan-perbuatan yang diancam sebagai pelanggaran hukum. Dalam UU LLAJ setidaknya membuat dikotomi pelanggaran hukum dalam 2 (dua) jenis, yaitu: (a) pelanggaran hukum administratif; dan (b) pelanggaran hukum pidana. Pelanggaran hukum administratif yang diancam dengan sanksi administratif, meliputi: (a) pelanggaran ketentuan mengenai registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;⁷ (b) pelanggaran ketentuan mengenai izin mengemudi;⁸ (c) pelanggaran ketentuan mengenai analisis dampak lalu lintas;⁹ dan (d) pelanggaran ketentuan mengenai angkutan umum.¹⁰ Adapun untuk perbuatan-perbuatan yang dikualifikasikan sebagai perbuatan pidana dan diancam dengan sanksi pidana diatur tersendiri dalam Bab Ketentuan Pidana dalam UU LLAJ.¹¹

Dengan memahami konstruksi pengaturan dalam lingkup hukum lalu lintas jalan di atas, menarik untuk kemudian mencermati mengenai penegakan hukum lalu lintas jalan, khususnya dalam konteks revolusi industri 4.0 dengan titik tumpu penggunaan data sebagai basis dalam penegakan hukum lalu lintas jalan. Dalam konteks kekinian, Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) telah menginisiasi program ETL atau *Electronic Traffic Law Enforcement* sebagai terobosan dalam rangka

¹ Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

² Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³ Pasal 131-132 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴ Pasal 77-91 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵ Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶ Pasal 64-76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷ Pasal 76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁸ Pasal 91-92 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁹ Pasal 136 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰ Pasal 199, 218, dan 244 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹¹ Pasal 273-317 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

penegakan hukum lalu lintas jalan secara elektronik. Program yang telah diuji coba pada beberapa Kepolisian Daerah (Polda) menarik untuk ditelaah kompatibilitasnya dalam hukum lalu lintas jalan Indonesia. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini berfokus pada permasalahan keberadaan ETLT dalam pembangunan hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam era digital dan kompatibilitas hukum lalu lintas jalan yang berlaku di Indonesia merespons ETLT sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif,¹² dengan menggunakan bahan pustaka, yang terdiri dari 2 (dua) bahan hukum yaitu: (1) bahan hukum primer yang terdiri dari norma dasar atau kaidah, ketentuan atau peraturan dasar, serta peraturan perundang-undangan; dan (2) bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan lebih lanjut dari bahan hukum primer berupa literatur, artikel jurnal, dan juga hasil penelitian yang relevan.¹³ Pengambilan data dilakukan dengan studi pustaka terhadap buku, artikel, hasil penelitian, dan peraturan

perundang-undangan yang relevan. Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini.

C. Pembahasan

1. Penerapan ETLT di Indonesia: Pembangunan Hukum Lalu Lintas Jalan Indonesia dalam Era Digital

Sebelum menganalisis penerapan ETLT sebagai wujud pembangunan hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam era digital, perlu terlebih dahulu diberikan pemahaman mengenai apa yang dimaksud dengan pembangunan hukum. Pembangunan hukum memiliki inti pada pembuatan dan pembaruan terhadap materi-materi hukum agar dapat sesuai dengan kebutuhan.¹⁴ Pola pembangunan hukum adalah pembenahan atau penataan ke dalam untuk memenuhi cita hukum dalam UUD.¹⁵ Namun demikian, selama ini ada satu hal yang terlupa dalam rangka pembangunan hukum nasional, yakni "peta pembangunan hukum" yang sulit dibuat namun sangat mendasar karena tanpanya sangat sulit menentukan posisi hukum dalam pembangunan.¹⁶

¹² Soedjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1994), hlm. 13.

¹³ Soerdjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986), hlm. 132.

¹⁴ Moh. Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia* (Jakarta: Pustaka LP3ES, 1998), hlm. 9. Bandingkan dengan Mochtar Kusumatmadja, *Pembangunan Hukum dalam Kerangka Pembangunan Nasional* (Bandung: Binacipta, 1986), hlm. 3. Lihat juga Danang Risdiarto, "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Hukum dalam Memperkuat Ketahanan Nasional", *Jurnal Penelitian Hukum De Jure Volume 17 Nomor 2* (2017), hlm. 178.

¹⁵ Satjipto Rahardjo, "Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global", *Jurnal Perspektif Volume 2 Nomor 2* (1997), hlm. 7. Bandingkan dengan Solly Lubis, "Pembangunan Hukum Nasional" (makalah disampaikan pada Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII Tema Penegakan Hukum dalam Era Pembangunan Berkelanjutan, diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, Denpasar, 14-18 Juli 2003).

¹⁶ Satjipto Rahardjo, *Pendidikan Hukum sebagai Pendidikan Manusia* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hlm. 14. Lihat juga Ilham Yuli Isdiyanto, "Menakar "Gen" Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional", *Jurnal Hukum & Pembangunan Volume 48 Nomor 3* (2018), hlm. 590.

Pembangunan hukum diupayakan untuk menemukan sarana yang ampuh untuk membangun masyarakat ini didasarkan pada pertimbangan bahwa sistem hukum nasional yang baik, dalam hal kebenaran isinya maupun dalam kekuatan penegakannya, itu akan dapat memaksa warga masyarakat (yang berstatus warga negara) untuk bertingkah laku seperti yang diperintahkan oleh hukum negara, dan bukan hukum yang dapat memaksakan ditaatinya sesuatu aturan karena adanya pemaksaan oleh para penguasa.¹⁷ Lebih lanjut, Bagir Manan menambahkan dalam pembangunan hukum nasional paling tidak diperhatikan tiga hal mendasar, yaitu: (a) program pendidikan tinggi hukum; (b) program pembentukan hukum; dan (c) program penegakan hukum.¹⁸

Dalam hukum positif Indonesia, pembangunan hukum nasional diatur dalam UU Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (UU RPJPN), yang menyatakan:¹⁹

Pembangunan hukum diarahkan untuk mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan; mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri; serta menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum.

Pembangunan hukum juga diarahkan untuk menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta

mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN).

Pembangunan hukum diarahkan pada makin terwujudnya sistem hukum nasional yang mantap bersumber pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, yang mencakup pembangunan materi hukum, struktur hukum termasuk aparat hukum, sarana dan prasarana hukum; perwujudan masyarakat yang mempunyai kesadaran dan budaya hukum yang tinggi dalam rangka mewujudkan negara hukum; serta penciptaan kehidupan masyarakat yang adil dan demokratis.

Bila mencermati ketentuan dalam UU RPJPN di atas, dapat dilihat bahwa terdapat 7 (tujuh) arah pembangunan hukum nasional, yaitu: (1) mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan; (2) mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri; (3) menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum; (4) menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN); (5) terwujudnya sistem hukum nasional yang mantap bersumber pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, yang mencakup

¹⁷ Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalahnya* (Jakarta: Elsam, 2002), hlm. 285. Lihat juga Wahyu Prijo Djatmiko, "Paradigma Pembangunan Hukum Nasional yang Responsif dalam Perspektif Teori J.H. Merryman tentang Strategi Pembangunan Hukum", *Jurnal Arena Hukum Volume 11 Nomor 2* (2018), hlm. 427-428.

¹⁸ Bagir Manan, "Kembali Ke Politik Pembangunan Hukum Nasional", *Varia Peradilan Nomor 326* (2013), hlm. 15-18.

¹⁹ Lampiran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

pembangunan materi hukum, struktur hukum termasuk aparat hukum, sarana dan prasarana hukum; (6) perwujudan masyarakat yang mempunyai kesadaran dan budaya hukum yang tinggi dalam rangka mewujudkan negara hukum; dan (7) penciptaan kehidupan masyarakat yang adil dan demokratis.

Spesifik terkait dengan ETLE, maka inisiasi penerapan ETLE sejatinya sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, khususnya pada arah pembangunan hukum nasional keempat yang berfokus pada upaya menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN). Penerapan ETLE yang berbasis data digital melalui perekaman pada kamera dengan perangkat lunak intelijen membuat tatap muka langsung antara anggota Polri dengan pelanggar semakin minim, sehingga dapat mencegah perilaku koruptif anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas.

Selain sejalan dengan arah pembangunan hukum nasional, penerapan ETLE juga sejalan dengan perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) atau *Information and Communication Technology* (ICT) yang saat ini menyebabkan revolusi industri 4.0. Faktor perubahan teknologi yang dikenal dengan teknologi digitalisasi (*digitalisation/*

digitalization) merupakan suatu proses transisi dari teknologi analog menjadi teknologi digital dan penyampaian informasi dalam format analog menjadi format biner (*binary*), ternyata telah memungkinkan semua bentuk-bentuk informasi (suara, data dan video) untuk disampaikan melintasi jenis jaringan yang berbeda.²⁰ Perubahan teknologi dimaksud telah mendorong penciptaan baru, layanan interaktif, layanan multimedia, *teleshopping*, *telebanking* dan *games* (permainan) interaktif, serta pengembangan pita lebar (*broadband*), sistem komunikasi dan informasi interaktif berkecepatan tinggi (*information superhighways*).²¹

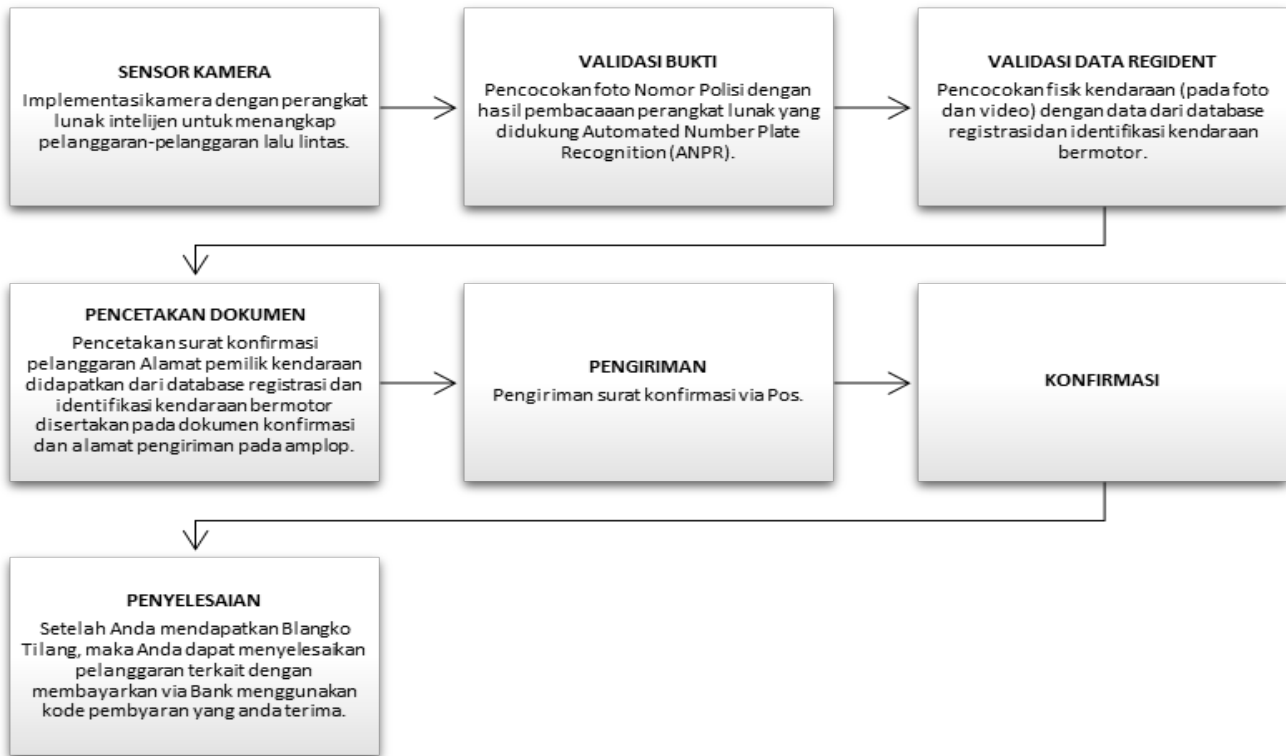
Inisiasi penerapan ETLE merupakan upaya untuk memanfaatkan TIK untuk mendukung proses penegakan hukum lalu lintas jalan. Hal tersebut dapat dilihat dari skema mekanisme kerja ETLE yang mengubah proses penegakan hukum lalu lintas jalan dari tertangkap tangan dengan kasat mata beralih menjadi implementasi kamera dengan perangkat lunak intelijen untuk menangkap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas. Secara skematis, penerapan ETLE adalah sebagai berikut:²²

²⁰ David O'Donnell dan Lars Bo Henriksen, "Philosophical Foundations for Critical Evaluation of the Social Impact of ICT", *Journal of Information Technology Volume 17 Number 2* (2002), hlm. 95. Lihat juga Danrivanto Budhijanto, "Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi", *Jurnal Dinamika Hukum Volume 14 Nomor 1* (2014), hlm. 135.

²¹ Stephen M. McJohn, "A New Tool for Analyzing Intellectual Property", *Northwestern Journal of Technology and Intellectual Property Volume 5 Number 1* (2006), hlm. 101. Lihat juga Danrivanto Budhijanto, *Op.cit.*, hlm. 136.

²² Ditlantas Polda Metro Jaya, "Bagaimana ETLE Bekerja", Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, <https://etle-pmj.info/> (diakses 27 April 2020).

Bagan 1. Mekanisme Kerja ETLE



Sumber: Diolah Penulis, 2020.

Berdasarkan penelaahan di atas dapat disimpulkan bahwa penerapan ETLE merupakan salah satu bentuk pembangunan hukum lalu lintas jalan di Indonesia dalam era digital karena ETLE mentransformasi proses penegakan hukum lalu lintas jalan yang semula dilaksanakan secara manual dan parsial oleh anggota Polri beralih menjadi digital dan komprehensif karena melibatkan data pada sektor lain dalam lingkup Polri. Dengan demikian, penegakan hukum lalu lintas jalan bukan semata menjadi lingkup dan tanggung jawab subfungsi penegakan hukum, namun juga terkait dengan data yang dimiliki oleh subfungsi registrasi dan identifikasi, baik untuk pengemudi maupun kendaraan bermotor.

2. Kompatibilitas Hukum Lalu Lintas Jalan Indonesia terhadap ETLE sebagai Mekanisme Baru dalam Penegakan Hukum Lalu Lintas Jalan

Sebelum menganalisis kompatibilitas hukum lalu lintas jalan Indonesia terhadap penerapan ETLE, perlu diberikan pemahaman yang utuh mengenai apa yang dimaksud dengan ETLE. Motivasi dalam inisiasi ETLE sejatinya tidak terlepas dari semangat penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu: (a) untuk mencegah agar tidak terjadi kecelakaan, agar jangan terjadi kemacetan, agar jangan terjadi masalah-masalah lalu lintas lainnya; (b) untuk melindungi, mengayomi dan melayani pengguna jalan lainnya dari pelanggaran-pelanggaran hukum, sehingga tetap lancar, aman, dan selamat; (c) untuk membangun budaya tertib, karena

lalu lintas adalah refleksi budaya bangsa; (d) untuk mewujudkan kepastian hukum dalam penegakan hukum lalu lintas jalan; dan (e) untuk menjadikan ETLE sebagai sarana edukasi bagi masyarakat.²³ Berdasarkan kelima motivasi di atas, dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah urat nadi kehidupan, sehingga dituntut untuk aman tertib dan lancar.²⁴

ETLE didefinisikan sebagai sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang efektif, dengan menggunakan teknologi elektronik berupa kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*), yang dapat mendeteksi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor secara otomatis, merekam, dan menyimpan bukti pelanggaran tersebut untuk bisa dipergunakan sebagai barang bukti pada saat dilakukan penindakan.²⁵ Dengan mendasarkan pada definisi di atas, maka tujuan dari keberadaan ETLE adalah sebagai sistem penegakan hukum lalu lintas jalan yang efektif dengan menggunakan dukungan teknologi elektronik untuk mendapatkan bukti pelanggaran hukum lalu lintas jalan.

Sejauh penelusuran Penulis, sampai saat ini belum terdapat suatu peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur mengenai ETLE sebagai nomenklatur yuridis, sehingga pendefinisian di atas hanya merupakan pedoman dalam memahami ETLE dan bukan suatu definisi yang bersifat imperatif karena memang tidak mempunyai

kekuatan hukum mengikat yang diperoleh dari suatu peraturan perundang-undangan tertentu. Dalam hukum positif Indonesia, dikenalkan terminologi yuridis Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.²⁶ Dengan demikian, ETLE mendapatkan legitimasi sebagai bagian dari Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Namun demikian, dalam hukum positif di Indonesia, khususnya hukum lalu lintas jalan Indonesia, setidaknya terdapat 2 (dua) peraturan yang berkaitan dengan keberadaan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu: (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ); dan (2) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP 80/2012). Dalam kedua pengaturan tersebut memberikan peluang untuk menerapkan ETLE dalam proses penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu:

²³ Redaksi REQnews, "Chrysnanda DL: Yang Menghambat Itu Durhaka!", REQnews, <https://www.reqnews.com/wawancara/72/chrysnanda-dl-yang-menghambat-itu-durhaka> (diakses 27 April 2020).

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, "Electronic Traffic Law Enforcement" (paparan Dirlantas Polda Metro Jaya, Jakarta, Juli 2018).

²⁶ Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tabel 1. Kompatibilitas Hukum Lalu Lintas Jalan Indonesia dalam Penerapan ETLE

Letak Pengaturan		Isi Pengaturan	Analisis Kompatibilitas
UU LLAJ	Pasal 249 ayat (3) huruf d	Kegiatan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sekurang-kurangnya meliputi: dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung;	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan indikasi bahwa ETLE sebagai dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik merupakan salah satu kegiatan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. ▪ Oleh karena itu, penerapan ETLE seharusnya dilakukan seiring penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana diamanatkan oleh UU LLAJ.
	Pasal 272 ayat (1) dan ayat (2)	<p>(1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.</p> <p>(2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan peluang dukungan dalam penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan menggunakan peralatan elektronik, sehingga keberadaan ETLE dimungkinkan. ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan penegasan keabsahan status informasi yang diperoleh menggunakan peralatan elektronik sebagai alat bukti di pengadilan, memberikan keterhubungan antara ETLE dengan sistem penegakan hukum pidana lalu lintas.
PP 80/2012	Pasal 14 ayat (3)	Pemeriksaan secara insidental karena tertangkap tangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan pada saat terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indra atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> mendudukkan ETLE sebagai salah satu jenis dari Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan. ▪ Bagaimana bila ETLE diterapkan untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal pelaksanaan Operasi Kepolisian atau penanggulangan kejahatan? ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan dan bukan untuk kondisi Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan yang lain.
	Pasal 23	Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil: (a) temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan; (b) laporan; dan/atau (c) rekaman peralatan elektronik.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> memberikan peluang penerapan ETLE dalam penegakan hukum dengan digunakannya rekaman peralatan elektronik sebagai dasar dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
	Pasal 28	(1) Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf c, Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menerbitkan Surat Tilang.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> sejalan dengan skema penerapan ETLE sebagaimana telah diuraikan dalam Bagan 1. ▪ Perlu diperhatikan mengenai pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE, karena pengaturan ini menekankan pertanggungjawaban pidana oleh pelanggar lalu lintas, sedangkan yang direkam oleh sensor kamera adalah pelat

Letak Pengaturan	Isi Pengaturan	Analisis Kompatibilitas
Pasal 28	<p>(2) Surat Tilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilampiri dengan bukti rekaman alat penegakan hukum elektronik.</p> <p>(3) Surat Tilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada pelanggar sebagai pemberitahuan dan panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan.</p> <p>(4) Dalam hal pelanggar tidak dapat memenuhi panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan, pelanggar dapat menitipkan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.</p> <p>(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.</p>	<p>nomor, yang memunculkan kemungkinan pelanggar lalu lintas bukanlah pemilik kendaraan bermotor.</p>
Pasal 37	<p>Pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik mulai berlaku 1 (satu) tahun terhitung sejak Peraturan Pemerintah ini diundangkan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketentuan Pasal <i>a quo</i> mengindikasikan adanya penyimpangan saat mulai berlakunya norma dalam PP 80/2012 pada saat diundangkan, hal ini dimungkinkan oleh UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan,²⁷ dengan syarat dinyatakan secara tegas di dalam Peraturan Perundang-undangan dengan menentukan lewatnya tenggang waktu tertentu sejak saat Pengundangan, agar tidak menimbulkan kekeliruan penafsiran gunakan frasa setelah [...] (tenggang waktu) terhitung sejak tanggal diundangkan. ▪ PP 80/2012 diundangkan pada tanggal 15 Oktober 2012, sehingga penerapan ETLE baru dimungkinkan pada tanggal 15 Oktober 2013. ▪ Penundaan keberlakuan norma dalam Pasal <i>a quo</i> merupakan momentum untuk mempersiapkan sarana, prasarana, dan pranata hukum yang diperlukan dalam penerapan ETLE.

Sumber: Diolah Penulis, 2020.

Berdasarkan pemetaan pengaturan pada Tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa hukum lalu lintas jalan Indonesia kompatibel terhadap penerapan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan

di Indonesia. Namun demikian, kompatibilitas hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam penerapan ETLE juga menimbulkan beberapa catatan hukum yang perlu diperhatikan. **Catatan Pertama**, penerapan ETLE harus

²⁷ Lampiran II Angka 151 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

dilakukan seiring dengan penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Apakah yang dimaksud dengan Sistem Informasi Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan? Berikut adalah pengaturan mengenai Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam UU LLAJ.

Tabel 2. Pengaturan Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam UU LLAJ

Letak Pengaturan	Isi Pengaturan
Pasal 1 angka 34	Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Pasal 12 huruf d	Penyelenggaraan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e meliputi: pengelolaan pusat pengendalian Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
Pasal 64 ayat (5)	Data registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor merupakan bagian dari Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan digunakan untuk forensik kepolisian.
Pasal 222 ayat (3) huruf g	Pengembangan industri dan teknologi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi modernisasi fasilitas: Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
Pasal 245	<ol style="list-style-type: none"> (1) Untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu. (2) Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. (3) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi: <ol style="list-style-type: none"> a. bidang prasarana Jalan; b. bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan c. bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, penegakan hukum, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.
Pasal 246	<ol style="list-style-type: none"> (1) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 ayat (2) merupakan subsistem dalam Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikendalikan oleh pusat kendali yang mengintegrasikan data, informasi, dan komunikasi dari setiap subsistem. (3) Data, informasi, dan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus dapat diakses oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Pasal 247	<ol style="list-style-type: none"> (1) Dalam mewujudkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 246 ayat (1) setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib mengelola subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kewenangannya. (2) Subsistem informasi dan komunikasi yang dibangun oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terintegrasi dalam pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (3) Pusat kendali sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikelola oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Letak Pengaturan	Isi Pengaturan
Pasal 248	<ol style="list-style-type: none"> (1) Untuk memenuhi tugas pokok dan fungsi berbagai pemangku kepentingan, dikembangkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi sistem terstruktur, jaringan informasi, jaringan komunikasi, dan pusat data. (2) Sistem terstruktur, jaringan informasi, jaringan komunikasi, dan pusat data meliputi: (a) perencanaan; (b) perumusan kebijakan; (c) pemantauan; (d) pengawasan; (e) pengendalian; (f) informasi geografi; (g) pelacakan; (h) informasi Pengguna Jalan; (i) pendeteksian arus Lalu Lintas; (j) pengenalan tanda nomor Kendaraan Bermotor; dan/atau (k) pengidentifikasian Kendaraan Bermotor di Ruang Lalu Lintas.
Pasal 249	<ol style="list-style-type: none"> (1) Pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berfungsi sebagai pusat: (a) kendali; (b) koordinasi; (c) komunikasi; (d) data dan informasi terpadu; (e) pelayanan masyarakat; (f) dan rekam jejak elektronis untuk penegakan hukum. (2) Pengelolaan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk mewujudkan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu. (3) Kegiatan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sekurang-kurangnya meliputi: <ol style="list-style-type: none"> a. pelayanan kebutuhan data, informasi, dan komunikasi tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. dukungan tindakan cepat terhadap pelanggaran, kemacetan, dan kecelakaan serta kejadian lain yang berdampak terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; c. analisis, evaluasi terhadap pelanggaran, kemacetan, dan Kecelakaan Lalu Lintas; d. dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung; e. dukungan pelayanan Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor; f. pemberian informasi hilang temu Kendaraan Bermotor; g. pemberian informasi kualitas baku mutu udara; h. dukungan pengendalian Lalu Lintas dengan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli; i. dukungan pengendalian pergerakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan j. pemberian informasi tentang kondisi Jalan dan pelayanan publik.
Pasal 250	Data dan informasi pada pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat.
Pasal 251	<p>Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat digunakan untuk penegakan hukum yang meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. penyelidikan dan penyidikan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau kejahatan lain; b. tindakan penanganan kecelakaan, pelanggaran, dan kemacetan Lalu Lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan/atau c. pengejaran, penghadangan, penangkapan, dan penindakan terhadap pelaku dan/atau kendaraan yang terlibat kejahatan atau pelanggaran Lalu Lintas.
Pasal 252	Ketentuan lebih lanjut mengenai Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.
Pasal 322	Pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dibentuk paling lama 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

Sumber: Diolah Penulis, 2020.

Berdasarkan pemetaan pengaturan di atas, dapat ditarik pokok pengaturan mengenai Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu Sistem Informasi

dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki pusat kendali yang dikelola oleh Polri, yang di dalamnya terdapat subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan yang dikelola oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sesuai dengan lingkup kewenangannya.²⁸ Konsekuensinya Polri didudukkan sebagai pengelola pusat kendali dan menimbulkan kewajiban hukum bagi pembina LLAJ dan Pemerintah Daerah untuk mengintegrasikan data yang dimiliki oleh masing-masing pembina LLAJ dan Pemerintah Daerah dalam Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.²⁹

Namun demikian, walaupun telah diatur secara eksplisit dalam UU LLAJ, implementasi di lapangan tidak berjalan sebagaimana yang digariskan oleh UU LLAJ. Polri mewujudkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kelembagaan *National Traffic Management Center* (NTMC) pada tahun 2010, dengan bangunan jaringan struktur organisasi Polri, yaitu 1 (satu) unit NTMC pada Korlantas Polri, 31 (tiga puluh satu) unit RTMC pada tingkat Polda dan 445 (empat ratus empat puluh lima) TMC pada tingkat Polres.³⁰

Bagaimana pembina LLAJ yang lain,³¹ yaitu Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian

Perhubungan, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Riset Teknologi? Dalam penelusuran Penulis, untuk Kementerian Perhubungan misalnya, pada tahun 2014 meluncurkan Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas (SIM LALIN) yang merupakan data mengenai aset kelengkapan jalan seperti marka, rambu, *guardrail*, dan *traffilight*,³² yang kemudian pada tahun 2017, Kementerian Perhubungan kembali meluncurkan *Data Center* Kementerian Perhubungan untuk merespons PM 26 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yaitu terkait akses digital *dashboard* oleh Ditjen Perhubungan Darat dan pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum untuk pengawasan operasional taksi *online*.³³ Adapun Pemerintah Daerah mewujudkan subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam berbagai variasi bentuk subsistem informasi.³⁴

Variasi subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di level Pemerintah Pusat (dalam hal ini Pembina LLAJ) dan Pemerintah Daerah, baik dari sisi

²⁸ Pasal 247 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁹ Pasal 245 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³⁰ Korps Lalu Lintas Polri, "National Traffic Management Center (NTMC)", Korlantas Polri, <http://korlantas.polri.go.id/artikel/korlantas/104?NTMC> (diakses 27 April 2020).

³¹ Pasal 5 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³² Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, "Daerah Diminta Isi Database Perlengkapan Jalan", Kementerian Perhubungan, <http://dephub.go.id/post/read/daerah-diminta-isi-database-perlengkapan-jalan-60790?language=id> (diakses 27 April 2020).

³³ Kementerian Perhubungan, "Kemenhub Transformasi Pelayanan Berbasis Teknologi Informasi", Kementerian Perhubungan, <http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-transformasi-pelayanan-berbasis-teknologi-informasi> (diakses 27 April 2020).

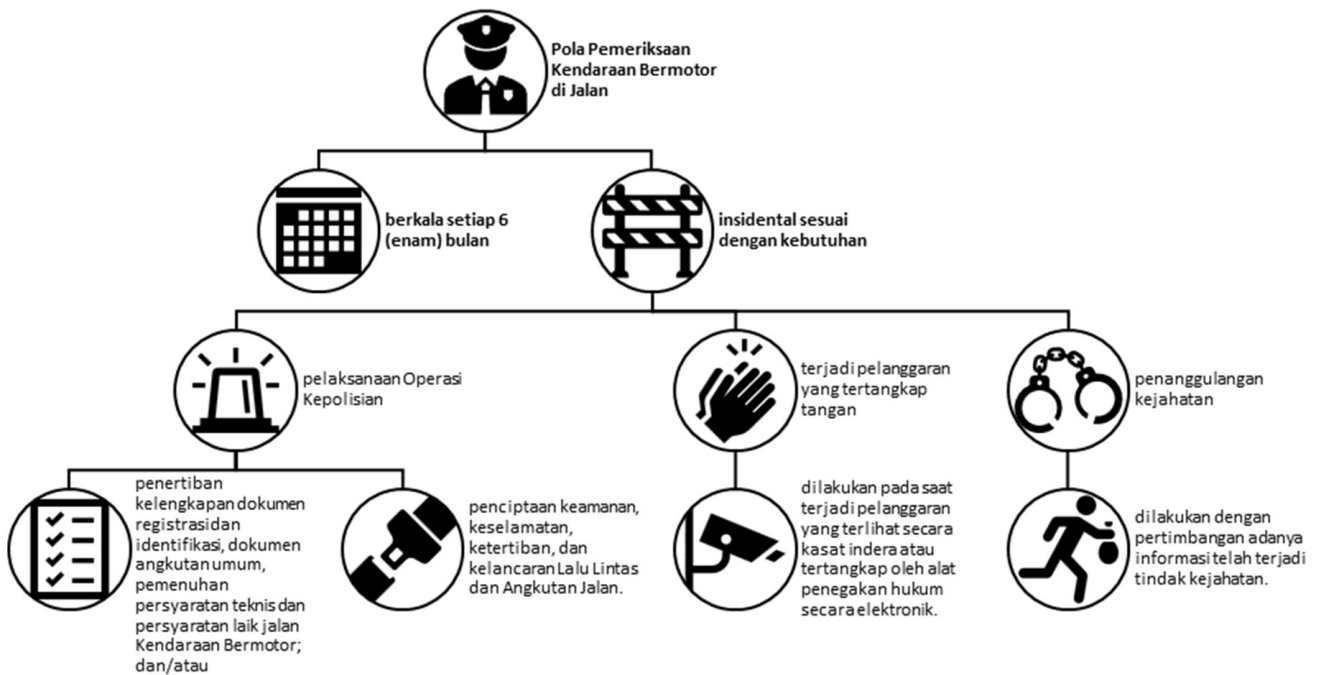
³⁴ Contoh variasi Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di level Pemerintah Daerah, antara lain:

- a. Provinsi Bengkulu dengan Sistem Informasi Manajemen Transportasi [<http://dishub.bengkuluprov.go.id/simtrans/>];
- b. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan Sistem Informasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [<https://sillaj.dishub.jogjaprov.go.id/>];
- c. Kota Bontang dengan Sistem Informasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Umum [<http://sillaj.bontangkota.go.id/>].

interface maupun content management system, mengindikasikan bahwa belum terjadi integrasi data, baik pada level Pemerintah Pusat (Pembina LLAJ) maupun Pemerintah Daerah sebagaimana diamanatkan oleh UU LLAJ. Tentu hal ini menjadi tantangan dalam penerapan ETLE ke depan. Bila memang ETLE hendak diterapkan di seluruh wilayah Indonesia, maka perlu untuk segera dilakukan penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terhubung dengan integrasi data yang komprehensif, baik pada level Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah.

Catatan Kedua, limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan. Berdasarkan analisis kompatibilitas di atas, penerapan ETLE hanya dapat dilakukan pada pemeriksaan secara insidental karena tertangkap tangan ketika terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indra atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik. Secara lebih sederhana pengaturan tersebut disajikan dalam Bagan berikut:³⁵

Bagan 2. Pola Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan



Sumber: Diolah Penulis, 2020.

Maknanya pengaturan tersebut mendudukan ETLE sebagai salah satu jenis dari Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di

Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan. Bagaimana bila ETLE diterapkan untuk

³⁵ Pasal 12-14 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal pelaksanaan Operasi Kepolisian atau penanggulangan kejahatan? Hal ini yang harus diwaspadai dalam penerapan ETLE karena pengaturan tersebut memberikan limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan dan bukan untuk kondisi Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan yang lain.

Catatan Ketiga, pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE. Sebagaimana telah diuraikan dalam analisis kompatibilitas di atas, pengaturan penerapan ETLE dalam PP 80/2012 berpotensi menimbulkan permasalahan mendasar mengenai pertanggungjawaban hukum yang ditindak melalui ETLE. PP 80/2012 menyebutkan bahwa Surat Tilang disampaikan kepada pelanggar sebagai pemberitahuan dan panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan.³⁶ Hal ini perlu untuk dicermati lebih lanjut, mengingat yang direkam oleh sensor kamera adalah pelat nomor yang kemudian dibaca oleh perangkat lunak *Automated Number Plate Recognition* (ANPR) yang kemudian dilakukan pencocokan fisik kendaraan dengan data dari *database* registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. Mekanisme kerja ETLE ini memunculkan kemungkinan bahwa pelanggar lalu lintas

bukanlah pemilik kendaraan bermotor, sedangkan Surat Tilang akan dikirimkan dengan basis data pemilik kendaraan bermotor dalam *database* registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

Dalam merespons potensi permasalahan implementasi ETLE tersebut, setidaknya terdapat 2 (dua) opsi yang dapat diusulkan, yaitu: **Usulan Pertama**, peningkatan kapasitas kamera menjadi berbasis *face recognition*. Opsi ini sejatinya telah mulai inisiasi oleh beberapa Polda yang telah melakukan uji coba ETLE, misalnya Polda Metro Jaya.³⁷ Bahkan pada Polda Jawa Timur dengan bekerja sama dengan Pemerintah Kota Surabaya telah menggunakan kamera berbasis *face recognition* yang mengintegrasikan ETLE dengan program *Surabaya Intelligent Transport System* (SITS), yang terhubung dengan *database* kependudukan, sehingga dapat menunjang keamanan dan kenyamanan kota.³⁸ Dengan demikian, opsi ini sejatinya fisibel untuk diupayakan dengan kerja sama Polri dengan Pemerintah Daerah.

Usulan Kedua, mengadopsi konsep *vicarious liability* dalam penerapan ETLE. Bila Usulan Pertama relatif sulit diwujudkan karena anggaran yang dimiliki Polri terbatas dan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah belum mampu mengadakan kamera berbasis *face recognition*, maka usulan yang

³⁶ Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³⁷ Mei Amelia, "Fitur Pengenalan Wajah akan Dikembangkan di Kamera E-TLE Cegah Nopol Palsu", Detik, <https://news.detik.com/berita/d-4642127/fitur-pengenalan-wajah-akan-dikembangkan-di-kamera-e-tle-cegah-nopol-palsu> (diakses 27 April 2020).

³⁸ Humas Pemerintah Kota Surabaya, "Selain Dilengkapi E-Tilang dan Face Recognition, CCTV di Surabaya Bakal Ditambah Voice", Humas Pemerintah Kota Surabaya, <https://humas.surabaya.go.id/2019/03/06/selain-dilengkapi-e-tilang-dan-face-recognition-cctv-di-surabaya-bakal-ditambah-voice/> (diakses 27 April 2020). Lihat juga Redaksi Kompas, "Kamera Face Recognition, Alasan Pemkot Surabaya untuk Jaga Keamanan Kota", Kompas, <https://biz.kompas.com/read/2020/02/28/145017128/kamera-face-recognition-andalan-pemkot-surabaya-untuk-jaga-keamanan-kota> (diakses 27 April 2020).

relevan adalah dengan melakukan perubahan asas pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETL. Saat ini hukum positif Indonesia menerapkan asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*). Kesalahan merupakan unsur utama yang akan sangat menentukan baik mengenai dapat atau tidaknya suatu perbuatan dikatakan sebagai suatu tindak pidana maupun mengenai dapat atau tidaknya seseorang dipertanggungjawabkan terhadap hukum pidana, yang mana hal tersebut adalah merupakan konsekuensi logis dari dianutnya suatu asas yang tidak tertulis yang dipegang teguh di dalam hukum pidana, yaitu tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*).³⁹ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak memberikan penjelasan mengenai apa yang dimaksudkan dengan kesalahan, oleh karena itu untuk mendapatkan pengertian mengenai kesalahan harus melalui doktrin, yaitu:⁴⁰

- a. Pengertian kesalahan dipakai sebagai syarat umum untuk dapat dipidanya seseorang atas perbuatannya. Dalam pengertian ini, kesalahan didefinisikan sebagai suatu sifat yang dapat dicelakan terhadap si pelaku. Atau dengan perkataan lain bahwa dalam pengertian ini kita berbicara mengenai alasan-alasan penghapus pidana.
- b. Pengertian kesalahan dipakai sebagai penjelasan dari bagian khusus suatu rumusan tindak pidana (delik), yaitu

sebagai sinonim dari sifat tidak berhati-hati atau sebagai istilah pengganti dari sifat kealpaan/kekhilafan (misalnya dalam Pasal 359 KUHP), yang antara lain menyebutkan bahwa karena salahnya menyebabkan matinya orang lain. Lazimnya untuk kesalahan dalam pengertian ini dipergunakan istilah dalam Bahasa Latin *culpa* atau di dalam doktrin sering disebut sebagai kesalahan dalam pengertian sempit.

- c. Kesalahan dalam pengertian luas adalah meliputi bentuk-bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan dan kealpaan.
- d. Kesalahan yang dipergunakan sebagai istilah untuk menjelaskan bahwa seseorang telah melakukan suatu tindak pidana (dapat diduga telah melakukan suatu perbuatan pidana). Dalam hal ini kesalahan diartikan sebagai telah berbuat.

Penjabaran mengenai asas tiada pidana tanpa kesalahan biasanya terlihat di dalam pembahasan mengenai pertanggungjawaban pidana, khususnya yang berhubungan dengan masalah kesengajaan dan kealpaan.⁴¹ Pengertian mengenai kesengajaan dan kealpaan ini pun tidak terdapat penjelasannya di dalam KUHP, oleh karena itu kiranya dapat diperoleh penjelasannya melalui doktrin, yang menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan kesengajaan adalah *willen en weten* atau menghendaki dan mengetahui, maksudnya adalah bahwa seseorang itu

³⁹ I. Sriyanto, "Asas Tiada Kesalahan dalam Pertanggungjawaban Pidana dengan Penyimpangannya", *Jurnal Hukum dan Pembangunan Volume XXIII Nomor 2* (1993), hlm. 160.

⁴⁰ J.M. van Bemmelen (terj. Hasnan), *Hukum Pidana I (Ons Strafrecht I)* (Bandung: Binacipta, 1984), hlm. 142. Lihat juga I. Sriyanto, *Op.cit.*, hlm. 161.

⁴¹ Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana* (Jakarta: Rajawali, 1990), hlm. 99. Lihat juga I. Sriyanto, *Loc. cit.*

memang menghendaki untuk melakukan suatu perbuatan yang telah diketahuinya pula akibat yang akan ditimbulkan dari perbuatannya tersebut.⁴²

Usulan untuk menerapkan asas *vicarious liability* dalam penerapan ETLE berarti menegaskan asas *geen straf zonder schuld* sebagaimana diuraikan di atas. Sejatinya wacana mengenai asas *vicarious liability* bukanlah hal yang baru, terlebih dalam konteks hukum lalu lintas jalan.⁴³ Dalam konteks penerapan ETLE, anggota Polri tidak perlu mencari pelanggar lalu lintas karena berdasarkan asas *vicarious liability* pertanggungjawaban pidana melekat pada pemilik kendaraan bermotor. Namun demikian, usulan penerapan asas *vicarious liability* dalam ETLE mengharuskan adanya perubahan dalam UU LLAJ karena salah satu prinsip mendasar dalam perumusan norma dalam hukum pidana harus memegang asas *lex scripta*, yaitu ketentuan perundang-undangan pidana harus dirumuskan terlebih dahulu.⁴⁴ Selain dapat memberikan kepastian hukum kepada para warga negara, akan juga memberikan kepastian serupa bagi pejabat pemerintah yang harus menegakkan hukum pidana seperti polisi, jaksa dan hakim, sehingga apa yang diperlukan demi

pencapaian kepastian hukum tersebut ialah dirumuskannya ketentuan perundangan pidana secara jelas dan terang (*lex certa*), juga harus cukup ketat dan terbatas jangkauannya (*lex stricta*).⁴⁵

Berdasarkan elaborasi di atas, dapat disimpulkan bahwa baik Usulan Pertama maupun Usulan Kedua memiliki konsekuensi yuridis masing-masing dalam implementasinya. Terlepas dari usulan mana yang dipilih, tetapi celah hukum dalam pertanggungjawaban pidana pada penerapan ETLE perlu untuk ditutup. Bila tidak, ETLE yang digadagadag sebagai sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang efektif justru malah tidak terwujud karena anggota Polri masih berorientasi menghukum pelanggar, namun hanya berbekal kamera dengan sensor *Automated Number Plate Recognition* (ANPR).

Catatan Keempat, perlunya pengaturan yang *sui generis* mengatur mengenai ETLE. Bila mengacu pada PP 80/2012 terdapat *delegatie provisio* kepada Kepala Polri untuk merumuskan ketentuan lebih lanjut mengenai penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.⁴⁶ Namun demikian, sampai dengan saat ini, belum terdapat Peraturan Kepala

⁴² *Ibid.*, hlm. 162.

⁴³ Lihat Norman D. Lattin, "Vicarious Liability and the Family Automobile", *Michigan Law Review*, Volume 26 Number 8 (1928), hlm. 846-879. Lihat juga Nial Osborough, "The Vicarious Liability of the Vehicle Owner", *Irish Jurist Volume 6 Number 1* (1971), hlm. 77-92. Lihat juga Kenneth J. Rojc dan Kathleen E. Stendahl, "Vicarious Liability of Motor Vehicle Lessors", *The Business Lawyer Volume 59 Number 3* (2004), hlm. 1161-1177. Lihat juga John Dwight Ingram, "Vicarious Liability for Negligence of A Vehicle's Driver", *Tort Trial & Insurance Practice Law Journal Volume 43 Number 1* (2007), hlm. 71-84. Lihat juga Kenneth J. Rojc dan Karoline E. Kreuser, "End of the Road for Vicarious Liability", *The Business Lawyer Volume 64 Number 2* (2009), hlm. 617-626.

⁴⁴ Marjanne Termorshuizen sebagaimana dikutip oleh Flora Dianti, "Jika Mahkamah Konstitusi Menafsir Tindak Pidana Korupsi: Analisis Putusan Judicial Review UU Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi", *Jurnal Konstitusi Volume 3 Nomor 2* (2006), hlm. 2.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Pasal 28 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kepolisian Negara Republik Indonesia terkait penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik. Padahal rumusan *delegatie provisio* dalam Pasal *a quo* menggunakan kaidah *bij de wet geregeld*, yang berarti Kepala Polri harus menerbitkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia yang khusus mengatur mengenai penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik.

Sejauh penelusuran Penulis, memang Polri pernah memulai proses penyusunan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia terkait penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik pada tahun 2018, namun sampai dengan saat ini rancangan peraturan tersebut belum disahkan dan belum mempunyai kekuatan hukum mengikat. Hal ini tentu kontraproduktif dengan semangat penundaan keberlakuan norma penindakan pelanggaran lalu lintas yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik, yang baru mulai berlaku 1 (satu) tahun terhitung sejak PP 80/2012 diundangkan.⁴⁷ Penundaan keberlakuan norma dalam Pasal *a quo* seharusnya merupakan momentum untuk mempersiapkan sarana, prasarana, dan pranata hukum yang diperlukan dalam penerapan ETLE.

D. Penutup

Berdasarkan analisis dan uraian di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut: **Pertama**, keberadaan ETLE sejalan dengan arahan pembangunan hukum nasional Indonesia, sebagaimana tertuang dalam UU RPJPN,

yaitu upaya menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN). Selain itu, penerapan ETLE juga sejalan dengan perkembangan TIK yang saat ini menyebabkan revolusi industri 4.0. Faktor perubahan teknologi menjadi teknologi digitalisasi sejalan dengan mekanisme kerja ETLE memanfaatkan TIK untuk mendukung proses penegakan hukum lalu lintas jalan, yaitu mengubah proses penegakan hukum lalu lintas jalan dari tertangkap tangan dengan kasat mata beralih menjadi implementasi kamera dengan perangkat lunak intelijen untuk menangkap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas.

Kedua, hukum lalu lintas jalan Indonesia relatif kompatibel terhadap penerapan ETLE sebagai mekanisme baru dalam penegakan hukum lalu lintas jalan di Indonesia. Namun demikian, kompatibilitas hukum lalu lintas jalan Indonesia dalam penerapan ETLE juga menimbulkan beberapa catatan hukum yang perlu diperhatikan, yaitu: (a) penerapan ETLE harus dilakukan seiring dengan penyediaan pusat kendali Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; (b) limitasi penerapan ETLE hanya untuk Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental dalam hal terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan; (c) pertanggungjawaban pidana dalam penerapan ETLE; dan (d) perlunya pengaturan yang *sui generis* mengatur mengenai ETLE.

⁴⁷ Pasal 37 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Daftar Pustaka

Buku

- Arief, Barda Nawawi, *Perbandingan Hukum Pidana* (Jakarta: Rajawali, 1990).
- Bemmelen, J.M. van (terj. Hasnan), *Hukum Pidana I (Ons Strafrecht I)* (Bandung: Binacipta, 1984).
- Kusumatmadja, Mochtar, *Pembangunan Hukum dalam Kerangka Pembangunan Nasional* (Bandung: Binacipta, 1986).
- Mahfud MD, Moh., *Politik Hukum di Indonesia* (Jakarta: Pustaka LP3ES, 1998).
- Rahardjo, Satjipto, *Pendidikan Hukum sebagai Pendidikan Manusia* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009).
- Soekanto, Soedjono, dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1994).
- Soekanto, Soerdjono, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986).
- Wignjosebroto, Soetandyo, *Hukum Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalahnya* (Jakarta: Elsam, 2002).

Makalah/Artikel/Prosiding/Hasil Penelitian

- Budhijanto, Danrivanto, "Peran Hukum Telekomunikasi terhadap Implikasi Konvergensi Teknologi Informasi dan Komunikasi", *Jurnal Dinamika Hukum Volume 14 Nomor 1* (2014).
- Dianti, Flora, "Jika Mahkamah Konstitusi Menafsir Tindak Pidana Korupsi: Analisis Putusan Judicial Review UU Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi", *Jurnal Konstitusi, Volume 3 Nomor 2* (2006).
- Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, "Electronic Traffic Law Enforcement" (paparan Dirlantas Polda Metro Jaya, Jakarta, Juli 2018).
- Djarmiko, Wahyu Prijo, "Paradigma Pembangunan Hukum Nasional yang Responsif dalam Perspektif Teori J.H. Merryman tentang Strategi Pembangunan Hukum", *Jurnal Arena Hukum Volume 11 Nomor 2* (2018).
- Ingram, John Dwight, "Vicarious Liability for Negligence of A Vehicle's Driver", *Tort Trial & Insurance Practice Law Journal Volume 43 Number 1* (2007).
- Isdiyanto, Ilham Yuli, "Menakar "Gen" Hukum Indonesia sebagai Dasar Pembangunan Hukum Nasional", *Jurnal Hukum & Pembangunan Volume 48 Nomor 3* (2018).

- Lattin, Norman D., "Vicarious Liability and the Family Automobile", *Michigan Law Review, Volume 26 Number 8* (1928).
- Lubis, Solly, "Pembangunan Hukum Nasional" (makalah disampaikan pada Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII Tema Penegakan Hukum dalam Era Pembangunan Berkelanjutan, diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, Denpasar, 14-18 Juli 2003).
- Manan, Bagir, "Kembali Ke Politik Pembangunan Hukum Nasional", *Varia Peradilan Nomor 326* (2013).
- McJohn, Stephen M., "A New Tool for Analyzing Intellectual Property", *Northwestern Journal of Technology and Intellectual Property Volume 5 Number 1* (2006).
- O'Donnell, David, dan Lars Bo Henriksen, "Philosophical Foundations for Critical Evaluation of the Social Impact of ICT", *Journal of Information Technology Volume 17 Number 2* (2002).
- Osborough, Nial, "The Vicarious Liability of the Vehicle Owner", *Irish Jurist Volume 6 Number 1* (1971).
- Rahardjo, Satjipto, "Pembangunan Hukum di Indonesia dalam Konteks Situasi Global", *Jurnal Perspektif Volume 2 Nomor 2* (1997).
- Risdiarto, Danang, "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Hukum dalam Memperkuat Ketahanan Nasional", *Jurnal Penelitian Hukum De Jure Volume 17 Nomor 2* (2017).
- Rojc, Kenneth J., dan Karoline E. Kreuser, "End of the Road for Vicarious Liability", *The Business Lawyer Volume 64 Number 2* (2009).
- Rojc, Kenneth J., dan Kathleen E. Stendahl, "Vicarious Liability of Motor Vehicle Lessors", *The Business Lawyer Volume 59 Number 3* (2004).
- Sriyanto, I., "Asas Tiada Kesalahan dalam Pertanggungjawaban Pidana dengan Penyimpangannya", *Jurnal Hukum dan Pembangunan Volume XXIII Nomor 2* (1993).

Internet

- Amelia, Mei, "Fitur Pengenalan Wajah akan Dikembangkan di Kamera E-TLE Cegah Nopol Palsu", Detik, [https://news.detik.com/berita/d-4642127/fitur-pengenalan-wajah-](https://news.detik.com/berita/d-4642127/fitur-pengenalan-wajah)

akan-dikembangkan-di-kamera-e-tle-cegah-nopol-palsu (diakses 27 April 2020).

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, "Daerah Diminta Isi Database Perlengkapan Jalan", Kementerian Perhubungan, <http://dephub.go.id/post/read/daerah-diminta-isi-database-perlengkapan-jalan-60790?language=id> (diakses 27 April 2020).

Ditlantas Polda Metro Jaya, "Bagaimana ETLE Bekerja", Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, <https://etle-pmj.info/> (diakses 27 April 2020).

Humas Pemerintah Kota Surabaya, "Selain Dilengkapi E-Tilang dan Face Recognition, CCTV di Surabaya Bakal Ditambah Voice", Humas Pemerintah Kota Surabaya, <https://humas.surabaya.go.id/2019/03/06/selain-dilengkapi-e-tilang-dan-face-recognition-cctv-di-surabaya-bakal-ditambah-voice/> (diakses 27 April 2020).

Kementerian Perhubungan, "Kemenhub Transformasi Pelayanan Berbasis Teknologi Informasi", Kementerian Perhubungan, <http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-transformasi-pelayanan-berbasis-teknologi-informasi> (diakses 27 April 2020).

Korps Lalu Lintas Polri, "National Traffic Management Center (NTMC)", Korlantas Polri, <http://korlantas.polri.go.id/artikel/korlantas/104?NTMC> (diakses 27 April 2020).

Redaksi Kompas, "Kamera Face Recognition, Andalan Pemkot Surabaya untuk Jaga Keamanan Kota", Kompas, <https://biz.kompas.com/read/2020/02/28/145017128/kamera-face-recognition-andalan-pemkot-surabaya-untuk-jaga-keamanan-kota> (diakses 27 April 2020).

Redaksi REQnews, "Chrysnanda DL: Yang Menghambat Itu Durhaka!", REQnews, <https://www.reqnews.com/wawancara/72/chrysnanda-dl-yang-menghambat-itu-durhaka> (diakses 27 April 2020).

Peraturan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

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

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

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