

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam kehidupan bermasyarakat saat ini rasanya manusia tidak akan bisa lepas dengan yang namanya teknologi. Hal ini dikarenakan hampir segala urusan sehari-hari manusia baik dalam hal komunikasi hingga ke penyelesaian masalah semuanya terbantu dengan kehadiran teknologi baik dalam hal ekonomi, sosial, Politik, hukum dan lain sebagainya. Kemudahan-kemudahan yang dirasakan manusia akan hadirnya teknologi tersebut tak lain dan tak bukan karena kemajuan teknologi mampu menciptakan mesin-mesin hebat yang mampu mempermudah pekerjaan manusia. Friedrich Engels dan Louis-Auguste Blanqui di pertengahan abad ke-19 memperkenalkan konsep revolusi industri yang merupakan tanda titik balik terbesar dalam kehidupan bermasyarakat di dunia.

Hingga kini telah terjadi 4x revolusi industri, mulai dari revolusi industri pertama yang mengenalkan mesin uap sehingga produksi barang kala itu pada abad 18 hingga sekarang menjadi mudah, revolusi industri kedua yang memperkenalkan listrik dan ban berjalan, revolusi industri ketiga yang mengenalkan mesin bergerak yang mampu berpikir sendiri seperti robot dan computer, dan revolusi industri keempat yang mengenalkan konsep internet sehingga segala entitas yang ada mampu bekerja secara lebih cepat dan tepat serta dikenalkannya teknologi *Artificial*

Intelligence.¹ Tak hanya sampai situ, Federasi Bisnis Jepang juga telah mengenalkan konsep *Society 5.0* yang merupakan upaya mengintegrasikan ruang fisik dan maya. *Society 5.0* memiliki fokus pada manusia itu sendiri berkaitan dengan cara berpikir yang kompleks, berjenjang, dan sistematis.²

Di Indonesia sendiri, peran teknologi juga sudah dapat ketahu dalam beberapa sektor yang ada yang salah satunya yaitu sektor hukum. Sebagaimana diketahui dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 yang menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum maka tak heran hukum menjadi salah satu sektor yang terdampak akan kemajuan teknologi.³ Salah satunya yaitu Berkaitan dengan Hukum yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Payung hukum yang menaungi hal tersebut yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Selanjutnya disebut UU LLAJ). Lalu Lintas sendiri menurut Pasal 1 angka 2 UU LLAJ yaitu gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan,⁴ yaitu prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Sehingga bila disederhanakan maka Substansi dari hukum lalu lintas dan angkutan jalan yaitu berkaitan dengan gerak pindah orang dan/atau kendaraan di jalan, Sehingga terdapat 2 pengaturan disini yaitu pengaturan terhadap gerak pindah itu sendiri dan juga pengaturan terhadap

¹ Ning Rahayu, "Mengenal Revolusi Industri dari 1.0 hingga 4.0", wartaekonomi (Online), 7 Mei 2019, h. 1, dalam "<https://www.wartaekonomi.co.id/read226785/mengenal-revolusi-industri-dari-10-hingga-40>", diakses pada 22 Februari 2022.

² *Ibid.*

³ Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

⁴ Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

entitas yang melakukan gerak tersebut seperti misalnya pejalan kaki,⁵ pengaturan standarisasi kompetensi orang yang mengemudikan kendaraan,⁶ pengaturan persyaratan teknis, dan layak jalan kendaraan, serta lain sebagainya.⁷

UU LLAJ juga membuat pengaturan berkaitan dengan perbuatan-perbuatan yang tergolong dalam pelanggaran hukum. Terdapat 2 (dua) jenis pelanggaran hukum dalam UU LLAJ yang terdiri dari pelanggaran hukum administratif dan pelanggaran hukum pidana. Pelanggaran hukum administratif memiliki ancaman berupa sanksi administratif meliputi pelanggaran ketentuan mengenai registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor,⁸ pelanggaran ketentuan izin mengemudi,⁹ pelanggaran ketentuan analisis dampak lalu lintas,¹⁰ dan pelanggaran ketentuan angkutan umum.¹¹ Selanjutnya berkaitan dengan perbuatan yang dikategorikan sebagai perbuatan pidana diatur tersendiri dalam Bab Ketentuan Pidana yaitu pada Pasal 273-313 UU LLAJ. Kembali saya bahas terkait pemanfaatan kemajuan teknologi, pada sektor hukum lalu lintas dan angkutan di Tanggal 23 Maret 2021 oleh Kapolri Jenderal Polisi Listyo Sigit Prabowo, telah diresmikan pemberlakuan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) atau tilang elektronik Tahap I.

Peresmian tersebut dilakukan terhadap 12 Kepolisian Daerah meliputi Polda Metro Jaya, Polda Jatim, Polda Jabar, Polda Jateng, Polda Sumut, Polda Riau, Polda

⁵ Pasal 131-132, Ibid.

⁶ Pasal 77-91, Ibid.

⁷ Pasal 48, Ibid.

⁸ Pasal 76, Ibid.

⁹ Pasal 91-92, Ibid.

¹⁰ Pasal 136, Ibid.

¹¹ Pasal 199, Ibid.

Jambi, Polda DIY, Polda Banten, Polda Lampung, Polda Sumbar, dan Polda Sulsel dengan total 244 kamera tilang elektronik di beberapa titik yang siap dioperasikan.¹²

ETLE sendiri merupakan suatu platform tilang elektronik yang menjadi titik baru dalam transformasi tilang di era sekarang.¹³ Lebih spesifik ETLE merupakan mekanisme penegakan hukum di bidang lalu lintas yang berbasis teknologi informasi dengan menggunakan kamera yang kemudian terdata secara langsung untuk menindak pelanggar lalu lintas. ETLE menjadi suatu inovasi yang berangkat dari semangat untuk menjunjung tinggi kebermanfaatan berupa transparansi, *empowerment*, responsive, dan keadilan. Hal ini tak mengherankan dikarenakan ETLE dinilai mampu menyajikan pelayanan yang sederhana, cepat, dan mudah dibandingkan dengan tilang non-elektronik (konvensional). Eksistensi pungli dan calo dari internal polri, kejaksaan, maupun pengadilan dapat ditekan dengan diterapkannya ETLE.¹⁴ Kemudian dari sudut pandang kepastian hukum dan keadilan, tentu ETLE juga mampu memberikan kepastian terkait besaran denda dan bentuk pelanggaran apa yang dilakukan oleh pelanggar tersebut pada slip biru yang berlaku terhadap seluruh pelanggar yang melakukan pelanggaran yang serupa.¹⁵

¹² Resmi, “Korlantas Launching ETLE Nasional tahap satu di 12 Polda”, Grid Oto, 23 Maret 2021, h.1, [¹³ Ambar Suci Wulandari, “Inovasi Penerapan Sistem ETLE Di Indonesia.2020”, *Al-Masbut*, Vol.14, No. 1, Maret 2020, h. 2-10.](https://www.gridoto.com/read/222615802/resmi-korlantas-launchingetle-nasional-tahap-satu-di12polda#:~:text=GridOto.com%20%2D%20Kapolri%20Jenderal%20Listyo,bakal%20dioperasikan%20mulai%20hari%20ini, diakses pada 4 April 2022.</p>
</div>
<div data-bbox=)

¹⁴ Ayu Christina Wati Yuanda, et.al, “Perlindungan Hukum Terhadap Kesalahan Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas”, *Adalah Buletin Hukum dan Keadilan*, Vol.4. No.3, 2020, h. 53.

¹⁵ Ambar Suci Wulandari, *Op. Cit*, h. 6.

Pemberlakuan ETLE pula sejalan dengan Pasal 34 ayat (3) UUD NRI 1945 yang menerangkan kalau Negara bertanggung jawab atas penyediaan sarana pelayanan Kesehatan serta sarana pelayanan umum yang memadai/layak. ETLE juga sejalan dengan Pasal 272 UU LLAJ yang memberi lampu hijau terhadap penindakan pelanggaran menggunakan media peralatan elektronik. Selain itu Pemberlakuan ETLE juga sejalan dengan Rencana Pembangunan hukum nasional yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (UU RPJPN) yang salah satu tujuan terbesarnya yaitu menghapus budaya korupsi, kolusi, nepotisme.¹⁶

Penerapan atas mekanisme ETLE untuk menegakan hukum lalu lintas ini sendiri merupakan wujud dari arah pembangunan hukum nasional terkhusus pada poin keempat yaitu guna menghilangkan kemungkinan terjadinya korupsi di lingkungan aparat yang bekerja di lapangan maupun kolusi dan nepotisme. Hal ini dimungkinkan mengingat teknis penggunaan mekanisme ETLE memiliki basis data digital. Maksudnya ialah hasil perekaman dan sistem perangkat lunak intelijen yang dimiliki polri membuat pertemuan tatap muka antara kepolisian dengan pelanggar menjadi tidak dimungkinkan yang menyebabkan kemungkinan terjadinya tindakan korupsi tidak dapat dilakukan.

Kemudian berkaitan dengan mekanisme dari ETLE, peran teknologi disini

¹⁶ Lampiran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

yang mampu membantu manusia dalam penindakannya yaitu dalam hal penangkapan barang bukti pelanggaran berupa foto oleh kamera ETLE yang selanjutnya dilakukan pengidentifikasian data kendaraan menggunakan *Electronic Registration & Identification* (ERI) sehingga polisi mengetahui data pemilik kendaraan yang menyebabkan STNK mereka terblokir untuk sementara, hingga sistem pembayaran denda pelanggaran mampu dilakukan secara elektronik.¹⁷

Namun ternyata dibalik kemudahan yang ditawarkan ETLE, masih ada permasalahan yang ditimbulkan oleh Pengaturan ETLE dalam konteks seseorang mengendarai kendaraan dan melakukan pelanggaran menggunakan kendaraan yang masih atas nama orang lain. Sehingga letak pertanggungjawaban secara jelas terletak pada orang yang mengendarai kendaraan atas nama orang lain. Ditegaskan pula bahwa pengendara/pengemudi dapat dikatakan bersalah dan bertanggungjawab berdasarkan teori pertanggungjawaban pidana serta asas *geen straf zonder schuld*. Hal ini menjadi masalah mengingat fitur ERI pada ETLE melakukan tracing dengan data berupa plat nomor, sehingga yang dinyatakan sebagai pelanggar oleh polri yaitu pemilik kendaraan. Seharusnya sebagai hukum, aturan baru bisa disebut sebagai hukum bilamana ada kemanfaatan yang bisa dirasakan oleh masyarakat.¹⁸

Oleh karena itu diperlukan yang adanya perlindungan hukum bagi pemilik

¹⁷ Korlantas Polri, “Ini Mekanisme Tilang Elektronik ETLE”, <https://korlantas.polri.go.id/news/ini-mekanisme-tilang-elektronik-etle/>, diakses pada 25 maret 2022.

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, 2009, h. 107-109.

kendaraan bila terjadi hal yang demikian. Bentuk perlindungan hukumnya pun bisa beragam tergantung bentuk perikatan yang terjadi antara pemilik kendaraan dengan si pengendara yang melanggar tersebut yang terjadi perikatan dalam bingkai pinjam-meminjam, jual-beli dan sewa menyewa seperti yang diterapkan pada bisnis rental kendaraan bermotor. Itulah yang menjadi semangat bagi saya dalam membuat penelitian ini.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka saya merumuskan isu hukum sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement*.
2. Upaya Hukum Bagi Pemilik Kendaraan yang Ditilang Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement*.

1.3 Tujuan Penelitian

1. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Pertanggungjawaban Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement*.
2. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Perlindungan Hukum Bagi Pemilik Kendaraan yang Ditilang Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement*.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah:

1. Untuk memberikan informasi dan wawasan kepada pembaca tentang Pertanggungjawaban Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement*.
2. Untuk memberikan informasi dan wawasan kepada pembaca tentang Perlindungan Hukum Bagi Pemilik Kendaraan yang Ditilang Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement*.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe penelitian

Saya menggunakan tipe penelitian hukum atau *legal research*. Tipe Penelitian ini merupakan penelitian yang peruntukannya guna mengungkap solusi atas isu hukum yang timbul sehingga menghasilkan suatu preskripsi yang dapat diterapkan dalam isu hukum tersebut.¹⁹

1.5.2 Pendekatan masalah

Dalam merumuskan rumusan masalah tersebut saya menggunakan metode pendekatan konseptual atau *conceptual approach* serta pendekatan perundang-undangan atau *statute approach*. *conceptual approach* yaitu pendekatan yang

¹⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Prenada Media, Jakarta, 2019, h. 83.

didasarkan pada doktrin-doktrin maupun pandangan yang tengah berkembang dan beredar dalam rumpun ilmu hukum.²⁰ Lebih lanjut mengenai *conceptual approach*, secara eksplisit konsep hukum sebenarnya juga terdapat pada putusan-putusan pengadilan²¹ maupun dalam undang-undang.²² Sedangkan *statute approach* yaitu pendekatan melalui proses menelaah seluruh aturan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang tengah dibahas.²³ *Statute approach* digunakan untuk mengobservasi harmoni antara peraturan dan regulasi yang berkaitan dengan subjek penelitian dalam skripsi ini.²⁴

1.5.3 Bahan hukum

Saya menggunakan bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Contoh dari bahan hukum primer yaitu peraturan perundang-undangan, risalah pembuatan peraturan perundang-undangan, serta putusan-putusan hakim. Bahan hukum primer memiliki sifat otoritatif yang artinya bahan hukum primer memiliki otoritas.

Berbeda dengan bahan hukum sekunder yang terdiri dari publikasi berkaitan dengan hukum yang tidak termasuk dokumen resmi seperti kamus hukum, jurnal hukum, buku, dan pendapat/komentar terhadap putusan pengadilan.²⁵

²⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Kencana, Jakarta, 2017, h. 133.

²¹ *Ibid*, h. 180.

²² *Ibid*, h. 178.

²³ *Ibid*, h. 135.

²⁴ Peter Mahmud Marzuki, "The Essence Of Legal Research to Resolve Legal Problem", *Yuridika*, Vol. 37, No. 1, Januari 2022, h. 57

²⁵ *Ibid*, h. 181

Berikut bahan hukum primer yang saya gunakan untuk penulisan skripsi ini:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana;
- c. *Burgerlijk Wetboek* (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata)
(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1847 No.23);
- d. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 3209);
- e. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
- f. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
- g. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187,
Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346);

- h. Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1921);
- i. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 476)

Selanjutnya saya juga menggunakan bahan hukum sekunder yang berupa buku-buku bacaan hukum seperti jurnal, pendapat ahli, skripsi, tesis, disertasi, dan lain sebagainya yang memiliki keterkaitan dengan topik skripsi saya.

1.5.4 Prosedur pengumpulan bahan hukum

Saya menggunakan studi kepustakaan sebagai prosedur pengumpulan bahan hukum dengan teknisnya berupa mengumpulkan buku, literatur, jurnal maupun dari media elektronik yang memiliki keterkaitan dengan topik skripsi saya. Kemudian bila semua bahan telah terkumpul, saya menelaah serta mengidentifikasi bahan hukum tersebut juga tak lupa saya analisa dan saya bahas dalam skripsi saya.²⁶

²⁶*Ibid.*, h. 213.

1.5.5 Analisa Bahan Hukum

Setelah seluruh bahan hukum terkumpul, ditelaah, dan diidentifikasi, saya melakukan proses analisa. Kemudian setelah seluruh bahan hukum dianalisis. Saya mengkaji hasil analisis tersebut dengan latar belakang permasalahan yang saya angkat pada skripsi ini. Tujuan dari rangkaian proses ini adalah guna mendapatkan kesimpulan dan solusi atas permasalahan yang diangkat.²⁷

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bagian ini penulis akan menguraikan latar belakang permasalahan hukum, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, bahan hukum yang berkaitan dengan penelitian ini, dan pertanggungjawaban sistemik.

BAB II PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PELANGGARAN LALU LINTAS MELALUI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT*

Dalam bab II ini akan membahas mengenai rumusan masalah pertama yaitu Dasar pengaturan dan mekanisme terkait implementasi *Electronic Traffic Law Enforcement* di Indonesia. Adapun secara rinci membahas dan menguraikan tentang dasar hukum adanya ETLE serta dasar hukum terkait penerapannya, Tak lupa juga menguraikan terkait mekanisme penindakannya yang nantinya juga sekilas akan penulis bandingkan dengan penindakan pada tilang konvensional.

²⁷*Ibid.*, h. 247.

Juga dalam bab ini akan dijelaskan mengenai pembuktian bersalah tidaknya pemilik kendaraan atas Tindakan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan orang lain dengan menggunakan kendaraan milik pemilik kendaraan. Dimana akan saya urai terkait dengan pertanggungjawaban pidana pengendara.

BAB III PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEMILIK KENDARAAN YANG DITILANG MELALUI *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT*

Pada bab ini akan dibahas mengenai upaya/langkah apa saja apa yang bisa diambil oleh pemilik kendaraan sehingga ia bisa mendapatkan perlindungan hukum yang pantas diterima oleh pemilik kendaraan tersebut. Berupa upaya hukum represif, preventif, dan bahkan tindakan hukum keperdataan sebagai wujud perlindungan hukum bagi pemilik kendaraan.

BAB IV PENUTUP

Bab ini merupakan bagian akhir dari penelitian yang merangkum berbagai pembahasan dalam menjawab permasalahan yang dituangkan dalam sub-bab kesimpulan. Kesimpulan merupakan ringkasan jawaban dari 2 (dua) rumusan masalah yang ada dalam penulisan skripsi ini. Sedangkan saran bertujuan untuk memberikan usulan atau masukan terkait pembahasan yang telah dibahas dalam Bab II dan Bab III.