

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN
LALU LINTAS DENGAN SISTEM E-TILANG
DI POLRES TEMANGGUNG**

SKRIPSI



Disusun Oleh :

I DEWA MADE HERY FERNANDO

16.0201.0082

BAGIAN : HUKUM PIDANA

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAGELANG**

2017

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS
DENGAN SYSTEM E-TILANG**

(STUDI KASUS PADA POLRES TEMANGGUNG)

Telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji

Pada Ujian Skripsi yang telah diselenggarakan oleh Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Magelang

Pada Tanggal, 02 Agustus 2017

Magelang, 02 Agustus 2017

Tim Penguji :

1. Johny Krisnan, SH., MH
NIK. 976308121
2. Basri SH., M.Hum
NIK : 966906114
3. Agna Susila, SH., M.Hum
NIK. 865408052



[Handwritten signatures in blue and black ink over the yellow stamp]

Mengetahui
Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Magelang

Dekan



Basri, SH., M.Hum
NIK : 966906114

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS
DENGAN SISTEM E-TILANG**

(STUDI KASUS PADA POLRES TEMANGGUNG)

Telah Diperiksa Dan Disetujui Oleh Dosen Pembimbing Skripsi Untuk Diajukan
Kepada Dosen Penguji Pada Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas
Muhammadiyah Magelang

Disusun Oleh :

I Dewa Made Hery Fernando

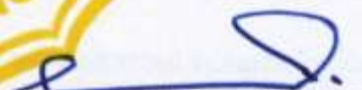
NPM : 16.0201.0082

Magelang, 2 Agustus 2017



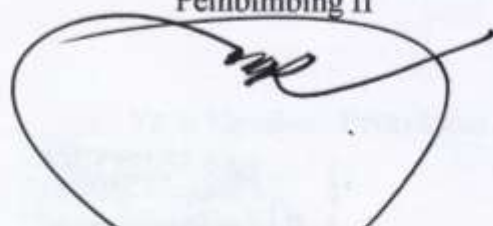
Basri, SH., M.Hum
NIK : 966906114

Disetujui Oleh
Pembimbing I



Johny Krisnan, SH., MH
NIK : 976308121

Pembimbing II



Basri, SH., M.Hum
NIK : 966906114

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAGELANG**

2017

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini saya adalah mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang yang saat ini saya mengikuti Ujian Akhir/Ujian Skripsi :

Nama : I DEWA MADE HERY FERNANDO
Tempat /Tanggal Lahir : Magelang, 16 Februari 1981
NPM : 16.0201.0082
Alamat : Perum Puri Permata Sanden No. 23 RT 01/RW 07 Magelang

Menyatakan hasil penulisan berupa skripsi yang berjudul :

"PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM E-TILANG (STUDI KASUS POLRES TEMANGGUNG)"

Adalah benar-benar hasil karya sendiri atau tidak menjiplak dan apabila terbukti saya menjiplak dari hasil karya orang lain, maka skripsi saya tersebut beserta hasilnya dan sekaligus gelar keserjanaan yang saya dapat dinyatakan dibatalkan.

Magelang, 28 Juli 2017

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Magelang

Basri, SH, M.Hum

NIK : 966906114

Yang Membuat Pernyataan



I Dewa Made Hery Fernando

Penulis

ABSTRAK

Manusia selalu melakukan aktivitas hukum yang sering dilakukan dalam kehidupan sehari-hari. Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan permasalahan pelanggaran lalu lintas mulai dari yang ringan hingga yang berat. Salah satunya adalah pelanggaran lalu lintas tertentu atau yang lebih dikenal dengan istilah tilang. Era teknologi informasi saat ini menuntun polisi lalu lintas agar mengikuti kemajuan teknologi yang ada salah satunya adalah dengan meluncurkan aplikasi tilang elektronik atau E-tilang. Sistem E-tilang ini ada karena didasari dari proses penilaian yang ada saat ini memiliki banyak kendala di lapangan dan berpotensi adanya penyimpangan atau penyalahgunaan kewenangan. Hal tersebut yang melatarbelakangi peneliti untuk membahas lebih lanjut dengan mengangkat skripsi dengan judul **"PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM E-TILANG"**.

Adapun penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan: Bagaimana proses peradilan terhadap perkara pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan sistem E-tilang? Apakah perbedaan penerapan hukum dalam perkara pelanggaran lalu lintas model tilang konvensional dan model sistem E-tilang? Dan Apakah faktor-faktor yang menjadi kelebihan dan kekurangan model tilang dengan sistem E-tilang?

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Data yang diperoleh melalui observasi, wawancara dan studi dokumentasi selanjutnya dianalisis dengan menggunakan pola pikir deduktif. Data yang menjadi rujukan penulis adalah Data yang diperoleh dari lokasi baik itu data primer maupun data sekunder, yang menggambarkan kenyataan atau keadaan suatu objek dalam bentuk uraian kalimat berdasarkan keterangan dari pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan penelitian ini. Hasil analisis tersebut kemudian diinterpretasi guna memberikan gambaran yang jelas terhadap permasalahan yang diajukan.

Dari hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa Proses Peradilan Terhadap Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Sistem E-Tilang yang di laksanakan di Pengadilan Negeri telah berjalan dengan tertib dan sesuai SOP yang sudah ada. Pada dasarnya Penerapan Hukum Dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Model Tilang Konvensional Dan Model Sistem E-Tilang adalah sama yang membedakan ialah pelanggar tidak harus hadir di sidang pengadilan, kecuali pelanggar mengajukan keberatan dalam hal adanya penetapan/putusan perampasan kemerdekaan. Kelebihan Model Sistem E-tilang ini adalah masyarakat mendapat kemudahan dalam pembayaran denda tilang sedangkan Kelemahannya ialah belum adanya kesepakatan antara hakim dan kepolisian mengenai daftar tabel denda tilang bagi pelanggar.

Kata Kunci : *Penegakan Hukum ,Pelanggaran Lalu Lintas, E-Tilang*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas anugrah-Nya penyusunan skripsi yang berjudul ”Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Sistem E-Tilang” Studi Kasus Pada Polres Temanggung.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang. Melalui penyusunan skripsi ini, penulis dapat menerapkan pengetahuan yang didapat selama dibangku perkuliahan.

Skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan serta dukungan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih kepada :

1. Bapak Ir. Eko Muh Widodo, MT selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Magelang yang telah banyak memberikan fasilitas dalam rangka menyelenggarakan perkuliahan.
2. Bapak Basri,SH,M.Hum selaku Dosen Pembimbing II dan Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
3. Bapak Johny Krisnan, SH,MH, selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak meluangkan waktu untuk memberikan petunjuk, bimbingan, dan masukan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
5. Seluruh staf Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.

6. Seluruh staf Lalu Lintas Polres Temanggung yang bersedia memberikan informasi untuk penyelesaian skripsi ini.
7. Kedua orang tua saya yang selalu mendukung baik secara moril dan memberikan doa restu kepada saya.
8. Istri dan Anakku Tercinta yang selalu memberi dukungannya dalam segala hal agar selalu semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Serta semua pihak yang telah membantu memberikan doa dan dukungan dalam proses penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun guna penyempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis mengharapkan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Magelang, 28 Juli 2017

Penyusun



I Dewa Made Hery Fernando
NPM: 16.0201.0082

DAFTAR ISI

Isi	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PEMERIKSAAN/PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah Penelitian	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Sistematika Penulisan Skripsi	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Lalu Lintas	6
B. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	8
C. Jenis Kecelakaan Lalu Lintas	9
D. Faktor -Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas.....	11
E. Pelanggaran Dan Jenis Pelanggaran Lalu Lintas	17
F. Pengertian Sistem E-Tilang	24
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Lokasi Penelitian	26
B. Jenis Dan Sumber Data	26
C. Tehnik Pengumpulan Data	27
D. Analisis Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Proses Peradilan Terhadap Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Sistem E-Tilang	29
B. Perbedaan Penerapan Hukum Dalam Perkara Pelanggaran Lalu	

Lintas Model Tilang Konvensional Dan Model Sistem E-Tilang ..	36
C. Faktor Yang Menjadi Kelebihan Dan Kekurangan Model Tilang Dengan Sistem E-Tilang	48
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	51
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	54

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia selalu melakukan aktivitas hukum yang sering dilakukan dalam kehidupan sehari-hari. Sebuah tindakan disebut perbuatan hukum jika mempunyai akibat yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum atau diakui oleh Negara. Hukum adalah suatu sistem aturan atau adat yang secara resmi dianggap mengikat dan dikukuhkan oleh penguasa, pemerintah atau otoritas melalui lembaga atau instansi hukum. Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan permasalahan pelanggaran lalu lintas mulai dari yang ringan hingga yang berat. Salah satunya adalah pelanggaran lalu lintas tertentu atau yang lebih dikenal dengan istilah tilang. Permasalahan ini sudah tidak asing lagi dikalangan masyarakat. Kita sudah mengetahui bahwa pelanggaran lalu lintas sudah menjadi budaya dikalangan masyarakat, sehingga tiap kali dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya yang dilakukan oleh polantas pasti banyak terjaring kasus pelanggaran lalu lintas.

Setiap pelanggaran hukum yang terjadi harus ditindak oleh aparat penegak hukum dengan sikap profesional dan menjunjung hak asasi masyarakatnya. Peranan penegak hukum sangat menentukan proses penegakan hukum dalam suatu negara, karena sebaik apapun aturan hukum yang dibuat bila kualitas penegak hukumnya tidak baik maka akan menghambat pelaksanaan penegakan hukum tersebut.

Pemerintah dalam usahanya untuk mengatur lalu lintas dan angkutan jalan telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan, sebagai pengganti dari Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992. Dengan demikian diharapkan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dapat di tekan sekecil mungkin, karena dengan adanya denda yang tinggi dapat mengurangi pelanggaran, namun dalam kenyataannya sering kita lihat truk-truk dengan beban muatan yang sangat berat melintas di jalan yang mestinya tidak sesuai dengan beratnya kendaraan dan juga beratnya muatan adalah bukti pemakai jalan yang melanggar muatan, maka polisi lalu lintas akan menindak. Era teknologi informasi saat ini menuntun polisi lalu lintas agar mengikuti kemajuan teknologi yang ada, salah satunya adalah dengan meluncurkan aplikasi tilang elektronik atau E-tilang. Sistem E-tilang ini ada karena didasari dari proses penilangan yang ada saat ini memiliki banyak kendala di lapangan dan berpotensi adanya penyimpangan atau penyalahgunaan kewenangan.

E-tilang adalah digitalisasi proses tilang dengan memanfaatkan teknologi. Aplikasi ini diharapkan membuat proses tilang akan lebih efisien dan juga efektif selain itu juga membantu pihak kepolisian dalam *management administrasi*. Aplikasi ini dikategorikan kedalam dua user, yang pertama yaitu pihak kepolisian dan yang kedua adalah pihak kejaksaan. Pada sisi kepolisian, sistem ini berjalan pada computer tablet dengan sistem operasi android sedangkan pada pihak kejaksaan sistem akan berjalan dalam bentuk website, sebagai eksekutor seperti proses sidang manual. Dengan adanya sistem ini pelanggar tidak perlu ke pengadilan cukup membayar jumlah denda tilang melalui beberapa cara telah ditentukan oleh kepolisian. Proses penindakan pelanggaran lalu lintas dengan sistem E-tilang dapat dimonitoring dengan baik oleh setiap pihak yang berkepentingan.

Berdasarkan uraian di atas, maka perlu dilakukan penelitian mengenai Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Sistem E-Tilang.

B. Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka masalah dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana proses peradilan terhadap perkara pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan sistem E-tilang?
2. Apakah perbedaan penerapan hukum dalam perkara pelanggaran lalu lintas model tilang konvensional dan model sistem E-tilang?
3. Apakah faktor-faktor yang menjadi kelebihan dan kekurangan model tilang dengan sistem E-tilang?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui :

1. Untuk mengetahui proses peradilan terhadap perkara pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan sistem E-tilang.
2. Untuk mengetahui perbedaan penerapan hukum dalam perkara pelanggaran lalu lintas model sistem tilang konvensional dengan model sistem E-tilang.
3. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi kelebihan dan kekurangan model tilang dengan sistem E-tilang.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis.

Guna memberi masukan kepada pengembangan Ilmu Hukum khususnya Ilmu Hukum mengenai penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dengan sistem E-tilang.

2. Secara Praktis.

Guna memberi masukan kepada masyarakat mengenai penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dengan sistem E-tilang.

E. Sistematika Penulisan Skripsi

Penyajian penelitian ini, selanjutnya akan dibagi menjadi beberapa bab yang terdiri atas sub-sub bab. Secara terperinci uraian-uraian dari tiap-tiap bab adalah

BAB I : PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah dari penelitian, tujuan penelitian serta manfaat dari penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan kajian pustaka yang menjelaskan mengenai teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB III : METODELOGI PENELITIAN

Menguraikan tentang metodologi penelitian, yang mencakup sampel sumber data, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta teknik analisis yang digunakan.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menjabarkan tentang hasil penelitian yaitu proses peradilan terhadap perkara pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan sistem E-tilang, perbedaan penerapan hukum dalam perkara pelanggaran lalu lintas model tilang konvensional dan model sistem E-tilang dan faktor-faktor yang menjadi kelebihan dan kekurangan model tilang dengan sistem E-tilang.

BAB V : PENUTUP

Merupakan bab penutup yang berisi simpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri maka perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkauan dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam

penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, serta sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis akan mengemukakan pengertian lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maupun pendapat dari para pakar. Menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya.¹

Sedangkan menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah:²

1. Perjalanan bolak-balik
2. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya
3. Perhubungan antara sebuah tempat

Subekti juga memberikan definisi tentang lalu lintas, ia mengemukakan bahwa lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya. Pengertian dan definisi-definisi diatas dapat disimpulkan

¹ Wawan Tunggal Alam.Op.Cit.hlm 73.

² Ibid. hlm 73.

bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

B. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan tidak terjadi kebetulan, melainkan ada sebabnya. Oleh karena ada penyebabnya, sebab kecelakaan harus dianalisis dan ditemukan, agar tindakan korektif kepada penyebab itu dapat dilakukan serta dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah. Kecelakaan merupakan tindakan tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera (Heinrich, 1980). Menurut D.A. Colling (1990) yang dikutip oleh Bhaswata (2009) kecelakaan dapat diartikan sebagai tiap kejadian yang tidak direncanakan dan terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, faktor lingkungan, ataupun kombinasi dari hal-hal tersebut yang mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak, kesakitan, kematian, kerusakan properti ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu

peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban) (WHO, 1984). Menurut F.D. Hobbs (1995) yang dikutip Kartika (2009) mengungkapkan kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

C. Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Klasifikasi kecelakaan lalu lintas pada dasarnya dibuat berdasarkan tingkat keparahan korban, dengan demikian kecelakaan lalu lintas dibagi dalam 4 macam kriteria sebagai berikut (Rachman, 2010).³

1. Kecelakaan Fatal adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, sampai mengakibatkan korban meninggal dunia.
2. Kecelakaan Berat adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban mengalami luka berat.
3. Kecelakaan Ringan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban mengalami luka ringan.
4. Kecelakaan dengan kerugian harta benda adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan kerugian harta benda.

Karakteristik kecelakaan lalu lintas menurut Dephub RI (2006) dibagi menjadi beberapa jenis tabrakan, yaitu:

³ Rachman, R. R., *Evaluasi Accident Cost Mahasiswa Universitas Airlangga Surabaya*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember. 2010

1. Angle (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan.
2. Rear-End (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah.
3. Sideswape (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan.
4. Head-On (Ho), tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswape).
5. Backing, tabrakan secara mundur.

D. Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Secara umum faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yakni: faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan fisik. Selanjutnya, akan dibahas mengenai faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor meliputi faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan fisik.⁴

1. Faktor Manusia

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Faktor manusia merupakan faktor yang

⁴ Warpani, Suwardjoko "Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan" Bandung: ITB 2010

paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas.

Faktor manusia dalam tabrakan kendaraan mencakup semua faktor yang berhubungan dengan perilaku pengemudi dan pengguna jalan lain yang dapat berkontribusi terhadap tabrakan. Contoh yang termasuk perilaku pengemudi adalah, pandangan dan ketajaman pendengaran, kemampuan membuat keputusan, dan kecepatan reaksi terhadap perubahan kondisi lingkungan dan jalan.⁵

2. Faktor Kendaraan

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karena itu kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat :

- a. Mengurangi jumlah kecelakaan
- b. Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai
- c. Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai akibat kondisi teknis yang tidak laik jalan ataupun penggunaannya tidak sesuai

⁵ Purnomo B. B. 2011, Dasar-Dasar Urologi, Edisi 3. 123-128.

ketentuan. Ada beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan karena faktor kendaraan, antara lain:

a. Rem blong, kerusakan mesin, ban pecah adalah merupakan kondisi kendaraan yang tidak laik jalan. Kemudi tidak baik, as atau kopel lepas, lampu mati khususnya pada malam hari, slip dan sebagainya.

b. Over load atau kelebihan muatan adalah merupakan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai ketentuan tertib muatan.

c. Desain kendaraan dapat merupakan faktor penyebab beratnya ringannya kecelakaan, tombol-tombol di dashboard kendaraan dapat mencederai orang terdorong kedepan akibat benturan, kolom kemudi dapat menembus dada pengemudi pada saat tabrakan. Demikian desain bagian depan kendaraan dapat mencederai pejalan kaki yang terbentur oleh kendaraan. Perbaikan desain kendaraan terutama tergantung pada pembuat kendaraan namun peraturan atau rekomendasi pemerintah dapat memberikan pengaruh kepada perancang. Sistem lampu kendaraan yang mempunyai dua tujuan yaitu agar pengemudi dapat melihat kondisi jalan didepannya konsisten dengan kecepatannya dan dapat membedakan / menunjukkkan kendaraan kepada pengamat dari segala penjuru tanpa menyilaukan.⁶

3. Faktor Kondisi Lingkungan fisik

⁶ Purnomo B. B. 2011, Dasar-Dasar Urologi, Edisi 3. 123-128.

Faktor lingkungan fisik merupakan elemen ekstristik yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Kondisi jalan dan cuaca tertentu dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu-lintas, seperti jalan basah/licin, jalan rusak, tanah longsor, dan lain sebagainya (Rose, 1977 dalam Kartika 2009). Menurut UU RI No.38 tahun 2004, jalan merupakan salah satu dari prasarana transportasi dan merupakan unsur penting dalam terciptanya keselamatan berkendara dan berlalu-lintas. Jalan meliputi bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalulintas, yang berada dipermukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Berikut akan dipaparkan lebih rinci mengenai faktor lingkungan fisik yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas: ⁷

1. Jalan Berlubang

Jalan Berlubang merupakan kondisi ketika terdapat cekungan ke dalam pada permukaan jalan yang mulus, dimana cekungan tersebut memiliki diameter dan kedalaman yang berbeda dengan kondisi jalan sekitarnya. Kondisi jalan berlubang sangat membahayakan pengguna jalan, terutama kendaraan bermotor. Untuk itu biasanya pada beberapa jalan berlubang masyarakat menandainya dengan pemasangan tong, ban bekas, atau tanda

⁷ Kartika, analisis faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara di daerah Depok, 2009

peringatan di tengah jalan agar pengguna jalan dapat melakukan antisipasi saat melintas jalan tersebut.

2. Jalan Rusak

Jalan rusak adalah jalan dengan kondisi permukaan jalannya tidak rata, bisa jadi jalan yang belum diaspal, atau jalan yang sudah mengalami peretakan. Pada umumnya jalan rusak tidak terdapat di jalan arteri, namun terdapat pada jalan-jalan lokal. Jalan yang rusak mempengaruhi keseimbangan sepeda motor. Untuk itu sebaiknya saat melewati jalan yang tidak rata, hendaknya mengurangi kecepatan sepeda motor, sebelum terjadi masalah. Ketika melewati jalan yang rusak, sepeda motor cenderung untuk mengikuti jalan tersebut. Jalan rusak biasanya memiliki kontur yang naik turun, di mana tengah jalan tersebut lebih tinggi dari pada samping kanan dan kirinya. Untuk itu dibutuhkan konsentrasi dan keterampilan khusus saat melewati jalan yang rusak, namun usahakan mungkin untuk menghindari jalan yang rusak.

3. Jalan Basah/Licin

Permukaan jalan basah/licin dapat disebabkan karena jalan yang basah akibat hujan atau oli yang tumpah, lumpur, salju dan es; marka jalan yang menggunakan cat, serta permukaan dari besi atau rel kereta. Kondisi jalan yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu-lintas, karena keseimbangan

sepeda motor akan terganggu, sepeda motor dapat tergelincir dan jatuh hingga menabrak kendaraan lain yang ada di dekatnya. Pengemudi harus mengurangi kecepatan agar kendaraan tidak meluncur tak terkendali. Hal lain yang perlu diperhatikan saat melintasi jalan yang licin adalah ban. Ban akan kekurangan kemampuan menapak pada jalan basah atau permukaan jalan yang licin, sehingga sebaiknya tidak melakukan pengereman mendadak karena akan berefek pada terjadinya slip.

4. Jalan Gelap

Jalan yang gelap berisiko tinggi menimbulkan kecelakaan, hal ini karena pengguna jalan yang tidak dapat melihat secara jelas penggunaa jalan lain maupun kondisi lingkungan jalan saat berkendara, sehingga keberadaan lampu penerangan yang tersedia sangatlah penting. Penerangan jalan adalah lampu penerangan yang disediakan bagi pengguna jalan. Pada fasilitas ini harus memenuhi persyaratan ditempatkan di tepi sebelah kiri jalur lalu-lintas menurut arah lalu-lintas. Jalan tanpa alat penerangan jalan akan sangat membahayakan dan berpotensi tinggi menimbulkan kecelakaan. pada tahun 1997, 25% dari sepeda motor mengalami kecelakaan antara jam 6 sore sampai jam 6 pagi. Pada malam hari pengendara mengalami kesulitan melihat dan dilihat oleh pengendara lain dengan jelas. Bahkan dengan bantuan lampu depan sekalipun, pengendara mengalami

kesulitan untuk mengetahui kondisi jalan ataupun sesuatu yang ada di jalan.

5. Hujan

Hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang menjadi lebih pendek. Selama musim hujan, potensi kecelakaan lalu lintas menjadi lebih besar, yang umumnya terjadi karena gangguan penglihatan saat hujan lebat, atau jalan yang tergenang air sehingga mengakibatkan efek hydroplaning, yaitu ban tidak langsung menapak kepermukaan aspal karena dilapisi air (Beirness, 2002 dalam Kartika 2009).

E. Pelanggaran dan Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” yang berarti bertubrukan, bertumbukan, serang-menyerang, dan bertentangan.”Pelanggaran” artinya perbuatan (perkara) melanggar artinya tindak pidana yang lebih ringan daripada kejahatan.⁸

Dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu: kejahatan *misdrijven* dan pelanggaran *overtrdingen*. Alasan pembedaan antara kejahatan dan pelanggaran adalah jenis pelanggaran lebih ringan daripada kejahatan. Kedua istilah tersebut pada hakikatnya tidak ada perbedaan yang tegas karena keduanya sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Hal ini dapat diketahui dari ancaman

⁸ Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta. Balai Pustaka. 2002. Hlm. 634

pidana pada pelanggaran tidak ada yang diancam dengan pidana penjara, tetapi berupa pidana kurungan dan denda, sedangkan kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara. Secara kuantitatif pembuat undang-undang membedakan delik kejahatan dan pelanggaran sebagai berikut:⁹

1. Pasal 5 KUHP hanya berlaku bagi perbuatan-perbuatan yang merupakan kejahatan di Indonesia. Jika seorang Indonesia yang melakukan delik di luar negeri yang digolongkan sebagai delik pelanggaran di Indonesia, maka dipandang tidak perlu dituntut.
2. Percobaan dan membantu melakukan delik pelanggaran tidak dipidana.
3. Pada pemidanan terhadap anak dibawah umur tergantung pada apakah itu kejahatan atau pelanggaran.

Pada hakekatnya tidak ada perbedaan yang tegas antara kejahatan dan pelanggaran. Keduanya merupakan tindak pidana, sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Justru karena itulah oleh undang-undang senantiasa perlu ditegaskan dengan nyata dalam undang-undang itu sendiri manakah yang kejahatan dan yang manakah yang harus dipandang sebagai pelanggaran. Tanpa penegasan itu tidak mungkin untuk membedakan kejahatan dari pelanggaran. Walaupun demikian dapat dikatakan, bahwa pembagian delik dalam kejahatan dan pelanggaran itu berdasarkan perbedaan antara apa yang disebut delik hukum (*rechtsdelict*) dan delik undang-undang (*wetsdelict*). Suatu perbuatan merupakan delik hukum (kejahatan), jika perbuatan itu bertentangan dengan azas-azas hukum positif yang hidup dalam rasa hukum di kalangan rakyat, terlepas daripada hal apakah azas-azas tersebut dicantumkan dalam undang-undang pidana. Tidak perlu membaca

⁹ Amir Ilyas. Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta. Rineka Cipta. 2012. Hlm. 29.

undang-undang tiap-tiap orang, bahkan seorang sederhana yang asal dari gunung sekalipun mudah dapat merasakan bahwa membunuh, mencuri, menggelapkan, menipu, menganiaya, berzinah, memperkosa perempuan, merampok dan sebagainya itu (ini semua kejahatan) perbuatan-perbuatan yang dilarang.

Sebaliknya delik undang-undang (pelanggaran) ini adalah merupakan peristiwa-peristiwa pidana yang kecil-kecil seperti minta-minta di jalan umum, mengadu ayam tanpa izin, kentara mabuk di jalan umum, berjalan di kanan jalan, memberhentikan jalan di tikungan jalan dan sebagainya, ancaman pidananya pun lebih ringan daripada kejahatan-kejahatan.

A.S. Alam dan Amir Ilyas¹⁰ menyebutkan bahwa Pelanggaran merupakan semua pasal-pasal yang disebut di dalam buku III (tiga) KUHP, seperti saksi di persidangan yang memakai jimat pada waktu ia harus memberi keterangan dengan bersumpah, dihukum dengan hukum kurungan selama-lamanya 10 hari atau denda. Pelanggaran di dalam bahasa Inggris disebut *misdemeanor*. Ancaman hukumannya biasanya hukuman denda saja. Contohnya yang banyak terjadi misalnya pada pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan di atas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran adalah

1. Perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam Undang-undang pidana.

¹⁰ Amir Ilyas. Asas-Asas Hukum Pidana. Yogyakarta. Rangkang Education. 2012. Hlm. 21.

2. Pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan baik perbuatannya maupun hukumannya.

Dengan demikian suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila hakikat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan dan atau telah ada Undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan sifat yang melawan hukum, namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam perundang-undangan.

Kata “Lalu Lintas” dalam kamus Besar Indonesia adalah berjalan hilir mudik, berhubungan perjalanan (kendaraan dsb). Sedangkan pengertian lalulintas Dalam pasal 1 angka 2 UU lalu lintas No. 22 Tahun 2009 yaitu Gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Pengertian mengenai pelanggaran lalu lintas dapat disimak dalam brosur penyuluhan hukum VIII tentang pelaksanaan lalulintas yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Pembinaan Badan Peradilan Umum Departemen Kehakiman edisi 1 tahun 1993 yang selengkapnya berbunyi :

”Pelanggaran lalu lintas adalah setiap pelanggaran yang dilakukan oleh pemakai jalan baik terhadap rambu-rambu lalulintas maupun dalam cara mengemudi jalan. Orang yang menggunakan kendaraan bermotor maupun pejalan kaki”.

Dari pengertian di atas telah nampak bahwa adanya pelanggaran karena telah bersikap atau membuat tindakan yang bertentangan dengan ketentuan

perundangan-undangan No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dengan kata lain bahwa akibat dari ketidak patuhnya terhadap peraturan-peraturan yang ditetapkan di jalan dimasukkan ke dalam kategori melakukan pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan yang termaktub dalam undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Jenis pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yaitu :

Pasal 277

Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 278

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 279

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 280

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 281

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pasal 285

- a. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- b. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 286

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 287

- a. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat

- (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- b. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
 - c. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
 - d. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
 - e. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
 - f. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara pengandungan dan penempelan dengan Kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 288

- a) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- b) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana

dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan /atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- c) Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 291

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 294

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 295

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Pasal 297 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

F. Pengertian Sistem E-Tilang

E-tilang atau elektronik tilang adalah digitalisasi proses tilang yang diharapkan akan lebih efektif dan efisien selain itu juga diharapkan e-tilang ini akan membantu pihak polisi lalu lintas dalam menjalankan tugasnya

khususnya dalam proses tilang. Aplikasi E-tilang ini dikategorikan kedalam dua user yaitu pihak kepolisian dan kejaksaan.

Aplikasi e-tilang pada sisi kepolisian dibangun dengan menggunakan pemrograman untuk tablet bersistem operasi android dan akan terhubung oleh website. Mekanisme E-tilang mengadaptasi proses manualnya dimana para polisi lalu lintas tidak akan menggunakan kertas sebagai media atau bukti pelanggaran, dengan menggunakan tablet bersistem android yg menggunakan aplikasi e-tilang polisi menginput data atau atribut pelanggar lalu lintas layaknya proses manual tilang pada umumnya dan menginput nomor handphone atau email pelanggar lalu lintas yang akan dikirimkan ID tilang sebagai pengganti kertas dan reminder. Data yang telah diinput akan dimasukkan kedalam database yang juga akan diakses oleh kejaksaan secara realtime.

Aplikasi E-tilang atau elektronik tilang ini telah diluncurkan dan mulai digunakan oleh kepolisian tanggal 16 Desember 2016 lalu. Dengan adanya sistem E-tilang ini diharapkan proses penilangan yang dulu dianggap rumit, berbelit-belit dan menyita banyak waktu lewat persidangan sudah tidak ada lagi. Disamping itu E-tilang juga diharapkan mengurangi tindak korupsi/pungli oleh aparat penegak hukum yang tidak bertanggung jawab kepada pelanggar.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah suatu cara untuk memperoleh data agar memenuhi atau mendekati kebenaran dengan jalan mempelajari, menganalisa, dan memahami keadaan lingkungan di tempat dilaksanakannya suatu penelitian. Untuk memecahkan permasalahan di atas, maka penelitian yang digunakan meliputi:

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah merupakan suatu tempat atau wilayah dimana penelitian akan dilakukan. Dalam melakukan penelitian demi menunjang penulisan ini, maka penulis memilih lokasi di Satuan Lalu Lintas Polres Temanggung Jawa Tengah dengan tujuan untuk mendapatkan data dan informasi yang tentunya sesuai dengan pokok bahasan dalam karya tulis ini.

B. Jenis Dan Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data yang dibutuhkan dalam rangka penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder :

1. Data Primer yaitu keterangan atau fakta yang didapatkan penulis dari hasil kunjungan langsung ke lokasi penelitian yaitu di Satuan Lalu Lintas Polres Temanggung.
2. Data Sekunder yaitu beberapa data yang diperoleh secara tidak langsung berupa bahan yang telah dirumuskan terlebih dahulu seperti buku-buku

hukum, jurnal-jurnal dan artikel lain yang membahas Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Sistem E-Tilang.

C. Tehnik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini jenis data yang dikumpulkan adalah data primer dan data sekunder. Untuk mengumpulkan data primer dan data sekunder tersebut penulis menggunakan tehnik pengumpulan data yaitu :

1. Telaah dokumen

Telaah dokumen, yaitu dilakukan dengan menelusuri beberapa dokumen atau data yang berkaitan dengan objek penelitian guna mendapatkan data sekunder, yang berhubungan dengan teori-teori hukum, berbagai macam peraturan perundang-undangan, buku-buku dan dokumen tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kemudian mengkaji dokumen-dokumen yang telah dikumpulkan.

2. Observasi

Observasi yaitu pengamatan secara langsung di lokasi penelitian guna memperoleh keterangan data yang lebih akurat mengenai penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dengan sistem e-tilang.

3. Wawancara

Wawancara yaitu suatu cara untuk mendapatkan dan mengumpulkan data melalui tanya jawab dan dialog secara langsung atau diskusi dengan informan yang dianggap mengetahui banyak tentang obyek dan masalah penelitian.

D. Analisis Data

Data yang diperoleh dari lokasi baik data primer maupun data sekunder akan disusun dan disajikan serta dianalisis dengan menggunakan deskriptif kualitatif adalah analisis dengan cara menggambarkan kenyataan atau keadaan atau suatu objek dalam bentuk uraian kalimat berdasarkan keterangan dari pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan penelitian ini. Hasil analisis tersebut kemudian diinterpretasi guna memberikan gambaran yang jelas terhadap permasalahan yang diajukan.

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Pada dasarnya Proses Peradilan Terhadap Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Sistem E-Tilang yang dilaksanakan di Pengadilan Negeri berjalan dengan tertib dan sesuai SOP yang telah ada. Hal ini disebabkan karena pihak kepolisian dan kejaksaan selalu melakukan pembaharuan sistem agar masyarakat dapat melakukan proses peradilan terhadap perkara pelanggaran lalu lintas semakin mudah dan tidak serumit yang dipikirkan masyarakat selama ini dan juga untuk menekan adanya praktek calo dalam peradilan.
2. Pada dasarnya Penerapan Hukum Dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Model Tilang Konvensional Dan Model Sistem E-Tilang adalah sama yang membedakan ialah pelanggar tidak harus hadir di sidang pengadilan, kecuali pelanggar mengajukan keberatan dalam hal adanya penetapan/putusan perampasan kemerdekaan. Hal ini untuk menekan praktik percaloan perkara tilang yang tidak mendapat kuasa dari pelanggar lalu lintas. Pelanggarnya, cukup membayar hukuman denda tilang secara tunai atau elektronik ke rekening Kejaksaan melalui bank yang ditunjuk yaitu BRI. Lalu pengambilan barang bukti melalui Jaksa selaku eksekutor di Kejaksaan setempat dengan menunjukan bukti pembayaran denda. Daftar berkas perkara

pelanggaran lalu lintas dilimpahkan secara elektronik (online) dari penyidik tiga hari sebelum sidang perkara tilang. Segala penetapan/putusan perkara tilang ini dipublikasikan melalui papan pengumuman atau website pengadilan negeri setempat pada hari sidang itu juga. Isi penetapan/putusannya berupa daftar nama pelanggar, sangkaan pelanggaran, penetapan denda pelanggaran, dan nama Hakim serta Panitera Pengganti.

3. Beberapa kelebihan dan kekurangan model tilang dengan sistem E-tilang ini ialah data pelanggaran dicatat secara elektronik sehingga mempersingkat durasi penilangan, blanko tilang yang selama ini digunakan oleh petugas di lapangan dalam tilang konvensional tidak lagi menjadi utamanya namun hanya menjadi cadangan, masyarakat juga mendapat kemudahan untuk membayar titipan denda tilang melalui seluruh saluran pembayaran perbankan dan besarnya denda tilang yang divonis hakim, dapat langsung diketahui oleh pelanggar melalui notifikasi sms atau email. Sedangkan kekurangan model tilang ini adalah penggunaan mobile banking yang belum terkoneksi sistem dipengadilan dengan baik.

B. SARAN

1. Penegak hukum khususnya kepolisian lalu lintas perlu lebih banyak mensosialisasikan mengenai sistem E-tilang ini. Hal ini dikarenakan kurangnya pemahaman masyarakat mengenai sistem tilang secara elektronik ini.

2. Sebagaimana diketahui bahwa sistem E-tilang ini selain menyederhanakan prosedur penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang dianggap rumit oleh masyarakat, juga untuk menekan angka praktek calo di pengadilan, maka penulis menyarankan agar dalam memberlakukan peraturan sistem ini, kepolisian harus memiliki kesepakatan dengan hakim mengenai daftar tabel denda tilang agar pelanggar tidak dikenakan denda maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Alam, A.S. dan Amir Ilyas. 2010. Pengantar Kriminologi. Refleksi. Makassar.
- Alwi, Hasan dkk. 2002. Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga. Balai Pustaka. Jakarta.
- Barda Nawawi Arief. 2010. Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan. Kencana . Jakarta.
- Bhaswata, No. 2009. Gambaran Tingkat Pengetahuan Keselamatan Transportasi Bus Kuning UI Pada Mahasiswa Sarjana Regular Angkatan Tahun 2005 Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Djayoesman, H.S. 1986. Polisi dan Lalulintas, cetak kedua. Bandung : Refika Aditama.
- Departemen Perhubungan RI. 2006. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas.
- Effendy, rusli, Ny. Poppi Andi Lolo. 1989. Asas-asas Hukum Pidana. Lembaga Percetakan dan Perbitan Umi. Ujung Pandang.
- Heinrich, Petersen, Ross. 1980. Industrial Accident Prevention. Edisi Kelima, Mc. Grow Hill Book Company. New York.
- Ilyas, Amir. 2012. Asas-Asas Hukum Pidana. Rangkang Education. Yogyakarta. J.E.
- Kartika, M., 2009. Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Depok Tahun 2008. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Kesepakatan bersama Ketua MA, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kapolri, Tgl 19 Juni 1993 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu.
- Kesepakatan Bersama Tentang Penggunaan Jasa BRI dalam Penerimaan Uang Titipan, Pembayaran Denda dan Biaya Perkara Tilang, Tgl 15 Juli 1993.
- Mulyana W. Kusumah. 1981. Aneka Permasalahan Dalam Ruang Lingkup Kriminologi. Alumni. Bandung.
- Peraturan MA (PERMA) No. 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.
- Peraturan Pemerintah Nomor 39 tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kejaksaan Republik Indonesia.

- Peraturan Presiden Nomor 87 tahun 2016 Tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar.
- Poerwadarminta. 1993. Kamus Umum Bahasa Indonesia. Balai Pustaka. Jakarta.
- Purnomo B. B. 2011, Dasar-Dasar Urologi, Edisi 3. 123-128. Jakarta : Sagung Seto.
- R. Soesilo. 1979. Pokok-Pokok Hukum Pidana Perturan Umum dan Delik-delik Khusus . Penerbit Politeia. Bogor.
- Rachman, R. R., 2010. Evaluasi Accident Cost Mahasiswa Universitas Airlangga Surabaya. Tugas Akhir tidak diterbitkan. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Sahetapy dan Mardjono Reksodiputro. 1989. Parodos dalam Kriminolog. Rajawali. Jakarta.
- Surat Edaran Kejaksaan Agung nomor b-416/e6/1994 tahun 1994 Tentang Penyelesaian Permasalahan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu.
- SEMA nomor 66wk.ma.y/ix2009 tahun 2009 Tentang Penggunaan Tilang Lama Sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- SEMA No. 22 tahun 1983 Tentang Pidana Denda Dalam Perkara Cepat.
- SEMA No. 3 tahun 1989 Tentang Pidana Kurungan Dalam Perkara Lalu Lintas.
- SEMA No. 4 tahun 1993 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu.
- Soejono. 1976. Penanggulangan Kejahatan. Alumni. Bandung.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang No. 8 tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).
- Warpani, Suwardjoko ''Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan'' Bandung: ITB 2010.