

**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



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

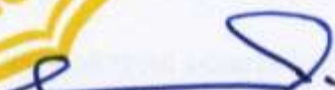
NPM : 16.0201.0082

Magelang, 2 Agustus 2017



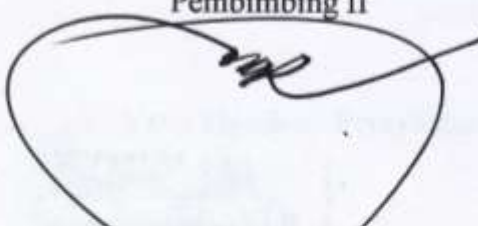
Basri, SH., M.Hum
NIK : 966906114

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 Johnny 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 lalulintas 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. Teknik 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 teknik 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 IV

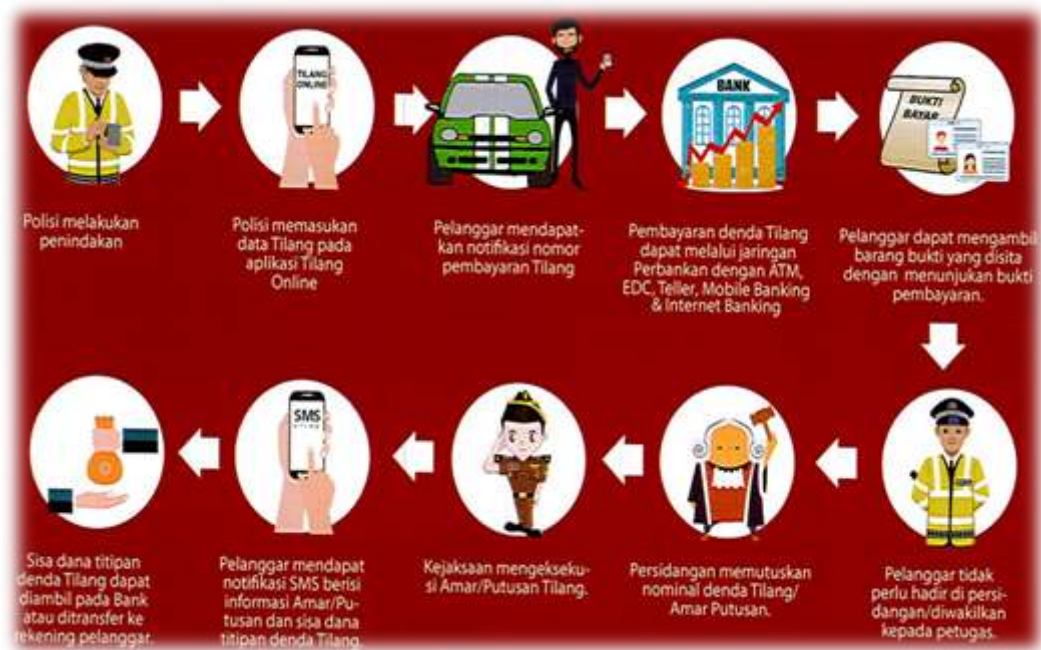
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Proses Peradilan Terhadap Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Sistem E-Tilang

Diawali dengan polisi lalu lintas menghentikan pengguna jalan yang melakukan pelanggaran kemudian polisi memasukkan data tilang pada aplikasi tilang online. Pelanggar akan mendapatkan notifikasi nomor pembayaran tilang di sertai dengan tindakan penyitaan barang bukti, berupa SIM (Surat Izin Mengemudi) (pasal 281 jo 77), atau STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) (pasal 288 jo 106(4)) dan atau kendaraan (kecuali tidak membawa SIM dan STNK) (pasal 260 (1) huruf d UU No.22 Tahun 2009) pelanggar yang telah mendapatkan nomor notifikasi dapat melakukan pembayaran denda tilang pada jaringan perbankan baik itu melalui ATM, Mobile Banking, EDC, Teller yang dianggap sebagai titipan denda tilang. Setelah pelanggar membayar denda tilang tersebut selanjutnya pelanggar dapat mengambil barang bukti yang disita dengan menunjukkan bukti pembayaran. Sebelum diuraikan tentang proses pemeriksaan di sidang pengadilan, maka perlu dikemukakan disini bahwa dalam Hukum Acara Pidana khususnya dalam masalah peradilan bukti surat pelanggaran lalu lintas dikenal beberapa pihak seperti pelanggar, hakim dan panitera. Dimana masing-masing pihak atau badan itu mempunyai kedudukan yang berbeda.

Adapun gambar skema alur mekanisme E-tilang adalah sebagai berikut :

SKEMA Alur Mekanisme E-Tilang



Perkara pelanggaran bukti surat pelanggaran lalu lintas diajukan oleh penyidik lalu lintas, yaitu :

1. Penyidik Lalu Lintas yang menangani masalah pelanggaran-pelanggaran lalu lintas umumnya.

Misalnya : penegakan hukum lalu lintas

2. Penyidik Pegawai Negeri Sipil, yang dalam hal ini biasanya disebut dengan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, pejabat ini antara lain menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan angkutan jalan raya.

Misalnya : surat ijin trayek, ketentuan tentang muatan

Tetapi Penyidik Lalu Lintas dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil itu dapat melakukan pekerjaan dalam dua bidang, artinya Penyidik Lalu Lintas dapat

bertugas sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil dalam arti melakukan pekerjaan yang biasa dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil, begitu pula sebaliknya, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dapat melakukan tugas yang biasa dikerjakan oleh Penyidik Lalu Lintas. Sehingga seringkali dilihat Penyidik Lalu Lintas dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil itu mengadakan gabungan dalam melakukan suatu operasi kendaraan bermotor. Tentu saja dalam operasi ini ada pembagian tugas, sehingga tidak semua pihak dapat melakukan penilangan sendiri-sendiri dan khusus penilangan ini dilakukan oleh Penyidik Lalu Lintas.

Perkara pelanggaran lalu lintas yang diajukan ke pengadilan harus merupakan pelanggaran yang telah ditentukan undang-undang lalu lintas dan peraturan lainnya, sehingga adakalanya pelanggaran yang tidak diatur di dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dapat dikenakan penindakan. Dengan demikian undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan raya membuka kemungkinan bagi pejabat yang ditunjuk untuk menetapkan jenis pelanggaran tertentu.

Apabila dianalisa antara undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan terdapat kontradiksi, karena di satu pihak dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dikatakan bahwa pelanggaran-pelanggaran selain yang ditetapkan, hendaknya jangan ditindak karena hakim atau pengadilan akan menolak untuk disidangkan, akan tetapi di lain pihak undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan membuka kemungkinan akan ditetapkan jenis pelanggaran baru, kemudian syarat yang lain juga dapat disebutkan, misalnya

sidang harus diadakan dalam suatu ruangan yang memang disediakan untuk sidang, akan tetapi tidak menutup kemungkinan untuk mengadakan sidang diluar ruangan tersebut. Tetapi tempat itu harus memenuhi syarat formal dari suatu tempat sidang, yaitu :

1. Ada bendera merah putih
2. Ada lambang penganyoman

Apabila dalam suatu operasi atau razia yang dilakukan terhadap pengendara kendaraan bermotor didapatkan suatu pelanggaran, maka penyidik akan menilang terhadap si pelanggar tersebut.

Jadi yang mengirim atau melimpahkan formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas ke pengadilan ini bukannya jaksa akan tetapi adalah penyidik lalu lintas, karena secara hukum jaksa telah melimpahkan kekuasaannya kepada penyidik yaitu untuk melimpahkan tuntutan ke pengadilan.

Data formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas yang dikirim oleh penyidik ke jaringan pengadilan akan diterima oleh panitera pengadilan negeri. Selanjutnya panitera akan meneliti satu per satu formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas, yaitu apabila pelanggaran yang dicantumkan dalam formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas itu memenuhi syarat untuk disidangkan atau tidak, sebab ada pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang tidak dapat diselesaikan melalui sidang bukti surat pelanggaran lalu lintas.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jika ada pelanggaran lalu lintas selain pelanggaran-pelanggaran lalu lintas tertentu yang didapat dibukti surat pelanggaran lalu lintas, maka penyelesaiannya dapat

secara sumir. Dimana yang diperiksa menurut acara sumir ini adalah perkara pidana yang menurut penuntut umum pembuktian mudah dan sifatnya sederhana, dalam arti penerapan hukumnya mudah.

Jadi urutan dalam pengajuan perkara data bukti surat pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri adalah dari penyidik lalu lintas langsung diserahkan ke panitera pengadilan negeri yang terhubung dengan aplikasi e-tilang sedangkan jaksa cukup diberi tembusan saja.

Perkara bukti surat pelanggaran lalu lintas ini diajukan oleh penyidik rata-rata dua atau tiga hari sebelum hari sidang dengan lampiran data pelanggar berupa dokumen cetak dan elektronik, akan tetapi tidak menutup kemungkinan untuk mengajukan pada sidang hari itu. Hal ini disebabkan karena perkara bukti pelanggaran lalu lintas adalah merupakan perkara yang paling mudah penyelesaiannya.

Peradilan bukti surat pelanggaran lalu lintas sering disebut dengan acara pemeriksaan cepat dan juga dalam peradilan bukti surat pelanggaran lalu lintas ini tidak terikat oleh formalitas tertentu, misalnya harus ada saksi, terdakwa harus mengucapkan sumpah dan sebagainya sehingga peradilan bukti surat pelanggaran lalu lintas ini merupakan peradilan yang efektif karena menghemat waktu dan tenaga.

Terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas, pelanggar tidak perlu hadir di persidangan hal ini dikarenakan peradilan dengan sistem e-tilang ini dapat diwakilkan kepada petugas kepolisian lalu lintas.

Setelah Panitera Pengadilan Negeri menerima formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas yang dikirim oleh penyidik maka selanjutnya tugas panitera sebelum sidang dibuka oleh hakim adalah melakukan pencatatan dalam buku agendanya tentang hal-hal sebagai berikut :

1. Berapa penerimaan formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas atau pemasukan perkara bukti surat pelanggaran lalu lintas yang perlu segera disidangkan (diajukan di muka Hakim).
2. Tanggal penerimaan atau pemasukan perkara bukti surat pelanggaran lalu lintas dari petugas kepolisian.

Sesudah itu panitera mengisi nomor register pengadilan negeri yang ada pada formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas, yaitu terletak pada formulir belakang atas sebelah kanan dengan nomor agendanya. Dimana formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas untuk pengadilan negeri berwarna putih.

Setelah formulir bukti surat pelanggaran lalu lintas siap untuk diajukan ke muka sidang, kemudian panitera akan memanggil para petugas kepolisian lalu lintas sebagai wakil pelanggar untuk memasuki ruang sidang. Hakim akan membacakan bunyi pasal-pasal yang dilanggar terdakwa. Selanjutnya hakim akan segera menjatuhkan putusannya. Apabila terhadap putusan ini terdakwa menyetujuinya, maka setelah terdakwa memenuhi amar putusan itu maka pelaksanaan akan mengeksekusi amar atau putusan tilang tersebut. Informasi amar atau putusan tilang dari pelaksanaan beserta sisa dana titipan denda tilang yang telah dibayar pelanggar didepan akan didapat oleh pelanggar dari notifikasi SMS.

Adapun laporan hasil putusan sidang pelanggaran lalu lintas dengan sistem

E-tilang adalah sebagai berikut :

Tabel 1
Laporan Hasil Putusan Sidang Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Sistem E-
Tilang

No	Pasal Yang Dilanggar	Jml Denda Maksimum Rp	Denda/Pnbp Ke Kas Negara
1	281JO104	60.000	59.000
2	281JO77(1)	100.000	99.000
3	281JO77/288(1)	170.000	169.000
4	282JO104	60.000	59.000
5	282JO104(3)	60.000	59.000
6	285(1)Jo106	60.000	59.000
7	287(1)JO107	100.000	99.000
8	287(2)/293(2)	100.000	99.000
9	287(2)JO106	70.000	69.000
10	287(1)/281JO77	250.000	249.000
11	289(1)	80.000	79.000
12	289JO106	80.000	79.000
13	291(2)Jo106	60.000	59.000
14	293(2)JO107(2)	60.000	59.000
15	307JO169(1)	100.000	99.000

Sumber : Data Satlantas Polres Temanggung Tahun 2017

B. Perbedaan Penerapan Hukum Dalam Perkara Pelanggaran Lalu

Lintas Model Tilang Konvensional Dan Model Sistem E-Tilang

Pelanggaran lalu lintas merupakan fenomena sosial dan hukum yang menuntut pengelolaan yang efektif dan efisien agar terjadi tertib berlalu lintas dan kesadaran hukum. Di satuan lalu lintas Polres Temanggung, penulis mendapatkan data mengenai pelanggaran lalu lintas oleh pengguna kendaraan bermotor di Kabupaten Temanggung dari tahun 2014 hingga 2016 yang dimana dalam kurun waktu tersebut, pelanggaran lalu lintas oleh pengguna kendaraan bermotor adakalanya meningkat dan adakalanya menurun.

Tabel 2
Data Pelanggaran Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis Pelanggarannya

Jenis Pelanggaran	TAHUN			JUMLAH
	2014	2015	2016	
MUATAN	323	207	108	638
MARKA/RAMBU	3,654	5,485	3,978	13.117
SURAT- SURAT	7,302	10,270	9,191	26.763
PERLENGKAPAN	2,243	1,605	1,905	5.753
LAIN-LAIN	1,196	2,270	1,829	5.295
JUMLAH	14.718	19.837	17.011	51.566

Sumber : Data Satlantas Polres Temanggung Tahun 2017

Berdasarkan data pengguna kendaraan bermotor diatas, tergambar bahwa jumlah pelanggaran kendaraan bermotor dari tahun 2014 sampai 2016 terjadi peningkatan tiap tahunnya, namun pada tahun 2016 sedikit mengalami penurunan. Pada tahun 2014, jumlah pelanggaran yakni 14.718, selanjutnya pada tahun 2015 mengalami peningkatan yang cukup tinggi dari 14.718 pelanggaran menjadi 19.837 pelanggaran, namun pada tahun 2015 justru menunjukkan penurunan meski dalam jumlah sedikit yakni menjadi 17.011

pelanggaran. Dari banyaknya jumlah pelanggaran yang terjadi, masalah surat-surat kendaraan bermotor menjadi pelanggaran yang paling banyak terjadi. Hal tersebut umumnya diakibatkan karena kelalaian masyarakat serta kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

Prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di Indonesia saat ini diatur berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas) yang merupakan pengganti Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Selain itu, terdapat beberapa peraturan turunan yang melengkapi pengaturan dalam UU Lalu Lintas. Secara umum, peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan pengaturan penindakan pelanggaran lalu lintas dengan sistem e-tilang ialah sebagai berikut:

1. Undang-Undang no. 8 tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)
2. Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Peraturan Pemerintah nomor 39 tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kejaksaan Republik Indonesia

4. Peraturan Presiden nomor 87 tahun 2016 tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar
5. Peraturan Mahkamah Agung nomor 12 tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas
6. Kesepakatan bersama Ketua MA, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kapolri, tgl 19 juni 1993 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu
7. Kesepakatan bersama tentang Penggunaan Jasa BRI dalam Penerimaan Uang Titipan, Pembayaran Denda dan Biaya Perkara Tilang, tgl 15 juli 1993
8. SEMA no. 22 tahun 1983 tentang Pidana Denda Dalam Perkara Cepat
9. SEMA no. 3 tahun 1989 tentang Pidana Kurungan Dalam Perkara Lalu Lintas
10. SEMA no. 4 tahun 1993 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu LintasTertentu
11. Peraturan MA (Perma) No. 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas
12. SEMA nomor 66wk.ma.y/ix2009 tahun 2009 tentang Penggunaan Tilang Lama Sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

13. Surat Edaran Kejaksaan Agung nomor b-416/e6/1994 tahun 1994
tentang Penyelesaian Permasalahan Perkara Pelanggaran Lalu
Lintas Jalan Tertentu

Dalam KUHAP, pelanggaran lalu lintas diletakkan dalam kelompok yang sama dengan tindak pidana ringan untuk mengikuti prosedur pemeriksaan acara cepat. Pengaturan ini terletak dalam BAB XVI bagian keenam paragraf kedua tentang Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan. Pelanggaran lalu lintas yang dimaksud dalam UU Hukum Acara Pidana sebagaimana disebutkan dalam penjelasan Pasal 211 ialah:

- a. Mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan.
- b. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Tanda Uji Kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah kadaluwarsa.
- c. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi.
- d. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan,

perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat penggandengan dengan kendaraan lain.

- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan.
- f. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan dan atau isyarat alat pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada dipermukaan jalan.
- g. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang.
- h. Pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

Selain diatur dalam KUHAP, ketentuan mengenai pemeriksaan dengan acara cepat untuk perkara pelanggaran lalu lintas juga tertera dalam Pasal 267 ayat 1 UU Lalu Lintas:

”Setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan”

Berdasarkan Pasal 3 UU Lalu Lintas, pengaturan mengenai pelanggaran lalu lintas memiliki beberapa tujuan, yaitu:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

UU Lalu Lintas mendefinisikan lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Dengan demikian, ketentuan pidana yang diatur dalam undang-undang ini berkaitan dengan pelanggaran atas segala hal yang berhubungan dengan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Pasal 7 ayat 2 butir UU Lalu Lintas menyebutkan bahwa:

”Urusan Pemerintahan di Bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta Pendidikan Berlalu Lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.”

Dalam pemeriksaan acara cepat untuk perkara pelanggaran lalu lintas jalan, tidak ada berita acara pemeriksaan (Pasal 212 KUHAP) sehingga surat bukti pelanggaran (tilang) langsung dikirim ke pengadilan oleh penyidik. Dalam surat tilang itu telah ditetapkan waktu dan tempat persidangan.

Kewenangan penyidik diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. Hukuman bagi pelanggar dapat berupa denda atau kurungan.

Berdasarkan Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol. SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunaan Blanko Tilang, pelanggar berhak menolak sangkaan pelanggarannya dengan konsekuensi penyitaan barang tertentu oleh penyidik sampai persidangan selesai, atau menerima sangkaan yang dilanjutkan dengan penitipan dana maksimal denda yang ditetapkan UU Lalu Lintas melalui bank yang ditunjuk oleh pemerintah tanpa ada penyitaan apapun.

Penyitaan dapat dilakukan penyidik kepolisian sebagai jaminan bahwa pelanggar akan menghadiri sidang. Denda itu akan menjadi penerimaan negara bukan pajak dari kepolisian seperti disebutkan dalam Pasal 269 ayat (1) UU Lalu Lintas sebagai berikut.

“Uang denda yang ditetapkan pengadilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 267 ayat (1) disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak”

Ketentuan tersebut diperkuat oleh Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan

Pajak yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia. Akan tetapi, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak tidak mencantumkan denda tilang sebagai salah satu bentuk penerimaan negara bukan pajak yang masuk ke kas negara.

Sebaliknya, peraturan pemerintah itu hanya menyebutkan adanya penerimaan negara bukan pajak dari Kejaksaan sebagai sesama lembaga penegak hukum. Adapun peran PPNS bagian lalu lintas dan angkutan jalan dalam kewenangannya akan selalu melalui kepolisian dalam tahap persidangan karena peran kepolisian sebagai koordinator dan pengawas sebagaimana Pasal 263 ayat (3) UU Lalu Lintas sebagai berikut:

”Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.”

Dengan demikian, pada dasarnya, peran awal dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas berada di tangan kepolisian.

Proses pelaksanaan acara cepat memiliki beberapa karakteristik khusus yang membedakannya dari bentuk hukum acara pidana biasa. Pada proses pelaksanaan acara cepat, pelimpahan perkara tidak dilakukan melalui penuntut umum melainkan oleh penyidik yang bertindak sebagai Kuasa Penuntut Umum. Selain itu pelaksanaan acara cepat juga memiliki beberapa kekhususan lain, yaitu: tidak memerlukan surat dakwaan, diperiksa oleh

hakim tunggal, saksi tidak mengucapkan sumpah, dan sifat putusan bersifat final dan mengikat.

Hal itu didasarkan pada ketentuan Pasal 205 ayat (2) KUHAP yang menyatakan bahwa:

”Dalam perkara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), penyidik atas kuasa penuntut umum dalam waktu tiga hari sejak berita acara pemeriksaan selesai dibuat, menghadapkan terdakwa beserta barang bukti, saksi, ahli atau juru bahasa ke sidang pengadilan”

M. Yahya Harahap menguraikan beberapa konsekuensi dari adanya karakteristik pemeriksaan acara cepat sebagai berikut:

- a. Penyidik mengambil alih wewenang penuntut umum, atau wewenang penuntut umum sebagai aparat penuntut dilimpahkan undang-undang kepada penyidik.
- b. Dengan pelimpahan wewenang tersebut, penyidik ”atas kuasa” penuntut umum:
 - i. Melimpahkan berkas perkara langsung ke pengadilan tanpa melalui aparat penuntut umum.
 - ii. Berwenang langsung menghadapkan terdakwa beserta barang bukti, saksi, ahli, atau juru bahasa yang diperlukan ke sidang pengadilan.
- c. Pelimpahan atas kuasa penuntut umum kepada penyidik dalam acara pemeriksaan tindak pidana ringan adalah ‘demi hukum’.

Berdasarkan penegasan penjelasan Pasal 205 ayat (2) KUHAP, yang dimaksud "atas kuasa" dari penuntut umum kepada penyidik adalah "demi hukum". Hal ini memang logis, bukankah pelimpahan wewenang tersebut berdasar ketentuan undang-undang? Sehingga penyidik dalam hal ini bertindak atas "kuasa undang-undang" dan tidak memerlukan surat kuasa khusus lagi dari penuntut umum.

- d. Penuntut umum tidak menghilangkan hak penuntut umum untuk menghadiri pemeriksaan di sidang pengadilan.

Karakteristik khusus dari hukum acara cepat yang kedua adalah tiadanya surat dakwaan di dalam proses penuntutan. Sebagai gantinya proses pendakwaan dicatatkan di dalam buku register. Selain itu hukum acara cepat dilakukan oleh hakim tunggal mengingat sederhananya penerapan hukum dan penilaian terhadap fakta dari proses peradilan cepat.

Hal khusus lainnya adalah terkait dengan proses pembuktian. Sering kali pada proses acara cepat, bukti-bukti yang disajikan hanya terdapat pada kesaksian dari penyidik dan/atau pelanggar sendiri tanpa didukung oleh alat bukti lainnya. Konsekuensinya, bersalah atau tidaknya pelanggar sangat bergantung pada keyakinan hakim.

Terkait hal itu, M. Yahya Harahap berpendapat bahwa meskipun proses acara cepat memiliki standar pembuktian yang jauh lebih rendah dibandingkan dengan Pasal 183 KUHAP, keyakinan hakim semata tidak

dapat dijadikan dasar untuk menjatuhkan putusan kepada pelanggar. Dengan demikian penjatuhan putusan harus terlebih dahulu didukung oleh alat bukti lainnya.

Pada dasarnya sifat putusan hakim pengadilan negeri pada acara cepat adalah pertama dan terakhir, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 ayat (3) KUHAP. Terhadap hal itu, M. Yahya Harahap memberikan pengertian sebagai berikut:

1. Putusan pengadilan negeri bersifat putusan tingkat terakhir yang tidak dapat diupayakan upaya hukum banding pasca dihukumnya seorang pelanggar.
2. Namun kasasi dapat dilakukan berdasarkan ketentuan Pasal 244 KUHAP.

Pada prinsipnya, dua pengertian yang diuraikan Harahap tersebut tepat. namun dengan semangat reformasi peradilan yang salah satunya adalah menciptakan peradilan yang cepat dan murah, strategi Mahkamah Agung untuk menghilangkan sumbatan (backlog) perkara adalah dengan mengurangi perkara yang masuk ke MA. Oleh karena itu MA menerbitkan Surat Edaran Mahkamah Agung (SEMA) Nomor 02 Tahun 2012 tentang Penyesuaian Batasan Tindak Pidana Ringan dan Jumlah Denda dalam KUHP. SEMA itu mengatur mekanisme penyaringan perkara tindak pidana ringan yang dapat dimintakan upaya hukum di MA. Meskipun SEMA itu masih diterapkan terbatas pada perkara-perkara yang berada di dalam KUHP, pembatasan

pengajuan upaya hukum dalam pelanggaran lalu lintas kiranya juga penting untuk dipertimbangkan.

Dengan demikian, pada dasarnya Penerapan Hukum Dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Model Tilang Konvensional Dan Model Sistem E-Tilang adalah sama yang membedakan ada beberapa poin penting yang termuat dalam PERMA No. 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang sebagian besar mengatur pelanggaran tilang di jalan raya ini. Dimana poin terpenting itu 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.

Pelanggaranya, cukup membayar hukuman denda tilang secara tunai atau elektronik ke rekening Kejaksaan melalui bank yang ditunjuk (BRI). Lalu pengambilan barang bukti melalui Jaksa selaku eksekutor di Kejaksaan setempat dengan menunjukan bukti pembayaran denda.

PERMA ini juga mengatur 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.

C. Faktor Yang Menjadi Kelebihan Dan Kekurangan Model Tilang Dengan Sistem E-Tilang

Dengan di luncurkannya E-tilang penilangan yang dilakukan petugas di jalan raya memasuki babak baru. Hal ini dikarenakan selain memangkas birokrasi, pembaharuan sistem tilang ini menuju pada electronic law enforcement (penegakan hukum secara elektronik) dimana diharapkan sistem tilang ini meminimalisir peluang terjadinya penyimpangan dan memberdayakan potensi yang ada agar tujuan penegakan hukum di Indonesia dapat tercapai secara maksimal. Selain itu keuntungan dari tilang online ini adalah data pelanggaran dicatat secara elektronik sehingga mempersingkat durasi penilangan yang selama ini dianggap rumit oleh masyarakat awam dan data tilang yang diinput langsung bisa diakses seketika oleh semua instansi, terkait hal ini berguna sebagai sarana pengawasan, analisa dan evaluasi di lapangan. Blanko tilang yang selama ini digunakan oleh petugas di lapangan dalam tilang konvensional tidak lagi menjadi utamanya namun hanya menjadi cadangan semata. Dilain pihak masyarakat juga mendapat kemudahan untuk membayar titipan denda tilang melalui seluruh saluran pembayaran perbankan tanpa harus datang ke pengadilan dan besarnya denda tilang yang divonis hakim, dapat langsung diketahui oleh pelanggar melalui notifikasi sms atau email. Dalam persidangan petugas dapat melampirkan bukti-bukti pelanggaran berupa foto, film atau rekaman dalam aplikasi sebagai bahan

pertimbangan hakim dalam memutuskan perkara. E-tilang ini sendiri terintegrasi dengan demerit point system yang mengakumulasi poin pelanggaran, dan terkoneksi dengan proses perpanjangan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Meski memiliki kelebihan dengan tilang konvensional sistem e-tilang ini masih memiliki beberapa kekurangan penggunaan *mobile banking* yang belum maksimal hal ini dikarenakan dalam peradilan pelanggaran lalu lintas dengan sistem e-tilang ini membutuhkan bukti print out pembayaran denda tilang yang dibayarkan di mesin ATM sedangkan dalam prakteknya *mobile banking* ini hanya mengirimkan bukti pembayaran lewat handphone penggunaanya.

Sejalan dengan pendapat diatas pendapat narasumber Aiptu Sumarjono Nrp 74030307 selaku Kaurmintu Satuan Lalu Lintas Polres Temanggung juga mengungkapkan keuntungan sistem e-tilang ini adalah kemudahan dalam dalam pembayaran dan proses pengambilan bukti tilang pada saat itu juga. Narasumber Aiptu Sumarjono mengatakan bahwa:

”Masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas di jalan raya baik itu tidak memiliki surat-surat ataupun kelengkapan dalam berkendara sekarang telah dipermudah dengan adanya sistem e-tilang ini, hal ini dikarenakan pembayaran untuk denda e-tilang ini dapat dibayarkan melalui bank BRI setelah pelanggar mendapatkan notifikasi jumlah pembayaran pada smartphone yang dimiliki. Barang bukti yang disita saat melakukan pelanggaran dapat diambil setelah pelanggar dapat menunjukkan bukti pembayaran”.

Selain itu menurut Brigadir Irwan Mustofa Nrp 8730349 selaku Bamin Tilang Satuan Lalu Lintas Polres Temanggung, e-tilang memiliki keuntungan menjaga kecurangan yang dilakukan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dan memberikan kepastian hukum bagi pelanggar. Beliau memaparkan:

”E-tilang ini sangat bagus karena dapat menjaga kecurangan yang dilakukan oleh oknum-oknum polisi lalu lintas di luar sana yang tidak bertanggungjawab dan selain itu sistem ini dapat mengurangi transaksi keuangan dengan petugas atau mengurangi PUNGLI selain itu sistem ini juga memberikan kepastian hukum bagi para pelanggar, transparansi ini membuktikan bahwa petugas kepolisian berupaya profesional tentang penerapan denda tilang”.

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 rumit 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 penilaian, 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.