



Pelaksanaan Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-Tle) Menggunakan Pengawasan CCTV Lalu Lintas Dalam Upaya Penertiban Pengguna Jalan Di Kota Surabaya Pusat

Harlu Aza Ayoma Sakti¹, Haniyah²

¹Universitas Sunan Giri Surabaya

ARTICLE INFO

Article history:

Received January 11, 2024

Revised January 20, 2024

Accepted January 30 2024

Available online February 15, 2024

Kata Kunci:

CCTV, E-TLE, Lalu Lintas, Teknologi

Keywords:

CCTV, E-TLE, Traffic, Technology



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Yayasan Daarul Huda

ABSTRAK

Dengan kemajuan teknologi dalam berbagai cara, pemerintah telah mengembangkan teknologi dalam keselamatan lalu lintas dan transportasi jalan dengan mengimplementasikan sistem E-TLE melalui kamera pengawasan lalu-lintas CCTV, yang dipasang di titik-titik tertentu jalan. Dengan pengembangan teknologi keamanan ini, membantu polisi dalam memantau jalan dan lintas lalu lintas. Masalah yang dilindungi dalam penelitian ini adalah bagaimana implementasi sistem E-TLE melalui CCTV Traffic Surveillance dalam upaya mengatur pengguna jalan di Kota Surabaya Pusat dan membahas masalah bagaimana hambatan yang dihadapi oleh polisi dalam penerapan sistem e-Tle melalui pemantauan lalu lintas CCTV dalam upaya mengatur penggunaannya jalan di kota Surabaya Pusat. Hasil penelitian ini menemukan hambatan – hambatan dalam implementasinya yaitu, antara lain, keterbatasan kapasitas dan ketersediaan kamera CCTV E-TLE dari Korlantas, dekomposisi data rekaman kamera E-TLE, dan pemahaman sebagian bahwa e-tilang bukan E-tLE. Di sisi lain, masalah dari dua hasil penelitiannya adalah adanya hambatan – hambatan yang dirasakan oleh polisi dalam penerapan E-TLE, antara lain pengawasan yang lancar dari petugas minimal dan penganiayaan kecil.

ABSTRACT

With the advancement of technology in various ways, the government has developed technology in traffic safety and road transportation by implementing the E-TLE system through CCTV traffic surveillance cameras, which are installed at certain points of the street. With the development of this security technology, it helps police in monitoring roads and traffic. The problem raised in this study is how the implementation of the E-TLE system through CCTV Traffic Surveillance in the effort to arrange road users in the City of Surabaya Center and discussed the problem of how the obstacles faced by the police in the application of the e-Tle system through monitoring of CCTV traffic in the efforts of arrange the user of the road in the city of Surabaya Centre. This type of research uses the type of empirical juridic research using the Qualitative Data Analysis Technique. The results of this research found barriers – barriers in its implementation namely, among other things, the capacity limitations and availability of E-TLE CCTV cameras from Korlantas, the disintegration of CCTV camera recording data E-TLE, and the partial understanding that e-tilang is not E-tLE. On the other hand, the problem of the two results of his research is the presence of obstacles – obstacles felt by the police in the application of E-TLE, among other things, the smooth monitoring of minimal officers and the prosecution of minor violations.

PENDAHULUAN

Kenaikan pertumbuhan penduduk di negara Indonesia semakin lama meningkat tinggi dan dipastikan pengguna kendaraan juga semakin banyak. Indonesia sendiri termasuk negara ketiga paling banyak pengguna kendaraan bermotor di dunia, sekitar 85% rumah tangga di Indonesia memiliki satu buah sepeda motor yang menjadikan sebagai alat transportasi utama.¹ Dengan adanya mobilitas yang meningkat tinggi, jadi masyarakat pasti membutuhkan sarana transportasi untuk kegiatannya, transportasi umum maupun transportasi pribadi. Karena transportasi yang digunakan oleh masyarakat sangat tinggi, maka dari itu adanya pelanggaran dan kecelakaan di jalan raya juga sangat tinggi. Peristiwa kecelakaan yang sering terjadi disebabkan banyaknya faktor yang menyebabkan terjadinya peristiwa ini, seperti faktor *human*, faktor kendaraan, faktor lingkungan, dan faktor jalan. Faktor human atau manusia yaitu keadaan pengemudi (sakit, Lelah, memakai narkoba, ugal – ugalan, minum alkohol, pengalaman

¹ Septi Kurnia. (N.D.). <https://News.Okezone.Com/Read/2022/07/07/18/2625344/5-Negara-Dengan-Pengguna-Sepeda-Motor-Terbanyak-Di-Dunia-Salah-Satunya-Indonesia>.

*Harlu

E-mail addresses: harluazaayomasakti@gmail.com

mengemudi, kondisi penglihatan, dan sebagainya), faktor kendaraan (rem, ban, kecepatan, kondisi kendaraan), faktor lingkungan (cuaca, penegakan hukum dan pengawasan yang belum efektif, dan lain – lain), dan yang terakhir adalah faktor jalan (marka jalan yang kurang, jalan yang bergelombang, jalan yang berlubang, dan lain – lain).

Kota Surabaya atau biasa disebut kota Pahlawan adalah salah satu kota terbesar di negara Indonesia², karena Kota Surabaya adalah Ibu Kota Provinsi Jawa Timur maka membuat kegiatan masyarakat di Kota Surabaya sangat tinggi. Tingginya tingkat kepadatan lalu lintas akan memicu adanya masalah lalu lintas yaitu kecelakaan dan kemacetan di banyak ruas jalan di Kota Surabaya. Tetapi saat bulan Agustus sampai bulan Oktober 2022 dalam kurun waktu tersebut tingkat kecelakaan turun sekitar 10%.

Penurunan laka lantas tersebut disertai dengan adanya teknologi CCTV (*Closed Circuit Television*) dan penerapan ETLE atau *Electronic Traffic Law Enforcement* yang sudah diatur di dalam Undang – Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 272, berbunyi:

“ (1) Untuk mendukung penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan peralatan elektronik. (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dijadikan alat bukti dipengadilan.”³

CCTV adalah alat bantu di jalan yang akan merekam kegiatan lalu lintas dan sebagai pengawas yang menggantikan polisi penugasan jalan sedangkan ETLE adalah sistem yang memfoto pelanggaran yang terjadi di lalu lintas. Dengan adanya CCTV dan ETLE ini membantu polisi dalam membuat masyarakat yang tertib saat berlalu lintas dan dapat menurunkan angka kecelakaan yang disebabkan oleh pelanggaran rambu lalu lintas.

Polisi memasang CCTV sebagai terobosan baru, dalam pengawasan secara langsung di tempat peristiwa lalu lintas. Contohnya saat musim hujan, terjadi adanya genangan air di ruas jalan yang menjadi tolak ukur kecepatan pengendara agar lebih hati – hati, atau ada kecelakaan lalu lintas yang membuat jalanan macet, dan pemicu masalah lalu lintas lainnya. Maka, tujuan penggunaan CCTV ini untuk bisa melihat atau memantau kondisi di jalan raya secara langsung.

CCTV ini lebih sering berguna untuk penilangan, sebab setiap pelanggaran yang dilakukan bisa terlihat pada kamera CCTV. Pada saat pengemudi melakukan pelanggaran, CCTV langsung merekam kejadian tersebut, setelah itu langsung ditindak lanjuti oleh operator bagian pengawasan agar langsung mencetak plat nomor kendaraan dan bisa juga identitas pengendara yang sudah terkoneksi dengan sistem data. Setelah itu bagian terkait langsung menindaklanjuti untuk mengirim foto rekaman tilang elektronik kepada si pengendara yang melanggar dan pengendara tersebut akan diarahkan langsung ke proses pembayaran denda lewat bank atau bisa juga menjalani sidang yang sesuai dengan surat tilang tersebut. Dalam surat tilang, surat tersebut berisikan tempat pelanggaran dan pasal yang dilanggar. Jika si pelanggar tidak melakukan pembayaran ataupun mengikuti sidang, maka polisi akan memblokir STNK.

Kota Surabaya memiliki 55 titik CCTV yang terkoneksi langsung oleh E-TLE dan Dishub Surabaya. Titik – titik tersebut diantaranya adalah Jalan Gresik Gadukan, Jalan Semampir, Jalan HR. Muhammad, dan masih banyak lagi. Berdasarkan uraian diatas, peneliti tertarik permasalahan tersebut yang hasil penelitiannya akan dijadikan karya ilmiah dengan judul “Pelaksanaan Sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) Menggunakan Pengawasan Cctv Lalu Lintas Dalam Upaya Penertiban Pengguna Jalan Di Kota Surabaya Pusat.”

METODE PENELITIAN

Metode adalah suatu unsur paten yang keberadaannya harus ada di dalam sebuah penelitian. Fungsi dari metode penelitian adalah sebagai pengembangan ilmu pengetahuan yang menjadi permasalahan dan bisa sebagai evaluasi penulis dari permasalahan yang diambil. Berikut adalah metode penelitian dalam karya ilmiah ini:

1. Jenis Penelitian dan Sumber Data

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi adalah penelitian Yuridis Empiris. Dengan sumber data yang di aplikasikan dalam penelitian ini adalah:

- a. Bahan Hukum Primer yaitu menggunakan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

² Fadjar Hari Madiansjah, & Paramita Rahayu. (2019). URBANISASI DAN PERTUMBUHAN KOTA-KOTA DI INDONESIA: SUATU PERBANDINGAN ANTAR- KAWASAN MAKRO INDONESIA. *Jurnal Pengembangan Kota*, 7(1), 91–110.

³ UU Nomor 22 Tahun 2009. (N.D.).

- b. Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan hukum yang tidak ada kaitannya secara yuridis namun dapat mendukung sebagai proses analisis hukum seperti buku – buku ilmu hukum, hasil karya dari kalangan hukum, surat kabar, internet, dan jurnal.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam Teknik pengumpulan data, peneliti menggunakan studi Pustaka atau *library research* untuk mengaplikasikan bahan hukum primer dan sekunder.

3. Teknik Analisis Data

Data – data yang didapatkan selanjutnya di proses dan hasil proses tersebut akan dianalisis dengan teori – teori yang sudah didapatkan. Teknik analisis data untuk penelitian ini adalah Teknik analisis data kualitatif. Teknik ini digunakan dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber (observasi, wawancara, dan dokumentasi).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kendala Dalam Menerapkan Sistem Tilang Elektronik (E-TLE) Menggunakan Kamera Pengawas CCTV Lalu Lintas Dalam Mengupayakan Penertiban Pengendara Di Kota Surabaya Pusat.

a. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam mengupayakan untuk mensejahterakan masyarakat umum, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki arti penting dalam membantu membangun dan mengintegrasikan nasional. Sesuai dengan Undang – Undang Dasar RI 1945 yaitu : bahwa lalu lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus ditingkatkan potensi dan perannya untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan. Dalam rangka mendukung meningkatkan ekonomi dan pengembangan wilayah; bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara; bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru.⁴

Didalam UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga sudah dijabarkan pengertian tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu Pasal 1:

“(1) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta Pengelolaannya. (2) Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. (3) Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. (4) Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Permasalahan Lalin atau Lalu Lintas di Indonesia merupakan salah satu permasalahan yang harus diperhatikan di setiap daerah, karena grafik kecelakaan lalu lintas yang tinggi dan terus memperlihatkan angka tinggi setiap harinya. Pengaruh adanya Lalu Lintas sendiri ada yang positif dan negative bagi masyarakat. Kurangnya edukasi ke masyarakat tentang perilaku saat berlalu lintas membuat masyarakat kurang memahami bagaimana cara berkendara yang baik dan benar, karena itu pemerintah dan pihak kepolisian yang terkait harus memberikan edukasi yang lebih kepada masyarakat tentang cara berkendara yang baik dan benar di jalan raya maupun saat melakukan aktifitas berlalu lintas agar bisa menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Didalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 penjelasan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak hanya sebatas pengertiannya saja melainkan banyak komponen yang ada pada penjelasan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mencakup area lalu lintas, perlengkapan jalan (marka, rambu, alat jalan pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengguna jalan, alat pemantau dan keamanan jalan, dan juga fasilitas pendukung lainnya), dan terminal.

Pemerintah membuat Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga memiliki 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, memperkokoh 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.

⁴ *Ibid*

Dilihat dari tujuannya, pemerintah ingin mengurangi adanya kecelakaan lalu lintas yang tidak diinginkan. Selain adanya tujuan, ada juga asas – asas tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:⁵

- a. Asas Transparan = Keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Asas Akuntabel = Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
- c. Asas Berkelanjutan = Penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. Asas Partisipatif = Pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan 1 pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- e. Asas Bermanfaat = Semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
- f. Asas Efisien dan Efektif = Pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g. Asas Seimbang = Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.
- h. Asas Terpadu = Penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi Pembina.
- i. Asas Mandiri = Upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Dari asas – asas tersebut, Lalu lintas memiliki kelebihan dan karakteristik yang harus dikembangkan dan dimanfaatkan, untuk dapat menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas yang tinggi dan bisa memadukan sarana transportasi lainnya. Sehingga untuk melengkapi kebutuhan masyarakat atas transportasi yang aman, tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau, peran transportasi harus diatur secara terpadu. Lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan dengan teliti dan terus ditingkatkan daya jangkauannya agar bisa memenuhi kepentingan umum dan kebutuhan masyarakat seperti kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah, dan juga keterlibatan instansi terkait untuk bisa menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat.

b. CCTV Lalu Lintas

Dengan berkembangnya zaman, peningkatan pengawasan Lalu Lintas dengan teknologi harus sesuai dan memadai. Salah satu perangkat teknologi yang digunakan untuk mengawasi Lalu Lintas adalah CCTV (*Circuit Closed Television*). CCTV yaitu sebuah peralatan yang bisa mengirimkan informasi video transmisi kabel *coaxial* atau UTP (*Unshielded Twisted Pair*) bahkan tidak menggunakan kabel ke wilayah tertentu dengan menunjukkan gambar dari kamera yang dipasang di tempat yang ingin untuk dipantau, direkam, atau dianalisa. Teknologi CCTV sebetulnya sudah ada sejak 1940-an sejalan dengan berkembangnya kamera pada umumnya, akan tetapi pada tahun 1970-an kamera digunakan untuk aplikasi keamanan.⁶ Untuk di Kota Surabaya Pusat titik – titik yang dipasang kamera CCTV Online adalah sebagai berikut:

1. Basuki Rahmat Tegalsari
2. Bubutan Kebonrojo
3. Bubutan – Temabaan
4. Kapasari Ngaglik
5. Kapas Krampung Dome
6. Keputran Pandegling
7. Simokerto Kapasan PTZ⁷

Kamera CCTV Lalu Lintas di Kota Surabaya Pusat membantu untuk menertibkan para pengguna jalan agar mematuhi rambu – rambu lalu lintas, mengurangi pelanggaran lalu lintas, mengurangi kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi di setiap harinya.

c. Kendala Penerapan Sistem E-TLE Melalui Kamera Pengawas CCTV

⁵ *Ibid*, Penjelasan Pasal

⁶ Hadiwijaya, B., & Zahra, A. A. (N.D.). Perancangan Aplikasi Cctv Sebagai Pemantau Ruangan Menggunakan Ip Camera.

⁷ Dina Rahmawati. (2022, October 4). 95 Titik CCTV Online Di Surabaya. *Detikjatim*.

Dalam penerapan sistem E-TLE dengan memanfaatkan kamera pengawas CCTV tentunya ada kendala – kendala yang dirasakan oleh pihak kepolisian, berikut adalah kendala – kendala yang dirasakan oleh pihak kepolisian yaitu:

1. Keterbatasan kapasitas dan ketersediaan kamera CCTV ETLE dari Korlantas. Di wilayah Surabaya, hanya ada 39 titik yang terpasang CCTV ETLE. Karena Korlantas belum bisa menjangkau semua area di Wilayah Surabaya Pusat sebab kamera CCTV dan jaringan transmisi data bersifat *stationary*, ditempatkan pada titik – titik lokasi tertentu.
2. Disintegrasi data perekaman kamera CCTV ETLE dari: Korlantas, Polda, dan instansi lain. Kurangnya ketidak bersatuan aplikasi karena belum optimalnya integrasi data.
3. Inkoneksitas data ERI, RTMC, BPKB, SIM, STNK, e-Tilang, TAR, dinas perhubungan, kejaksaan, pengadilan, dan bank. Kamera ETLE lebih terfokus pada plat nomer kendaraan bukan pada identitas pengemudi, jadi masih ada pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran namun karena kendaraan bermotornya dipinjam atau saat jual beli belum pindah nama, akhirnya nama pemilik kendaraanlah yang terkena tilang elektronik.
4. Perbedaan penganggaran setiap Polda untuk memperbanyak kamera CCTV yang digunakan saat operasionalisasi ETLE. Banyaknya dana yang harus dikeluarkan oleh Polda adalah salah satu penyebab kurangnya CCTV ETLE di titik – titik jalan tertentu.
5. Ukuran ketercapaian program Presisi bidang lalu lintas cenderung dititik beratkan pada ETLE, sehingga secara implisit terdapat kesulitan dalam penegakan hukum konvensional. Sedangkan teknologi dan pembangunan sistem ETLE belum mencukupi. Hal ini membuat beberapa pelanggaran sulit dilakukan penegakan hukum, misalnya: plat nomor palsu, knalpot berisik, dan kebut – kebutan. ETLE tetapkan kamera dengan teknologi yang diciptakan manusia, jadi masih adanya pelanggaran lalu lintas yang terjadi tetapi tidak terbaca oleh kamera CCTV ETLE.
6. Pemahaman parsial bahwa e-tilang bukan ETLE. Masih banyak masyarakat yang mengira kalau e-tilang adalah ETLE, padahal e-tilang adalah pengganti surat bukti pelanggaran yang biasa dilakukan secara manual sekarang bisa dilakukan secara online sedangkan ETLE adalah alat dan sistem untuk kegiatan penilangan.
7. Tidak selarasnya ketetapan regulasi mengenai tilang manual, dan tilang elektronik, jika dilihat dari aspek mekanisme maupun besarnya putusan denda tilang. Perbedaan yang terjadi adalah aturan yang diberlakukan untuk tilang manual dan tilang elektronik.
8. Perbedaan penerapan ETLE antar Polda dan Polres. Adanya perbedaan hubungan penerapan ETLE yang dilakukan oleh Polda dan Polres adalah salah satu kendala yang membuat kurangnya efektivitas ETLE.
9. Program dan pemahaman ETLE dibangun secara parsial, sehingga integrasi data cenderung kurang digunakan sebagai dasar dalam operasionalisasi ETLE. Kurangnya proses penyatuan antar pihak terkait yang merupakan kendala pemberlakuan ETLE.

Hambatan Yang Dihadapi Kepolisian Dalam Menerapkan Sistem Tilang Elektronik (E-TLE) Menggunakan Kamera Pengawas CCTV Lalu Lintas Dalam Mengupayakan Penertiban Pengemudi Di Kota Surabaya Pusat.

a. ETLE (*ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT*)

E-TLE atau biasa disebut oleh masyarakat adalah e-tilang. E-TLE. Pertama kali dilakukan di Indonesia tepatnya di Kota Jakarta pada tanggal 25 November 2018 oleh Bapak Kapolri Jenderal Polisi Drs. Idham Azis, M.Si dan Dir Lantas Polda Metro Jaya Kombes Pol Yusuf, SIK, M.Hum. Latar belakang penerapan E-TLE salah satunya adalah karena banyaknya angka kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas di Indonesia. Terbukti angka kecelakaan turun sebesar 44,2% setelah pengimplementasian E-TLE, karena adanya kamera pemantau yang terkoneksi oleh E-TLE ketertiban lalu lintas lebih meningkat. Selain itu, E-TLE juga mempunyai kegunaan lainnya yaitu memberikan kepastian hukum, berkontribusi *Smart City*, dan membantu pemerintah meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN KB). Pemerintah Indonesia melaksanakan *study* banding ke negara – negara yang sudah menerapkan E-TLE yaitu China, Republik Georgia, dan Belanda.⁸

E-TLE atau *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* adalah Strategi penegakan hukum berlalu lintas yang berbasis pada teknologi informasi. Kamera CCTV yang tersambung dengan E-TLE dilengkapi dengan fitur ANPR atau *Automatic Number Plate Recognition*. Fungsi dari ANPR ini untuk merekam jenis pelanggaran marka dan lampu lalu lintas, fitur *check point* yang mampu merekam jenis pelanggaran ganjil

⁸ Admin Nusadaily. (2020, January 26). *Mengenal Sejarah Singkat ETLE Di Indonesia*. <https://Singkatsingkatsaja.blogspot.Com/2020/01/Mengenal-Sejarah-Singkat-Etle-Di.html>.

genap, tidak menggunakan sabuk pengaman, pengemudi yang memakai ponsel saat berkendara, dan memiliki fitur *speed radar* yang bisa mendeteksi kecepatan pengendara dengan radius 20 – 30 meter dari titik penempatan kamera.⁹

Pelaksanaan E-TLE memakai kamera CCTV untuk melihat keadaan jalan yang menjadi titik diberlakukannya tilang elektronik dengan jarak jauh. Hukum tilang elektronik sudah diatur didalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 272 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan:

“untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat digunakan peralatan elektronik”.

Yang dimaksud peralatan elektronik adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 23 yang menyatakan bahwa:

*“Penindakan Pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil : a. Temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, b. Laporan, dan c. Rekaman peralatan elektronik”.*¹⁰

b. Pihak – Pihak Yang Bertanggung jawab untuk sistem E-TLE

Dalam menjalankan program tilang elektronik ini, pasti ada pihak – pihak yang bertanggung jawab dalam menjalankannya agar sesuai dengan tujuan program E-TLE, pihak – pihak terkait adalah sebagai berikut :

1. Polri

Dibawah Presiden ada Polisi yang bertanggung jawab langsung atas semua Tindakan. Kegiatan apapun yang dilakukan oleh kepolisian harus didasari untuk kenyamanan, keamanan, pengayoman kepada masyarakat dan juga menjunjung tinggi hak asasi manusia. Masyarakat akan merasa aman jika polisi melakukan tugasnya dengan tanggung jawab dan sungguh - sungguh. Kode etik profesi kepolisian sudah diatur di dalam Peraturan Kapolri No. Pol 7 Tahun 2006 tanggal 1 Juli 2006. Untuk penerapan E-TLE, kepolisian bertanggung jawab untuk mengoperasikan sistem E-TLE dan mengidentifikasi terhadap pelanggaran.

2. Pengadilan

Pengadilan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan tanggung jawab untuk menyelesaikan suatu perkara dengan menerapkan hukum, menemukan hukum *in concreto* dalam mempertahankan dan menjamin ditaatinya hukum materil, dengan menggunakan cara *procedural* yang ditetapkan oleh jukum formal.¹¹

Tugas Utama Pengadilan adalah menerima, menilai, memutus, dan menyelesaikan setiap perkara yang diajukan oleh para pencari keadilan, sebagaimana ditetapkan dalam Undang – Undang Nomor 8 Tahun 2004 jo. Undang – Undang Nomor 49 Tahun 2009 tentang Peradilan umum beserta Penjelasannya. Dalam penerapan sistem E-TLE, pengadilan bertugas untuk melakukan sidang secara formal dan memutus perkara.

3. Kejaksaan

Undang – Undang Nomor 5 Tahun 1991 yang diganti dengan Undang – Undang Nomor 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan Republik Indonesia. Kejaksaan adalah salah satu Lembaga penegak hukum yang ditugaskan untuk lebih berperan dalam menegakkan supremasi hukum, perlindungan kepentingan umum, penegakan hak asasi manusia, serta pemberantasan korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN).¹² Kejaksaan dipimpin oleh Jaksa Agung dan enam Jaksa Agung Muda, satu Kepala Badan Diklat Kejaksaan RI serta 32 Kepala Kejaksaan Tinggi pada setiap provinsi. Dalam penerapan sistem E-TLE, kejaksaan bertugas untuk mengoptimalkan pelayanan publik dibidang hukum dengan penuh tanggung jawab, taat asas, efektif dan efisien, serta penghargaan terhadap hak – hak publik.

Hambatan Yang Dihadapi Kepolisian Dalam Penerapan Sistem E-TLE Melalui Pengawasan CCTV

Setiap harinya terjadi pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan angka kecelakaan tinggi dan masih banyak yang suka sembarangan dalam berkendara. Dalam penerapan sistem E-TLE melalui Pengawasan CCTV masih adanya faktor penghambat yang membuat belum tercapainya tujuan dari Penerapan ini. Beberapa faktor yang dihadapi dalam penerapan ini adalah sebagai berikut:

1. Pemantauan langsung dari petugas kepolisian yang minim. Setelah pemasangan CCTV di sejumlah ruas jalan di Kota Surabaya Pusat, membuat minimnya pantauan petugas kepolisian secara langsung yang membuat masyarakat masih menyepelekan tentang penilangan elektronik, masyarakat lebih menjaga

⁹ *Ibid*

¹⁰ *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. (N.D.).*

¹¹ *Tentang, A. T., & Khusus, P. (N.D.). Bab Ii Tinjauan Pustaka.*

¹² *Presiden Republik Indonesia. (N.D.).*

etika berkendara saat ada polisi daripada pantauan CCTV yang bisa juga menilang pengendara tersebut secara *online*.

2. Ada perbaikan jalan di beberapa titik area Kota Surabaya Pusat. Disetiap tahunnya pasti ada saja perbaikan jalan karena ruas jalan yang sudah berlubang maupun yang rusak akibat terkikis oleh air, atau bisa juga perbaikan gorong – gorong agar tidak terjadi banjir. Dengan adanya perbaikan jalan seperti ini maka masyarakat banyak yang menyepelekan marka jalan, kamera pengawas CCTV, kurangnya etika berkendara, dan lain sebagainya.
3. Edukasi tentang Penerapan CCTV E-TLE kurang merata. Masih ada masyarakat yang belum mengetahui tentang penerapan E-TLE dengan memakai kamera pengawas CCTV, bisa menilang mereka tanpa ada petugas polisi yang bertugas ditempat kejadian. Dan juga ada masyarakat yang mengira E-TLE hanya peringatan biasa yang tidak berakibat apa – apa dan hanya wacana dari pemerintah maupun pihak kepolisian.
4. Penindakan Pelanggaran yang kurang tegas. Karena kurang tegasnya penindakan terhadap pelanggar, maka masyarakat belum terlalu memiliki rasa takut terhadap adanya kamera pengawas CCTV yang bisa membuat mereka terkena tilang elektronik. Masih banyak masyarakat yang menutup mata terhadap tilang elektronik ini.

SIMPULAN

Dari pembahasan yang telah dijelaskan oleh peneliti, maka peneliti dapat menarik kesimpulan secara umum yaitu sebagai berikut:

1. Kendala yang dihadapi saat penerapan sistem E-TLE melalui pengawasan CCTV adalah :
 - a. Keterbatasan kapasitas dan ketersediaan kamera CCTV E-TLE dari Korlantas.
 - b. Disintegrasi data perekaman kamera CCTV E-TLE dari: Korlantas, Polda, dan instansi lain.
 - c. Inkoneksitas data ERI, RTMC, BPKB, SIM, STNK, e-Tilang, TAR, dinas perhubungan, kejaksaan, pengadilan, dan bank.
 - d. Perbedaan penganggaran setiap Polda untuk pengadaan kamera CCTV yang digunakan dalam operasionalisasi ETLE.
 - e. Ukuran ketercapaian program Presisi bidang lalu lintas cenderung dititik beratkan pada E-TLE, sehingga secara implisit terdapat kesulitan dalam penegakan hukum konvensional, sedangkan teknologi, dan infrastruktur E-TLE belum memadai.
 - f. Pemahaman parsial bahwa e-tilang bukan E-TLE.
 - g. Ketidaksinkronan ketetapan regulasi tentang tilang manual, dan tilang elektronik, baik dari aspek mekanisme maupun besarnya putusan denda tilang.
 - h. Perbedaan penerapan E-TLE, sehingga terdapat variasi E-TLE antar Polda, dan Polres.
 - i. Program dan pemahaman E-TLE dibangun secara parsial, sehingga integrasi data cenderung kurang digunakan sebagai dasar dalam operasionalisasi E-TLE.
2. Hambatan yang membuat belum tercapainya tujuan dari Penerapan E-TLE adalah :
 - a. Pemantauan langsung dari petugas yang minim.
 - b. Ada perbaikan jalan di beberapa titik area Kota Surabaya Pusat.
 - c. Edukasi tentang Penerapan CCTV E-TLE kurang merata.
 - d. Penindakan Pelanggaran yang kurang tegas.

SARAN

1. Harus ada edukasi lebih mendalam kepada masyarakat agar mereka paham tentang E-TLE. Meskipun dalam hal edukasi ini pasti ada masyarakat yang memandang negative tentang E-TLE namun dia sudah ada edukasi tentang E-TLE.
2. Untuk kepolisian harus lebih dipertegas lagi tentang E-TLE, lebih memperbanyak lagi titik kamera pengawas di area Kota Surabaya Pusat agar masyarakat bisa lebih tertib lalu lintas. Meskipun akan memakan biaya cukup tinggi namun akan lebih efektif dan juga petugas kepolisian juga harus berada di dekat titik kamera pengawas agar masyarakat juga merasa was – was saat tidak beretika di jalan raya.

REFERENSI

- Admin Nusadaily. (2020, January 26). *Mengenal Sejarah Singkat ETLE di Indonesia*. <https://Singkatsingkatsaja.Blogspot.Com/2020/01/Mengenal-Sejarah-Singkat-Etle-Di.Html>.
- Dina Rahmawati. (2022, October 4). 95 Titik CCTV Online di Surabaya. *DetikJatim*.

- Fadjar Hari Madiansjah, & Paramita Rahayu. (2019). Urbanisasi Dan Pertumbuhan Kota-Kota Di Indonesia: Suatu Perbandingan Antar- Kawasan Makro Indonesia. *Jurnal Pengembangan Kota*, 7(1), 91–110.
- Hadiwijaya, B., & Zahra, A. A. (n.d.). *Perancangan Aplikasi Cctv Sebagai Pemantau Ruang Menggunakan Ip Camera. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia*. (N.D.).Polda Jatim. (2023). *Sits Cctv Surabaya. Presiden Republik Indonesia*. (n.d.).
- Septi Kurnia. (n.d.). <https://news.okezone.com/read/2022/07/07/18/2625344/5-negara-dengan-pengguna-sepeda-motor-terbanyak-di-dunia-salah-satunya-indonesia>.
- Tentang, A. T., & Khusus, P. (n.d.). *BAB II TINJAUAN PUSTAKA*. [http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt548d38322cdf2/perbedaan-peradilan-dengan-UU Nomor 22 Tahun 2009](http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt548d38322cdf2/perbedaan-peradilan-dengan-UU-Nomor-22-Tahun-2009). (n.d.).