

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN

Terakreditasi berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi
NOMOR:2193/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IC/2022

**EFEKTIVITAS TILANG ELEKTRONIK
(ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT)
TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS KOTA BANDUNG
DI POLDA JABAR**

OLEH

William Fernando Sutrisno

NPM:2017200075

Dosen Pembimbing

1.Dr.Robertus Bambang Budi Prastowo,S.H.,M.HUM.



Skripsi Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Mengikuti Seminar Proposal Penulisan Hukum dalam rangka
Menyelesaikan Progam Pendidikan Sarjana
Progam Studi Ilmu Hukum

2022

1 Agustus 2022

Selamat sore Pak Budi 🙏 15.25 ✓✓

Ok 18.15

2 Agustus 2022

Selamat Pagi Bapak..Baik Pak 🙏😊
Terimakasih banyak sehat selalu Pak
Budi😊🙏 08.16 ✓✓

4 Agustus 2022

Selamat pagi Pak Budi, mohon maaf mengganggu waktunya. Saya William Fernando Sutrisno NPM [2017200075](#), mohon izin untuk menscreenshot perihal bukti persetujuan dosen pembimbing yang menyatakan bahwa berkas penulisan hukum sudah selesai direvisi karena Tata Usaha meminta bukti tersebut sebagai salah satu syarat untuk mengumpulkan berkas penulisan hukum.

Terima kasih pak 🙏 10.57 ✓✓

Ok. Sy akan kirim email ke adm fak 13.27

Baik Bapak terimakasih banyak Bapak sehat selalu Bapak Tuhan berkati😊🙏
🙏 14.41 ✓✓

Ketik pesan





PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang beranda tangan di bawah ini :

Nama : William Fernando Sutrisno
NPM : 2017200075

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah / karya penulisan hukum yang berjudul:

"Efektivitas E-TLE terhadap Pelanggaran
Lalu Lintas Kota Bandung di Pol.DA.2016"

Adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah /Karya Penulisan Hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 01 Agustus 2022

Mahasiswa penyusun Karya Ilm. : William Fernando Sutrisno 1 Hukum


(William Fernando Sutrisno)


Nama Jelas

NPM

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang maha esa yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan karunia-Nya sehingga Penulisan Hukum ini dapat disusun dan diselesaikan dengan baik untuk diajukan sebagai salah satu syarat kelulusan Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

Terkait hal ini penulis menyadari bahwa Penulisan Hukum ini juga dapat terselesaikan berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

- a. Orangtua saya yang selalu memberikan dukungan dan doa serta motivasi kepada anaknya dalam menghadapi rintangan selama proses penelitian sehingga dapat menyelesaikan Penulisan Hukum ini guna mencapai cita-citanya;
- b. Raymond Juan Sutrisno, sebagai saudara sekandung yang selalu memberikan dukungan, motivasi serta doa mendengarkan suka dan duka selama proses pengerjaan Penulisan Hukum ini;
- c. Bapak Robertus Bambang Budi Prastowo, selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang tanpa bimbingan, arahan, dan dukungan dari beliau saya tidak akan dapat menyelesaikan Penulisan Hukum ini dengan baik;
- d. Fayola , Stanley, Sky, Skyla,Sergi,Sherin,Cici Sasa, dan semua kluarga besar TGT yang selalu mensupport saya di dalam menyelesaikan tugas akhir saya di Universitas Katholik Parahyangan
- e. Much Setiawan Rizky, Iqbal Novaradhitya, Lucky Reza Adrian, William Fernando Sutrisna, dan Ahmad Jamaluddin, Billy reynold yang merupakan saudara – saudara saya selamanya dan sekaligus bersama – sama selama menjalani proses perkuliahan di

Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan karena telah membantu serta memberi dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan Penulisan Hukum ini

- f. Yoshua Geraldine, Astu Damar, Reinard alvin, Gadhing, Akew, Khansa, Ape, Taqi, Iyey, Akbar, Leo Daniel Januar dan semua keluarga besar Biru rawa, Chillin Crocodile selama menjalani proses perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan karena telah membantu serta memberi dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan Penulisan Hukum ini
- g. Terimakasih juga untuk halte unpar yang selalu menjadi tempat yang dapat melepaskan kesedihan, kebingungan, segala kepedihan dan permasalahan di dalam hidup sampai pada akhirnya saat ini saya bisa menyelesaikan tugas akhir dengan baik.
- h. Terimakasih juga untuk warung ijo gandok, Tiki sebelah starbucks yang senantiasa menyediakan minuman penyemangat yang dapat menambah gairah semangat saya dalam menyelesaikan tugas akhir sampai pada akhirnya dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa penyusunan Penulisan Hukum ini masih terdapat kekurangan dan masih jauh dari kesempurnaan. Atas segala kekurangan dan ketidaksempurnaan Penulisan Hukum ini, penulis sangat mengharapkan masukan, kritik dan saran yang bersifat membangun kearah perbaikan dan penyempurnaan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang maha esa yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan karunia-Nya sehingga Penulisan Hukum ini dapat disusun dan diselesaikan dengan baik untuk diajukan sebagai salah satu syarat kelulusan Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

Terkait hal ini penulis menyadari bahwa Penulisan Hukum ini juga dapat terselesaikan berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

- a. Orangtua saya yang selalu memberikan dukungan dan doa serta motivasi kepada anaknya dalam menghadapi rintangan selama proses penelitian sehingga dapat menyelesaikan Penulisan Hukum ini guna mencapai cita-citanya;
- b. Raymond Juan Sutrisno, sebagai saudara sekandung yang selalu memberikan dukungan, motivasi serta doa mendengarkan suka dan duka selama proses pengerjaan Penulisan Hukum ini;
- c. Bapak Robertus Bambang Budi Prastowo, selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang tanpa bimbingan, arahan, dan dukungan dari beliau saya tidak akan dapat menyelesaikan Penulisan Hukum ini dengan baik;
- d. Fayola , Stanley, Sky, Skyla,Sergi,Sherin,Cici Sasa, dan semua kluarga besar TGT yang selalu mensupport saya di dalam menyelesaikan tugas akhir saya di Universitas Katholik Parahyangan
- e. Much Setiawan Rizky, Iqbal Novaradhitya, Lucky Reza Adrian, William Fernando Sutrisna, dan Ahmad Jamaluddin, Billy reynold yang merupakan saudara – saudara saya selamanya dan sekaligus bersama – sama selama menjalani proses perkuliahan di

Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan karena telah membantu serta memberi dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan Penulisan Hukum ini

- f. Yoshua Geraldine, Astu Damar, Reinard alvin, Gadhing, Akew, Khansa, Ape, Taqi, Iyey, Akbar, Leo Daniel Januar dan semua keluarga besar Biru rawa, Chillin Crocodile selama menjalani proses perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan karena telah membantu serta memberi dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan Penulisan Hukum ini
- g. Terimakasih juga untuk halte unpar yang selalu menjadi tempat yang dapat melepaskan kesedihan, kebingungan, segala kepedihan dan permasalahan di dalam hidup sampai pada akhirnya saat ini saya bisa menyelesaikan tugas akhir dengan baik.
- h. Terimakasih juga untuk warung ijo gandok, Tiki sebelah starbucks yang senantiasa menyediakan minuman penyemangat yang dapat menambah gairah semangat saya dalam menyelesaikan tugas akhir sampai pada akhirnya dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa penyusunan Penulisan Hukum ini masih terdapat kekurangan dan masih jauh dari kesempurnaan. Atas segala kekurangan dan ketidaksempurnaan Penulisan Hukum ini, penulis sangat mengharapkan masukan, kritik dan saran yang bersifat membangun kearah perbaikan dan penyempurnaan skripsi ini.

DAFTAR ISI

BAB I. PENDAHULUAN.

DAFTAR ISI.....	1
A.Latar belakang penelitian.....	2
B.Rumusan masalah.....	13
C.Maksud dan tujuan penelitian.....	13

D. Metode Penelitian.....	13
E. Rencana alokasi waktu penelitian.....	15
F. Sistematika Penulisan.....	16

BAB II. PEMBAHASAN MENGENAI SEJARAH PERKEMBANGAN PENYELESAIAN PELANGGARAN LALU LINTAS.

A. Pengantar.....	18
B. Prosedur di dalam KUHAP.....	20
1. Dalam ketentuan KUHAP.....	20
2. Perkara pelanggaran tertentu.....	20
3. Proses pemeriksaan dan pemanggilan.....	22
4. Penyitaan dalam pelanggaran lalu lintas.....	27
C. Prosedur Penegakan Hukum lalulintas dalam ETLE.....	30
1. Mekanisme penyelesaian dalam ETLE.....	34

BAB III. PEMBAHASAN MENGENAI PELANGGARAN-PELANGGARAN LALU LINTAS YANG DIATUR DI DALAM ETLE.

A. Pelanggaran yang diatur di dalam peraturan ETLE.....	39
1. Undang-Undang, jenis pelanggaran serta sanksi.....	40
2. Penerapan ETLE terhadap pelanggar.....	41
3. Terekamnya pelanggar lalu lintas oleh ETLE.....	43
4. Analisa hasil rekaman pelanggar dari camera ETLE.....	44
5. Menerbitkan surat konfirmasi kepada pelanggar.....	44

6. Jawaban konfirmasi dari si pelanggar.....	45
7. Konsekuensi bagi pelanggar.....	46
8. Aturan Etle di jalan tol.....	46
B. Penjelasan mengenai ETLE melalui data primer.....	47
C. Daftar pertanyaan narasumber.....	49
1. Jawaban narasumber mengenai ETLE.....	51
2. Jawaban narasumber (pelanggar) mengenai ETLE.....	52

BAB IV. ANALISIS PEMBERLAKUAN ETLE (ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT) DIKAITKAN DENGAN KONDISI LANGSUNG MASYARAKAT DALAM BERLALU LINTAS DI KOTA BANDUNG.

A. Penerapan ETLE dikaitkan dengan kondisi langsung di masyarakat..	62
1. Penjelasan terkait faktor pendukung dan tidak mengenai ETLE..	63
2. Penjelasan terkait faktor pendukung dan tidak terkait ETLE.....	64
3. Keefektifitasan “ETLE” di masyarakat berdasarkan wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Polda Jabar.....	66

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan I.....	69
2. Kesimpulan II.....	70
3. Saran I.....	71
4. Saran II.....	71

BAB I.

PENDAHULUAN

2. LATAR BELAKANG

Ketertiban berkendara dan kesadaran tertib di jalan raya masih sangat rendah terutama di negara berkembang seperti di Indonesia yang memiliki mobilitas berkendara yang padat seperti contoh dengan pengendara sepeda motor yang melintas dari arah berlawanan tanpa menggunakan helm, dan masalah terbesar juga terdapat pada pelanggaran mobil menerobos lampu merah, hingga kendaraan angkutan umum yang melakukan penyeteman sesuka hati. Banyaknya pelanggaran lalu-lintas yang dilakukan oleh pemakai jalan dalam berlalu lintas, oleh karena itu pemerintah telah membuat dan menyusun suatu peraturan lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur tingkah laku pemakai jalan, oleh karena itu pemerintah telah menyusun suatu peraturan lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur tingkah laku dari para pengguna jalan raya atau pemakai jalan dalam hal lalu lintas¹. Dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan diatur bahwa; “setiap orang yang menggunakan Jalan wajib berperilaku tertib dan/atau b. mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan Keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang bisa menyebabkan kerusakan Jalan yang notabene memiliki mobilitas yang padat di dalam dunia berlalu lintas di Indonesia. Negara Indonesia adalah salah satu negara yang menjadi negara yang menganut jalan dengan berada di sisi kiri, dikarenakan adanya budaya yang dipakai di dalam negara Indonesia ini mengharuskan setiap pengguna jalan dalam berlalu lintas di Indonesia harus menggunakan jalur Jalan sebelah kiri. Penggunaan jalan dengan menggunakan jalur disebelah kanan dapat digunakan bilamana Pengemudi bermaksud untuk mendahului atau menyusul kendaraan yang berada di depan kendaraan tersebut atau perintah seperti yang dikatakan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri. Sepeda Motor, Kendaraan Bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan Tidak Bermotor berada pada lajur kiri Jalan. Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan

¹ Prosedur penyelesaian hukum terhadap pelanggaran lalu lintas menurut KUHAP oleh herry yanto takaliuang jurnal 2014 hlm.1

bagi Kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului Kendaraan yang sedang melaju²

Di dalam dunia berlalu lintas di dunia seperempat hingga sepertiga lalu lintas menggunakan lajur kiri dalam berlalu lintas. Adanya beberapa pendapat mengenai ini meningkat dari kebiasaan yang ada pada manusia yang selalu menggunakan tangan kanan, tetapi kelaziman tersebut terjadi pada hampir seluruh populasi, tergantung sisi jalan yang digunakan. Di dalam menghadapi setiap permasalahan, dibutuhkan kesiapan di dalam mempertahankan atau melindungi diri, adanya contoh yang mengatakan kebanyakan penunggang kuda mengemudi di kiri ketika menghadapi musafir yang tiba-tiba datang, sehingga dapat mengambil sebuah pedang atau senjata tangan lainnya lebih mudah dan efektif, juga orang yang mempunyai pekerjaan pada kendaraan yang menggunakan atau memanfaatkan tenaga kuda dapat menggenggam atau menariknya dengan tangan kanan, dan dengan demikian lah manusia rata-rata menggunakan jalan di bagian sisi kiri. Terdapat beberapa bagian negara di belahan dunia *Commonwealth of Nations* lalu selain itu bekas koloni atau jajahan negara Inggris lainnya seperti India dan juga Hong Kong – masih mengemudi di lajur kiri, tetapi di negara – negara lain di Dunia, seperti negara Amerika Serikat, Gambia, Ghana, Kanada, Nigeria, dan Sierra Leone berpindah ke lajur lainnya. Jauh dari bekas koloni Inggris, beberapa lalu lintas negara tersebut sudah berpindah menjadi menggunakan lajur kanan di dalam berlalu lintas. Pengecualian bagi Negara Indonesia, Suriname, Jepang, Thailand, Mozambik, Timor Leste, Macau dan Kepulauan Virgin Amerika Serikat.³ Disaat berkendara atau sedang menggunakan kendaraan di jalan raya atau pada saat berlalu lintas di jalan raya, adanya kewajiban yang patut atau bersifat memaksa sehingga harus dipatuhi oleh para pengendara bermotor yaitu u, mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi, mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda, mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan, mematuhi ketentuan:

- rambu lalu lintas atau rambu larangan
- Menaati marka jalan yang terpasang
- Alat pemberi isyarat di dalam berlalu lintas
- Gerakan di dalam berlalu lintas

²Edi Nursalam, “Tata Cara Berlalu Lintas di Indonesia”, Jurnal, 2015, hlm1

³ibid, hlm 2

- Disaat berhenti dan Parkir
- Adanya peringatan dari sinar dan bunyi
- Memperhatikan kecepatan maksimal
- Tata cara aturan di dalam pennggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Pada waktu terlaksananya inspeksi Kendaraan Bermotor pada Jalan setiap orang yang menggunakan atau mengemudikan kendaraan sepeda motor harus membawa perlengkapan yang sudah menjadi aturan bagi setiap pengendara bermotor yaitu:adanya Surat Tanda Nomor Kendaraan dan juga adanya kendaraan Bermotor atau Sura tanda mencoba kendaraan bermotoR lalu adanya Surat Izin Mengemudi bukti lulus uji berkala,lalu adanya perindikasi bukti lain yang sah,dan di dalam berkendara menggunakan kendaraan bermobil penumpang yang menduduki kursi di samping pengemudi harus mengenakan atau menggunakan sabuk pengaman atau sabuk keselamatan, yang harus dilengkapi menggunakan sabuk pengaman pada penumpang yang duduk pada sampingnya harus mengenakan sabuk keselamatan dan diharuskan mengenakan helm yang memenuhi baku nasional Indonesia, mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor harus mengenakan helm yang memenuhi peraturan nasional Indonesia dan Sepeda Motor tanpa kereta samping dihentikan membawa Penumpang lebih menurut 1 (satu) orang. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum buat angkutan orang pada trayek wajib:

- Wajib dalam mengangkut penumpang yang membayar tarif sesuai dengan apa yang ditetapkan
- Memindahkan penumpang dalam perjalanan menuju kendaraan lain yang sejenis di dalam bentuk kendaraan yang sama tanpa dipungut biaya tambahan jika kendaraan tersebut mogok, rusak, kecelakaan, atau atas perintah petugas
- Menggunakan lajur Jalan yang telah atau sudah ditentukan atau menggunakan lajur yang paling kiri,terkecuali bilamana menyusul atau memutar arah
- Memberhentikan kendaraan disaat menurunkan atau menaikkan penumpang
- Menutup pintu selama kendaraan sedang berjalan,atau saat sedang digunakan
- Mematuhi batas kecepatan di dalam mengendarai kendaraan Bermotor,kendaraan Umum untuk angkutan orang dalam trayek dengan tarif ekonomi wajib mengangkut anak

sekolah. Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan Jalan sesuai dengan kelas Jalan yang ditentukan. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang:

- Memberhentikan kendaraan haruslah di tempat yang telah ditentukan
- Mengetem di tempat yang telah disediakan atau di tentukan
- Dilarang menurunkan penumpang kendaraan di tempat yang tidak ditentukan bilamana tidak adanya keadaan atau situasi yang mendesak
- Melewati jalan yang sudah ditentukan untuk melintasnya trayek⁴

Apabila adanya pemberlakuan terhadap Peraturan perundang-undangan, maka dengan itu seluruh masyarakat dianggap telah mengetahui keberlakuan norma di dalamnya dan wajib mematuhi aturan tersebut di dalam menggunakan kendaraan saat berlalu lintas di jalan raya. Sebagai cara di dalam meningkatkan tingkat kepatuhan dan juga dalam menaikan tingkat kedisiplinan di dalam masyarakat secara berkala dilakukan di dalam masyarakat dengan membuat aturan atau norma-norma yang terkandung di dalam peraturan UULAJ dan agar masyarakat mudah mengerti dilakukan dengan cara memberi masyarakat pengetahuan dengan memberikan informasi melalui media sosial serta dengan adanya pemberlakuan pengawasan lalu lintas yang ketat. Adanya media yang dirasa atau sudah dianggap cukup efektif di dalam memebrikan informasi kepada masyarakat dengan menggunakan metode pemberian informasi dan penyebarluasan Tata Cara Berlalu Lintas di Indonesia (*Highway Code*) yang diberikan dengan cara yang mudah dimengerti dan mudah dipahami, untuk maka dari itulah petunjuk praktis ini tidak menyajikan secara keseluruhan ketentuan yang telah diatur dalam peraturan perundangan yang ada, melainkan hanya ketentuan – ketentuan yang bersifat prinsip yang harus diketahui oleh masyarakat pemakai jalan dan disiplin masyarakat melalui peningkatan disiplin pemakai jalan menuju terciptanya kondisi lalu lintas yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, nyaman, dan efisien.⁵ Didalam berkendara di jalan raya adanya batas kecepatan yang ditentukan dalam aturan berlalu lintas, Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan dilarang:

⁴ibid, hlm 3

⁵Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, “*Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas (Highway Code) di Indonesia*”, 2005, hlm.6

- Mengendarai kendaraan dengan melebihi batas kecepatan yang telah diatur atau diperbolehkan
- Berbalapan dengan kendaraan bermotor yang lain.P
- Pengemudi harus memperlambat kecepatan kendaraannya seperti aturan lalu lintas yang diberlakukan,selain itu juga haruslah sesuai dengan Rambu Lalu Lintas pengemudi harus menurunkan kecepatan kendaraannya apabila:akan melewati atau menyusul kendaraan yang sedang berada tepat di depan kendaraan yang pengemudi kendarai.
- Bilamana uga akan melewati kendaraan yang ditarik oleh hewan atau sedang menunggangi hewan ataupun hewan yang digiring
- Sedang mengalami cuaca hujan,badai ataupun membahayakan pengemudi atau pengguna kendaraan
- Memasuki pusat kegiatan bermasyarakat yang belu dilengkapi fasilitas dalam tertib berlalu lintas
- Disaat mendekati persimpangan atau perlintasan kereta api
- Bilamana melihat adanya pejaalan kaki yang hendak menyebrang jalan,maka dari itulah pengemudi yang akan memperlambat lajukendaraannya dan harus mengamati situasu lalu lintas di samping dan juga di belakang kendaraan agar tidak membahayakan pejalan kaki maupun pengendara lain.⁶

Di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 tahun 2012 tentang tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan”,adanya tahapan – tahapan penindakan dalam pemeriksaan saat adanya razia yang dilaksanakan di jala raya secara langsung .Di dalam pemerikasaan kendaraan bermotor terdapat tata cara di dalam memeriksanya yaitu: Di dalam pemeriksaan di tahap pertama memiliki Ruang Lingkup Pemeriksaan Pasal 3 dengan meliputi pemeriksaan: Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau tanda percobaan kendaraan bermotor,selain itu adanya bukti lulus di dalam menggunakan kendaraan bermotor dan juga adanya bukti fisik kendaraan bermotor serta ada batas beban daya angkut dan/atau cara pengangkutan dan penyelenggaraan angkutan Dalam Pasal 4 (1) adanya Pemeriksaan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dikatakan

⁶ Edi Nursalam, ”Tata Cara Berlalu Lintas di Indonesia”, Jurnal, 2015, hlm. 4

dan diatur di dalam Pasal 3 huruf a yang mengatur hal halberikut ini; kepemilikan; kesesuaian Surat Izin Mengemudi dengan identitas pengemudi; kesesuaian golongan Surat Izin Mengemudi dengan jenis kendaraan; masa berlaku dan keaslian.(2) Pemeriksaan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a adanya pemeriksaan yang meliputi kepemilikan kendaraan dengan melakukan penyesuaian terhadap Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dengan identitas kendaraan bermotor berdasarkan kecocokan dan keasliannya,serta masa berlakunya. (3) Dengan adanya Pemeriksaan terkait dengan tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a,terdiri atas spesifikasi teknis tanda nomor kendaraan masa berlaku; dan c. keaslian. Pasal 5 Pemeriksaan tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b meliputi surat tanda layak di dalam membawa kendaraan dan juga kepemilikan yang sesuai dengan identitas kendaraan serta masa berlaku kendaraan tersebut serta surat tanda nomor kendaraan tersebut.⁷

Dengan adanya perkembangan yang terjadi di dalam kehidupan,Hukum harus juga bersifat menyesuaikan dengan keadaan masyarakat,dinamikan kehidupan masyarakat yang terus maju dan berubah – ubah,oleh karena itu dalam mengatasi penindakan pelanggar lalu lintas,dibentuklah metode baru dalam penindakan tersebut, adalah *E-tilang* atau tilang elektronik yang merupakan metode baru teruntuk mengganti metode lama yaitu melaukan razia atau penindakan langsung di jalan raya.Penjelasan mengenai Tilang elektronik yang mempunyai istilah yang kita kenal dengan *E-Tilang* yang merupakan aplikasi penilangan yang menggunakan sistem dengan fitur teknologi yang canggih dan sudah diluncurkan pada Bulan Desember Tahun 2016 dan diberlakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) guna mengurangi tindakan pungli. Menurut arti atau penjelasan resmi yang dikeluarkan oleh Kamus Besar Bahasa Indonesia Online atau KBBI Online dalam Setiawan (2016) “Tilang adalah akronim dari bukti pelanggaran lalu lintas”. Menurut Pengadilan Negeri Tanjung Kelas II Kalimantan Selatan mengatakan atau menyebutkan“Elektronik Tilang atau disingkat *E-Tilang* adalah mekanisme atau metode bentuk tindak penilangan terhadap pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan aplikasi yang sudah memiliki fitur teknologi yang canggih dan dilakukan

⁷Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

secara online dengan pengkonfiansian database yang sudah terintegrasi antara pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia, Pengadilan Negeri, Kejaksaan Negeri, Bank, sehingga pelayanan kepada masyarakat dapat diberikan secara profesional, modern, terpercaya, transparan dan akuntabel.⁸

Di dalam pelanggaran berlalu lintasterdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran yang dilakukan di setiap periode dari tahun ke tahun. Faktor yang berpengaruh di dalam terjadinya pelanggaran tersebut diantaranya pola berfikir masyarakat yang instant di zaman yang memasuki era modern,dengan mulai melunturnya atau dapat disebut terkikisnya pola pikir masyarakat dalam berkendara, dan juga kurangnya kesadaran masyarakat di dalam tertib berlalu lintas,selain itu kurangnya rasa saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu.Faktor utama dari adanya pelanggaran lalulintas tersebut adalah⁹,faktor manusia di dalam pencatatan data pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk bisa dianalisis guna menemukan sebab musabab kecelakaan lalu lintas sehingga dengan tepat bisa diupayakan penanggulangannya.Di dalam penyebab faktor pelanggaran lalu lintas dapat dikelompokan di dalam 3 unsur yaitu manusia, jalan, dan kendaraan. Pertama dijelaskan yaitu faktor manusia ini dikelompokan di dalam beberapa indikator yang menciptakan bentuk sikap dalam berkendara dalam berlalu lintas faktor – faktor yang mempengaruhi di dalam pribadi manusia itu sendiri diantaranya faktor mental dan perilaku yang telah membudaya dari pengguna jalan yang juga menjadi salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap perilaku dan situasi di dalam berlalu lintas.Selain itu adanya faktor Etika, sopansantun, toleransi antar pengguna jalan,dan juga sangat berpengaruhnya faktor pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang dapat menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga dapat disimpulkan bahwasanya mentalitas pengguna jalan merupakan suatu hal yang esensial atau pondamental di dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik.Faktor mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan atau

⁸Chusminah SM1, R. Ati Haryati2 , Desi Kristiani3 “Efektifitas Implementasi E-Tilang Kendaraan Bermotor Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas Pada Korps Lalu Lintas Polri”, Jurnal Sekretari dan Manajemen Vol.2 No.2, 2018, hlm.5

⁹ Warpani, Suwardjoko P, 2002, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: ITB.hlm5

penampakan dari budaya berlalulintas, hal ini merujuk kepada Wirjono Prodjodikoro, 2013 tidak dapat dibentuk secara instant oleh suatu lembaga tertentu, baik itu lembaga pendidikan maupun lembaga lainnya, tetapi terbentuk secara berkesinambungan mulai kehidupan sehari-hari dalam keluarga, lingkungan dan situasi lalu lintas yang kasat mata secara keseharian selalu terlihat oleh pengguna jalan sehingga membentuk kultur mentalitas berlalu lintas seseorang.² Pengetahuan didalam menciptakan situasi yang menciptakan dan memelihara, Keamanan, Keselamatan, Ketertiban serta kondisi yang menunjukkan kelancaran Lalu lintas, telah diberlakukannya peraturan di dalam masyarakat dengan menyesuaikan dengan perkembangan keadaan berlalu lintas di masyarakat saat ini dengan melakukan pertimbangan perkembangan teknologi yang berhubungan dengan kendaraan, sarana dan prasarana jalan serta dampak lingkungan lainnya dalam bentuk suatu aturan yang tegas dan jelas serta telah melalui proses sosialisasi secara bertahap sehingga dapat dijadikan pedoman dalam berinteraksi di jalan raya, dan juga menerapkan metode tentang kemampuan di dalam mengendalikan (Mengendarai/Mengemudi) Kendaraan bermobil ataupun kendaraan bermotor dan juga kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan memberikan dampak yang besar dalam situasi di dalam berlalu lintas, serta adanya keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan syarat yang mutlak dan menjadi suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaraan lalu lintas baik bagi pengemudi/pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya. Bentuk Lisensi terhadap pengendara sudah dinyatakan memiliki kemampuan di dalam membawa kendaraan dapat terlihat dari kepemilikan Surat Izin Mengemudi yang dikeluarkan oleh SATPAS Polri sesuai dengan peruntukan kendaraan bermotor yang dikemudikan/dikendarai oleh pengguna jalan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi Bab VII tentang Pengemudi.¹⁰

Faktor utama yang terlihat secara langsung di dalam dinamika berlalulintas adalah faktor kendaraan –kendaraan yang terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, di dalam interaksi antara manusia dan kendaraan dalam situasi yang berada di jalan raya membutuhkan suatu penanganan khusus yang mengarah pada penanganan di dalam

¹⁰ Penerapan etilang (CLOSED CIRCUIT TELEVISION) DI KABUPATEN BANYUMAS, Dessi Perdani Yuris Puspita Sari, Rani Hendriana Fakultas Hukum Universitas Jenderal Soedirman Email dessips.80@gmail.com, <http://jurnal.lppm.unsoed.ac.id/ojs/index.php/Prosiding/article/viewFile/632/570>.hlm 5, diakses pada bulan oktober - 2021

faktor mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi dalam memiliki kesiapan dalam berkendara atau (layak jalan) dan juga kondisi kendaraan tersebut yang layak untuk dioperasikan di jalan raya. Faktor yang terakhir yang mempunyai keterkaitan erat dengan dunia berlalu lintas pun adalah faktor jalan, faktor jalan memiliki hubungan yang erat dengan kecepatan dalam berkendara, ada atau tidaknya pagar pengaman di daerah pegunungan, dan juga media jalan, dan kondisi jarak pandang yang disertai dengan kondisi atau kontur permukaan jalan. Faktor Jalan yang rusak atau berlubang sangat berbahaya bagi pengendara yang menggunakan kendaraan bermobil ataupun kendaraan bermotor, terlebih kendaraan bermotor lebih merasakan dampak bilamana melewati atau menempuh perjalanan dengan kondisi jalan yang buruk seperti penjelasan di atas. Dalam kondisi Hujan pun sangat mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak kendaraan untuk mengerem menjadi lebih jauh dan jalan menjadi lebih memiliki resiko tinggi akibat jalan yang licin. Selain itu juga sangat berpengaruh pada jarak pandang yang terganggu dikarenakan adanya asap dan kabut, terutama disaat berada di daerah pegunungan. Hal itulah yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan, faktor jalan juga dipertegas oleh pernyataan R. Hermawan Kabid Prasarana Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, kondisi jalan dapat menjadi salah satu faktor atau penyebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan dengan sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas¹¹

Di dalam tata cara berlalu lintas, polisi pun memberikan pembinaan atau arahan sebagai upaya preventif, Salah satu bentuk upaya yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Satuan Lalu Lintas dalam melakukan atau melaksanakan tugasnya adalah memberikan pembinaan terhadap masyarakat terkait dengan lalu lintas jalan raya, sebagai pencegahan atau bisa disebut sebagai upaya preventif untuk mengurangi adanya kecelakaan di dalam berlalu lintas dan ancaman keselamatan dalam berkendara. Di dalam menunjang kenyamanan dan keamanan di dalam berkendara setiap pengguna jalan terutama pengguna jalan raya dengan kendaraan sepeda motor yaitu dengan menggunakan perlengkapan yang harus ada ketika berkendara yaitu Helm SNI (Standar Nasional Indonesia). Disamping itu selain perlengkapan berkendara yang lengkap untuk

¹¹, *ibid*

memberikan kenyamanan dan menjadkan keselamatan dalam berkendara,ada unsur eensi di dalam berkendara yang tidak dapat dikesampingkan yaitu para pengendara diwajibkan membawa kelengkapan syarat administrasi yang bersangkutan dengan data kendaraan yang berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan dan adanya bukti kecakapan ataupun keterampilan berkendara berupa Surat Ijin Mengemudi. Bagi pengendara yang tidak memenuhi kriteria aman dalam berkendara serta tidak membawa kelengkapan yang seharusnya ada ketika berkendara maka akan dikenakan pelanggaran lalu lintas yang selanjutnya akan dilakukan penindakan pelanggaran oleh Satuan Lalu Lintas (Junef, 2014).¹².

Di dalam penindakan dalam mekanisme pelayanan aplikasi e-tilang yang selama ini ada sesungguhnya tidak sesuai dengan pasal 4 huruf (b), Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018 yaitu efisiensi dan efektivitas, yaitu prosedur e-tilang harus sederhana, cepat, dan mudah dilaksanakan serta berdampak pada menurunnya pelanggaran lalu lintas, namun fakta di lapangan prosedur e-tilang justru mempersulit penindakan pelanggaran lalu lintas¹³

Seperti yang terlihat di dalam kasus yang berkaitan dengan dunia berlalu lintas yang terdapat di Kota Bandung akibat kurangnya kesadaran masyarakat di dalam mematuhi peraturan lalu lintas yang menjadikan banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara pada saat berlalu lintas yang menunjukkan angka, 63.813 pelanggaran yang terkena Tilang Elektronik di Bandung, Pelanggaran yang paling banyak dilakukan adalah pelanggaran tidak memakai *Seatbelt*, penggunaan alat elektronik atau handphone serta tidak memakai helm disaat berkendara menggunakan sepeda motor, maka dari itulah dunia berlalu lintas telah mencapai babak baru dalam memberlakukan *Program Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* atau tilang elektronik yang diterapkan Polda Jabar di Kota Bandung baru enam hari dilaksanakan. Namun sejak diberlakukan pada tanggal 23 Maret uji coba dilakukan, terlihat makin meningkatnya jumlah pelanggaran yang mencapai angka 63.813 kasus. Pelanggaran yang terkena rekaman kamera yang dipasang di 21 titik itu terdiri dari pengemudi mobil dan sepeda motor. Beliau mengatakan “Kami pantau sampai tanggal 29 Maret ada 63.813 pelanggaran, kata Kabid Humas Polda

¹²Lutfina Zunia Apriliana, “Efektivitas penggunaan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Polres Magelang”, Jurnal Komunikasi Hukum, 2019.hlm 6

¹³ *ibid*, hlm 8

Jabar Kombes Pol Erdi Chaniago, Rabu (31/3/2021). Bapak Erdi mengatakan, polantas sudah menegaskan dengan menerapkan sanksi kepada pelanggar yang memiliki jumlah sebanyak puluhan ribu tersebut, lalu ia mengatakan, para pelanggar akan menerima surat tilang ke alamat yang tertera dalam plat nomor kendaraan bermotor. Uji coba sudah selesai. Kita sekarang mengirim surat tilang ke para pelanggar sesuai dengan alamat yang tercatat di plat nomor,” ujar dia. Menurut Erdi, pelanggar yang terekam kamera CCTV tersebut di antaranya tidak memakai sabuk pengaman sebanyak 43.132, melebihi kecepatan 8.931, tidak menggunakan helm 6.109, menerobos lampu merah 3.333, dan menggunakan ponsel saat berkendara sebanyak 2.308. “Sebagian besar pelanggar adalah pengendara mobil yang tidak mengenakan sabuk pengaman saat berkendara,” kata dia. Sebagaimana diketahui, Polda Jabar meresmikan tilang elektronik di Kota Bandung sejak Selasa (23/3/2021). Untuk tahap awal sebanyak 12 ETLE dipasang di sejumlah titik strategis di Kota Bandung yang dilengkapi kamera pengawas. Ke depan akan terasang sebanyak 21 titik ETLE. Ini merupakan sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang berbasis teknologi informasi,” kata Kapolda, Irjen Pol Ahmad Dofiri dalam peluncuran ETLE secara nasional di Mapolda Jabar. Menurut Dofiri, Polda Jabar akan menambah ETLE dalam waktu dekat hingga total terpasang di 21 titik. Ia berharap ETLE yang terhubung langsung dengan server di desk office ini bisa menjawab keinginan masyarakat dalam menegakkan aturan lalu lintas secara transparan.¹⁴

Dalam penelitian yang telah dilakukan terkait dengan keefektifitasan aplikasi e-tilang dalam pembayaran denda pelanggaran lalu lintas di Polres Magelang terlihat belum efektif. Hasil penelitian yang berdasarkan temuan data di Kabupaten Magelang, aplikasi e-tilang di Polres Magelang belum memenuhi kelima indikator efektivitas suatu program sebagaimana dikemukakan oleh Stees dimana kelima indikator tersebut merupakan indikator produktivitas, kemampuan adaptasi kerja, kepuasan kerja, kemampuan berlaba dan pencarian sumber daya.¹⁵

14

Fira Nursyabani, “63.813 Orang Kena Tilang Elektronik di Bandung, Paling Banyak tak Pakai Seatbelt”, <https://ayobandung.com/read/2021/03/31/208190/63-813-orang-kena-tilang-elektronik-di-bandung-paling-banyak-tak-pakai-seatbelt> diakses pada septemeber- 2021

¹⁵ supra note., hlm 10

Hasil penelitian ini akan memaparkan secara komprehensif mengenai penerapan dan faktor kendala sistem *E-tilang* terhadap Pelanggar Lalu Lintas di Kota Bandung dan penanggulangannya, sehingga dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman bagi masyarakat dan dapat meningkatkan kesadaran pengendara dalam tertib lalu lintas di wilayah hukum Polres Bandung.

B.RUMUSAN MASALAH

Dengan penjabaran di atas, maka terdapat beberapa permasalahan yang akan dikajtkan dalam pengajuan untuk skripsi ini, yaitu :

1. Apa saja faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung terlaksananya E-Tilang sebagai pelayanan publik oleh satuan lalu-lintas Polres Bandung?
2. Bagaimanakah ke efektifitasan tilang elektronic terhadap pelanggaran lalu lintas di masyarakat?

C. Maksud dan Tujuan penelitian

Adapun maksud dan Tujuan yang akan dilakukan sesuai dengan Rumusan

1. Mengetahui mengenai pengaruh tilang elektronik terhadap kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas.
2. Mengetahui mengenai bagaimana kesesuaian proses penerapan tilang elektronik terhadap kondisi masyarakat yang notabene memiliki keadaan yang berbeda – beda.

D. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode penelitian yuridis sosiologis. Penelitian yuridis sosiologis adalah pendekatan yang mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang nyata dan fungsional dalam sistem

kehidupan yang nyata dan dapat diberikan penjelasan terkait dengan arti metode yuridis sosiologis yang memiliki penjelasan bahwasanya yuridis adalah aturan –aturan yang berlaku sesuai dengan permasalahan yang ada di dalam penelitian dan disandingkan dengan metode secara observasi langsung di masyarakat ataupun lapangan yang disebut sebagai metode sosiologis.¹⁶Oleh karena itu, penelitian ini lebih menekankan penelitian yang mempunyai tujuan untuk memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan cara terjun langsung ke dalam lapangan, lebih tepatnya dengan melakukan penelitian dilapangan seperti mendapatkan hasil penelitian dengan mewawancarai subyek – subyek dan dikarenakan dengan ruang lingkup yang terbatas maka dengan itu dilakukan penelitian terhadap subjek penelitian yang terbatas namun terjamin kevaliditasannya dan sangat berkaitan dengan penelitian ini yang berada di lapangan secara langsung.Tahapan selanjutnya untuk dapat mendapatkan data yang mendukung penelitian ini,akan dilakukan pengumpulan data secara kualitatif :wawancara secara langsung dengan institusi terkait yaitu dengan melakukan wawancara dengan 5 anggota dari kepolisian secara langsung dan juga akan dilakukan wawancara secara langsung dengan 8 masyarakat yang melanggar dan secara langsung merasakan dampak dari adanya tilang elektronik tersebut.

Dalam metode penelitian kualitatif yang saya pilih dalam melakukan penelitian memiliki banyak faktor penting di dalamnya yang membuat penentuan dalam memilih metode kualitatif sebagai pedomannya,dalam hal ini adanya mafaat dari penggunaan metode kualitatif yaitu,dapat digunakan untuk menemukan perspektif baru tentang hal-hal yang sudah banyak diketahui, peneliti juga dapat menggali lebih dalam terkait dengan penelitian yang dilakukan¹⁷,dan masih banyak lagi manfaat di dalam penggunaan metode penelitian kualitatif tersebut.

Penelitian ini pun juga didasarkan pada berbagai sumber hukum yang ada, baik sumber hukum primer yang berupa berbagai peraturan perundang-undangan, maupun sumber-sumber hukum yang berupa doktrin, buku-buku yang relevan, dan lain-lain. Sumber-sumber yang diteliti kemudian akan dikaitkan dengan asas-asas kaidah hukum yang menjadi tajuk utama dalam tulisan ini sehingga pola pikir dari penelitian ini akan berangkat dari hal yang bersifat umum ke hal yang bersifat khusus. Pendekatan yuridis sosiologis ini pun dilakukan dengan cara

¹⁶ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, 1986, Penerbit Universitas Indonesia Press, hlm. 51.

¹⁷ Prof. Dr. Lexy J. Moeloeng, M.A. *Metode penelitian kualitatif*, Bandung: PT Rosdakarya, Tahun 2021, hlm, 7

menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Pendekatan ini pula dilakukan dengan pendekatan kepustakaan, yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian ini

Daftar pertanyaan:

- a. Apakah saudara mengetahui mengenai Program E-tilang yang diberlakukan saat ini?
- b. Apakah saudara setuju dengan diberlakukannya E-tilang saat ini?
- c. Apakah ada keefisienan dan keefektifitasan di dalam program E-tilang yang saat ini diberlakukan?
- d. Apa yang saudara pikirkan terkait dengan adanya tilang elektronik yang diberlakukan saat ini?

E. Rencana alokasi waktu penelitian

Bulan 1: Saya akan membuat substansi terkait dengan objek penelitian yang sedang saya teliti.

Bulan 2: Saya akan mulai melakukan survey secara langsung yang dapat diartikan dengan terjun langsung ke lapangan untuk mendapatkan data yang memiliki hubungan dengan objek penelitian yang saya lakukan.

Bulan 3: Saya memulai menggabungkan antara data lapangan atau data yang saya dapatkan secara langsung di lapangan dengan substansi yang berisikan peraturan – peraturan yang terkait dengan objek penelitian yang saya bahas di dalam penelitian ini.

Bulan 4: Saya akan mulai memberikan jawaban terkait dengan rumusan – rumusan masalah yang terdapat di dalam penelitian ini, sehingga dapat terjawab dengan data dan

penjelasan yang jelas terkait dengan pertanyaan yang terdapat di dalam rumusan masalah.

Bulan 5: Saya akan melengkapi penelitian saya dengan melihat bilamana adanya ketidaklengkapan terkait jawaban yang diberikan dan juga perbaikan dari segi substansi agar dapat memaparkan hasil penelitian yang sesuai dengan harapan.

Bulan 6: Saya akan mengirimkan hasil penelitian saya untuk dapat mendapatkan persetujuan melaksanakan penelitian ke tahap selanjutnya terkait dengan penelitian yang saya ambil.

F. Sistematika Penulisan

Di bawah ini akan disajikan sistematika penulisan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

BAB I: Pendahuluan Bab berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II: Dalam Bab ini akan membahas mengenai sejarah perkembangan penyelesaian pelanggaran lalu lintas

BAB III: Dalam Bab ini akan membahas mengenai tilang elektronik dalam fenomena berlalu lintas terhadap pelanggaran berlalu lintas dan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas

BAB IV: Dalam bab ini akan dijawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang telah dirumuskan dalam bentuk rumusan masalah sehingga dapat menghasilkan sintesa pemikiran yang dapat menjawab permasalahan hukum yang dipertanyakan.

BAB V: Bab ini adalah bagian penutup dari hasil penelitian ini. Dalam bagian ini akan disimpulkan permasalahan yang diangkat dalam penelitian, yang akan menghasilkan jawaban atas pertanyaan hukum yang sebelumnya telah dirumuskan dalam BAB I. Penulis pun akan menuliskan saran untuk permasalahan yang

dibahas dalam penelitian ini. Lalu, bagian terakhir dari bab ini adalah adanya daftar pustaka yang memuat sumber-sumber yang dijadikan bahan penelitian ini.