

Laporan Akhir Penelitian

Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan



PUSLITBANG HUKUM DAN PERADILAN



PSHK
Pusat Studi Hukum & Kebijakan Indonesia



Australia Indonesia
Partnership for Justice

Daftar Isi

A. Pendahuluan	4
1. Latar Belakang.....	4
2. Identifikasi Masalah	10
3. Tujuan Penelitian	10
4. Kegunaan Penelitian	10
5. Kerangka Pemikiran	11
6. Metode Penelitian	14
B. Prosedur Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.....	17
1. Landasan Hukum Prosedur Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas	17
2. Alur Pelaksanaan Sidang Pelanggaran Lalu Lintas	28
3. Pihak yang Berperan dalam Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas	31
4. Identifikasi Jenis Pelanggaran dalam UU LLAJ	33
C. Temuan dan Analisis	49
1. Asumsi Awal Riset Tilang dan Temuan di Lapangan	49
2. Kewajiban Yang Diberikan Oleh Undang-Undang.....	56
3. Gambaran Kuantitas Pengelolaan Perkara Tilang di Pengadilan Negeri	57
4. Klasifikasi masalah	67
Permasalahan dalam penerapan uang titipan	67
Sarana prasarana	73
Keterbatasan SDM;	76
Minim pemanfaatan teknologi informasi;	78
Efektivitas koordinasi pelayanan bersama dengan Polisi dan Jaksa.....	89
Jumlah denda yang tidak memberikan efek jera	98
5. Solusi penyelesaian masalah.....	100
Solusi mekanisme uang titipan	100
Sarana prasarana;	102
Keterbatasan SDM;	103
Pemanfaatan teknologi informasi;.....	104

Efektivitas koordinasi pelayanan bersama dengan Polisi dan	107
D. Kesimpulan dan Rekomendasi.....	112
E. Lampiran <i>Graphic Recorder</i> dan Prosiding Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan.....	117

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang

Data perkara dalam Laporan Tahunan Mahkamah Agung Tahun 2013 menunjukkan perkara pelanggaran lalu lintas merupakan jenis perkara pidana terbesar yang ditangani oleh pengadilan negeri. Total jumlah perkara pidana yang ditangani pengadilan negeri pada 2013 berjumlah 3.386.149 perkara. Sebanyak 3.214.119 atau 96,40% merupakan perkara tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas. Perkara pidana biasa pada 2013, sebesar 119.876 atau 3,60%. Sisanya merupakan perkara pidana singkat sebesar 231 perkara atau 0,01%.

Jumlah perkara pelanggaran lalu lintas yang terbesar dalam perkara pidana ini juga ditunjukkan dalam Laporan Tahunan tahun 2012. Perkara pidana yang diterima seluruh pengadilan negeri di Indonesia sepanjang 2012 berjumlah 3.424.906 perkara.¹ Dari keseluruhan perkara pidana tersebut, jumlah terbesar adalah perkara pidana cepat (tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas), yaitu sebanyak 3.282.032 perkara atau 96,51% dari keseluruhan perkara pidana. Sisanya, perkara pidana biasa sejumlah 142.111 perkara (3,47%) dan perkara singkat sejumlah 763 perkara (0,02%).

Data yang bersifat nasional di atas juga terefleksikan di tingkat lokal, bahkan di tahun-tahun sebelumnya. Di PN Jakarta Pusat pada 2007 misalnya, sepanjang tahun, perkara tilang yang ditangani pengadilan tersebut berjumlah 43.306. Jumlah ini terbilang tinggi jika dibandingkan perkara pidana biasa (pembunuhan, pencurian, dan kasus pidana biasa lainnya) yang hanya

¹ Tim Penyusun, Laporan Tahunan Mahkamah Agung Republik Indonesia 2012, Sekretariat Mahkamah Agung Republik Indonesia, Jakarta : 2012, hlm.

berjumlah 2.491 perkara, atau perkara pidana korupsi yang jumlahnya hanya 18 perkara pertahun.²

Data di PN Jakarta Selatan sepanjang 2006 juga memiliki figur yang relatif sama, di mana terdapat sedikitnya 70,649 perkara tilang. Ini artinya setiap minggu rata-rata PN Jaksel menyidangkan 1.471 perkara tilang. Bandingkan dengan perkara pidana biasa di tahun yang sama yang hanya berjumlah 8.665 perkara.³

Karenanya dapat disimpulkan bahwa dari sisi jumlah, perkara tilang merupakan perkara terbesar yang ditangani seluruh Pengadilan Negeri. Sehingga, pada perkara tilanglah interaksi antara Pengadilan dan masyarakat pencari keadilan paling banyak terjadi. Bisa dibayangkan jika setiap tahun sekitar 3 juta orang yang harus menempuh sidang tilang dan berinteraksi dengan pengadilan menemui pengalaman buruk di Pengadilan, maka terdapat potensi 3 juta persepsi negatif yang berkembang di masyarakat mengenai Pengadilan. Dan harus diakui bahwa persepsi tentang pengadilan yang ditemui pada sidang perkara tilang bisa dengan mudah menyebar ke kelompok masyarakat yang lebih luas.

Namun sayangnya, dari berbagai pemberitaan media massa yang ada selama ini, tidak sedikit keluhan dan persepsi negatif terhadap pengadilan yang muncul dari sidang perkara tilang. Dari sebuah artikel koran, pernah diberitakan bahwa seorang petugas Pengadilan Negeri bersikap tidak sopan kepada pengurus surat tilang karena kelelahan mengurus sidang tilang seharian penuh (*Harian Waspada*, 25 November 2011).

² Ibid

³ Ibid

Kondisi itu diperburuk dengan menjamurnya calo kasus-kasus tilang.⁴ Ketua MA Hatta Ali pernah mengakui bahwa calo semakin banyak berkeliaran di pengadilan, terutama ketika sidang tilang digelar. Menurut Ketua MA, meski calo tilang bukan oknum yang berasal dari pengadilan, namun ulah mereka menyebabkan Pengadilan mendapat kesan buruk dari masyarakat selama ini. Calo, menurut Hatta Ali, marak tumbuh di perkara tilang karena pada acara cepat hakim dapat menjatuhkan vonis tanpa mensyaratkan kehadiran pelanggar. Pengadilan selama ini tidak mampu menertibkan keberadaan dan ulah calo, meski secara terbatas upaya penertiban pernah ditempuh beberapa pengadilan.

Penelitian Baseline Survey PSHK yang dilakukan pada tahun 2013 menunjukkan rendahnya tingkat kepuasan pengguna layanan sidang tilang. Dari keseluruhan responden nasional, hanya 23 % responden yang menyatakan puas terhadap persidangan tilang. Angka ini relatif kecil dibandingkan dengan aspek-aspek layanan lainnya, yang mencapai kepuasan responden berada pada kisaran angka 50 %.⁵

Survei integritas pelayanan publik yang diselenggarakan KPK pada 2012 juga menyatakan bahwa sidang tilang di seluruh PN di Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, dan Palu dikelola di bawah standar. Temuan ini diperkuat oleh Ketua MA 2009-2012, Harifin A. Tumpa, yang mengeluhkan volume kerja

⁴ Kompas, PN Jakarta Pusat Akui Rawan Percaloan, <<http://www.antikorupsi.org/id/content/pn-jakarta-pusat-akui-rawan-percaloan>>, diunduh pada 17 Maret 2013

⁵ Tim Survey Kepuasan Pengadilan 2013, Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik Pengadilan 2013, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) & Badan Pengawas Mahkamah Agung RI (Bawas), 2013, hlm.89 - 94

dari perkara tilang yang sangat besar sebagai penyebabnya, yang pada akhirnya membuat banyak pengadilan kewalahan. Sumberdaya pengadilan banyak tersedot oleh perkara tilang, padahal perkaranya sendiri bersifat sederhana atau sumir.

Di banyak pengadilan biasanya terdapat 1 hari dalam 1 minggu yang dialokasikan khusus untuk penyelesaian perkara tilang. Di PN Malang, dalam satu hari terdapat sekitar 2,530 pelanggar lalu lintas yang harus disidang, seperti yang terjadi pada Jum'at, 1 Februari 2013 (*Metro Pos*, 3 Februari 2013). Di PN Medan, dalam satu hari pelanggar lalu lintas yang disidangkan bisa mencapai 4,500 orang, seperti yang terjadi pada Jumat, 25 November 2011 (*Harian Waspada*, 25 November 2011). Mulai dari hakim, pegawai pengadilan, gedung dan ruang sidang pengadilan, hingga berbagai fasilitas pengadilan lainnya didedikasikan hanya bagi sidang tilang di hari tersebut.

Dalam menyikapi keadaan di atas, beberapa opsi solusi sempat diusulkan oleh berbagai pihak. Opsi-opsi solusi tersebut berkisar pada *pertama*, keinginan untuk mempertahankan beban kerja perkara tilang di pengadilan, namun dengan perbaikan-perbaikan tertentu dalam penyelenggaraannya, atau *kedua*, mengeluarkan atau mengurangi perkara tilang dari beban kerja pengadilan, khususnya bagi perkara di mana pelanggar mengakui kesalahannya (*uncontested cases*).

Di opsi *pertama*, ide-ide perbaikan pernah dilontarkan. Untuk mempercepat proses penyelesaian perkara tilang, ada yang mengusulkan agar polisi tidak perlu melibatkan jaksa sebagai penuntut karena dalam *acara cepat*, penyidik bisa mengajukan perkara ke pengadilan atas kuasa penuntut umum. Untuk memperbaiki kualitas layanan pengadilan di perkara tilang, sebagian pihak

mengusulkan agar pengadilan menyelenggarakan sidang setiap hari, tanpa perlu dipusatkan di hari tertentu agar tidak bertumpuk.

Ada juga yang mengusulkan agar sidang tilang diselenggarakan di malam hari (konsep night court) sebagaimana pernah diutarakan mantan Ketua MA Harifin Tumpa. Atau usul lain mengangkat hakim khusus untuk menangani perkara tilang yang sangat besar jumlahnya. Terkait usaha meminimalisir praktek calo di pengadilan, terdapat usulan untuk me-rolling staf yang ditugasi mengurus sidang tilang guna memutus mata rantai antara pegawai pengadilan dengan calo, mewajibkan pelanggar lalu lintas untuk secara langsung mengikuti sidang di ruang sidang, atau mensyaratkan adanya surat kuasa bagi mereka yang mewakili pelanggar lalu lintas di persidangan.

Sementara di opsi *kedua*, Ketua MA Hatta Ali pernah menyatakan harapannya agar sidang tilang diperlakukan sama seperti sidang akta kelahiran, yang pada akhirnya tidak perlu sampai ke Pengadilan. Usulan Ketua MA Hatta Ali tersebut disambut positif oleh sekelompok hakim yang tergabung dalam Forum Diskusi Hakim Indonesia (FDHI). Mereka mengusulkan agar pihak Kepolisian, Kejaksaan dan Pengadilan, segera duduk bersama untuk mengambil langkah konkrit. Mahkamah Konstitusi (MK) juga menyetujui jika perkara tilang yang sumir tidak perlu sampai ke Pengadilan. Bahkan Ketua MK saat itu, Akil Mochtar, mengatakan bahwa sidang tilang adalah sesuatu yang mubazir, karena sumberdaya pengadilan idealnya diarahkan pada perkara-perkara hukum yang substansial.

Beban kerja pengadilan yang terlalu besar di perkara tilang yang sumir akan menjadi disinsentif bagi hakim, panitera, dan staf pengadilan lainnya untuk

berfokus meningkatkan kualitas kerjanya (lewat putusan yang konsisten dan argumentatif) saat menangani perkara-perkara yang substansial, yang lebih luas dampaknya bagi masyarakat. Perkara tilang selama ini menjadikan konsentrasi dan sumberdaya pengadilan terlalu banyak tersedot oleh urusan yang sederhana.

Di samping itu persepsi yang berkembang di tengah masyarakat mengenai layanan pengadilan terbukti banyak dikontribusikan oleh penyelenggaraan perkara tilang. Persepsi negatif tersebut mengurangi kepercayaan masyarakat bahwa pengadilan mampu menjadi mekanisme penyelesaian sengketa yang independen, imparial, dan profesional. Jika rasa tidak percaya tersebut berkembang, masyarakat menjadi enggan mengakses layanan pengadilan dalam menyelesaikan berbagai sengketa yang dihadapinya.

Penelitian ini dimaksudkan untuk memetakan persoalan-persoalan pelaksanaan persidangan tilang, sekaligus untuk melakukan pemetaan terhadap langkah-langkah yang dilakukan pada level pengadilan di dalam mengatasi persoalan-persoalan yang ada. Penelitian ini juga merumuskan rekoemendasi terkait dengan pembenahan yang perlu dilakukan, berdasarkan pemetaan persoalan dan terobosan yang dilakukan oleh Pengadilan (*best practices*) yang menjadi lokasi riset pada penelitian ini.

2. Identifikasi Masalah

Riset ini berupaya untuk melihat situasi empirik terhadap pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

- Bagaimanakah pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri?
- Apa saja kendala-kendala yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang oleh Pengadilan Negeri?
- Bagaimana solusi ideal guna mengatasi kendala-kendala yang dihadapi Pengadilan Negeri dalam penanganan perkara tilang?

3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mendeskripsikan dan menganalisis pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri.
2. Mendeskripsikan dan menganalisis kendala-kendala yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri.
3. Mendeskripsikan dan menganalisis solusi ideal guna mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri.

4. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah memberikan rekomendasi kepada pembentuk kebijakan (*policy maker*) yang terkait dengan pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri, terutama Mahkamah Agung, guna menyelesaikan kendala-kendala yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri.

5. Kerangka Pemikiran

Proses penanganan tilang, dilihat dari kuantitas dan jumlah penanganan perkara, berbeda dengan penanganan kasus pidana lainnya, baik yang sifatnya pelanggaran maupun kejahatan. Penyelesaian perkara tilang meskipun dilakukan dengan proses yang cepat, akan tetapi biasanya melibatkan pihak pelanggar dalam jumlah yang banyak; yang bisa mencapai ribuan perkara tilang dalam satu hari. Salah satu contoh, pada Operasi Patuh Jaya 2011, Pengadilan Jakarta Timur melakukan persidangan perkara tilang sebanyak 10.936 pelanggaran, hanya dalam waktu satu hari kerja.⁶

Proses penanganan perkara tilang dihadapkan pada dua area yang dalam beberapa hal bisa saling bertentangan, yaitu efektifitas penyelenggaraan persidangan dan implementasi ketentuan formal dalam penanganan perkara tilang. Potensi pertentangan tersebut menjadi tantangan untuk merumuskan kebijakan serta instrumen hukum terhadap penyelesaian permasalahan pengelolaan perkara tilang, yang dapat mendukung efektifitas pengelolaan dengan tetap mengedepankan aspek formal sebagaimana yang telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Termasuk di sini, peraturan internal di masing-masing instansi yang berkepentingan, seperti Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan.

Salah satu pendekatan teoritik yang dapat digunakan untuk membedah persoalan efektifitas dari norma hukum ialah dengan terlebih dahulu mendefinisikan secara konseptual dari konsep hukum. Lawrence Friedmann, pada bukunya *Legal Theory*, menggambarkan bahwa hukum terdiri dari 3

⁶ <http://id.berita.yahoo.com/pn-jakarta-timur-gelar-10-936-sidang-tilang-051148741.html>

(tiga) komponen utama, yakni, substansi, struktur dan budaya.⁷ Efektivitas dari penegakan hukum dapat didekati dengan memahami dan menilai relasi antara tiga komponen hukum tersebut. Komponen struktur hukum mengacu pada kerangka yang memberikan bentuk dan batasan terhadap keseluruhan. Struktur hukum bergerak dan berubah secara lambat, bahkan tidak mengalami perubahan sama sekali. Struktur hukum terlihat dalam kelembagaan-kelembagaan hukum, kewenangan, cara pengisiannya, dan proses bekerjanya kelembagaan tersebut.⁸

Komponen substansi hukum merujuk kepada aturan, norma, dan pola perilaku konkret manusia yang berada dalam sistem itu.⁹ Substansi hukum tidak hanya terdefinisi apa yang tertulis di dalam peraturan perundang-undangan semata, namun juga bagaimana peraturan perundang-undangan tersebut diterapkan dengan kelonggaran-kelonggaran tertentu, yang menciptakan hukum yang hidup (*living law*).¹⁰ Komponen terakhir, yakni budaya hukum merupakan sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum –kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Presepsi terhadap sistem dan struktur hukum dipengaruhi oleh faktor suasana pikiran sosial, dan kekuatan sosial yang mempengaruhi bagaimana sistem dan struktur hukum tersebut diaplikasikan, dihindari atau disalahgunakan.¹¹

Relasi antara tiga komponen tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran konkret bagaimana efisiensi dari proses penyelesaian pelanggaran lalu lintas

⁷ Lawrence M. Friedman (Terjemahan Wishnu Basuki), Hukum Amerika Sebuah Pengantar, 2nd Edition, PT Tata Nusa, Jakarta – Indonesia, hlm.7-11

⁸ Ibid, hlm.7

⁹ Ibid

¹⁰ Ibid, hlm. 7 - 8

¹¹ Ibid

dilaksanakan di pengadilan negeri. Penelitian ini akan mendeskripsikan norma substansi dan struktur dari penyelesaian pelanggaran perkara lalu lintas, sekaligus untuk menilai bagaimana kedua hal tersebut bekerja sehingga menciptakan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

Pendekatan oleh Friedmann tersebut paralel dengan pendekatan Soerjono Soekanto dalam melihat faktor-faktor penegakan yang mempengaruhi proses penegakan hukum. Pada Pidato Pengukuhan Guru Besar Tetap Fakultas Hukum Universitas Indonesia 1983, Soerjono Soekanto mengidentifikasi 5 faktor yang mempengaruhi proses penegakan hukum, sebagai berikut :¹²

1. Faktor hukumnya, yang merupakan norma peraturan perundang-undangan;
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum;
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum;
4. Faktor masyarakat yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan; dan
5. Faktor kebudayaan, yakni hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Konstruksi tersebut di atas merupakan kerangka konseptual yang digunakan untuk melihat efektifitas pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan. Namun demikian, dari kelima faktor tersebut yang diuraikan. Pada penulisan penelitian ini terbatas pada 2 faktor, yakni, faktor hukumnya dan faktor sarana dan prasarana yang mendukung penegakan hukum, termasuk

¹² Soerjono Soekanto, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Pidato Pengukuhan Dalam Jabatan Guru Besar Pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 14 Desember 1983

sistem operasional dari proses pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan.

6. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif sehingga penelusuran informasi terhadap aspek efektivitas akan dilakukan melalui tahapan (i) observasi secara langsung terhadap pelaksanaan penanganan perkara tilang di Pengadilan Negeri, dan (ii) wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan pihak terkait untuk mendapatkan data primer mengenai pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri.

Penelusuran informasi tersebut dilakukan di enam pengadilan yang dipilih dengan mempertimbangkan representasi wilayah dan jumlah perkara tilang yang ditangani oleh pengadilan tersebut. Pengadilan negeri yang menjadi daerah penelitian sebagai berikut:

Lokasi	Tanggal
Pengadilan Negeri Ternate	2 – 5 Februari
Pengadilan Negeri Surabaya	2 – 6 Februari
Pengadilan Negeri Palu	9 – 12 Februari
Pengadilan Negeri Jakarta Timur	16 – 19 Februari
Pengadilan Negeri Medan dan Binjai	24 - 27 Februari

Tabel: Lokasi Penelitian dan Tanggal Kunjungan

Selain wawancara dengan pihak yang berperan dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri yang menjadi lokasi penelitian, wawancara juga dilakukan dengan pihak-pihak di tingkat pusat yang

berhubungan baik langsung maupun tidak langsung dengan perkara tilang yaitu Indrajit, Kabid Penegakan Hukum Korps Polisi Lalu Lintas Polri (7 Maret 2014), Hendra Nurtjahjo, Komisioner Ombudsman (4 Maret 2014) dan Ratna Dasahasta Peneliti *Transparency International Indonesia* (7 Maret 2014). Tim juga menyelenggarakan *Focuss Group Discussion* pada 13 Maret 2014 di Jakarta yang dihadiri oleh hakim dan panitera dari beberapa pengadilan di Jakarta, organisasi masyarakat sipil yang mempunyai kegiatan dengan pembaruan peradilan, dan peneliti Mahkamah Agung.

Sementara itu, penggalian terhadap data aspek prosedur atau regulasi dilakukan melalui proses studi kepustakaan, yaitu dengan sumber literatur yang berhubungan dalam bentuk peraturan perundang-undangan, peraturan kebijakan, hasil penelitian terkait, maupun karya ilmiah lainnya.

Penelitian ini bersifat deskriptif untuk menggali data dengan mengenai gejala yang muncul dalam pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri. Sedangkan, apabila dilihat dari sisi bentuk, maka penelitian ini merupakan penelitian preskriptif. Dimana selain memberikan gambaran detil mengenai gejala yang terjadi, penelitian ini juga dimaksudkan memberikan saran-saran perbaikan terhadap permasalahan yang dikaji.

Sebagai sebuah penelitian kualitatif, maka pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, menggunakan kombinasi berbagai cara atau teknik yang telah disebutkan sebelumnya, termasuk dengan penggunaan data statistik juga diperlukan untuk mendukung kualitas analisis. Namun, penelitian ini tidak dimaksudkan untuk melakukan pengumpulan data statistik melalui metode kuantitatif, akan tetapi memanfaatkan data yang telah ada, antara lain dengan

menggunakan data survey kepuasan masyarakat terhadap pelayanan pengadilan dalam penanganan perkara tilang yang sebelumnya telah dilakukan oleh Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) bersama dengan Badan Pengawasan Mahkamah Agung dalam kegiatan *Baseline Study* Pelayanan Publik di Pengadilan. Selanjutnya, dalam menarik kesimpulan dalam penelitian ini menggunakan teknik induktif dengan menghubungkan fakta-fakta yang telah berhasil dikumpulkan, kemudian juga dihubungkan dengan regulasi dan kebijakan yang berkaitan.

B. Prosedur Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

1. Landasan Hukum Prosedur Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas merupakan fenomena sosial dan masalah hukum yang menuntut pengelolaan yang efektif dan efisien agar terjadi tertib berlalu lintas dan kesadaran hukum dalam implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas).¹³ Prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di Indonesia saat ini diatur dengan mengacu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana. Selain itu, terdapat beberapa peraturan turunan yang melengkapi pengaturan dalam Undang-Undang tersebut. Berikut adalah peraturan perundang-undangan berhubungan dengan pengaturan penindakan pelanggaran lalu lintas yang dapat ditelusuri:

Undang-Undang	
1	Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana
2	Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

¹³ Dr. Artidjo Alkostar, dalam sambutan Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang, Jakarta, 17 Juni 2014. Lebih lanjut dapat dibaca dalam prosiding Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang, Jakarta, 17 Juni 2014.

3	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Peraturan Pemerintah	
4	Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
SEMA/SK KMA/PERMA	
5	SEMA No. 22 tahun 1983 Tentang Pidana Denda Dalam Perkara Cepat
6	SEMA No. 3 tahun 1989 Tentang Pidana Kurungan Dalam Perkara Lalu Lintas
7	SEMA No. 4 tahun 1993 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu
8	SEMA Nomor 66WK.MA.Y/IX2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
KEPOLISIAN	
9	Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.: SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunaan Blanko Tilang
10	Surat Kepala Kepolisian Negara Nomor B/2098/VIII/2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Belangko Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
KEJAKSAAN	
11	Surat Edaran Kejaksaan Agung Nomor B-416/E6/1994 Tahun 1994 tentang Penyelesaian Permasalahan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu
KESEPAKATAN BERSAMA	

12	Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu
----	---

Pelanggaran lalu lintas dalam UU Hukum Acara Pidana (KUHP) dikelompokkan bersama 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, surat tanda uji kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkannya 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 penggantungan 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.

Penggunaan pemeriksaan dengan acara cepat untuk perkara pelanggaran lalu lintas juga tertera dalam UU LLAJ pasal 267 ayat 1:

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

Tampaknya penggunaan acara pemeriksaan cepat untuk memenuhi asas peradilan yang cepat, sederhana dan biaya ringan seperti disebutkan dalam penjelasan umum KUHAP. Sehingga tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang tergolong ringan disederhanakan penyelesaiannya.

Pelanggaran lalu lintas di dalam UU LLAJ adalah salah satu bagian dari pengaturannya yang cukup luas mengingat seperti disebutkan pasal 3 UU LLAJ tentang tujuan penyelenggaraannya 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; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Lalu lintas yang dimaksud UU LLAJ ini ialah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sehingga ketentuan pidana yang diatur dalam UU 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 LLAJ 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 penanganan perkara pelanggaran lalu lintas, sama seperti penanganan perkara pidana pada umumnya yang melibatkan Kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), Kejaksaan, dan Pengadilan. Kewenangan penyidikan diserahkan pada Kepolisian dan PPNS bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dengan kewenangan yang jauh lebih banyak berada di tangan Kepolisian. Berikut adalah perbandingan kewenangannya.

Kepolisian (berdasarkan UU LLAJ pasal 260)	PPNS bagian LLAJ (berdasarkan UU LLAJ pasal 262)
a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang	a. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang

<p>patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;</p> <p>b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;</p> <p>c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;</p> <p>d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;</p> <p>e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;</p> <p>f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;</p>	<p>pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;</p> <p>b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;</p> <p>c. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;</p> <p>d. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;</p> <p>e. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau</p> <p>f. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana</p>
---	--

<p>g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;</p> <p>h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau</p> <p>i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.</p> <p><i>*Dan kewenangan yang telah diatur dalam KUHAP mengenai penyidik Kepolisian</i></p>	<p>dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.</p>
---	--

Setiap pelanggaran lalu lintas akan ditindak oleh penyidik berdasarkan kewenangannya. 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 tersebut telah ditetapkan waktu dan tempat persidangan. Kewenangan penyidik diatur lebih lanjut dalam PP 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 LLAJ melalui Bank yang ditunjuk oleh Pemerintah tanpa ada penyitaan apapun. Penyitaan dapat dilakukan penyidik kepolisian sebagai jaminan bahwa pelanggar akan menghadiri sidang. Denda ini akan menjadi penerimaan negara bukan pajak dari Kepolisian seperti disebutkan dalam pasal 269 ayat 1 UU LLAJ,

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

Ketentuan ini diperkuat PP Nomor 50 Tahun 2010 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia. Yang menarik, pada PP yang lebih umum pada tahun 1997 yaitu PP Nomor 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak, denda tilang tidak dijelaskan sebagai bentuk penerimaan negara bukan pajak yang masuk ke kas negara. Padahal dalam PP tersebut disebutkan penerimaan negara bukan pajak dari Kejaksaan sebagai sesama lembaga penegak hukum. Adapun peran PPNS bagian LLAJ dalam kewenangannya akan selalu melalui kepolisian dalam tahap persidangan karena peran kepolisian sebagai koordinator dan pengawas, pasal 263 ayat 3 menjelaskan bahwa

“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”

sehingga pada dasarnya peran awal dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh kepolisian.

Pada proses pelaksanaan acara cepat terdapat beberapa karakteristik khusus hukum acara, dibandingkan dengan bentuk acara lainnya. Beberapa bentuk kekhususan dari acara cepat adalah proses pelimpahan perkara tidak dilakukan melalui aparat penuntut umum, namun penyidik bertindak sebagai *Kuasa Penuntut Umum*, tidak diperlukan adanya surat dakwaan, dilakukan dengan hakim tunggal, saksi tidak mengucapkan sumpah, dan sifat putusan bersifat final dan mengikat.¹⁴ Hal ini 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 ari sejak berita acara pemeriksaan selesai dibuat, menghadapkan terdakwa beserta barang bukti, saksi, ahli atau juru bahasa ke sidang pengadilan”

Beberapa konsekuensi dari hal ini adalah sebagai berikut :¹⁵

- 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;

¹⁴ M. Yahya Harahap, S.H., Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP, Sinar Grafika, Cetakan ke 12 : 2010, hlm.423

¹⁵ Ibid, hlm.423 - 424

- 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) : yang dimasud “atas kuasa” dari penuntut umum kepada penyidik adalah “demi hukum”. 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. tidak mengurangi hak penuntut umum untuk menghadiri pemeriksaan sidang.
Walaupun undang-undang telah menyerahkan wewenang pelimpahan berkas dan menghadapkan orang-orang yang diperlukan ke sidang pengadilan oleh penyidik atas kuasa penuntut umum, tidak menghilangkan hak penuntut umum untuk menghadairi pemeriksaan di sidang pengadilan.

Karakteristik khusus dari hukum acara cepat kedua adalah tidak diperlukannya surat dakwaan, di dalam proses penuntutan. Proses pendakwaan dicatatkan di dalam buku register. Pada hukum acara cepat, dilakukan oleh hakim tunggal. Hal ini mengingat sederhananya penerapan hukum dan penilaian terhadap fakta dari proses peradilan cepat.¹⁶

Hal khusus lainnya adalah terkait dengan proses pembuktian, seringkali pada proses acara cepat, bukti-bukti yang disajikan hanya terdapat pada kesaksian dari penyidik dan/atau pelanggar sendiri, tanpa di dukung oleh alat bukti lainnya. Sehingga, bersalah atau tidaknya bergantung pada keyakinan hakim.

¹⁶ Ibid, hlm.428

Terkait dengan hal ini, Yahya Harahap melakukan kritik, bahwa dalam perkara cepat, walaupun memiliki standar pembuktian yang jauh lebih rendah dibandingkan dengan Pasal 183 KUHAP, keyakinan hakim semata tidak dapat dijadikan dasar untuk menjatuhkan putusan kepada pelanggar, namun harus juga didukung oleh alat bukti lainnya.¹⁷

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

1. Putusan Pengadilan Negeri bersifat putusan tingkat terakhir, dimana tidak dapat diupayakan upaya hukum banding pasca dihukumnya seorang pelanggar.
2. Namun demikian, kasasi dapat dilakukan berdasarkan ketentuan Pasal 244 KUHAP.

Pada prinsipnya, 2 (dua) pengertian tersebut dari Yahya Harahap adalah tepat. Namun demikian, dengan semangat reformasi peradilan yang saat ini dicanangkan oleh MA, salah satunya ialah menciptakan peradilan yang cepat dan murah. Salah satu strategi dari MA ialah untuk menghilangkan sumbatan perkara (backlog perkara) yang berada di MA, dengan mengurangi perkara yang masuk ke MA. Untuk itu dikeluarkan Surat Edaran Mahkamah Agung (SEMA) Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Penyesuaian Batasan Tindak Pidana Ringan dan Jumlah Denda Dalam KUHP.¹⁸ SEMA ini berisikan mekanisme

¹⁷ Ibid, hlm.429

¹⁸ Pada point b konsideran menimbang SEMA Nomor 02 Tahun 2012, menyatakan bahwa penangan perkara di MA harus diperhatikan proposionalitas antara ancaman hukuman paling tinggi dengan upaya hukum yang dilakukan. Pada ancaman paling tinggi ancaman hukum 3 (tiga) bulan dan tidak dikenakannya penahanan, maka tidak dapat dilakukan upaya hukum kasasi.

filter terhadap perkara tindak pidana ringan yang dapat dimintakan upaya hukum di MA. Walaupun SEMA tersebut khusus ditunjukkan bagi perkara-perkara yang berada di dalam KUHP, namun pengajuan upaya hukum dalam pelanggaran tilang ini juga penting untuk dipertimbangkan diterapkan dalam perkara tilang.

2. Alur Pelaksanaan Sidang Pelanggaran Lalu Lintas

Penindakan pelanggaran lalu lintas diatur dalam Bab XIX mengenai Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Bab ini diatur mengenai proses penindakan pelanggaran yang melibatkan pengadilan melalui acara pemeriksaan cepat. Namun, dalam kelompok pengaturan tersebut, tidak terlihat adanya ketentuan yang jelas mengenai prosedur penanganan perkara tilang di pengadilan. Pada bagian pengaturan tersebut lebih banyak mengenai pengenaan sanksi denda, penitipan denda dan jumlah yang harus dititipkan. Terkait dengan persidangan, ketentuan yang terdapat dalam bagian tersebut hanya menyangkut mengenai pemeriksaan cepat dan pemeriksaan tanpa kehadiran pelanggar.¹⁹

Minimnya pengaturan mengenai penanganan perkara pelanggaran lalu lintas juga terlihat dalam peraturan turunan Undang-Undang tersebut. Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur pada bagian ketiga mengenai persidangan dan pembayaran denda pelanggaran. Namun peraturan ini tidak banyak mengatur mengenai

¹⁹ Pasal 267 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

pelaksanaan sidang. Hanya terdapat tiga ketentuan yang secara langsung berhubungan dengan prosedur pelaksanaan sidang, yaitu:

- penyerahan surat tilang dan alat bukti yang harus dilakukan dalam waktu paling lambat 14 hari sejak terjadinya pelanggaran (Pasal 29 ayat (1));
- pelaksanaan sidang sesuai dengan hari sidang yang disebutkan dalam surat tilang (Pasal 29 ayat (3)); dan
- persidangan dapat dilakukan dengan atau tanpa kehadiran pelanggar atau kuasanya (Pasal 29 ayat (4)).

Dari ketentuan tersebut belum cukup menjelaskan bagaimana pengadilan harus melakukan pengelolaan atau mengatur prosedur sidang untuk perkara pelanggaran lalu lintas. Prosedur penanganan terhadap perkara pelanggaran lalu lintas sebelumnya juga diatur dalam Surat Kesepakatan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu yang ditandatangani pada 19 Juni 1993. Kesepakatan bersama ini juga mengatur mengenai Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang meliputi:²⁰

- a) Penyidik memberitahukan kepada pelanggar tentang hari, tanggal, jam dan tempat ia harus menghadap ke Sidang Pengadilan;
- b) Pelanggar dapat menunjuk seorang wakil yang disediakan oleh Kepolisian dengan Surat Tilang untuk mewakilinya di sidang Pengadilan;

²⁰ Bab IV tentang Prosedur Teknis Penindakan butir 7 mengenai Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Surat Kesepakatan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu

- c) Pelanggar atau wakilnya menerima putusan hakim;
- d) Selanjutnya berlaku ketentuan sebagaimana tersebut pada pasal 214 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana;
- e) Petugas Kejaksaan Negeri sebagai eksekutor memberitahukan dan menyerahkan lembar blanko tilang warna merah dan biru kepada BRI bahwa uang titipan atas nama pelanggar yang telah disetorkan, telah berubah menjadi uang denda dan biaya perkara agar disetorkan ke Kas Negara.

Terdapat lima butir pengaturan dalam surat kesepakatan tersebut dalam bagian mengenai acara pemeriksaan perkara pelanggaran lalu lintas. Dari ketentuan tersebut tidak mengatur detail mengenai prosedur penanganan perkara tilang di pengadilan. Surat kesepakatan tersebut merujuk pada pasal 214 yang mengatur mengenai pemeriksaan cepat.

Dari uraian sebelumnya yang merujuk pada ketentuan penanganan perkara tilang belum terlihat pengaturan teknis terhadap penyelenggaraan sidang tilang oleh pengadilan. Dari penelusuran terhadap prosedur pelaksanaan sidang tilang yang tersedia di website pengadilan negeri, secara umum ada empat tahapan yang dilalui pelanggar untuk menjalani proses persidangan tindak pelanggaran lalu lintas di pengadilan. Tahapan tersebut meliputi:

- Pendaftaran
- Pelaksanaan sidang
- Pembayaran denda
- Pengambilan barang bukti

Proses pendaftaran dilakukan oleh pelanggar dengan menyerahkan relaas/surat tilang berwarna merah melalui loket pendaftaran atau kepada petugas di

ruang sidang. Kemudian petugas tersebut akan menyiapkan berkas sidang. Pelanggar akan mendapatkan nomor antrian atau langsung menuju ke antrian peserta sidang.

Petugas pendaftar akan menyerahkan berkas sidang kepada hakim. Selanjutnya, pelanggar akan dipanggil untuk menghadap ke hakim. Hakim akan melakukan sidang. Hakim dapat memutus pelanggar untuk membayar denda sejumlah tertentu serta ongkos perkara.

Terhadap putusan tersebut, pelanggar akan melakukan pembayaran denda kepada petugas. Setelah itu, pelanggar menyerahkan bukti pembayaran kepada jaksa untuk melakukan eksekusi dan jaksa akan mengembalikan barang bukti saat itu juga kepada pelanggar.

3. Pihak yang Berperan dalam Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

Dari proses penanganan yang diuraikan pada bagian sebelumnya, terdapat beberapa institusi yang memiliki peran dalam pelaksanaan sidang pelanggaran lalu lintas di pengadilan, yaitu:

- Polisi
Polisi memiliki peran untuk menyerahkan surat tilang dan alat bukti yang diperoleh dari penindakan pelanggaran yang telah dilakukannya. Berdasarkan PP 80/2012, Polisi harus menyerahkan surat tilang dan alat bukti tersebut paling lambat dalam waktu 14 hari sejak terjadinya pelanggaran.
- Petugas pengadilan/panitera

Petugas pengadilan akan menerima pelimpahan surat tilang dan alat bukti dari kepolisian dan kemudian akan melakukan proses penyiapan berkas untuk keperluan persidangan.

Selain itu, pada hari pelaksanaan sidang, petugas pengadilan juga memiliki tugas untuk menerima pendaftaran pelanggar yang akan melakukan sidang pada hari tersebut.

- Hakim

Hakim memiliki peran untuk memberikan putusan atas pelanggaran yang telah dilakukan oleh pelanggar dan menentukan denda.

- Bank

Bank memiliki peran untuk menerima pembayaran denda dari pelanggar

- Jaksa

Jaksa berperan melakukan eksekusi yaitu menerima bukti pembayaran dari pelanggar dan menyerahkan alat bukti yang telah disita kepada pelanggar.

Dalam Surat Kesepakatan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu disebutkan dua kelompok yang mempunyai peran dalam penindakan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Dua kelompok tersebut terbagi atas:²¹

Kelompok	Unsur	Status/Peran	Dasar Hukum (UU No. 22/2009)
Pelaksana	Polisi	Penyidik/penyidik pembantu	Pasal 259 ayat (1) butir a

²¹ Bab II Butir 3 Ketentuan Umum Surat Kesepakatan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu

	Penyidik Pegawai Negeri (PPNS) Sipil	Penyidik	Pasal 259 ayat (1) butir b
	Hakim	Pemutus perkara	Pasal 267 ayat (1)
	Jaksa	Pelaksana putusan hakim	
Pelaksana Pendukung	Bank	Penerima pembayaran denda	Pasal 267 ayat (3)

Masing-masing institusi tersebut memiliki peran tertentu dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas. Peran tersebut berkaitan satu sama lain dan saling menyambung antara tahapan sebelumnya dengan tahapan berikutnya. Prosesnya diawali oleh Kepolisian dan berakhir di Bank dengan memasukkan pembayaran denda ke dalam rekening penerimaan negara bukan pajak. Adanya beberapa pihak yang mempunyai kewenangan atau berperan dalam penanganan perkara lalu lintas ini menunjukkan bahwa penanganan perkara ini merupakan tanggung jawab bersama di antara para pihak tersebut. Tanggung jawab bersama ini menuntut adanya koordinasi baik dalam pengambilan kebijakan, implementasi maupun monitoring dan evaluasi secara terintegrasi antar institusi.

Model pengambilan kebijakan melalui kesepakatan bersama merupakan salah satu contoh pengambilan kebijakan yang terkoordinasi antar pihak yang mempunyai peran dalam penanganan perkara tilang. Tentu saja proses pembentukan kebijakan secara bersama-sama ini perlu ditindaklanjuti dengan koordinasi penerapan kebijakannya.

4. Identifikasi Jenis Pelanggaran dalam UU LLAJ

Berikut adalah ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

I. Pengemudi Kendaraan Umum Yang Tidak Singgah di Terminal

“Pasal 276

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

II. Pengemudi Tanpa Kelengkapan Peralatan Pengaman

“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 banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

III. Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Tidak Memasang Segitiga Pengaman, Lampu Isyarat Peringatan Bahaya, atau Isyarat Lain Pada Saat Berhenti atau Parkir dalam Keadaan Darurat

“Pasal 298

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

IV. Pengemudi Kendaraan Bermotor Beroda Empat Yang Kendaraannya

Tidak Memenuhi Persyaratan Laik Jalan

“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).”

V. Pengemudi Sepeda Motor Yang Kendaraannya Tidak Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan

“Pasal 285

- (1) 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).
- (2) 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).”

VI. Pengemudi Yang Memasang Perlengkapan Pengaman Namun Mengganggu Keselamatan Lalu Lintas

“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).”

VII. Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Yang Tidak Dilengkapi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor

“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).”

VIII. Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Yang Tidak Dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Yang Ditetapkan Oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia

“Pasal 288 ayat (1)

- (1) 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).”

IX. Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Dengan Tidak Dilengkapi Surat Izin Mengemudi

“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).”

X. Pengemudi Yang Tidak Dapat Menunjukkan Surat Izin Mengemudi Yang Sah

“Pasal 288 ayat (2)

- (2) 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).”

XI. Pengguna Jalan Yang Tidak Mematuhi Perintah Petugas

“Pasal 282

Setiap Pengguna Jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XII. Pengemudi Yang Melanggar Aturan Perintah Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

“Pasal 287 ayat (1) dan (2)

- (1) 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).
- (2) 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).”

XIII. Pengemudi Yang Melanggar Aturan Gerakan Lalu Lintas

“Pasal 287 ayat (3)

- (3) 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).”

XIV. Pengemudi Yang Melanggar Ketentuan Alat Peringatan Dengan Bunyi dan Sinar

“Pasal 287 ayat (4)

- (4) 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).”

XV. Pengemudi Yang Melanggar Aturan Batas Kecepatan

“Pasal 287 ayat (5)

(5) 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).”

XVI. Pengemudi Yang Melanggar Aturan Penggandengan dan Penempelan Kendaraan

“Pasal 287 ayat (6)

(6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan 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).”

XVII. Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Dengan Tidak Dilengkapi Surat Keterangan Uji Berkala

“Pasal 288 ayat (3)

- (3) 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).”

XVIII. Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Secara Tidak Wajar

“Pasal 283

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).”

XIX. Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Dengan Tidak Mengutamakan Keselamatan Pejalan Kaki atau Pesepeda

“Pasal 284

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

XX. Pengemudi atau Penumpang Yang Tidak Mengenakan Sabuk Keselamatan

“Pasal 289

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXI. Pengemudi atau Penumpang Selain Sepeda Motor Yang Tidak Dilengkapi Rumah-Rumah dan Tidak Mengenakan Sabuk Keselamatan dan Mengenakan Helm

“Pasal 290

Setiap orang yang mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXII. Pengemudi Sepeda Motor Yang Tidak Mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia

“Pasal 291 ayat (1)

- (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).

XXIII. Penumpang Sepeda Motor Yang Tidak Mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia

“Pasal 291 ayat (2)

- (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).”

XXIV. Pengemudi Sepeda Motor Tanpa Kereta Samping Yang Mengangkut Penumpang lebih Dari 1 (Satu) Orang

“Pasal 292

Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXV. Pengemudi Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Malam Hari dan Kondisi Tertentu

“Pasal 293 ayat (1)

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXVI. Pengemudi Sepeda Motor Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari

“Pasal 293 ayat (2)

- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan

lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).”

XXVII. Pengemudi Yang Membelok atau Berbalik Arah Tanpa Memberikan Isyarat

“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).”

XXVIII. Pengemudi Yang Berpindah Jalur atau Bergerak Ke Samping Tanpa Memberikan Isyarat

“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).”

XXIX. Pengemudi Yang Tidak Berhenti Ketika Sinyal Perlintasan Kereta Api Sudah Berbunyi, Palang Pintu Kereta Api Sudah Mulai Ditutup, dan/atau Isyarat Lain

“Pasal 296

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api

sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXX. Pengemudi Yang Berbalapan Dalam Mengemudikan Kendaraan Bermotor

“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).”

XXXI. Pengendara Kendaraan Tidak Bermotor Yang Dengan Sengaja Berpegang Pada Kendaraan Bermotor untuk Ditarik, Menarik Benda-Benda Yang Dapat Membahayakan Pengguna Jalan Lain, dan/atau Menggunakan Jalur Jalan Kendaraan

“Pasal 299

Setiap orang yang mengendarai Kendaraan Tidak Bermotor yang dengan sengaja berpegang pada Kendaraan Bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan Pengguna Jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 huruf a, huruf b, atau huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).”

XXXII. Pengemudi Yang Tidak Menggunakan Lajur Yang Telah Ditentukan, Tidak Memberhentikan Kendaraannya Selama Menaikkan dan/atau Menurunkan Penumpang, dan Tidak Menutup Pintu Kendaraan Selama Kendaraan Berjalan

“Pasal 300

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf c;
- b. tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d; atau
- c. tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e.”

XXXIII. Pengemudi Angkutan Barang Yang Tidak Menggunakan Jaringan Jalan Sesuai Dengan Kelas Jalan Yang Ditentukan

“Pasal 301

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXXIV. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum Yang Tidak Berhenti Selain di Tempat Yang Telah Ditentukan, Mengetem, Menurunkan Penumpang Selain di Tempat Pemberhentian, atau Melewati Jaringan Jalan Selain Yang Ditentukan Dalam Izin Trayek

“Pasal 302

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXXV. Pengemudi Mobil Barang Yang Mengangkut Orang

“Pasal 303

Setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXXVI. Pengemudi Kendaraan Angkutan dengan Tujuan Tertentu Yang Menaikkan atau Menurunkan Penumpang Lain di Sepanjang Perjalanan atau Menggunakan Kendaraan Angkutan Tidak Sesuai Dengan Angkutan Untuk Keperluan Lain

“Pasal 304

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

XXXVII. Pengemudi Yang Mengangkut Barang Khusus Yang Tidak Memenuhi Ketentuan Persyaratan Keselamatan, Pemberian Tanda Barang,

**Parkir, Bongkar dan Muat, Waktu Operasi, dan Rekomendasi dari
Instansi Terkait**

“Pasal 305

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

**XXXVIII. Pengemudi Kendaraan Angkutan Barang Yang Tidak Dilengkapi
Surat Muatan Dokumen Perjalanan**

“Pasal 306

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

**XXXIX. Pengemudi Angkutan Umum Barang Yang Tidak Memenuhi
Ketentuan Tata Cara Pemuatan, Daya Angkut, dan Dimensi
Kendaraan**

“Pasal 307

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

XL. Pengemudi Kendaraan Bermotor yang Tidak Memiliki Izin Trayek, Tidak Memiliki Izin Menyelenggarakan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, dan Tidak Memiliki Izin Menyelenggarakan Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat

“Pasal 308

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;
- b. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
- c. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c; atau
- d. menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173.”

C. Temuan dan Analisis

1. Asumsi Awal Riset Tilang dan Temuan di Lapangan

Pada tahap awal penyusunan rancangan riset sudah dirumuskan beberapa asumsi dan solusi untuk memecahkan permasalahan dimaksud. Opsi pertama adalah mengeluarkan atau mengurangi perkara tilang dari beban kerja pengadilan, khususnya bagi perkara dimana pelanggar mengakui kesalahannya (*uncontested offender*). Sedangkan opsi kedua adalah adanya keinginan untuk mempertahankan beban kerja perkara tilang di pengadilan, namun dengan perbaikan-perbaikan tertentu dalam penyelenggaraannya.

Opsi pertama didasarkan pada besarnya beban perkara tilang yang harus ditangani oleh pengadilan negeri. Data dua tahun terakhir yang bersumber dari Laporan Tahunan MA, menunjukkan bahwa jumlah perkara tilang selalu berada di atas 3 juta per tahun. Jumlah perkara yang besar ini memberi beban bagi pengadilan baik terhadap penyiapan perkara secara administrasi maupun beban penyediaan fasilitas pendukung yang memadai untuk melayani pengunjung yang jumlahnya bisa mencapai ribuan di beberapa pengadilan dalam satu hari sidang. Besarnya beban penanganan ini dihadapkan juga dengan kualifikasi perkara. Pelanggaran lalu lintas merupakan perkara sederhana, namun menimbulkan beban bagi pengadilan. Beberapa pendapat ini menjadi dasar pertimbangan usulan agar penanganan perkara tilang tidak perlu melalui proses sidang di pengadilan.

Opsi mengeluarkan perkara tilang dari pengadilan dapat menjadi solusi yang tepat untuk menghilangkan beban pengadilan dalam menangani perkara

tilang. Namun, terdapat beberapa hal yang perlu dipertimbangkan untuk melaksanakan pilihan tersebut. Penanganan perkara tilang oleh pengadilan merupakan prosedur yang sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan yaitu KUHAP dan UU LLAJ. Dalam peraturan perundang-undangan tersebut, diatur secara jelas kedudukan pengadilan dalam penanganan perkara tilang. Sehingga opsi untuk mengeluarkan penanganan perkara tilang dari pengadilan mensyaratkan adanya perubahan pada dua undang-undang tersebut. Di sisi lain, pilihan pelanggar untuk menempuh prosedur melalui pengadilan juga disebabkan oleh disparitas yang cukup besar antara kewajiban pembayaran uang titipan sebesar ancaman denda maksimum dengan putusan hakim. Sehingga ketika disparitas tersebut semakin besar maka masyarakat akan lebih banyak yang memilih ke pengadilan.²²

Sebenarnya, potensi pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas ini juga bisa dengan mengacu pada ketentuan Pasal 82 ayat (1) KUHP yang mengatur (1):

Kewenangan menuntut pelanggaran yang diancam dengan pidana denda saja menjadi hapus, kalau dengan suka rela dibayar maksimum denda dan biaya-biaya yang telah dikeluarkan kalau penuntutan telah dimulai, atas kuasa pejabat yang ditunjuk untuk itu oleh aturan-aturan umum, dan dalam waktu yang ditetapkan olehnya.

Ketentuan tersebut mengatur bahwa apabila pelanggaran diancam dengan denda saja dan pelanggar sudah secara sukarela membayar denda maksimum dan biaya perkara maka penuntutannya menjadi hapus. Kualifikasi perkara

²² Chandra M Hamzah, Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan, Jakarta, 17 Juni 2014. Lebih lanjut dapat dibaca dalam prosiding Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan.

pelanggaran lalu lintas antara *uncontested* dan *contested* sebenarnya sejalan dengan ketentuan ini. Jadi bagi pelanggar yang sudah mengakui kesalahan dan membayar denda sesuai maksimum denda maka perkaranya tidak perlu diteruskan ke pengadilan.²³ Akan tetapi, penerapan ketentuan pasal 82 KUHP ini mendapat kendala dari materi pengaturan dalam UU LLAJ, yang meliputi:

- Adanya ancaman sanksi kurungan selain denda untuk pelanggaran lalu lintas;
- Selisih ancaman denda maksimum dengan denda yang diputus hakim cukup besar;
- Tidak ada pengaturan kualifikasi pelanggar dalam UU LLAJ.

Beberapa kendala tersebut mengakibatkan ketentuan Pasal 82 tidak dapat diberlakukan, sehingga perkara pelanggaran lalu lintas ini tetap diproses melalui pengadilan.

Sebagai solusi jangka pendek, usulan untuk mengeluarkan perkara pelanggaran lalu lintas dari pengadilan sulit untuk ditempuh mengingat adanya proses formal yang harus dilalui untuk merubah undang-undang. Sebagai solusi jangka panjang, opsi ini bisa dilakukan melalui perubahan undang-undang yang memerlukan waktu dan sumber daya lainnya.

Selain regulasi, kesiapan dukungan kelembagaan yang akan menjalankan mekanisme baru penanganan tilang dengan tidak melalui pengadilan juga perlu menjadi perhatian yang serius. Aspek ini perlu menjadi perhatian agar pola baru yang diterapkan tidak mengalihkan beban dari pengadilan ke institusi yang lain. Berbagai model penindakan dengan tanpa melalui proses

²³ Ibid

pengadilan juga muncul seperti pengintegrasian pembayaran denda dengan pembayaran pajak kendaraan bermotor, pembayaran denda melalui ATM atau *non cash transaction*,²⁴ dan sebagainya. Bahkan, Ketua MA dalam pertemuan konsultasi dengan tim peneliti cenderung berpendapat perkara tilang tidak perlu melalui sidang dalam arti pelanggar langsung mendatangi kantor pengadilan, cukup pengadilan menjatuhkan putusan denda dan dimuat di web pengadilan maupun diumumkan di kantor pengadilan. Berbagai usulan model penindakan ini juga perlu menyesuaikan dengan sistem terkait yang saat ini berkembang.²⁵

Pelaksanaan opsi untuk mengeluarkan perkara tilang masih memerlukan proses penyesuaian dari sisi regulasi, kesiapan aparat/lembaga, kondisi masyarakat dan kesiapan sistem penunjang. Hal ini membutuhkan waktu yang lama, padahal proses penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas harus terus berjalan sebagai upaya penegakan hukum dan penciptaan ketertiban serta keteraturan di masyarakat. Oleh karena itu, penelitian ini mengkaji lebih mendalam terkait dengan opsi kedua yaitu melakukan upaya perbaikan pelayanan dalam penanganan perkara tilang di pengadilan. Opsi kedua ini dapat dianggap sebagai solusi sementara sampai dengan terciptanya kondisi yang mendukung pelaksanaan sistem penindakan tilang tanpa melalui prosedur di pengadilan.

Pendalaman terhadap opsi kedua ini juga didasarkan pada keberadaan pengadilan dalam menangani perkara pelanggaran lalu lintas sebagai forum bagi masyarakat untuk mendapatkan keadilan. Dalam penelitian ini, terdapat

²⁴ Wawancara dengan narasumber di Jakarta, 7 Maret 2013

²⁵ Pertemuan Konsultasi tim peneliti dengan Ketua MA, 14 Mei 2014.

informasi bahwa proses sidang tilang melalui pengadilan atau pemeriksaan oleh hakim menjadi pilihan masyarakat untuk memperoleh keringanan hukuman dari hakim. Sebagai contoh, hakim di PN Jakarta Utara mempertimbangkan buruknya fasilitas jalan yang memicu pelanggar untuk melakukan pelanggaran lalu lintas dalam kasus ini menyerobot jalur *busway*. Pengadilan dianggap sebagai lembaga untuk mengadu atau memberikan pembelaan bagi pelanggar. Kondisi seperti ini yang juga mendorong urgensi adanya upaya perbaikan dalam pengelolaan perkara tilang di pengadilan. Persoalan berikutnya adalah menyelesaikan kendala yang dihadapi oleh pengadilan yang saat ini menciptakan beban.

Penelitian ini juga merekam pendapat mengenai apakah perkara tilang menjadi beban bagi pengadilan. Dari penelusuran melalui wawancara langsung dan mendalam (*direct and in-depth interview*) kepada pemangku kepentingan di beberapa Pengadilan Negeri, didapatkan temuan dan pendapat yang beragam. Pertanyaan kunci yang diajukan adalah apakah perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) dirasakan sebagai beban atau tidak. Jawaban yang muncul bervariasi. Sebagian menyatakan sebagai beban, sebagian menyatakan tidak sebagai beban. “Akan senang sekali kalau tilang dikeluarkan dari tugas dan tanggung jawab pengadilan”.²⁶ Pendapat bahwa perkara pelanggaran lalu lintas merupakan sebuah beban juga muncul saat wawancara narasumber di Medan.

Meski demikian, secara mayoritas, hampir seluruh Ketua Pengadilan Negeri dan Hakim yang diwawancarai menjawab bahwa memeriksa dan memutus perkara, termasuk pelanggaran lalu lintas (tilang), merupakan kewajiban yang diberikan oleh undang-undang, sehingga tidak ada ruang bagi hakim untuk menolak.

²⁶ Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014

“Tidak merasa bahwa perkara tilang menjadi beban bagi pengadilan. Karena merupakan tugas yang diberikan oleh undang-undang.”²⁷

Walaupun sebagian pihak berpendapat bahwa perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) sebagai beban, akan tetapi terdapat pula usulan agar dilakukan pembenahan pada sistem pengelolaan sehingga dapat berjalan secara optimal, efektif, dan efisien. Pilihan ini merupakan pilihan yang dapat diambil tanpa harus mengeluarkan perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) dari Pengadilan.

Mengenai “beban pengadilan” ini pun dapat diuraikan lebih lanjut dan terperinci. Apabila diklasifikan secara umum, beban terhadap pengadilan dalam perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) lebih menysasar kepada teknis administrasi peradilan. Dimana hal ini merupakan tugas dan tanggung jawab kepaniteraan dan staf Pengadilan. Oleh karena itu, uraian beban pengadilan tersebut dapat dijabarkan dalam beberapa hal berikut.

Pertama, beban administrasi. Salah satu argumentasi perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) sebagai beban administrasi adalah terkait dengan waktu penyerahan berkas oleh Kepolisian kepada Pengadilan. Di Pengadilan Negeri Palu dan Ternate, didapatkan informasi bahwa berkas dari Kepolisian diserahkan satu hari menjelang pelaksanaan persidangan. Lebih rinci, di Pengadilan Negeri Medan, Binjai, Surabaya, dan Jakarta Timur, berkas diserahkan oleh pihak Kepolisian pada sore hari sehari sebelum sidang tilang dilaksanakan.

²⁷ Wawancara Narasumber di Ternate, 3 Februari 2014

Waktu penyerahan berkas tilang oleh Kepolisian kepada Pengadilan juga tidak ditentukan secara tegas oleh undang-undang. KUHAP maupun UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak memberikan pengaturan yang jelas dan tegas mengenai waktu penyerahan berkas oleh Kepolisian.²⁸ Sehingga penyerahan berkas sehari sebelum sidang kepada Pengadilan berkembang dalam kebiasaan dan praktik pelaksanaan sidang tilang.

Kedua, beban lembur. Penyerahan berkas oleh Kepolisian kepada Pengadilan satu hari sebelum sidang tersebut berdampak pada beban kerja staf Pengadilan. Panitera Muda Pidana dan staf, dengan jumlah yang juga terbatas, tidak jarang harus lembur untuk mempersiapkan persidangan keesokan harinya. Hal ini belum lagi ditambah dengan tidak adanya insentif bagi staf yang lembur.

Ketiga, beban terhadap persepsi adanya “calo”. Keberadaan calo dalam pengurusan perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) membawa beban berupa persepsi negatif terhadap Pengadilan. Meski demikian, perlu ada penelitian lanjutan terkait hal ini. Penelitian tersebut setidaknya dapat menggambarkan keberadaan calo di Pengadilan secara utuh dan menyeluruh. Mulai dari celah dan peluang, faktor pendorong (*push*) dan penarik (*pull*), hingga modus dari calo tersebut. Dari pemetaan itu, akan dapat dirumuskan solusi yang efektif dalam penanganannya.

Keberadaan calo ini juga patut dilihat dari begitu tipis perbedaannya dengan wakil dari pelanggar untuk hadir di persidangan sebagaimana diatur dalam

²⁸ Analisis peraturan perundang-undangan lebih lanjut tentang penyerahan berkas ini akan diuraikan pada bagian berikutnya.

undang-undang. Pasal 213 KUHAP, misalnya mengatur bahwa pelanggar dapat menunjuk seorang dengan surat untuk mewakilinya di sidang.

2. Kewajiban Yang Diberikan Oleh Undang-Undang

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan kewajiban bagi Pengadilan untuk memeriksa dan memutus perkara pelanggaran lalu lintas (tilang). Pasal 267 ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa setiap pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dan dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan.

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan 2 (dua) mekanisme penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas (tilang), yaitu pelanggar yang hadir di persidangan atau pelanggar yang tidak hadir dan menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah. Dalam hal pelanggar hadir di persidangan, sesuai dengan Pasal 267 ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemeriksaan dilakukan berdasarkan pemeriksaan cepat.

Apabila pelanggar tidak hadir di persidangan, maka denda dapat ditipkan kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah. Meski demikian, untuk konteks pelanggar tidak hadir di persidangan, bukan berarti meniadakan peran Pengadilan. Pasal 268 ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap memberikan peran kepada Pengadilan, dimana dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan, sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil. Sesuai pengaturan tersebut, peran pengadilan dalam hal pelanggar tidak hadir di persidangan adalah untuk menetapkan besaran denda yang akan dikenakan.

Selain itu, KUHAP juga memberikan kewajiban bagi Pengadilan dalam memeriksa dan memutus perkara pelanggaran lalu lintas. Dalam hal pelanggar hadir di persidangan, pemeriksaan dilakukan berdasarkan acara pemeriksaan cepat. Sedangkan apabila pelanggar memilih hadir di persidangan, akan tetapi pada hari persidangan tidak hadir, sesuai dengan Pasal 214 KUHAP, persidangan tetap dilanjutkan tanpa kehadiran pelanggar (*verstek*). Makna yang terkandung dalam acara pemeriksaan cepat, sesuai Penjelasan Pasal 215 KUHAP, adalah pemeriksaan dilakukan atau berjalan secara cepat dan tuntas.

Dengan demikian, mengeluarkan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) adalah pilihan yang sulit atau bahkan saat ini tidak mungkin untuk dilakukan. Perlu ada perubahan terhadap undang-undang terlebih dahulu. Selama belum ada perubahan perubahan undang-undang, Hakim dan Pengadilan tidak boleh menolak untuk memeriksa dan memutus perkara yang diajukan kepadanya. Terutama, dalam hal ini, perkara pelanggaran lalu lintas (tilang). Hal ini merupakan bentuk pengejawantahan asas umum peradilan. Dimana hakim tidak boleh menolak untuk memeriksa, mengadili, dan memutus perkara yang diajukan kepadanya. Pada level undang-undang, hal tersebut juga diatur pada Pasal 10 UU No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.

3. Gambaran Kuantitas Pengelolaan Perkara Tilang di Pengadilan Negeri

Sebagaimana telah dipaparkan pada BAB I bagian Metode Penelitian, penelitian ini melalui proses penelusuran data dan informasi. Pengumpulan data, dilakukan melalui penelusuran dokumen maupun wawancara langsung dan mendalam (*direct and in-depth interview*) ke beberapa Pengadilan Negeri.

Hal ini ditujukan untuk 2 (dua) hal, yaitu (i) mendapatkan data dan informasi sekaligus (ii) memotret pengelolaan perkara tilang dalam lingkup Pengadilan Negeri secara langsung.

Beberapa Pengadilan Negeri yang dijadikan sampel dalam wawancara adalah Pengadilan Negeri Ternate, Pengadilan Negeri Surabaya, Pengadilan Negeri Medan, Pengadilan Negeri Palu, dan Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Selain itu, ditambahkan satu sampel pengadilan negeri lagi, yaitu Pengadilan Negeri Binjai, yang berdekatan, baik secara geografis maupun wilayah hukum, dengan Pengadilan Negeri Medan. Namun, menangani perkara tilang yang secara kuantitas signifikan berbeda.

Pada bagian ini, akan dipaparkan mengenai hasil wawancara yang sudah dilakukan tersebut. Pemaparan akan dimulai dari menjabarkan beban perkara tilang secara kuantitas di Pengadilan Negeri yang dijadikan sampel. Data yang dijabarkan adalah data beban perkara tilang selama 2013. Lalu, data itu akan diperbandingkan dengan data jumlah keseluruhan perkara atau perkara pidana biasa di Pengadilan Negeri tersebut.

Selanjutnya, akan dipotret jumlah sumber daya manusia yang bertugas menangani perkara tilang di Pengadilan Negeri tersebut. Sumber daya manusia yang dimaksud mulai dari hakim, panitera muda pidana, hingga staf yang mengurus administrasi tilang. Tujuannya adalah untuk mendapatkan rasio perbandingan beban kerja dengan jumlah ketersediaan sumber daya manusia yang menangani perkara tilang di masing-masing pengadilan negeri.

Di Pengadilan Negeri Ternate, pada kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 3.963 perkara tilang.²⁹ Angka ini merupakan jumlah keseluruhan perkara tilang yang ditangani dari masing-masing satuan kerja kewilayahan Kepolisian. Sebagai catatan, Pengadilan Negeri Ternate menangani perkara tilang dari 3 (tiga) satuan wilayah Kepolisian, yaitu Polda Maluku Utara, Polres Ternate, dan Polres Halmahera Barat.

Untuk setiap kali sidang tilang, jumlah pelanggar yang paling sedikit disidangkan adalah 11 pelanggar, sementara yang paling banyak adalah diatas 100 pelanggar. Terjadi peningkatan jumlah perkara tilang secara signifikan di akhir tahun, sejalan dengan operasi yang dilakukan oleh Kepolisian. Untuk persidangan tanpa kehadiran pelanggar (*verstek*) terkadang di atas 50 % dari keseluruhan pelanggar.³⁰

Secara rinci, jumlah perkara tilang yang ditangani per bulannya dapat dilihat pada tabel berikut.

Bulan	Jumlah
Januari	159
Februari	133
Maret	279
April	113
Mei	273
Juni	170

²⁹ Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana Tilang 2013 Pengadilan Negeri Ternate.

³⁰ Wawancara dengan Halil, staf Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Ternate, 2 Februari 2014.

Juli	184
Agustus	384
September	209
Oktober	142
November	197
Desember	1420

Tabel I. Jumlah Perkara Tilang di PN Ternate selama 2013

Apabila diperbandingkan dengan jumlah keseluruhan perkara yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Ternate, perkara tilang menduduki peringkat pertama dengan jumlah yang cukup signifikan. Pada 2013, perkara tilang mencapai angka 3.963 perkara, diikuti dengan perkara pidana biasa sebanyak 219 perkara, perkara perdata sebanyak 30 perkara, dan perkara tindak pidana korupsi sebanyak 27 perkara.³¹

Pada Pengadilan Negeri Ternate, terdapat 7 (tujuh) orang hakim yang bertugas menyidangkan perkara tilang secara bergiliran. Alur dan prosesnya adalah ketika berkas perkara tilang sudah dikirimkan oleh Kepolisian, maka panitera muda pidana menginformasikan kepada Ketua Pengadilan Negeri. Selanjutnya, Ketua Pengadilan Negeri akan menunjuk hakim yang bertugas dan sekaligus menetapkan hari sidang.

Terkait aspek pengelolaan administrasi tilang, merupakan tanggung jawab dari Panitera Muda Pidana yang dibantu oleh 2 (dua) orang staf. Dalam kondisi

³¹ Data diperoleh dari Buku Register Perkara 2013 Panitera Muda Hukum Pengadilan Ternate.

perkara tilang yang ditangani dengan jumlah yang cukup banyak, penanganan ini akan dibantu oleh staf bidang lain.

Berbeda signifikan dari sisi jumlah dengan Pengadilan Negeri Surabaya. Di Pengadilan Negeri Surabaya, pada kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 141.196 perkara tilang.³² Secara rinci, jumlah perkara tilang yang ditangani per bulannya dapat dilihat pada tabel berikut.

Bulan	Jumlah
Januari	8.610
Februari	13.631
Maret	13.053
April	12.731
Mei	11.576
Juni	12.930
Juli	11.717
Agustus	7.856
September	10.624
Oktober	15.244
November	10.402
Desember	12.822

Tabel II. Jumlah Perkara Tilang di PN Surabaya selama 2013

³² Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana Tilang 2013 Pengadilan Negeri Surabaya.

Dalam menangani perkara tilang, terdapat 27 (dua puluh tujuh) hakim di Pengadilan Negeri Surabaya yang akan menyidangkan perkara tilang secara bergiliran. Terkait dengan aspek administrasi pengelolaan perkara tilang, terdapat 16 (enam belas) orang staf yang bertugas di bawah koordinasi Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Surabaya.

Pada Pengadilan Negeri Palu, selama kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 6.437 perkara tilang.³³ Secara rinci, jumlah perkara tilang yang ditangani per bulannya dapat dilihat pada tabel berikut.

Bulan	Jumlah
Januari	346
Februari	595
Maret	569
April	228
Mei	166
Juni	448
Juli	821
Agustus	570
September	415
Oktober	465
November	213
Desember	1.601

Tabel III. Jumlah Perkara Tilang di PN Palu selama 2013

³³ Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana Tilang 2013 Pengadilan Negeri Palu.

Apabila jumlah keseluruhan perkara tilang yang ditangani tersebut diperbandingkan dengan keseluruhan jumlah perkara pidana biasa yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Palu selama 2013, maka terdapat 6.437 perkara tilang berbanding dengan 650 perkara pidana biasa. Selain itu, terdapat 65 perkara pidana anak.³⁴

Dalam menangani perkara tilang, terdapat 7 (tujuh) hakim di Pengadilan Negeri Palu yang akan menyidangkan perkara tilang secara bergiliran. Sementara, terkait dengan aspek administrasi pengelolaan perkara tilang, terdapat 3 (tiga) orang staf yang bertugas di bawah koordinasi Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Palu.

Berbanding jauh dengan jumlah perkara tilang pada Pengadilan Negeri Medan. Di Pengadilan Negeri Medan, pada kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 87.808 perkara tilang yang ditangani.³⁵ Lebih rinci, jumlah perkara tilang yang ditangani per bulannya dapat dilihat pada tabel berikut.

Bulan	Jumlah
Januari	4.647
Februari	9.381
Maret	5.663
April	8.363
Mei	6.132

³⁴ Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana 2013 Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Palu.

³⁵ Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana Tilang 2013 Pengadilan Negeri Medan.

Juni	7.743
Juli	9.543
Agustus	5.448
September	4.538
Oktober	7.352
November	9.631
Desember	9.367

Tabel IV. Jumlah Perkara Tilang di PN Medan selama 2013

Apabila jumlah keseluruhan perkara tilang yang ditangani tersebut diperbandingkan dengan keseluruhan jumlah perkara pidana biasa yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Medan selama 2013, maka terdapat 87.808 perkara berbanding dengan 3.843 perkara.³⁶

Dalam menangani perkara tilang tersebut, terdapat 34 (tiga puluh empat) hakim pada Pengadilan Negeri Medan. Jumlah hakim ini sudah termasuk Ketua dan Wakil Ketua Pengadilan Negeri. Terkait dengan pengelolaan perkara tilang dari aspek administrasi, terdapat 5 (lima) orang staf yang bertugas dibawah koordinasi Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Medan.

Selanjutnya, pada Pengadilan Negeri Binjai, selama kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 5.300 perkara tilang.³⁷ Secara rinci, jumlah perkara tilang yang ditangani per bulannya dapat dilihat pada tabel berikut.

³⁶ Data diperoleh dari Laporan Jenis Perkara Pidana 2013 Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Medan.

³⁷ Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana Tilang 2013 Pengadilan Negeri Binjai.

Bulan	Jumlah
Januari	124
Februari	159
Maret	144
April	180
Mei	207
Juni	103
Juli	278
Agustus	182
September	114
Oktober	67
November	308
Desember	3434

Tabel V. Jumlah Perkara Tilang di PN Binjai selama 2013

Apabila jumlah keseluruhan perkara tilang diperbandingkan dengan jumlah keseluruhan perkara pidana biasa yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Binjai selama 2013, terdapat perbandingan 5.300 perkara berbanding dengan 405 perkara.³⁸

Terkait dengan pengelolaan administrasi perkara tilang, terdapat 2 (dua) orang staf yang bertugas dibawah koordinasi Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Binjai.

³⁸ Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana 2013 Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Binjai.

Dari keseluruhan pengadilan negeri yang dijadikan sampel, Pengadilan Negeri Jakarta Timur menempati posisi tertinggi dari sisi jumlah dalam menangani perkara tilang. Pada Pengadilan Negeri Jakarta Timur, selama kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat perkara tilang.³⁹ Untuk lebih rinci, jumlah perkara tilang yang ditangani per bulannya dapat dilihat pada tabel berikut.

Bulan	Jumlah
Januari	6.365
Februari	16.407
Maret	13.360
April	14.333
Mei	11.368
Juni	12.699
Juli	13.782
Agustus	12.300
September	15.777
Oktober	16.973
November	20.316
Desember	16.783

Tabel VI. Jumlah Perkara Tilang di PN Jakarta Timur selama 2013

³⁹ Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana Tilang 2013 Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Jakarta Timur.

4. Klasifikasi masalah

Permasalahan dalam penerapan uang titipan

Definisi uang titipan terdapat pada Surat Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu tertanggal 19 Juni 1993 (SKB 19 Juni 1993). SKB 19 Juni 1993 tersebut memberikan definisi uang titipan sebagai sejumlah uang yang disetor oleh pelanggar ke Kantor Bank Rakyat Indonesia yang kemudian akan ditetapkan menjadi uang denda dan biaya perkara, apabila pelanggar telah diputus bersalah oleh hakim dan dijatuhi hukuman denda.⁴⁰

Pengaturan mengenai uang titipan ini juga terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Namun, UU LLAJ tidak menjelaskan definisi khusus tentang uang titipan. UU LLAJ mengatur kondisi dimana keberadaan uang titipan ini secara hukum diperlukan. Uang titipan ini perlu dibayar dalam kondisi dimana pelanggar tidak dapat menghadiri sidang pelanggaran lalu lintas di Pengadilan. Ketentuan pembayaran uang titipan bagi pelanggar yang tidak dapat menghadiri sidang ini terdapat pada Pasal 267 ayat (3) UU LLAJ yang mengatur sebagai berikut:

Pelanggar yang tidak dapat hadir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.

Sedangkan pasal 267 ayat (2) UU LLAJ mengatur sebagai berikut:

⁴⁰ Ketentuan Umum Surat Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu tertanggal 19 Juni 1993

Acara pemeriksaan cepat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar

Dari ketentuan tersebut menunjukkan adanya hubungan bahwa keberadaan uang titipan dihubungkan dengan kondisi ketidakhadiran pelanggar pada persidangan di pengadilan.

Definisi uang titipan juga dapat ditemukan dalam Surat Keputusan No. Pol: Skep/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis Tentang Penggunaan Blangko Tilang (Skep 443/1998). Skep 443/1998 tersebut memberikan definisi uang titipan sebagai uang yang disetor terdakwa di Bank (BRI) atau petugas khusus (yang telah ditunjuk) dengan menunjukkan atau menyerahkan lembar blangko tilang warna biru yang diberikan oleh penyidik pada waktu pelanggar tersebut melanggar.⁴¹

Dari uraian tersebut terlihat adanya perbedaan antara tujuan pengaturan uang titipan berdasarkan UU LLAJ dengan SKB 19 Juni 1993 dan Skep 443/1998, yaitu:

- UU LLAJ mengatur pembayaran uang titipan karena pelanggar menyatakan tidak menghadiri sidang;
- SKB 19 Juni 1993 dan Skep 443/1998 mengatur pembayaran uang titipan dihubungkan dengan blangko warna biru yang dipegang oleh pelanggar yaitu dimana terdakwa setuju dengan sangkaan penyidik.⁴²

Dalam prakteknya, penerapan uang titipan yang diatur dalam UU LLAJ dikaitkan dengan Skep 443/1998. Padahal UU LLAJ sudah jelas mengatur bahwa uang titipan dibayar bagi terdakwa yang menyatakan tidak akan

⁴¹ Bagian Pengertian Surat Keputusan No. Pol: Skep/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis Tentang Penggunaan Blangko Tilang

⁴² Surat Keputusan No. Pol: Skep/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis Tentang Penggunaan Blangko Tilang

menghadiri persidangan pada saat kejadian pelanggaran berlangsung. Sehingga praktek yang sekarang terjadi adalah ketentuan uang titipan dengan besaran denda maksimal diperuntukkan bagi pelanggar yang mengakui kesalahannya (blangko warna biru). Pemberlakuan ini dapat dilihat dari beberapa pernyataan media dari pejabat, bahkan masih terdapat dalam *Standard Operational Procedure* di salah satu kantor Kepolisian.⁴³

Salah satu contoh informasi mengenai pemberlakuan slip biru ini dari salah satu rubrik tanya jawab di website tmcmetro.com yang ditulis pada 8 Desember 2010. Berarti setelah berlakunya UU LLAJ. Penanya mempertanyakan keberlakuan slip biru dengan mencantumkan informasi dari petugas bahwa kalau meminta slip biru maka biaya tilang akan besar jika dibandingkan dengan slip merah yang harus ke pengadilan. Jawaban atas pertanyaan tersebut menyatakan bahwa saat ini slip biru masih diberlakukan. Besaran denda yang dititipkan melalui bank merujuk pada ketentuan pasal 267 dan 268 UULLAJ yang lebih besar dibandingkan dengan yang melalui putusan pengadilan.⁴⁴

Bahkan dalam penerapannya slip biru digunakan sebagai alat untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas dengan menyebutkan ancaman pembayaran denda maksimal. Hal ini juga terlihat dalam pemberitaan di situs yang [tmcmetro](http://tmcmetro.com) yang memberitakan seputar penerapan slip biru bagi penerobos jalur busway dan pelanggaran lawan arus. Disebutkan dalam berita tersebut bahwa tilang slip biru akan dikenakan untuk pelanggaran yang membahayakan dan

⁴³ Standard Operational Procedure, Nomor : SOP/05/XI/2011/Satlantas tentang Penggunaan Blangko Tilang Satlantas Polres Lumajang

⁴⁴ Slip Biru Masih Berlaku? tmcmetro.com. 8 Desember 2010. <http://www.tmcmetro.com/news/2010/12/slip-biru-masih-berlaku>- diakses pada 24 maret 2010

yang paling prinsipil. Penerapan tilang slip biru ini untuk menimbulkan efek jera, karena pelanggar dikenakan denda maksimal.⁴⁵ Penerapan slip biru juga akan diberlakukan pada pelanggar lalu lintas yang terjadi saat kampanye pemilu 2014 bagi massa dan simpatisan partai politik.⁴⁶

Pemberlakuan uang titipan dengan menyandingkan pada ketentuan Skep 443/1998 cenderung merugikan pelanggar yang sudah mengakui kesalahannya. Apalagi dalam UU LLAJ besaran uang titipan berdasarkan ancaman denda maksimal yang diatur dalam UU LLAJ.⁴⁷ Kesalahan penerapan uang titipan dengan menyandingkan Skep 443/1998 ini menimbulkan kerancuan dalam praktek seperti penerapan slip biru dan merah serta penerapan uang titipan dengan denda maksimal bagi pelanggar yang mengakui pelanggarannya .

Implikasinya selama ini muncul pandangan baik di masyarakat maupun kalangan penegak hukum bahwa slip biru digunakan bagi mereka yang mengakui pelanggarannya dan tidak perlu ke pengadilan dengan cukup membayar uang titipan ke Bank. Walaupun faktanya prosedur untuk mengurus pelanggaran dengan slip biru jauh lebih rumit dibandingkan dengan slip merah. Wawancara dengan beberapa petugas menyatakan lebih sering menerapkan slip merah dibandingkan dengan memberikan slip biru kepada pelanggar. Dalam wawancara muncul informasi dari Kepolisian bahwa saat ini

⁴⁵ Tilang Biru Untuk Penerobos Jalur Busway & Pelanggaran Lawan Arus, [tmcmetro.com](http://www.tmcmetro.com). 1 Maret 2014. <http://www.tmcmetro.com/news/2014/03/tilang-biru-untuk-penerobos-jalur-busway-pelanggaran-lawan-arus>. diakses pada 24 Maret 2014

⁴⁶ Polisi Ancam Slip Biru. [Tribunnews.com](http://www.tribunnews.com). 17 Maret 2014. <http://www.tribunnews.com/metropolitan/2014/03/17/polisi-ancam-tilang-slip-biru> diakses pada 24 Maret 2014

⁴⁷ Pasal 267 ayat (4) UU LLAJ mengatur bahwa Jumlah denda yang dititipkan kepada bank sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap jenis pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan jalan

tidak ada lagi slip biru sehingga semuanya harus ke pengadilan.⁴⁸ Hal ini juga dikonfirmasi dengan keterangan dari hakim yang menjelaskan bahwa lebih sering menerima slip merah.⁴⁹

Di sisi lain, selama ini muncul pandangan baik di masyarakat maupun di kalangan penegak hukum bahwa slip merah digunakan bagi mereka yang memilih untuk berperkara di pengadilan karena tidak mengakui kesalahannya. Walaupun faktanya di persidangan para pelanggar dengan slip merah itu tidak pernah melakukan pembelaan terhadap pelanggaran yang dituduhkan.

Berdasarkan uraian tersebut, nampak bahwa penerapan uang titipan bagi pelanggar dengan slip biru dan penerapan slip merah tidak lagi sesuai dengan ketentuan dalam UU LLAJ. UU LLAJ mengatur bagi pelanggar yang menyatakan tidak menghadiri sidang maka membayar uang titipan melalui bank. Apabila dicermati maka penerapan uang titipan dengan besaran denda maksimal ini malah merugikan atau menjadi beban bagi pelanggar yang sudah mengaku. Beban atau kerugian ini dilihat proses yang harus dijalani, meliputi:

- Pelanggar ke bank untuk membayar uang titipan;
- Pelanggar harus membayar uang titipan sebesar ancaman denda maksimal;
- Pelanggar harus ke Polisi untuk mengambil barang bukti yang disita;
- Pelanggar harus mengambil eksekusi ke Kejaksaan dalam hal denda yang ditetapkan lebih kecil dari uang titipan;
- Pelanggar harus ke bank untuk mengambil uang titipan;

⁴⁸ Wawancara di Ternate, 4 Februari 2014

⁴⁹ Masukan peserta FGD yang diselenggarakan di Jakarta, 13 Maret 2014

Gambaran prosedur yang harus dijalani oleh pelanggar yang mengakui kesalahannya tersebut lebih rumit dibandingkan dengan terdakwa yang justru tidak setuju dengan sangkaan polisi dan akan melakukan pembelaan di depan hakim dalam sidang di pengadilan.⁵⁰ Padahal secara logika, bagi pelanggar yang sudah mengakui seharusnya mendapat insentif kemudahan dalam prosedur penyelesaian perkara pelanggarannya. Pada slip merah, terdakwa hanya perlu hadir di pengadilan pada hari sidang dan mengikuti proses penyelesaian dalam hari sidang tersebut mulai dari sidang, pembayaran denda dan pengambilan barang bukti.

Penerapan blangko dan uang titipan ini menimbulkan persoalan dalam penegakan hukum dimana norma yang diacu sudah tidak sesuai lagi dengan norma yang ada di atasnya.⁵¹ Bahkan sampai dengan sekarang penindakan pelanggaran lalu lintas masih menggunakan acuan pada aturan tersebut.

Persoalan lain yang muncul dari penerapan uang titipan ini adalah prosedur pemberitahuan apabila ada selisih uang titipan dengan denda yang ditetapkan oleh hakim. Praktek yang terjadi selama ini, pembayar uang titipan harus mengurus sendiri untuk mengetahui selisih uang titipan melalui pengadilan atau kejaksaan. Prosedur ini menjadi disinsentif tambahan bagi pelanggar yang sebenarnya sudah mengakui kesalahannya.

⁵⁰ Walaupun dalam prakteknya jarang pelanggar dengan slip merah yang melakukan pembelaan di hadapan hakim dalam suatu persidangan.

⁵¹ Penelitian ini juga mengkaji apakah ketentuan mengenai peruntukan slip biru dan merah berdasarkan pengakuan atau kebutuhan pembelaan pelanggar juga tidak terdapat dalam UU No. 14/1992 dimana secara kronologis Skep 443/1998 yang menjadi dasar bagi penerapan blangko dibuat pada saat berlakunya UU No. 14/1992.

Secara normatif, pemberitahuan sisa atau selisih uang titipan dengan denda ini sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP No. 80/2012). PP No. 80/2012 ini mengatur bahwa pemberitahuan sisa uang titipan ini dilakukan oleh jaksa selaku pelaksana putusan pengadilan. Pemberitahuan ini ditujukan kepada petugas penindak. Hal ini diatur dalam Pasal 31 ayat (2), yang mencantumkan klausul sebagai berikut:

Dalam hal denda yang diputus pengadilan lebih kecil dari uang titipan untuk membayar denda yang dititipkan, jaksa selaku pelaksana putusan pengadilan memberitahukan kepada pelanggar melalui petugas penindak untuk mengambil sisa uang titipan paling lama 14 (empat belas) hari kerja setelah putusan pengadilan diterima.

Dalam prakteknya aturan tersebut tidak efektif berlaku, mengingat untuk dapat mengambil sisa uang titipan pembayar atau pelanggar harus mengurus sendiri melalui pengadilan atau kejaksaan. Sehingga menambah kerumitan proses bagi pelanggar yang sudah mengakui kesalahannya.

Sarana prasarana

Dukungan ketersediaan dan kesiapan sarana pra sarana menjadi bagian penting dalam mendukung kelancaran penyelenggaraan layanan pengadilan baik terkait dengan penyelenggaraan teknis persidangan maupun administrasi pengadilan. Dukungan sarana pra sarana ini juga menjadi prasyarat bagi kelancaran penyelenggaraan sidang perkara pelanggaran lalu lintas. Apalagi pada beberapa daerah jumlah perkara pelanggaran lalu lintas mencapai jumlah

yang besar yang berimplikasi pada kebutuhan nyata ketersediaan fasilitas pendukung. Di beberapa pengadilan masih belum tersedia loket khusus untuk pelayanan tilang. Sebagian masih dalam bentuk ruang khusus pelayanan tilang, bukan bentuk loket. Sebagian yang lain masih digabungkan dengan loket pengurusan atau pelayanan perkara lain.

Keberadaan loket khusus akan memudahkan pihak berkepentingan untuk mendapatkan layanan dari pengadilan. Loket khusus juga akan mendukung pengadilan dalam melaksanakan pengelolaan berkas sehingga lebih tertata.



Sistem antrian masih menjadi masalah yang nyata di lapangan. Penggunaan metode pemanggilan berdasarkan nama masih digunakan di beberapa pengadilan. Proses pemanggilan berdasarkan nama tentunya berpotensi untuk terganggu apabila ada kemiripan nama, panggilan tidak terdengar dan masalah teknis lainnya. Penggunaan sistem Nomor Antrian akan sangat membantu memperlancar proses layanan ini.

Lokasi loket juga masih menjadi permasalahan tersendiri. Lokasi loket masih banyak yang ditempatkan di bagian belakang atau pojok halaman gedung pengadilan. Lokasi loket ini juga tidak dekat dengan ruang sidang dan cenderung tidak mudah untuk dicari. Hal ini juga berkaitan dengan minimnya petunjuk lokasi pelayanan tilang (loket, ruang sidang, pembayaran dan pengambilan barang bukti) dan informasi mengenai mekanisme prosedur pengurusan perkara tilang.

Beberapa jenis fasilitas yang juga masih menjadi tantangan pengadilan dalam menyediakan layanan yang prima antara lain adalah:

- a. Ketersediaan ruang sidang yang memadai atau proporsional dengan pengunjung sidang.
- b. Ketersediaan fasilitas umum (toilet) dalam kondisi dan jumlah yang memadai di pengadilan yang diperuntukan bagi peserta sidang yang jumlahnya besar.
- c. Ketersediaan fasilitas parkir yang memadai.
- d. Ketersediaan ruang tunggu bagi pihak yang akan bersidang
- e. Ketersediaan petunjuk lokasi pelayanan tilang (loket, ruang sidang, pembayaran dan pengambilan barang bukti) dan informasi mengenai mekanisme prosedur pengurusan perkara tilang.

Ketiadaan ataupun kekurangan yang terjadi pada fasilitas-fasilitas tersebut mengakibatkan pengadilan tampak semrawut. Ketidaknyamanan ini berpotensi menyebabkan pelanggar enggan mengurus sendiri perkaranya dan oleh karenanya menyuburkan praktek percaloan.

Keterbatasan SDM;

Pada bagian gambaran kuantitas perkara pelanggaran lalu lintas (tilang), dapat diperoleh potret besarnya perkara tilang secara jumlah di beberapa Pengadilan Negeri. Pada 2013, Pengadilan Negeri Ternate menangani 3.693 perkara tilang, Pengadilan Negeri Surabaya dengan 141.196 perkara tilang, Pengadilan Negeri Palu dengan 6.437 perkara tilang, Pengadilan Negeri Medan dengan 87.808 perkara tilang, Pengadilan Negeri Binjai dengan 5.300 perkara tilang, dan Pengadilan Negeri Jakarta Timur dengan 170.463 perkara tilang.

Selain besarnya perkara tilang secara kuantitas, terdapat juga permasalahan waktu penyerahan berkas oleh Kepolisian kepada Pengadilan. Meskipun undang-undang tidak mengatur secara jelas dan tegas waktu penyerahan berkas ini, dalam praktik dan kebiasaan, Kepolisian menyerahkan berkas pada sore hari sebelum hari persidangan. Hal tersebut dikonfirmasi oleh informasi yang didapatkan dari Pengadilan Negeri Surabaya, Pengadilan Negeri Medan, dan Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Sebagai catatan, Pengadilan Negeri tersebut menempati peringkat teratas dalam menangani perkara tilang secara kuantitas.

Hal ini juga patut dihubungkan dan diperbandingkan dengan rasio ketersediaan sumber daya manusia yang menangani perkara tilang. Hampir di seluruh Pengadilan Negeri yang didatangi, terdapat kondisi adanya kekurangan sumber daya manusia dari sisi jumlah. Pada Pengadilan Negeri Ternate hanya terdapat 2 (dua) orang staf yang bertanggung jawab secara administrasi dalam menangani perkara tilang, Pengadilan Negeri Surabaya dengan 16 (enam belas) staf, Pengadilan Negeri Palu dengan 3 (tiga) orang staf, Pengadilan Negeri

Medan dengan 5 (lima) orang staf, dan Pengadilan Negeri Binjai dengan 2 (dua) orang staf.

Penyerahan berkas pada sore hari menjelang hari sidang tilang dan kurangnya sumber daya manusia dari sisi jumlah, membawa konsekuensi terhadap beban administrasi dan beban lembur staf pada Kepaniteraan Muda Pidana. Staf yang bertanggung jawab dalam mengurus administrasi tilang harus melakukan registrasi berkas hingga malam hari. Hal ini, mau tidak mau, harus dilakukan demi kelancaran persidangan di keesokan harinya. Hal ini turut dipersulit dengan kendala dalam pengisian kolom buku register yang kolomnya cukup banyak.⁵²

Untuk mengatasi kekurangan sumber daya manusia dari sisi jumlah tersebut, hampir seluruh Pengadilan memberdayakan tenaga dari staf di bidang lain. Hal ini berada dalam wilayah koordinasi Panitera Muda Pidana. Selain itu, diperoleh juga kondisi dimana terdapat pelibatan tenaga magang atau Praktik Kerja Lapangan (PKL)⁵³, baik dari siswa SMK maupun mahasiswa untuk membantu administrasi perkara tilang. Namun, perlu dijadikan catatan, pelibatan tenaga atau sumber daya manusia di luar petugas pengadilan akan bersinggungan erat dengan profesionalisme dan etik dalam pelaksanaan tugasnya.

Selain yang berhubungan dengan administrasi perkara tilang, terdapat kebutuhan untuk menempatkan petugas pengadilan dalam mengatur antrian

⁵² Wawancara dengan Hj. Nurhasna Abdullah, Panitera Muda Pidana di Pengadilan Negeri Palu, 4 Februari 2014.

⁵³ Keterangan peserta *Focus Group Discussion* "Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang di Pengadilan Negeri" PSHK-Puslitbang MA, 13 Maret 2014.

tilang. Begitu juga dengan adanya usulan agar petugas pengadilan ditempatkan di titik-titik tertentu sebagai pemberi informasi bagi pelanggar. Namun, kebutuhan dan usulan ini bersifat kasuistis. Dalam arti, menjadi kebutuhan bagi Pengadilan Negeri yang menangani perkara tilang dalam jumlah besar, akan tetapi belum tentu menjadi kebutuhan bagi Pengadilan Negeri dengan jumlah perkara tilang lebih sedikit. Selain itu, hal ini patut diletakkan dalam tangga prioritas. Dimana yang menjadi kebutuhan dan prioritas saat ini adalah pembenahan dari sisi pengelolaan dan sistem juga prosedur penanganan.

Minim pemanfaatan teknologi informasi;

Pada sebagian pengadilan jumlah perkara pelanggaran lalu lintas yang harus disidangkan dapat mencapai ratusan sampai ribuan perkara untuk masing-masing hari sidang. Jumlah perkara yang mencapai ribuan, pada sebagian pengadilan, menuntut pengadilan menciptakan sutau sistem pelayanan yang memudahkan masyarakat yang harus mengikuti sidang. Jumlah perkara ini berkorelasi dengan kebutuhan penyelenggaraan persidangan, seperti registrasi perkara (pemberkasan), persiapan persidangan (pengaturan antrian), dan pengelolaan berkas persidangan.

Salah satu aktifitas yang dijalankan oleh pengadilan dalam mempersiapkan proses persidangan adalah registrasi perkara oleh panitera pidana pada masing-masing pengadilan negeri. Panitera akan memulai proses registrasi setelah menerima pelimpahan berkas dari kepolisian. Terkait dengan pelimpahan berkas ini terdapat beberapa ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang dapat menjadi rujukan, yaitu Kitab Undang-undang

Hukum Acara Pidana dan PP No. 80/2012 yang merupakan peraturan turunan dari UU LLAJ.

Pasal 212 KUHP mengatur:

Untuk perkara pelanggaran lalu lintas jalan tidak diperlukan berita acara pemeriksaan, oleh karena itu catatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) huruf a segera diserahkan kepada pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya.

Pasal 207 ayat (1a) mengatur:

Penyidik memberitahukan secara tertulis kepada terdakwa tentang hari, tanggal, jam dan tempat ia harus menghadap sidang pengadilan dan hal tersebut dicatat dengan baik oleh penyidik, selanjutnya catatan bersama berkas dikirim ke pengadilan.

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka Polisi harus segera menyerahkan berkas perkara pelanggaran lalu lintas dengan batasan paling lambat hari sidang pertama berikutnya. Sementara itu, dalam PP No. 80/2012 terdapat beberapa ketentuan yang berhubungan dengan pelimpahan berkas. Ketentuan tersebut sebagai berikut:

Pasal 27 ayat (5) mengatur:

Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia paling lama 3 (tiga) hari kerja sejak diberikan Surat Tilang atau 3 (tiga) hari kerja sebelum pelaksanaan hari sidang berikutnya.

Pasal 29 ayat (1) mengatur:

Surat tilang dan alat bukti disampaikan kepada Pengadilan Negeri tempat terjadinya pelanggaran dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari sejak terjadinya pelanggaran.

Ketentuan dalam PP No. 80/2012 tersebut terlihat tidak sinkron, dalam pasal 27 ayat (5) disebutkan penyerahan dengan acuan pelaksanaan hari sidang yaitu tiga hari sebelum hari sidang berikutnya.⁵⁴ Sementara, dalam Pasal 29 ayat (1) PP No. 80/2012 penentuan hari tidak didasarkan pada pelaksanaan hari sidang akan tetapi mengacu pada saat terjadinya pelanggaran. Ketentuan pelimpahan berkas yang mengacu pada hari terjadinya pelanggaran ini bisa menjadi beban bagi pengadilan. Sebenarnya ketentuan sebelumnya pada tiga hari sebelum sidang lebih memberikan waktu yang wajar bagi pengadilan untuk melakukan penyiapan. Akan tetapi, dalam prakteknya ketentuan yang mengacu pada hari terjadinya pelanggaran yang berlaku. Di sisi lain, apabila melihat ketentuan dalam KUHAP maka sebenarnya ketentuan hari pelimpahannya lebih singkat yaitu *“segera diserahkan kepada pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya”*.

Penyerahan berkas perkara dalam waktu singkat atau sangat berdekatan dengan pelaksanaan sidang ini menjadi masalah bagi jumlah perkara pelanggaran yang sangat banyak. Kondisi ini terjadi di pengadilan negeri yang menjadi lokasi penelitian, proses penyerahan berkas dari Kepolisian ke Pengadilan dilakukan dalam jangka waktu yang sangat singkat dengan pelaksanaan sidang yaitu penyerahan dilakukan kamis sore untuk sidang pada hari Jumat. “Ribuan nama dan identifikasi nomor slip, itu sangat tidak rasional

⁵⁴ Ketentuan ini untuk pelanggaran lalu lintas yang ditindak oleh PPNS.

menjadi beban rutin staf pidana”.⁵⁵ Selain itu, penyerahan berkas perkara pelanggaran lalu lintas juga masih menggunakan dokumen fisik (*hardcopy*). Sehingga kondisi ini menjadi beban bagi pengadilan untuk dapat mempercepat proses pelayanan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas.

Kondisi tersebut menciptakan tantangan bagi pengadilan negeri dalam mempersiapkan sidang perkara pelanggaran lalu lintas, antara lain:

- Efektifitas dan efisiensi penyelesaian berkas perkara sebagai persiapan pelaksanaan sidang;

Penggunaan dokumen fisik dalam penyerahan kelengkapan perkara pelanggaran lalu lintas ke pengadilan dapat mempengaruhi proses penyiapan berkas dan pelaksanaan sidang. Dengan menggunakan dokumen fisik, pengadilan harus melakukan input data secara manual. Hal ini ditemukan di beberapa pengadilan yang masih menggunakan sistem manual (*tulis tangan*) dalam melakukan input data perkara pelanggaran lalu lintas. Sehingga proses ini membutuhkan waktu lama. Di sisi lain terdapat resiko kesalahan dalam melakukan input data.

- Penyimpanan dokumen fisik selama proses perkara di pengadilan (*hardcopy*)

Pengadilan juga memiliki beban dalam hal penyimpanan dokumen fisik selama proses perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan. Resiko terjadinya tumpukan berkas atau terselip ini sangat besar mengingat jumlah perkara yang diproses sangat besar.

Salah seorang narasumber dalam menyatakan bahwa penanganan berkas yang jumlahnya ribuan tersebut sangat merepotkan sehingga perlu dicarikan

⁵⁵ Keterangan Peserta FGD di Jakarta, 13 Maret 2014

solusinya. “Yang perlu dipikirkan adalah masalah administrasi. Karena meregister beribu-ribu berkas tersebut cukup merepotkan”⁵⁶ Jumlah perkara yang sangat banyak dan dihadapkan pada ketersediaan waktu pengerjaan yang singkat ini dapat diselesaikan dengan adanya dukungan, salah satunya pemanfaatan teknologi. Penggunaan teknologi dalam penyiapan berkas perkara ini dapat mempercepat proses dan membuat proses lainnya berjalan efektif dan efisien. Salah satu contoh di Pengadilan Negeri Jakarta Timur dimana Kepolisian menyerahkan data pelanggaran sudah dalam format *softcopy* beserta barang buktinya. Di sini pihak Kepolisian sudah menyalin data dari surat tilang ke dalam bentuk *softcopy* sehingga memudahkan pengadilan untuk melakukan input data. Ketersediaan data *softcopy* ini mempermudah proses berikutnya bahkan sampai pada penyusunan laporan pelaksanaan sidang tilang. Penerapan penyerahan data dalam bentuk *softcopy* juga dapat ditemukan di beberapa pengadilan negeri yang bukan merupakan lokasi penelitian ini. Penelusuran tersebut dilakukan melalui website pengadilan negeri yang menyajikan data mengenai dokumen daftar pelanggaran lalu lintas pada hari sidang yang telah ditentukan. Beberapa website Pengadilan Negeri yang dimaksud adalah website Pengadilan Negeri Semarang, Pengadilan Negeri Mataram, Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, Pengadilan Negeri Tulungagung.⁵⁷

⁵⁶ Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014

⁵⁷ Data yang tersedia di website Pengadilan Negeri Jakarta Selatan hanya sampai Mei 2013.



Home > Daftar Sidang Tilang

Daftar perkara pelanggaran lalulintas



Pengaduan

- Jadwal Sidang
- Putusan
- Putusan Tilang
- Daftar Sidang Tilang
- Biaya Perkara

Kepaniteraan

- Pidana
- Perdata
- PHI
- Tipikor
- Hukum

Kesekretariatan

- Keuangan
- Umum
- Kepegawaian

Program Unggulan

1. Penyelesaian Perkara
2. Manajemen SDM
3. Pengelolaan Website
4. Meja Informasi
5. SIADPN
6. Justice For All
7. Pelayanan Publik

pn-mataram.go.id

Moto PNMataram

Informasi Tilang

Daftar Sidang Tilang Tahun 2014

Tanggal Sidang	Instansi Pengirim	Lihat
28 Maret 2014	Polres Mataram, Polres Lombok Barat, Dinas Perhubungan	Klik Disini
21 Maret 2014	Polda NTB, Polres Mataram,	Klik Disini
14 Maret 2014	Polda NTB, Polres Mataram, Dinas Perhubungan	Klik Disini
7 Maret 2014	Polda NTB, Polres Mataram.	Klik Disini
28 Februari 2014	Polda NTB, Polres Mataram, Dinas Perhubungan	Klik Disini
21 Februari 2014	Polda NTB, Polres Mataram. Polres Lombok Barat	Klik Disini
14 Februari 2014	Polda NTB, Polres Mataram. Polres Lombok Barat, Dishub	Klik Disini
7 Februari 2014	Polda NTB Polres Lombok Barat	Klik Disini
24 Januari 2014	Polda NTB Polres Mataram	Klik Disini
17 Januari 2014	Polres Mataram Polres Lombok Barat	Klik Disini
10 Januari 2014	Polres Mataram Polda NTB	Klik Disini
3 Januari 2014	Polda NTB Polres Mataram Polres Lombok Barat	Klik Disini

11:16:03 AM



Link

- MAHKAMAH AGUNG
- KEPANITERAAN
- BUA
- BADILUM
- Pembaruan Peradilan.net
- PT. MATARAM
- PN. SELONG
- PN. BIMA
- PN. SUMBAWA
- PN. PRAYA
- PN. DOMPU

Pengunjung

0187270

- Hari ini 115
- Kemarin 261
- Minggu ini 376
- Bulan ini 115
- Total 187270

Visitors Counter 1.0.3

PetaYurisdiksi



PENGADILAN NEGERI SEMARANG
JL. SILIWANGI NO. 512 SEMARANG
TELP : (024) 760 4041, (024) 760 4045

BERANDA PROFIL LAYANAN PENGADILAN PUBLIKASI PERTANYAAN DAN JAWABAN GALERI LOKASI KONTAK KAMI

Daftar Sidang Tilang

1	Sidang Tanggal : Jumat, 28 Maret 2014 [Lihat] [Tutup]	Daftar perkara pelanggaran lalu lintas
2	Sidang Tanggal : Jumat, 21 Maret 2014 [Lihat] [Tutup]	
3	Sidang Tanggal : Jumat, 14 Maret 2014 [Lihat] [Tutup]	
4	Sidang Tanggal : Jumat, 07 Maret 2014 [Lihat] [Tutup]	
5	Sidang Tanggal : Jumat, 28 Februari 2014 [Lihat] [Tutup]	
6	Sidang Tanggal : Jumat, 21 Februari 2014 [Lihat] [Tutup]	
7	Sidang Tanggal : Jumat, 14 Februari 2014 [Lihat] [Tutup]	
8	Sidang Tanggal : Jumat, 07 Februari 2014 [Lihat] [Tutup]	
9	Sidang Tanggal : Jumat, 24 Januari 2014 [Lihat] [Tutup]	
10	Sidang Tanggal : Jumat, 17 Januari 2014 [Lihat] [Tutup]	
11	Sidang Tanggal : Jumat, 10 Januari 2014 [Lihat] [Tutup]	
12	Sidang Tanggal : Jumat, 03 Januari 2014 [Lihat] [Tutup]	

Terwujudnya Badan Peradilan Indonesia Yang Agung

Home
Profil Lembaga
Profil Pegawai
Layanan Informasi
Kumpulan Peraturan
Layanan Pengaduan

Pengaduan



Informasi Perkara

- Jadwal Sidang
- Putusan
- Putusan Tilang
- Daftar Sidang Tilang
- Biaya Perkara

Kepaniteraan

- ↳ Pidana
- ↳ Pendata
- ↳ PHI
- ↳ Tipikor
- ↳ Hakum

Kesekretariatan

- ↳ Keuangan
- ↳ Umum
- ↳ Kepegawaian

Program Unggulan



Moto PNMataram



Informasi Tilang

Daftar Sidang Tilang Tahun 2014

Tanggal Sidang	Instansi Pengirim	Lihat
28 Maret 2014	Polres Mataram, Polres Lombok Barat, Dinas Perhubungan	Klik Disini
21 Maret 2014	Polda NTB, Polres Mataram,	Klik Disini
14 Maret 2014	Polda NTB, Polres Mataram, Dinas Perhubungan	Klik Disini
7 Maret 2014	Polda NTB, Polres Mataram.	Klik Disini
28 Februari 2014	Polda NTB, Polres Mataram, Dinas Perhubungan	Klik Disini
21 Februari 2014	Polda NTB, Polres Mataram, Polres Lombok Barat	Klik Disini
14 Februari 2014	Polda NTB, Polres Mataram, Polres Lombok Barat, Dishub	Klik Disini
7 Februari 2014	Polda NTB Polres Lombok Barat	Klik Disini
24 Januari 2014	Polda NTB Polres Mataram	Klik Disini
17 Januari 2014	Polres Mataram	Klik Disini
10 Januari 2014	Polres Mataram	Klik Disini
3 Januari 2014	Polda NTB Polres Mataram Polres Lombok Barat	Klik Disini

11:15:39 AM

HAKIM



BAGUS IRAWAN, SH, MH

Link

- MAHKAMAH AGUNG
- BUA
- BADILUM
- Pembaruan Peradilan.net
- PT. MATARAM
- PN. SELONG
- PN. BIMA
- PN. SUMBAWA
- PN. PRAJA
- PN. DOMPU

Pengunjung

0187270

Hari ini 115
Kemarin 261
Minggu ini 376
Bulan ini 115
Total 187270
Visitors Counter 1.0.3

PetaYurisdiksi



Jalan Langko No. 68 A
Mataram 83114
Informasi lebih lanjut :
Telp.0370-631142
Fax.0370-640633
Email:
info@pn-mataram.go.id

[Home](#)
[Sejarah](#)
[Tentang Kami](#)
[Pengaduan](#)
[Hubungi Kami](#)

Didakan atas kerjasama antara Mahkamah Agung Republik Indonesia dengan Uni Eropa dalam proyek GGI (Good Governance in Indonesian Judiciary Project)

Laporan Akhir Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan PSHK I Puslitbang MA I AIPJ

Mahkamah Agung Republik Indonesia
Pengadilan Negeri Jakarta Selatan

BERANDA Profil Pengadilan
KEPANITERAAN Informasi Kepaniteraan
KESEKRETARIATAN Informasi kesekretariatan
LAYANAN INFORMASI Informasi Layanan PN
DELEGASI Informasi Delegasi

Jadwal Sidang Tilang

Untuk melihat Jadwal Sidang Tilang Selengkapnya silahkan Klik link dibawah ini :

POLDA 31 MEI 2013

Daftar perkara pelanggaran lalu lintas



Pengadilan Negeri Jakarta Selatan
Jl. Ampera Raya, No. 133, Jakarta Selatan 12550.
Telp. +62 21 780-5908, +62 21 780-5909, Fax. +62 21 780-5906

Awal Halaman

Pengumuman Kontak Kami Kotak Pengaduan

Pengadilan Negeri Tulungagung

Jl. Jayeng Kusuma 21 Tulungagung



Informasi Sidang Tilang

Halaman ini menginformasikan Agenda Sidang Tilang di Pengadilan Negeri Tulungagung.

Diberitahukan bagi para pelanggar :

1. Sidang Tilang Dilaksanakan pada Hari Rabu setiap minggunya yang dimulai pada pukul 08.00 WIB.
2. Datang tepat waktu dan membawa register/surat tilang yang berwarna merah, tidak boleh difoto copy. Apabila yang bersangkutan berhalangan hadir bisa diwakilkan dengan membawa fotokopi KTP yang mewakili.
3. Mematuhi tata tertib persidangan.
4. Bagi para pelanggar yang terlambat dan tidak mengikuti sidang, maka berkas putusan bisa diambil di Kejaksaan Negeri Tulungagung Jl. Jayengkusuma No 15 Tulungagung.
5. Pengadilan Negeri Tulungagung menjamin uang denda dan ongkos perkara yang para pelanggar dalam persidangan akan disetor seutuhnya ke Negara melalui Jaksa Penuntut Umum dan bagi pelanggar - pelanggar yang merasa denda yang dijatuhkan dipersidangan berbeda dengan yang ada dalam daftar denda tilang dapat melaporkan kepada Pimpinan Pengadilan Negeri Tulungagung.

INFORMASI SIDANG :

- Sidang Tilang 26 Maret 2014
- Sidang Tilang 19 Maret 2014
- Sidang Tilang 12 Maret 2014
- Sidang Tilang 05 Maret 2014
- Sidang Tilang 26 Februari 2014
- Sidang Tilang 19 Februari 2014
- Sidang Tilang 12 Februari 2014
- Sidang Tilang 05 Februari 2014
- Sidang Tilang 29 Januari 2014
- Sidang Tilang 22 Januari 2014
- Sidang Tilang 15 Januari 2014
- Sidang Tilang 08 Januari 2014
- Sidang Tilang 18 Desember 2013
- Sidang Tilang 11 Desember 2013
- Sidang Tilang 04 Desember 2013
- Sidang Tilang 27 November 2013
- Sidang Tilang 20 November 2013
- Sidang Tilang 13 November 2013
- Sidang Tilang 06 November 2013
- Sidang Tilang 30 Oktober 2013

Display Num: 20

Start Prev 1 2 Next End

Page 1 of 2

Daftar perkara pelanggaran lalu lintas


Menu Utama

- » Beranda
- » Tentang Kami
- » Layanan Informasi
- » Transparansi
- » Peraturan
- » Berita
- » Sidang Tilang

Kotak Pencarian

Cari...


INFORMASI SIDANG TILANG




Informasi

- » Informasi Perkara
- » Direktori Putusan

STAFF AREA



Galeri Foto



MASDUKI, SH
PANITERA/SEKRETARIS
PENGADILAN NEGERI TULUNGAGUNG

Pengumuman

- Pengumuman Pemenang Lelang Pengadaan Barang dan Jasa 2012
- Pengumuman Lelang Pengadaan Barang dan Jasa 2012
- Pengajuan Permohonan Akta Kelahiran Pengadilan Negeri Tulungagung
- Biaya Panggilan dan Panjar biaya Perkara Perdata Pengadilan Negeri Tulungagung
- Pengumuman Rencana Umum Pengadaan Barang/Jasa Tahun Anggaran 2013

Polling

Informasi apa yang ingin anda peroleh dari website ini?

- Informasi perkara
- Profil pengadilan
- Berita terkait
- Artikel hukum

Vote

Lihat Selengkapnya

Link Terkait

Mahkamah Agung Republik Indonesia
Badan Peradilan Umum
Kepaniteraan
Direktori Putusan
Pengadilan.net

Pengunjung : 005175

Pengadilan Negeri Tulungagung
Jalan Jayeng Kusuma No. 21 Tulungagung
Jawa Timur, Indonesia

phone ☎ +62 355 321645 fax +62 355 327068

Potensi pemanfaatan teknologi juga sebenarnya sudah ada di Pengadilan Negeri Medan dan Pengadilan Negeri Binjai, pada dua pengadilan tersebut sudah memiliki buku register perkara dalam bentuk dokumen elektronik, walaupun belum dalam bentuk aplikasi. Potensi dan praktek penanganan berkas pelanggaran lalu lintas ini perlu dikembangkan untuk dapat diterapkan pada beberapa daerah lain, sesuai dengan kondisi dan kebutuhan masing-masing daerah. Karena di beberapa pengadilan negeri yang menjadi objek penelitian, proses input data ke buku register masih dilakukan melalui proses manual atau tulis tangan.

Pemanfaatan teknologi juga sudah dilakukan oleh Pengadilan Negeri Surabaya dalam menyebarkan informasi mengenai perkara pelanggaran lalu lintas. Masyarakat yang menjadi terdakwa pelanggaran atau pelanggar dapat meminta informasi mengenai proses sidang ke Pengadilan Negeri Surabaya melalui layanan *short message service (SMS)*. Layanan ini sebenarnya juga diperuntukan bagi informasi persidangan perkara lainnya. Dalam penyelenggaraan perkara pelanggaran lalu lintas, layanan sms ini sangat bermanfaat bagi sidang *verstek*, dimana pelanggar dapat mengetahui informasi melalui sms mengenai keberadaan barang buktinya. “Apabila pelanggar tidak hadir (*verstek*) bisa menggunakan fasilitas sms online”⁵⁸

Sementara itu pada beberapa pengadilan lain yang bukan merupakan lokasi penelitian ini juga sudah menerapkan pemanfaatan teknologi berupa website untuk menyajikan informasi data mengenai persidangan pelanggaran lalu lintas. Dalam data tersebut dicantumkan data pelanggaran lalu lintas dari kepolisian setempat yang akan menjalani persidangan pada jadwal yang sudah

⁵⁸ Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014.

ditentukan. Beberapa website pengadilan negeri yang sudah menyajikan informasi data pelanggaran lalu lintas tersebut antara lain: website Pengadilan Negeri Semarang, Pengadilan Negeri Mataram, Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, Pengadilan Negeri Tulungagung. Informasi yang disajikan dalam website tersebut sangat membantuk masyarakat untuk mengetahui jadwal persidangan pelanggaran lalu lintas pada hari yang telah ditentukan.

Efektivitas koordinasi pelayanan bersama dengan Polisi dan Jaksa

Guna mendukung kelancaran dan efektivitas pengelolaan perkara tilang, kerjasama antar institusi, baik Pengadilan, Kepolisian, maupun Kejaksaan, adalah keharusan yang patut didorong dan dioptimalkan. Kerjasama tersebut juga patut dibangun dalam bangunan sistem peradilan pidana terpadu (*integrated criminal justice system*). Dimana esensinya adalah adanya keterpaduan dan keselarasan antar sub-sistem peradilan pidana. Berjalan lancar atau tidaknya satu sub-sistem akan berpengaruh kepada sub-sistem yang lain. Kesatupaduan institusi itu dapat dikonstruksikan dalam hubungan (i) organisasional, (ii) fungsional, dan (iii) administrasial.

Selain itu, tidak dapat diabaikan bahwa terdapat juga institusi di luar sub-sistem peradilan pidana, yang memiliki peran cukup sentral dalam pelaksanaan pengelolaan perkara tilang, yaitu bank. Peran bank adalah sebagai penerima uang titipan untuk *uncostested offender* (pelanggar yang tidak membantah). Selain itu, bank juga berperan sebagai penerima uang setelah besaran denda diputus oleh hakim dan dieksekusi oleh jaksa.

Hubungan organisasional adalah hubungan saling koordinasi antar institusi tersebut secara kelembagaan. Dikeluarkannya beberapa Surat Keputusan

Bersama (SKB) demi tujuan kelancaran penyelenggaraan sidang tilang adalah bagian dari hubungan organisasional ini. Selain itu, terdapat forum-forum koordinasi yang diciptakan antar institusi untuk menyamakan perspektif.

Membangun hubungan fungsional diletakkan dalam peran dan pelaksanaan kewenangan masing-masing institusi. Kepolisian sebagai penyidik sekaligus kuasa dari penuntut, Pengadilan sebagai pemeriksa dan pemutus pelanggaran, dan Kejaksaan sebagai eksekutor.

Keselarasan administrasi dibangun dengan titik tekan pada aspek administrasi pengelolaan perkara tilang. Pemberkasan perkara, pelimpahan, pengelolaan, serta pengarsipan berkas adalah satu bagian dari aspek ini. Keterpaduan ini sepatutnya diciptakan dalam keseluruhan aspek pengelolaan maupun pelaksanaan persidangan perkara tilang. Dengan demikian, keselarasan dalam hubungan administrasi tidak hanya semata berhubungan dengan dokumen, akan tetapi termasuk dalam pengelolaan tilang secara keseluruhan.

Untuk konteks perkara tilang, efektivitas kerjasama antar institusi dapat dibangun dengan kehadiran masing-masing institusi tersebut pada hari sidang. Salah satunya, adalah kehadiran pihak Kepolisian di persidangan yang sangat berpengaruh pada kelancaran persidangan tilang. Peran Kepolisian adalah sebagai penyidik sekaligus kuasa dari penuntut di persidangan.

Selain itu, kehadiran Kepolisian dalam persidangan tilang juga berhubungan dengan penerapan slip merah yang jamak digunakan dalam praktik. Terdapat beberapa kondisi, dimana hakim sulit untuk memutus karena adanya sanggahan atau pembelaan dari pelanggar. Sementara, di saat yang bersamaan,

personil polisi selaku petugas di lapangan tidak dapat diminta jawabannya secara langsung. Sehingga kehadiran pihak Kepolisian sebagai institusi di persidangan adalah untuk mengkonfirmasi sanggahan atau pembelaan tersebut. Dengan demikian, tidak diperlukan adanya penundaan sidang guna menunggu kehadiran pihak Kepolisian.

Di Pengadilan Negeri Ternate, diperoleh temuan bahwa terdapat petugas Kepolisian yang siap siaga (*standby*) di setiap pelaksanaan persidangan tilang. Hal ini, menurut hakim maupun petugas pengadilan, sangat mendukung kelancaran pelaksanaan persidangan tilang.

Selain pihak Kepolisian, kehadiran pihak Kejaksaan pada persidangan tilang juga merupakan sesuatu yang penting guna mendukung, baik kelancaran persidangan maupun keseluruhan proses pengelolaan perkara tilang. Meskipun secara normatif, kehadiran Kejaksaan tidak diwajibkan oleh undang-undang. Menurut UU No. 8 Tahun 1981 tentang KUHAP, Kepolisian sudah bertindak sebagai kuasa dari Kejaksaan di persidangan.

Kehadiran petugas Kejaksaan di persidangan tilang dapat mendukung kelancaran dalam pembayaran denda dan pengambilan barang bukti oleh pelanggar. Pelanggar yang sudah diputus oleh Hakim, dapat langsung membayar denda kepada Jaksa, dan selanjutnya mengambil barang bukti. Dengan demikian, proses pengelolaan perkara tilang akan mengalir. Hal ini sedikit banyak dapat mengurangi beban Pengadilan untuk melakukan pemberkasan dan mengirimkan kepada pihak Kejaksaan.

Di Pengadilan Negeri Surabaya, dalam setiap persidangan perkara pelanggaran lalu lintas, petugas dari kejaksaan selalu hadir.⁵⁹ Jumlah petugas kejaksaan yang hadir dalam persidangan tersebut sebanyak dua orang.

Di Pengadilan Negeri Palu didapatkan informasi bahwa terdapat kendala ketika Jaksa tidak hadir di persidangan tilang. Uang denda yang sudah dibayar oleh pelanggar ditiptkan di Pengadilan. Terkait hal ini, Pengadilan membuat berkas dan surat pengantar untuk Kejaksaan. Pemberkasan tersebut memakan waktu dan tenaga yang tidak sedikit bagi petugas Pengadilan. Sementara itu, selama berkas tersebut belum selesai, selama itu pula uang denda yang ditiptkan di Pengadilan tidak dapat dilimpahkan kepada pihak Kejaksaan.

Hal ini, di Pengadilan Negeri Palu, diterobos oleh beberapa Hakim. Dimana Hakim menghimbau agar petugas Kejaksaan hadir di setiap persidangan tilang. Dengan hadirnya petugas Kejaksaan, pelaksanaan sidang tilang diakui berjalan dengan lancar.

Informasi yang sama disampaikan oleh Hakim Agung, Dr. Syarifuddin yang menjelaskan saat bertugas di pengadilan negeri bahwa jaksa biasanya tidak pernah hadir. Karena dalam perkara cepat tidak ada Jaksa Penuntut Umum. Tapi biasanya untuk mendukung pelaksanaan sidang petugas kejaksaan diminta hadir.⁶⁰

⁵⁹ Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014.

⁶⁰ Dr. Sjarifuddin, Materi Narasumber Seminar Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas, Jakarta, 17 Juni 2014. Lebih lanjut dapat dibaca dalam prosiding Seminar Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

Dari sisi pelanggar dan pencari keadilan, kehadiran pihak Kejaksaan di persidangan ini juga menguntungkan, terutama dari sisi waktu dan biaya. Pelanggar tidak perlu melakukan pengurusan di hari dan tempat yang lain (kantor kejaksaan). Proses dapat dilakukan dan selesai pada satu waktu. Hal ini turut mendukung asas umum peradilan yaitu asas cepat, sederhana, dan biaya murah, sebagaimana diamanatkan oleh Penjelasan Umum angka 1 huruf e UU No. 8 Tahun 1981 tentang KUHAP serta Pasal 2 ayat (4) UU No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.

Terkait dengan eksekusi oleh pihak Kejaksaan, timbul permasalahan, terutama untuk konteks pelanggar yang tidak hadir di persidangan (*verstek*). Adanya selisih waktu dari proses pemberkasan dengan pelimpahan berkas ke Kejaksaan, membuka peluang pelanggar untuk tidak mengambil barang bukti. Apalagi jika dendanya cukup tinggi. Terbuka kesempatan bagi pelanggar untuk membuat SIM baru.

Konsekuensinya adalah terjadi penumpukan barang bukti yang tidak diambil di Kejaksaan. Selain itu, hal ini berimplikasi pada jumlah setoran kepada negara yang tidak sesuai dengan jumlah yang dijatuhkan dalam putusan. Di Medan, terjadi penumpukan barang bukti yang tidak diambil. Bahkan di Ternate, hal ini pernah menjadi temuan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK).⁶¹

Untuk konteks pelaksanaan persidangan, terdapat dua model pelayanan yang ditemukan, yaitu model pelayanan tidak terintegrasi dan model pelayanan

⁶¹ Hal ini dikemukakan dalam wawancara terhadap Kepala Seksi Pidana Pidana Umum Kejaksaan Negeri Ternater, Hasan M Taher, 2 Februari 2014. Pendapat ini dikonfirmasi dengan pemberitaan Maluku Post pada 28 Oktober 2013, lihat http://issuu.com/malutpost/docs/malut_post_28_oktober_2013/6.

yang terintegrasi. Model pelayanan yang tidak terintegrasi salah satunya disebabkan oleh salah satu insitusi yang bertanggung jawab dalam pengelolaan tilang yang tidak hadir pada hari sidang. Ketidakhadiran pihak bank juga dapat menyebabkan pelayanan menjadi tidak efektif dan efisien. Dengan demikian, akhirnya pelanggar yang akan dirugikan dengan kondisi seperti ini.

Selain itu, kondisi pelayanan yang tidak terintegrasi seperti ini akan menyebabkan beban bagi salah satu insitusi karena proses yang tidak selesai pada saat itu juga. Hal ini, berimplikasi kepada penumpukan berkas perkara, barang bukti, dan uang setoran di Pengadilan. Bahkan di Pengadilan Negeri Palu, pernah sampai dengan 2 (dua) minggu.⁶²

Tidak hanya itu, diperoleh temuan di Pengadilan Negeri Binjai, dimana pihak Pengadilan melakukan pengurusan sendiri terkait dengan perkara tilang. Mulai dari penerimaan denda hingga menyetorkan ke pihak Kejaksaan.

Temuan yang lain, di Pengadilan Negeri Jakarta Timur, telah coba diciptakan model pelayanan terintegrasi dengan keterlibatan semua institusi. Pihak Pengadilan, Kepolisian, dan Kejaksaan ditempatkan dalam peran masing-masing untuk membangun sistem yang mengalir. Dimana semua institusi tersebut hadir pada hari sidang.

Proses persidangan tilang dapat dilakukan dan selesai pada saat itu juga. Dengan demikian, tidak ada beban kerja yang tersisa di masing-masing

⁶² Wawancara dengan Hj. Nurhasna Abdullah, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Palu, 10 Februari 2014.

institusi tersebut. Termasuk kepentingan pelanggar juga terlayani dengan baik dan optimal.

Koordinasi melalui media surat pemberitahuan juga menjadi salah satu aspek yang penting untuk disorot. Dalam tataran ideal, semestinya ada pemberitahuan dari satu insitusi dalam pelaksanaan kewenangannya kepada institusi lain.

Selain dalam konteks koordinasi, surat pemberitahuan antar institusi tersebut, penting dalam membangun transparansi dan akuntabilitas pengelolaan perkara tilang. Pemberitahuan antar institusi akan membentuk suatu sistem kontrol yang bersifat koordinatif. Bukan kontrol yang bersifat sub-ordinatif, dimana ada satu atau lebih lembaga yang mengontrol lembaga lain.

Di Surabaya, diperoleh temuan bahwa Kepala Kejaksaan Negeri memberikan surat tembusan kepada bank (Bank Rakyat Indonesia) mengenai setoran denda pelanggaran lalu lintas. Sementara surat tembusan mengenai uang perkara diserahkan kepada Ketua Pengadilan Negeri dan Kepala Kepolisian Resort.

Praktik ini juga ditemukan pada Pengadilan Negeri Medan. Namun, hal yang sama tidak ditemukan pada Pengadilan Negeri Ternate dan Pengadilan Negeri Binjai. Bahkan untuk Pengadilan Negeri Binjai, didapatkan informasi bahwa Ketua Pengadilan Negeri tidak pernah menerima surat pemberitahuan baik dari pihak Kepolisian dan Kejaksaan.

KEJAKSAAN NEGERI SURABAYA

Nomor : B.366/O.5.10/Euh.2/3/2013.
Sifat : Biasa.
Lamp. : 39 Lembar.
Perihal : Pengalihan Uang Titipan
An. Terpidana,
Rahmansyah,dkk.

Surabaya,05 Maret 2013.

**KEPADA YTH.
KEPALA CABANG
BANK RAKYAT INDONESIA
CABANG RAJAWALI
DI-
SURABAYA**

Bersama ini kami sampaikan daftar terpidana beserta Amar Putusan Pengadilan Negeri Surabaya sidang tanggal,01 Maret 2013 perkara pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu yang telah menyetor uang titipan dengan jumlah setoran Rp.32.729.000,-. Untuk itu kami mohon agar uang titipan masing-masing terpidana dialihkan menjadi Denda dan Biaya Perkara yang jumlahnya sesuai dengan Amar Putusan Pengadilan Negeri Surabaya .

Selanjutnya Uang Denda dan Biaya Perkara tersebut disetorkan ke Kas Negara sebagai Hasil Dinas Kejaksaan dengan Mata Anggaran sebagai berikut :

- a. Uang Denda Nomor : 06.01.0714
- b. Biaya Perkara Nomor : 06.01.0715

Tanda bukti setoran agar segera dikirimkan kepada kami.

Atas perhatian dan kerjasama yang baik,diucapkan terima kasih.

KEPALA KEJAKSAAN NEGERI SURABAYA



MOHAMAD DOFIR SH.MH.

JAKSA UTAMA PRATAMA NIP.19641116 199203 1 001

Ketiadaan surat pemberitahuan ini juga tidak ditemukan pada Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Bahkan tidak lagi melalui surat pemberitahuan, melainkan diciptakan suatu sistem yang lebih memudahkan dan cenderung tidak birokratis, yaitu melalui formulir khusus yang ditandatangani secara bersama oleh masing-masing institusi. Terdapat data dan informasi mengenai jumlah penindakan di Kepolisian, lalu berapa perkara yang diputus oleh Pengadilan, sampai dengan jumlah perkara yang telah dieksekusi oleh pihak Kejaksaan.

Disusunnya formulir bahkan lebih memudahkan dan tidak memakan banyak waktu karena tidak memerlukan proses penyiapan dan pengiriman surat. Prosesnya cukup sederhana, dimana masing-masing institusi mengadakan pertemuan, mencocokkan dengan data yang dimiliki, dan langsung menandatangani formulir tersebut secara bersama-sama.

NO	PENYIDIK	PENGIRIMAN PERKARA KE		DIEKSEKUSI		VERSTEK			TITIPAN UANG DENDA KE BRI (A.1)		MENGHADIRI SIDANG DI PN (A.3)		KET
		A.1	A.3	A.1	A.3	A.1	A.3	JUMLAH	DENDA	B. PERKARA	DENDA	B. PERKARA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	POLDA	5	584	1	241	4	343	347	80,000	1,000	8,660,000	241,000	
2	SATWIL TIMUR	25	1,332	13	575	12	757	769	2,450,000	13,000	21,450,000	575,000	
3	JAGORAWI	-	394	-	170	-	224	224	-	-	5,045,000	170,000	
4	CIKAMPEK	-	180	-	74	-	106	106	-	-	2,015,000	74,000	
5	DEN I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	DLLAJ	-	28	-	1	-	27	27	-	-	50,000	1,000	
JUMLAH		30	2,518	14	1,061	16	1,457	1,473	2,530,000	14,000	37,220,000	1,061,000	

An. PENYIDIK
SATWIL JAKARTA TIMUR
A. JAWAHIR, S.
BRIPKA NRP. 76050772

An. PENYIDIK
POLDA METRO JAYA
A. S. MARULI PANJAITAN, SH
NIP. 19750513 200212 1002

PENGADILAN NEGERI
JAKARTA TIMUR
STAF TILANG
ANDRI HERMINANTO, SH
NIP. 040071188

KEJAKSAAN NEGERI
JAKARTA TIMUR
PENERIMA DENDA
A. S. MARULI PANJAITAN, SH
NIP. 19750513 200212 1002

Jumlah denda yang tidak memberikan efek jera

Komponen pembayaran denda adalah satu bagian dari permasalahan dalam praktek tilang. Ada dua hal mengemuka yang patut disebut ketika membahas denda dalam konteks tilang yaitu *pertama* efektivitas denda serta *kedua* jumlah denda yang tidak dapat dieksekusi.

Mengenai efektivitas denda; pertama-tama yang harus diakui adalah data mengenai seberapa banyak pelanggar yang berulang kali melanggar aturan lalu lintas belum dikelola secara tepat. Sistem pengelolaan data yang ada di kepolisian belum mengolah data yang dimiliki khusus mengenai tilang ini sehingga analisis berikut terbatas pada asumsi dari tim. Begitupun halnya oleh pengadilan; mengingat data perkara tercantum dalam buku register; seharusnya bisa dikelola agar statistik pelanggar tilang bisa diketahui angkanya. Berkaitan dengan pembahasan kedua yaitu mengenai penetapan angka denda yang tinggi oleh hakim; maka meski penetapan ini merupakan kewenangan hakim namun dalam prakteknya sering berakibat putusan tersebut tidak dapat dieksekusi oleh jaksa. Putusan tidak bisa dieksekusi oleh jaksa karena pelanggar untuk alih-alih membayar denda; justru memilih untuk mengurus SIM/STNK baru sekalian. Berjalan dengan poin efektivitas denda,

ketiadaan statistik pelanggar yang memutuskan tidak membayar denda juga tidak dimiliki oleh kepolisian.

Apabila dianalisis lebih lanjut, ketentuan yang mewajibkan pembayaran uang titipan sebesar denda maksimum sudah menjadi disinsentif bagi pelanggar bila mereka memilih mekanisme ini. Bila dikembalikan ke penyusunan peraturan, perlu diingat bahwa ada kapasitas *willingness to pay* (kesediaan untuk membayar) dan *willingness to be paid* bagi para aktor⁶³. Seberapa banyak pelanggar tilang bersedia untuk membayar (artinya *willingness to pay*) denda ini yang harus ditentukan dengan mempertimbangkan faktor seperti faktor sosial ekonomi setempat dengan tidak mengedepankan besaran nilai rupiah belaka.

Untuk mencapai jera sebagai akibat pelanggaran tilang menurut hemat kami harus diuji dari seberapa pasti seseorang akan dihukum (entah membayar denda atau disita kendaraannya) terlebih dahulu. Mengingat beratnya denda (atau denda) yang dijatuhkan tidak serta merta membuat pelanggar tak mengulangi perbuatannya⁶⁴; malah justru memungkinkan orang tersebut untuk mengulangi pelanggaran karena tidak ada disinsentif untuk melakukan hal tersebut. Apabila merujuk pada praktek yang dilakukan di Australia, masing-masing negara bagian mengatur soal tilang secara spesifik melalui Act of Parliament mereka. Namun kesamaannya, semua negara bagian menggunakan sistem point; yaitu pelanggar dikumpulkan pointnya bila mencapai jumlah tertentu selama sekian tahun maka perpanjangan SIM orang tersebut akan

⁶³ Cowen, Tyler. Working Paper: *Chapters on Cost and Benefit*, Department of Economics, George Mason University, VA, 1998

⁶⁴ Beratnya denda tidak menjadikan seseorang mengulangi pelanggaran. Lihat *The Sentencing Report of Deterrence in Criminal Justice: Evaluating Certainty vs Severity in Punishment*, Wright, Valerie, 2010

ditangguhkan atau ditolak perpanjangannya. Pengemudi kendaraan yang belum pernah melakukan pelanggaran apapun memiliki 0 poin. Setiap melakukan pelanggaran lalu lintas yang memiliki poin, maka poin tersebut ditambahkan ke riwayat mengemudi (*driving record*). Bila poin terkumpul sampai batas tertentu dalam periode tiga tahun, pengemudi tersebut ditangguhkan atau ditolak izin mengemudinya. Periode tiga tahun itu dikalkulasikan antara tanggal-tanggal pelanggaran tersebut dilakukan, lalu berakhir pada tanggal pelanggaran terakhir dilakukan. Batas poin di seluruh negara bagian adalah sama yaitu 12 poin kecuali di New South Wales yang mencapai 13 poin.

Bagi pengemudi yang telah mencapai batas poinnya akan diberikan Surat Pemberitahuan Penangguhan atau Penolakan izin mengemudi. Bagi pemegang *unrestricted licence* yang mendapatkan surat pemberitahuan ini memiliki alternatif mengajukan *good behaviour period* sepanjang 12 bulan. Namun hampir di semua negara bagian (kecuali Victoria), apabila selama periode berkelakuan baik ini pengemudi tersebut justru menambah 1 atau 2 poin pelanggaran lagi, maka izin mengemudinya akan ditangguhkan sepanjang dua kali lipat masa penangguhan awalnya

5. Solusi penyelesaian masalah

Solusi mekanisme uang titipan

Penerapan pengenaan uang titipan dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas memerlukan proses uji kelayakan penerapannya. Uji kelayakan ini ditujukan untuk menerapkan ketentuan uang titipan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dalam hal ini UU LLAJ dan peraturan turunannya. Proses pengujian ini perlu dilakukan secara bersama-sama oleh institusi yang

mempunyai kewenangan dalam pengelolaan perkara tilang yaitu Kepolisian, Kejaksaan Agung dan Mahkamah Agung. Ketiga institusi tersebut mempunyai peran masing-masing terkait dengan pengurusan uang titipan. Pengujian yang dilakukan oleh masing-masing institusi tanpa kerjasama atau koordinasi akan mengarah pada tidak efektifnya hasil uji kelayakan karena dalam implementasinya melibatkan tiga institusi tersebut. Pendekatan sektoral tidak tepat diterapkan dalam proses ini.

Selain itu, sebagai upaya menindaklanjuti ketentuan dalam UU LLAJ perlu juga dilakukan kajian prosedur terhadap mekanisme proses pengurusan pelanggaran lalu lintas bagi pelanggar yang sudah merencanakan tidak bisa hadir dalam persidangan (*verstek*) dan mekanisme bagi pelanggar yang menyatakan hadir dalam persidangan di pengadilan.⁶⁵ Bagi persidangan *verstek* tidak perlu menunggu adanya sidang pelanggaran lalu lintas melalui mekanisme kehadiran terdakwa. Pemisahan ini untuk efektifitas proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Pelaksanaan sidang *verstek* ini perlu koordinasi antara polisi dengan pengadilan.

Terkait dengan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang membedakan antara pelanggar yang sudah mengakui dengan terdakwa yang tidak setuju dengan sangkaan perlu diatur mekanisme tersendiri. Pengaturan mekanisme bagi pelanggar yang sudah mengakui dan menyerahkan uang titipan dalam rangka mempermudah prosedur pengurusan. Solusi ini juga sejalan dengan asas sederhana, cepat dan berbiaya ringan.

⁶⁵ Walaupun dalam blangko bagi pelanggar yang sudah mengakui kesalahan dan menyatakan tidak hadir masih terdapat kolom pernyataan kesediaan menghadiri sidang.

Selain itu, sehubungan dengan ketentuan UU LLAJ yang mengatur pembayaran uang titipan sebesar denda maksimum, perlu dilakukan tinjauan ulang terhadap ketentuan ini. Hal ini mengingat penerapan uang titipan berdasarkan denda maksimum menjadi kendala bagi pelanggar untuk memilih mekanisme penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintasnya melalui prosedur uang titipan. Pendekatan penentuan denda titipan yang diatur dalam SKB 19 Juni 1993 dengan kewenangan penetapan besaran uang titipan oleh Ketua Pengadilan Negeri sebenarnya sudah mengakomodasi beberapa aspek diantaranya adanya koordinasi dengan Kepolisian dan Kejaksaan serta mempertimbangkan kondisi daerah masing-masing. Terkait dengan pemberitahuan sisa uang titipan, perlu dilakukan tinjauan terhadap mekanisme yang sudah diatur dalam UU LLAJ. Mekanisme yang mengatur pemberitahuan oleh jaksa kepada petugas penindak selama ini tidak berjalan efektif.

Hasil uji kelayakan dan tinjauan terhadap peraturan dan kebijakan terkait proses pengurusan perkara pelanggaran lalu lintas ini dapat dijadikan sarana untuk mendorong perubahan cara pandang melalui sosialisasi aparat penegak hukum yang terkait dengan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dan masyarakat. Selain itu, hasil uji kelayakan dapat menjadi pedoman bersama bagi penegak hukum dalam melakukan pelayanan terhadap penyelenggaraan perkara pelanggaran lalu lintas.

Sarana prasarana;

Penyediaan sarana pra sarana penunjang yang memadai bagi pelaksanaan sidang tilang baik fasilitas umum maupun fasilitas persidangan. Ketersediaan sarana yang merupakan standard minimal meliputi:

- a. Loket khusus yang transparan (dengan kaca dan pencahayaan yang memadai layaknya layanan dalam perbankan) dengan penempatan yang tidak jauh dari ruang sidang untuk kenyamanan dan efisiensi pelayanan
- b. Papan petunjuk dan informasi mengenai lokasi-lokasi yang digunakan dalam penyelenggaraan pelayanan pelanggaran lalu lintas

Selain itu, dengan banyaknya jumlah pihak yang mengikuti sidang tilang, di beberapa pengadilan jumlahnya sampai dengan ribuan, perlu dukungan ketersediaan sarana toilet yang memadai dan proporsional dengan jumlah pengunjung pengadilan. Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik di Pengadilan menunjukkan adanya keluhan yang tinggi terhadap fasilitas toilet di pengadilan. Keluhan utama dari responden adalah terkait fasilitas toilet, mayoritas responden menyatakan keluhannya kepada ketersediaan perlengkapan toilet dan kebersihan toilet.⁶⁶

Keterbatasan SDM;

Terdapat beberapa solusi untuk mengatasi keterbatasan sumber daya manusia dalam penanganan perkara tilang. Salah satunya adalah penambahan petugas pengadilan. Terutama staf yang bertanggung jawab pada bagian pemberkasan. Kemudian, penambahan petugas yang bertanggung jawab untuk pelayanan administrasi pada saat persidangan. Juga penambahan petugas pengadilan dalam mengatur dan mengamankan antrian dari pelanggar. Solusi sementara yang selama ini ditempuh dengan adanya bantuan dari unit lain berpotensi menimbulkan masalah terhadap kinerja pegawai. Laporan Baseline Survey

⁶⁶ Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik di Pengadilan, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, Hal. 181 (belum diterbitkan)

Pelayanan Publik di Pengadilan yang disusun oleh PSHK bersama dengan Badan Pengawasan MA mengungkapkan bahwa adanya pelaksanaan tugas yang berbeda oleh seorang pegawai yang bertugas memberi layanan atau adanya peran ganda petugas layanan ini setidaknya menimbulkan dua persoalan, yaitu

Persoalan pada fokus pekerjaan dan persoalan pada beban kerja dari personel yang bersangkutan. Kedua hal ini dapat menyebabkan penurunan secara signifikan dari kualitas pekerjaan yang dapat diberikan oleh personel tersebut. Seringkali peran ganda tersebut, menyangkut percampuran antara peran struktural dan peran fungsional. Hal ini diilustrasikan secara baik melalui pernyataan seorang Wakil Panitera, dimana dia harus melakukan kerja-kerja administrasi persidangan, registrasi, pengaturan jadwal sidang sekaligus juga harus menjadi fungsional panitera pada satu persidangan. Hal ini dilakukan karena jumlah perkara dengan ketersediaan jumlah panitera tidak memadai.⁶⁷

Namun, perlu menjadi catatan, penambahan sumber daya manusia ini bukan hal yang mutlak dan tidak dapat dijadikan solusi tunggal. Kekurangan sumber daya manusia dapat diatasi dengan perbaikan sistem layanan dan koordinasi dalam pengelolaan perkara tilang di Pengadilan Negeri.

Pemanfaatan teknologi informasi;

Dalam rangka meningkatkan kualitas layanan pengadilan dalam melaksanakan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas ini perlu dilakukan upaya-upaya yang berkaitan dengan pemanfaatan teknologi. Pemanfaatan teknologi dapat berguna baik bagi kemudahan pekerjaan pengadilan maupun kemudahan bagi

⁶⁷ Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik di Pengadilan, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia. Hal. 155-156. (belum diterbitkan)

masyarakat dalam memperoleh informasi maupun layanan langsung dalam perkara pelanggaran lalu lintas.

Berbagai potensi telah dimiliki oleh pengadilan negeri, bahkan di beberapa pengadilan negeri juga sudah menerapkan pemanfaatan teknologi ini. Sebagai contoh, dalam pelimpahan berkas perkara dari Kepolisian ke Pengadilan seharusnya sudah dapat dilakukan dalam format *softcopy* sehingga memudahkan pengadilan melakukan persiapan berkas, dimana dalam penyerahan berkas selama ini dilakukan dalam waktu yang berdekatan dengan hari sidang. Pola kerja sama dalam pelimpahan berkas yang diterapkan di wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Timur dan beberapa pengadilan lainnya yang dapat diketahui melalui informasi yang disediakan dalam website pengadilan negeri yang meliputi website Pengadilan Negeri Semarang, Pengadilan Negeri Mataram, Pengadilan Negeri Lombok, Pengadilan Negeri Tulungagung. Praktek ini dapat dijadikan model bagi pengembangan layanan di Pengadilan lainnya.

Selain itu, potensi utama adalah pengelolaan website oleh masing-masing pengadilan negeri. Dimana tiap-tiap pengadilan negeri sudah memiliki dan mengelola website yang dapat dimanfaatkan dalam penyebaran informasi mengenai tilang. Data dari Laporan Penilaian Website Pengadilan Tahun 2011 yang disusun oleh Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia menyebutkan bahwa pada 2011 dari 352 pengadilan negeri di Indonesia yang sudah memiliki website sebanyak 292 pengadilan negeri atau sebesar 82,95%. Hanya sekitar 60 pengadilan negeri yang belum memiliki website. Tidak tertutup kemungkinan bahwa saat ini jumlah pengadilan negeri yang belum memiliki website tersebut sudah berkurang karena apabila dibandingkan dengan data pada 2010

menunjukkan adanya peningkatan jumlah kepemilikan website. Pada 2010 dengan jumlah pengadilan negeri yang sama yaitu 352 terdapat 251 pengadilan negeri yang sudah memiliki website.⁶⁸ Hal ini berarti terjadi penambahan sejumlah pada 2011 sebanyak 41 pengadilan negeri yang memiliki website. Kepemilikan website yang hampir mendekati 100% ini menjadi potensi bagi pengadilan untuk dapat dimanfaatkan dalam mendukung pelaksanaan sidang perkara pelanggaran lalu lintas. Walaupun bukan menjadi satu-satunya, akan tetapi dapat dijadikan alternative bagi masyarakat untuk mengakses informasi. Sementara itu, pemanfaatan sistem komunikasi lainnya juga perlu diterapkan seperti di Pengadilan Negeri Surabaya Kota yang melengkapi layanan sidang dengan penyediaan informasi melalui SMS.

Dalam pemanfaatan teknologi, perlu dipertimbangkan adanya pra syarat sistem pendukung untuk efektifitas pemanfaata teknologi tersebut, salah satunya sumber daya manusia yang akan menjadi operator terhadap sistem yang dikembangkan. Salah satu temuan dalam Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik Pengadilan yang menyebabkan munculnya persoalan kualitas dalam layanan salah satunya penerapan sistem manual dalam memberikan layanan. Akan tetapi, pemanfaatan teknologi juga mendapatkan kendala, antara lain meliputi kemampuan teknis petugas pengadilan dalam melakukan pengelolaan administrasi, khususnya dengan menggunakan administrasi berbasis teknologi. Hal ini dikarenakan beberapa faktor diantaranya, adalah rendahnya kemampuan teknis terkait dengan aspek IT dan persoalan visi perubahan dari staf tingkat madya (menengah) untuk melakukan transformasi budaya kerja dan melakukan terobosan sebagai basis untuk melaksanakan

⁶⁸ Sebuah Penilaian Atas Website Pengadilan Tahun 2011, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, 2012. Hal. 70-71.

reformasi birokrasi.⁶⁹ Kondisi ini juga patut menjadi perhatian dalam menerapkan solusi pemanfaatan teknologi untuk pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan.

Efektivitas koordinasi pelayanan bersama dengan Polisi dan

Perlu diadakan terobosan dalam mendorong efektivitas pelayanan persidangan tilang. Namun, titik tekan perubahan positif tersebut tidak dapat bergantung hanya pada satu atau dua institusi. Efektivitas tersebut dapat tercapai apabila ada kerjasama yang terpadu antar institusi, mulai dari Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan. Bahkan termasuk pihak bank. Kerjasama ini dibangun dalam koridor koordinatif yang memerlukan kesamaan perspektif.

Peningkatan pelayanan, salah satunya, dapat dimulai dari proses pelimpahan berkas tilang dari Kepolisian kepada Pengadilan. Pelimpahan berkas tersebut sepatutnya dilakukan dalam jangka waktu yang wajar. Dengan demikian, Pengadilan dapat mempersiapkan persidangan secara optimal.

Dalam undang-undang, tidak ditemukan pengaturan mengenai jangka waktu yang wajar tersebut. Pasal 212 UU No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana hanya menyebutkan bahwa untuk perkara pelanggaran lalu lintas jalan tidak diperlukan berita acara pemeriksaan, sehingga catatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) huruf a segera diserahkan kepada pengadilan selambatnya-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya.

⁶⁹ Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik di Pengadilan, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan, hal. 152. (belum diterbitkan)

Sementara dalam UU No, 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan, tidak ditemukan pengaturan mengenai jangka waktu pelimpahan berkas ini. Dengan demikian, pengaturan jangka waktu yang wajar dalam pelimpahan berkas hanya ditemukan di Pasal 212 UU No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, dimana pengaturannya adalah segera dan selambat-lambatnya pada kesempatan pertama hari sidang.

Perlu ada kesepakatan bersama antar institusi, baik Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan, untuk merumuskan jangka waktu yang wajar dalam pelimpahan berkas tilang. Perumusan kesepakatan tersebut dapat dilakukan dengan mengadakan terlebih dahulu forum evaluasi pelaksanaan persidangan tilang.

Kesepakatan tersebut dapat dituangkan dalam nota kesepahaman (*Memorandum of Understanding/MoU*). Pengadilan cukup berperan dalam menginisiasi forum dan kesepakatan ini. Keterlibatan dan sikap kooperatif dari institusi Kepolisian, Kejaksaan, dan Bank juga hal yang tidak bisa diabaikan dalam menciptakan sistem koordinasi tersebut. Hal ini sangat mendukung efektivitas pelayanan persidangan tilang, terutama pengadilan-pengadilan di kota besar dengan jumlah perkara yang juga besar.

Selain itu, perlu diciptakan model pelayanan satu atap atau terpadu. Hal yang sebelumnya sudah diciptakan di Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Pelaksanaan persidangan dengan kehadiran pihak Kepolisian, Kejaksaan, dan Bank pada hari sidang akan mendukung efektivitas dan peningkatan pelayanan persidangan tilang.

Sistem ini akan mengarah pada sistem pelayanan yang mengalir dan tidak berlarut-larut. Dengan demikian, proses persidangan tilang akan berlangsung satu kali dan seketika (*one-stop services*). Hal ini, selain menguntungkan pencari keadilan. Selain itu, juga sesuai dengan asas peradilan secara umum, dimana peradilan dilaksanakan secara cepat, sederhana, dan biaya ringan.

Model pelayanan ini bukan sesuatu yang asing. Di berbagai bidang, seperti imigrasi, penanaman modal, pengurusan Izin Mendirikan Bangunan (IMB), model seperti ini sudah dilaksanakan dan dikembangkan. Bahkan institusi Kepolisian, juga sudah menerapkan model pelayanan seperti ini. Sebagaimana dapat dilihat ketika melakukan pengurusan Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), dan sebagainya, di kantor SAMSAT. SAMSAT sendiri merupakan akronim dari Sistem Administrasi Satu Atap.

Kemudian, perlu diciptakan sistem koordinasi antar institusi untuk mendeteksi dan mencegah pelanggar berulang maupun pelanggar yang tidak mengambil barang bukti (dalam hal persidangan *verstek*). Hal ini dapat dilakukan melalui pengelolaan dan koordinasi data, baik dari Kepolisian, Pengadilan, maupun Kejaksaan.

Pengelolaan dan koordinasi data tersebut akan lebih efektif apabila didukung oleh penggunaan sistem teknologi dan informasi. Namun, tentu hal ini patut mempertimbangkan kondisi di masing-masing daerah. Penerapan sistem teknologi di kota besar akan sangat mendukung dalam pengelolaan perkara tilang, akan tetapi tidak ada jaminan akan berjalan efektif, apabila diterapkan di daerah dengan pelanggaran lalu lintas sedikit. Selain itu, dukungan

infrastruktur untuk penggunaan sistem teknologi dan informasi tersebut juga patut menjadi pertimbangan.

Sistem koordinasi ini tidak hanya bertujuan untuk mendeteksi pelanggar berulang. Namun, juga dapat dijadikan dasar untuk penerapan sanksi yang lebih berat. Dengan demikian, selain terciptanya efek jera (*deterrent effect*) bagi pelanggar berulang, aspek pencegahan juga dapat dicapai melalui pendeteksian ini.

Selanjutnya, perlu diciptakan sistem koordinasi antar instansi yang mendukung penerapan transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan perkara tilang. Oleh karena itu, terdapat urgensi untuk menyusun laporan bersama pada setiap kali penyelenggaraan sidang tilang. Informasi yang dapat dimuat dalam laporan tersebut sekurang-kurangnya dapat terdiri dari jumlah perkara, nama pelanggar, putusan, besaran denda, eksekusi, hingga penyetoran uang denda oleh Kejaksaan kepada pihak bank.

Perlu dipertimbangkan alternatif non hukum yang bisa membuat (calon) pelanggar batal melakukan pelanggaran. Penambahan aparat kepolisian di lokasi rawan pelanggaran diyakini mampu mencegah seseorang untuk melanggar aturan lalu lintas.

Perlu tinjauan ketentuan undang-undang yang mewajibkan pembayaran uang titipan sebesar denda maksimum karena menjadi disinsentif bagi pelanggar untuk memilih mekanisme ini. Solusi yang ditawarkan pendekatan yang pernah digunakan dalam SKB tahun 1993 dimana pengadilan menentukan tabel uang titipan setelah mendapat masukan dari kejaksaan dan kepolisian serta dengan mempertimbangkan situasi sosial ekonomi.

Mengingat dalam mekanisme pembayaran denda dibutuhkan koordinasi antara polisi, jaksa dan pengadilan maka hal-hal berikut harus diberlakukan:

1. Pengolahan data di pengadilan maupun di kepolisian secara akurat agar statistik pelanggaran bisa dijadikan data utama dalam penyusunan kebijakan yang efektif. Data yang akurat serta mudah diakses oleh pihak pengadilan serta kejaksaan akan memudahkan penjatuhan denda.
2. Pengaturan penyerahan berkas tilang dari kepolisian kepada pengadilan dalam jangka waktu yang wajar bagi pengadilan untuk menyiapkan berkas sidang dan dilaksanakan jauh hari sebelum pelaksanaan sidang tilang.
3. Perlu koordinasi melalui forum evaluasi pelaksanaan tilang untuk menyusun kesepakatan bersama terkait dengan penyerahan berkas terutama bagi pengadilan dengan beban perkara tilangnya besar. Bentuk koordinasi tersebut Kesepakatan bisa dalam bentuk nota kesepahaman (MOU) antar pengadilan dengan kepolisian setempat⁷⁰.

⁷⁰ Salah satu temuan lapangan adalah model pelayanan satu atap (PN Jaktim) dengan kehadiran Polisi dan jaksa pada saat pelaksanaan sidang tilang dan jika memungkinkan menambahkan pelibatan bank.

D. Kesimpulan dan Rekomendasi

Kritik terhadap pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas yang berkembang di masyarakat sampai pada munculnya wacana untuk mengeluarkan perkara pelanggaran lalu lintas dari pengadilan. Namun, implementasi gagasan ini menuntut adanya perubahan undang-undang dan mensyaratkan kesiapan struktur (penegak hukum) dan kultur hukum (kesadaran masyarakat) serta sarana prasarana (pelayanan secara *online*) yang mendukung proses tersebut.

Menurut hukum positif yang berlaku saat ini, pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri mengacu pada beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan terutama terkait dengan proses acara pemeriksaan cepat. Ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai penyelenggaraan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas tersebut masih bersifat umum sehingga dalam pelaksanaannya terdapat mekanisme penyelesaian atau penanganan terhadap kendala yang dihadapi secara berbeda-beda di antara beberapa pengadilan.

Penyelesaian terhadap kendala-kendala dalam persidangan pelanggaran lalu lintas telah memunculkan inisiatif untuk melakukan inovasi yang ditempuh oleh beberapa pengadilan. Inovasi ini pada prinsipnya merupakan respon masing-masing pengadilan negeri terhadap penyelesaian kendala persidangan. Dalam beberapa hal yang merupakan inisiatif pengadilan negeri memerlukan koordinasi dengan institusi lain yang mempunyai peran atau kewenangan dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Berbagai inisiatif yang diterapkan di beberapa pengadilan negeri dapat dijadikan contoh untuk diterapkan secara nasional.

Terdapat permasalahan dalam penerapan hukum dalam penindakan pelanggaran lalu lintas yang berdampak pada beban pengadilan negeri dalam menangani perkara pelanggaran lalu lintas. Permasalahan tersebut terletak pada penerapan blangko biru dan merah dengan ketentuan dalam UU LLAJ yang berlaku saat ini. Permasalahan lain terkait dengan pemberlakuan uang titipan yang ditetapkan berdasarkan denda maksimal pada penggunaan slip biru. Hal ini berakibat pada opsi pelanggar menyelesaikan perkara pelanggaran lalu lintasnya melalui sidang pengadilan.

Penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri biasanya dilakukan pada hari-hari tertentu dalam satu minggu. Dalam pelaksanaannya terdapat beberapa kendala yang perlu menjadi perhatian bagi pembuat kebijakan dalam mengelola perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

Kendala administrasi merupakan kendala besar yang dihadapi oleh pengadilan negeri dalam menyelenggarakan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas. Sementara itu, kendala dari sisi kesiapan teknis yudisial dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas tidak terlihat. Ada beberapa pengadilan negeri dengan jumlah perkara yang disidangkan sangat besar terdapat kendala terutama dalam penyiapan berkas perkara. Di sisi lain, jumlah perkara yang besar ini juga masih ditambah dengan proses penyerahan berkas yang sangat berdekatan dengan pelaksanaan hari sidang pelanggaran lalu lintas oleh pengadilan negeri. Dalam menyiapkan berkas dengan jumlah yang banyak dan waktu sangat singkat ini, pengadilan negeri dihadapkan pada persoalan keterbatasan sumber daya manusia.

Banyaknya jumlah pengunjung pengadilan yang akan menjalani persidangan memberi dampak pada situasi pengadilan pada hari persidangan perkara pelanggaran lalu lintas. Hal ini juga berkorelasi dengan kebutuhan penyediaan sarana pra sarana pendukung baik yang berhubungan langsung dengan penanganan perkara maupun sarana pra sarana penunjang lainnya. Minimnya sarana pra sarana dan pengaturan sarana pra sarana yang sudah ada ini menimbulkan ketidakteraturan di lingkungan pengadilan negeri yang dapat berdampak pada kualitas layanan bagi para pencari keadilan.

Penyelenggaraan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas pada sebagian pengadilan dipahami sebagai beban bagi pengadilan negeri sehingga muncul wacana untuk penanganannya tidak memerlukan keterlibatan pengadilan negeri. Akan tetapi, pandangan lain juga muncul dengan mendasarkan pada bahwa beban tersebut merupakan tanggung jawab institusi yang telah diberikan oleh peraturan perundang-undangan bagi masyarakat yang ingin memperoleh keadilan. Realitas pada beberapa pengadilan menunjukkan bahwa beban atau persoalan dalam penanganannya persidangan pelanggaran lalu lintas ini dapat diatasi melalui pengembangan sistem penanganan yang baik.

Langkah penanganan atau penyelesaian terhadap kendala-kendala yang berkaitan dengan kelancaran pelaksanaan sidang perkara lalu lintas ini bukan semata masuk dalam ruang lingkup kewenangan atau peran pengadilan negeri semata, akan tetapi juga berhubungan dengan pelaksanaan kewenangan dari institusi lainnya. Sehingga dalam beberapa hal, penanganannya memerlukan koordinasi dengan program yang saling terkait antar institusi yang berperan.

Dalam upaya perbaikan layanan penyelenggaraan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas, penelitian ini mengajukan beberapa rekomendasi sebagai solusi yaitu:

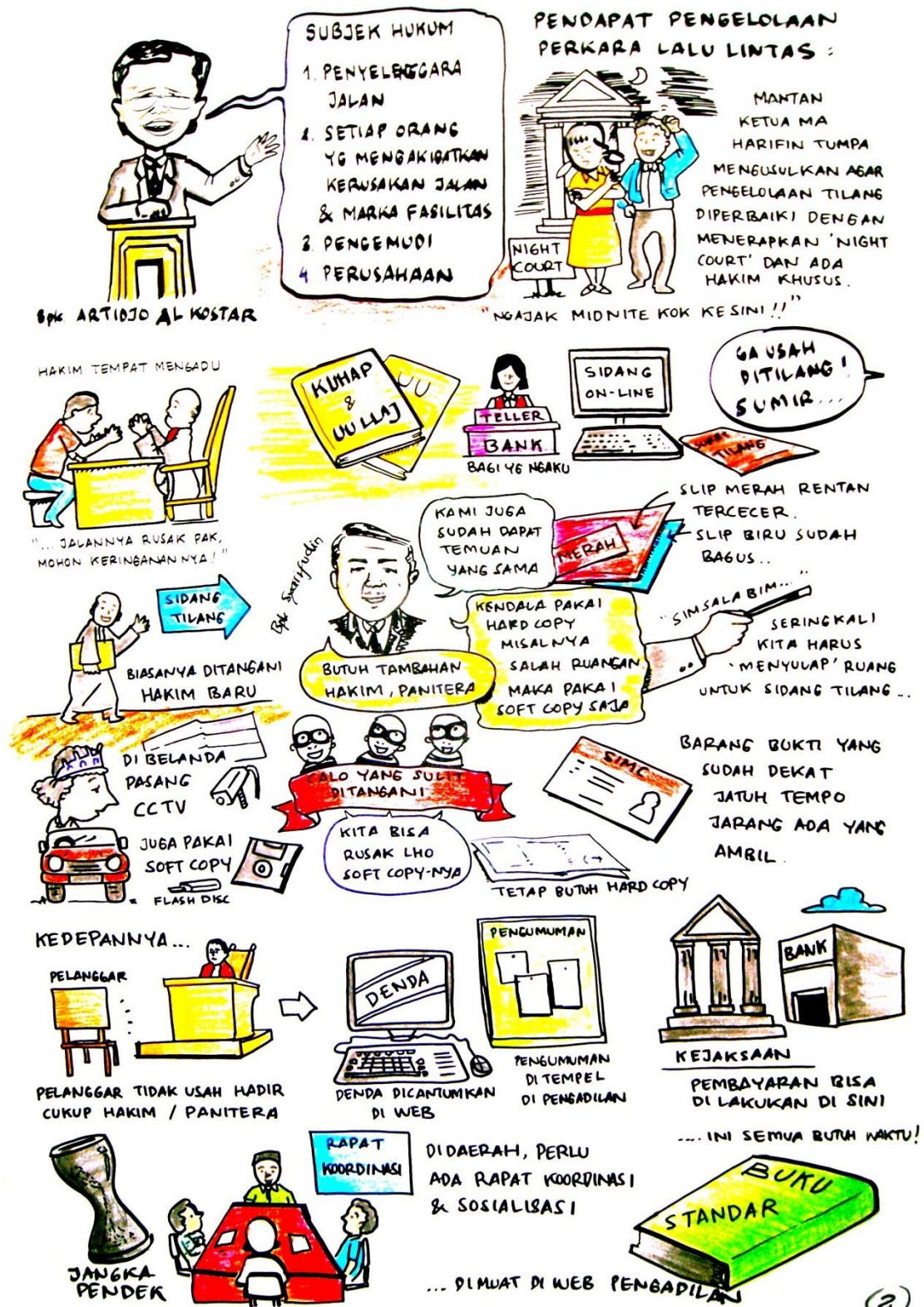
1. Rekomendasi jangka menengah meliputi:
 - a. Mengeluarkan perkara *uncontested* dari pengadilan melalui perubahan peraturan perundang-undangan dengan mempertimbangkan ketentuan dalam KUHP dan UULAJ.
 - b. Perlu perbaikan pola hubungan dan koordinasi pelaksanaan peran masing-masing dalam perkara tilang antara Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan
 - c. Mengkaji ulang pengaturan dalam UU LLAJ yang menetapkan uang titipan harus senilai maksimum ancaman denda karena menjadi disinsentif masyarakat untuk langsung membayar denda.
 - d. Perubahan ketentuan untuk membedakan perlakuan antara slip biru (pelanggar yang mengaku) dengan slip merah (pelanggar yang keberatan, baik yang hadir maupun verstek)
2. Rekomendasi jangka pendek meliputi:
 - a. Perbaikan SKB Ketua MA, Menkeh, Jaksa Agung dan Kapolri tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu tertanggal 19 Juni 1993 (SKB 19 Juni 1993)
 - b. Identifikasi praktek-praktek baik yang sudah diterapkan di berbagai pengadilan dan menjadikan model untuk menjadi standar nasional.
 - c. Mengembangkan buku standar pelayanan pengadilan untuk pengelolaan perkara tilang.
 - d. Memperbaiki layanan dengan mengoptimalkan peran SDM di pengadilan disesuaikan dengan beban perkara tilang.

- e. Memperbaiki fasilitas pengadilan terutama penyediaan loket khusus dengan kaca, pengaturan lokasi layanan yang berdekatan dan media informasi pengadilan yang berkaitan dengan pelayanan perkara tilang.
- f. Mengurangi ruang gerak calo dengan layanan dan fasilitas yang optimal antara lain melalui larangan penawaran jasa pengurusan tilang (sebagai kuasa atau perantara) di lingkungan pengadilan dan kemungkinan pencantuman kuasa dalam buku register atau daftar tilang yang dipublikasikan pengadilan.
- g. Koordinasi pelaksanaan tugas yang lebih baik dengan kepolisian dan kejaksaan dalam penanganan perkara tilang, dengan melakukan:
 - i. Pembuatan laporan rekapitulasi perkara tilang tiap hari sidang (seperti praktek di PN Jakarta Timur).
 - ii. Pembuatan laporan penyeteroran penerimaan negara dari perkara tilang.
 - iii. Kesepakatan penyampaian daftar perkara tilang dari Kepolisian ke Pengadilan dalam format *soft copy*.
- h. Peningkatan kapasitas SDM dalam layanan perkara tilang sebagai optimalisasi peran pengadilan bagi penegakan hukum, ketaatan hukum masyarakat, dan budaya berlalulintas yang baik.

**E. Lampiran *Graphic Recorder* dan Prosiding Seminar
Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran
Lalu Lintas di Pengadilan**

SEMINAR PENELITIAN ALTERNATIF PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALULINTAS DI PENGADILAN

SELASA
17
JUNI
2014



MENINGGAL KARENA KECELAKAAN:

- o 27.000 - 30.000 ORANG PER TAHUN
- o 74 ORANG PER HARI
- o 3 ORANG / JAM

PENERIMAAN PAJAK
 UU NO 20 1997
 PP 32 TH. 1997
HARUS DISERAHKAN KE NEGARA

Bpk Warsa Susanto SH
SKP DIPERBAHARUI

TILANG MENCEGAH KECELAKAAN

SEMUA UMUR PERLU DIAWASI

NIAT POLISI DENGAN PELANGGAR BERBEDA TENTANG TILANG

KERUGIAN NEGARA AKIBAT KECELAKAAN
 203-207 TRILIYUN PER TAHUN

DI LUAR NEGERI TILANG ITU DENGAN ADMINISTRASI, BUKAN PIDANA

MENYADARKAN MASYARAKAT TIDAK SELALU DENGAN PENEGAKAN HUKUM

TILANG RENTAN PENYELEWENGAN

INI RAKYAT KITA, MARI KITA DIDIK

KARENA SEMUA ORANG TAKUT MATI, KITA BUAT SAJA JALUR BUSWAY BERLAWANAN ARAH.

MOBIL SIM KELLING

BILA ADA FASILITAS PEMBUATAN SIM KELLING, SEHARUSNYA ADA JUGA SIDANG TILANG KELLING.

SEBENARNYA INI SUDAH BIASA HANYA TIDAK DIUMUMKAN, DIADAKAN KETIKA ADA OPERASI, BAGI YANG MELANGGAR LANGSUNG SIDANG DI TEMPAT.

KITA PASTIKAN BAHWA ANGGOTA POLISI JUGA LENGKAP DALAM BERKENDARA.

MASUK KE SEKOLAH-SEKOLAH MISI: PELOPOR KESELAMATAN LALU LINTAS

KAMPANYE PREVENTIF

55% YANG TERLIBAT KECELAKAAN TIDAK PUNYA SIM!



**Prosiding Seminar Penelitian
Alternatif Pengelolaan Perkara
Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan**

DAFTAR ISI

1. Sesi Pembukaan
 - **Binziad Khadafi**, *Senior Manager Court Reform Australia Indonesia Justice Partnership (AIPJ)*
 - **Siti Nurdjanah**, *Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan & Pendidikan dan Pelatihan Hukum dan Peradilan (Balitbangdiklatkumdil) Mahkamah Agung RI*
 - **Artidjo Alkoskar**, *Keynote Speaker, Ketua Kamar Pidana Mahkamah Agung RI*
2. Sesi Pemaparan Hasil Penelitian
 - **M. Nur Solikin**, *Koordinator Penelitian Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK)*
3. Sesi Tanggapan dari Narasumber
 - **Tanggapan dari Muhammad Syariffudin**, *Hakim Agung Kamar Pidana Mahkamah Agung RI*
 - **Tanggapan dari Warsa Susanta**, *Jaksa Agung Muda Pidana Umum Lainnya Kejaksaan Agung RI*
 - **Tanggapan dari Kombes Indrajit**, *Koordinator Bidang Penegakkan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian*
4. Makalah Narasumber
 - **Warsa Susanta**
Tanggapan Terhadap Hasil Penelitian dan Masukan Bagi Perbaikan Pengelolaan Perkara Tilang
5. Sesi Diskusi Terbuka
6. Sesi Penutupan
7. Daftar Peserta Seminar

SESI PEMBUKAAN

Acara pembukaan seminar diawali dengan Laporan Program dari *Senior Manager Australia Indonesia Justice Partnership (AIPJ)* Binziad Khadafi SH LL.M. Dilanjutkan oleh sambutan dari Badan Penelitian dan Pengembangan & Pendidikan dan Pelatihan Hukum dan Peradilan (Balitbangdiklatkumdil) Mahkamah Agung, Siti Nurdjanah, SH., MH. Ketiga, penyampaian *keynote speech* oleh Ketua Kamar Pidana Mahkamah Agung, Dr. H. Artidjo Alkoskar SH., LL.M. Disusul oleh Paparan Laporan Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang akan disampaikan oleh koordinator penelitian ini, Nur Solikin. Kemudian pemaparan dari Hakim Agung Kamar Pidana Mahkamah Agung, Hakim Agung Dr. H. Muhammad Syariffudin SH., MH. Dilanjutkan oleh pemaparan dari Jaksa Agung Muda Pidana Umum Lainnya Kejaksaan Agung, Warsa Susanta SH. Ketujuh, pemaparan dari Korps Lalu Lintas Kepolisian, diwakili oleh Drs. Indrajit selaku Koordinator Bidang Penegakkan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian.

Binziad Khadafi SH., LL.M., *Senior Manager Court Reform AIPJ*

Perkenankan dalam kesempatan ini saya melaporkan bahwa AIPJ adalah sebuah lembaga asistensi teknis yang dibentuk untuk mengelola hibah dari pemerintah Australia untuk kepentingan memajukan reformasi hukum dan peradilan di Indonesia. Selama ini mitra kerja AIPJ beragam, khusus di lingkungan MA dan lembaga peradilan, AIPJ berfungsi untuk memfasilitasi berbagai agenda turunan dari nota kesepahaman antara Mahkamah Agung dan lembaga peradilan di bawahnya dengan berbagai lembaga di Australia khususnya *Federal Court of Australia* dan *Family Court of Australia*.

AIPJ juga berfungsi untuk mengalokasikan sumberdaya alternatif bagi MA dalam mencapai visi dan misinya khususnya untuk menuju badan peradilan yang Agung dan AIPJ juga diberi mandat untuk selalu mendorong metode partisipatori, kemitraan yang strategis dan kritis antara lembaga-lembaga Negara dengan *Civil Society Organization* yang kebetulan terepresentasi dalam kegiatan ini. Dimana Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) bekerja *hand-in-hand* secara intens, kritis, kolaboratif dengan Balitbangdiklatkumdil Mahkamah Agung untuk melakukan penelitian mengenai Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan ini.

Sejak berdiri hingga saat ini, AIPJ sudah melakukan kegiatan yang berfokus untuk meningkatkan kepercayaan publik terhadap lembaga peradilan, serta meningkatkan akses masyarakat pada peradilan, dan mendorong konsistensi serta kualitas putusan di lembaga peradilan. Prinsip-prinsip tersebut bukan kebetulan terefleksi dalam penelitian ini.

Dari sisi kepercayaan publik, bisa dipahami bahwa setiap tahun jutaan perkara tilang masuk ke pengadilan dan menjadi beban kerja pengadilan setiap tahun. Apabila jutaan perkara tilang tersebut dikelola dengan baik, meningkatlah kepercayaan publik kepada pengadilan. Namun apabila terdapat masalah-masalah yang dapat berdampak pada turunnya kepercayaan masyarakat terhadap pengadilan, maka jutaan pencari keadilan di dalam perkara tilang tersebut bisa menyebar persepsinya secara lebih luas kepada komunitas lain.

Dari sisi akses terhadap pengadilan, bukan kebetulan bahwa di beberapa wilayah sampel penelitian ini, para pencari keadilan adalah mereka

yang berasal dari masyarakat kecil. Contohnya di Nusa Tenggara Barat, mayoritas perkara tilang melibatkan pengemudi truk yang biasa mengangkut barang-barang di jalanan. Kemudian di Binjai misalnya, mayoritas pelanggar perkara tilang adalah para pengemudi becak motor yang merupakan bagian dari masyarakat yang rentan.

Merujuk pada aspek konsistensi dan kualitas putusan, kami merasa sebaiknya beban kerja pengadilan perlu dipilah secara lebih hati-hati dan seksama agar perkara yang sumir bisa disiasati sedemikian rupa. Bisa dengan cara dikelola agar tidak terlalu menyedot begitu banyak sumber daya pengadilan sehingga pengadilan kita bisa fokus pada perkara yang signifikan dan strategis, yang kemudian bisa mengarah pada konsistensi dan kualitas putusan.

Metode kemitraan antara PSHK dan Puslitbang ini selalu dicerminkan dalam berbagai kegiatan AIPJ, yaitu bagaimana lembaga Negara maupun organisasi masyarakat sipil sama-sama berpikir, berdiskusi, merumuskan isu-isu strategis serta mencari jalan keluar dari hasil diskusi tersebut.

Seminar ini diharapkan untuk memperluas kemitraan tersebut tidak hanya antara organisasi masyarakat sipil dengan lembaga Negara tetapi juga antara lembaga peradilan dengan lembaga yang lain, serta organisasi masyarakat yang selama ini bekerja erat dengan pengadilan atau mereka yang selama ini memilih untuk mengkritisi dari luar. Harapannya acara ini dapat mematangkan berbagai masukan, ide baru, serta komitmen untuk sama-sama mencari jalan keluar atas permasalahan yang nantinya akan dipaparkan lebih komprehensif oleh kawan-kawan dari Puslitbang MA maupun PSHK.

Siti Nurdjanah SH., MH., *Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan & Pendidikan dan Pelatihan Hukum dan Peradilan (Balitbangdiklatkumdil) Mahkamah Agung*

Dalam kesempatan ini, perlu kami laporkan kepada Yang Mulia Bapak Ketua Kamar Pidana bahwa seminar hasil penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mendapatkan penjelasan dari para peneliti tentang temuan-temuan yang diperoleh penelitian tentang Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan. Serta untuk mendapatkan tanggapan dan masukan dari para narasumber yang memiliki kompetensi sesuai bidangnya masing-masing. Melalui hasil penelitian serta dialog interaktif diharapkan dapat dirumuskan suatu kebijakan di masa yang akan datang solusi yang praktis dan komprehensif.

Saya laporkan bahwa peserta pada pagi hari ini kurang lebih 75 orang yang terdiri dari Mahkamah Agung, Kementerian atau lembaga, Kepolisian, Kejaksaan dan beberapa dari perwakilan perguruan tinggi. Di samping itu, ada juga dari lembaga-lembaga swadaya masyarakat.

Seminar ini tidak menggunakan Dana Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Mahkamah Agung. Melainkan sepenuhnya didanai oleh PSHK dan AIPJ. Mengakhiri laporan saya bersama ini mohon kiranya Yang Mulia Ketua Kamar Pidana untuk berkenan sebagai *keynote speaker* dan selanjutnya berkenan pula untuk membuka acara seminar ini secara resmi. Demikian laporan kami, lebih dan kurangnya saya mohon maaf.

Dr. H. Artidjo Alkoskar SH., LL.M., *Ketua Kamar Pidana Mahkamah Agung*

Pelanggaran lalu lintas merupakan fenomena sosial dan masalah hukum yang menuntut pengelolaan yang efektif dan efisien agar terjadi tertib berlalu lintas dan kesadaran hukum dalam implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas). Dalam ketertiban dan kesadaran berlalu lintas melibatkan etika berkendara di jalan umum. Di jalan umum, pengendara dapat merasa bebas. Kurang menghargai pengendara yang lain, baik karena merasa kendaraannya lebih kuat atau lebih mahal, karena terburu-buru, karena berkelompok atau gerombolan, atau karena melampiaskan tekanan batin.

Hal-hal di atas perlu untuk dikelola di Negara dimana fungsi peradilan adalah untuk mengembalikan manusia kepada naturalnya karena akar dari kejahatan itu adalah kesombongan dan kerakusan. Pengelolaan kelancaran tertib lalu lintas merupakan bagian dari tugas Negara.

Pelanggaran lalu lintas perlu ditertibkan bila Indonesia ingin menjadi bangsa yang santun. Karena pada dasarnya tugas Negara ada 4 tiang. Pertama, Negara harus memberikan makan rakyatnya. Kedua, Negara harus menyediakan transportasi dan kesehatan bagi rakyatnya. Transportasi ini dibahas dalam seminar kali ini. Ketiga, menegakkan keadilan bagi rakyatnya. Karena keadilan adalah perekat kohesi sosial. Keempat, Negara harus menjaga teritorial wilayahnya.

Postulat moral atau dalil moral kelahiran UU Lalu Lintas dilatarbelakangi oleh faktor-faktor yang disebut dalam pertimbangannya agar pelanggar lalu lintas berkurang. Bila masih banyak pelanggar lalu lintas, maka

misinya dan politik kriminalnya belum berhasil. Pertama, memajukan kesejahteraan umum. Kedua, mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berllau lintas dalam membangun pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Ketiga, menuntut penyesuaian dan pengembangan ilmu pengetahuan, teknologi, ekonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Seminar ini berfokus pada bagaimana caranya agar beban pengadilan ini tidak menjadi terlalu berat ditimpuki perkara. Dengan dalil moral tersebut dan tujuan untuk memajukan kesejahteraan umum UU Lalu Lintas memuat 326 pasal. Dan ketentuan pidana diatur dalam pasal 273-317. Yang seringkali saya temui di Mahkamah Agung adalah pasal 310, menabrak sampai meninggal atau cacat. Ketentuan pidana memberi ancaman bagi subyek hukum yang melakukan pelanggaran dan setiap orang yang mengakibatkan kerusakan dan gangguan jalan serta mengakibatkan gangguan pada APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) dan fasilitas pejalan kaki. Subjek hukum lainnya adalah pengemudi dan subyek hukum perusahaan.

Diatur dalam pasal 315, dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggungjawaban dikenakan terhadap perusahaan dan/atau pengurusnya. Bila menyangkut perusahaan, maka menyangkut pertanggungjawaban, *strict liability* atau tanggung jawab mutlak. Artinya kesalahannya tidak perlu dibuktikan karena perusahaan tidak punya niat batin seperti manusia, namun tetap dikenakan padanya. Dan pengenaan pidananya menyangkut *vicarius liability*, *collective liability*, baik perusahaan atau pengurusnya.

Dari konstelasi variabel yang terlibat dalam permasalahan lalu lintas, terlihat bahwa lalu lintas bukanlah hal yang sederhana. Banyak variabel yang terlibat. Masalah ekonomi, masalah sosial, masalah budaya, hingga masalah politik.

Mahkamah Agung berterima kasih kepada Puslitbang yang telah melaksanakan penelitian ini untuk dibagi bersama para pemangku kepentingan. Dengan demikian Mahkamah Agung menghargai acara yang telah dibuat ini untuk mendukung tujuan-tujuan Mahkamah Agung yang tercantum dalam *blue print* hingga 2035 menjadi pengadilan yang Agung seperti Negara-negara maju yang lain.

Demikian Ibu dan Bapak sekalian, saya mewakili Bapak Ketua Mahkamah Agung dengan mengucapkan bismillah seminar ini saya nyatakan dibuka dengan resmi.

SESI PEMAPARAN HASIL PENELITIAN

Moderator: Prof. Basuki Reksowibowo SH., MH., *Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Pengadilan Mahkamah Agung RI*

Selamat pagi, kita akan memulai pembacaan Laporan Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang akan disampaikan oleh koordinator penelitian, Bapak Nur Solikin.

Tanggapan pertama akan disampaikan oleh Hakim Agung Kamar Pidana Mahkamah Agung, Yang Mulia Hakim Agung Dr. H. Muhammad Syariffudin SH., MH. Tanggapan kedua dari Jaksa Agung Muda Pidana Umum Lainnya Kejaksaan Agung, Bapak Warsa Susanta SH. Tanggapan ketiga dari Korps Lalu Lintas Kepolisian, diwakili oleh Bapak Kombes Indrajit SH selaku Koordinator Bidang Penegakkan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian. Setelah itu dilanjutkan dengan diskusi terbuka dengan para peserta yang hadir dalam seminar pagi ini.

Kami persilakan Bapak Nur Solikin SH., menyampaikan laporan hasil penelitian.

M. Nur Solikin SH., *Koordinator Penelitian Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK)*

Perkenalkan saya mewakili tim peneliti dari Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum Mahkamah Agung dan Pusat Studi Hukum dan Kebijakan, kali melakukan penelitian ini bersama dengan Bapak M. Iqbal dan

Bapak Budi Suharyanto dari Puslitbang Mahkamah Agung yang intensif membahas dan mencari data terkait dengan pengelolaan perkara tilang di pengadilan.

Bapak dan Ibu yang saya hormati, persoalan tilang memang menjadi persoalan yang sudah lama berada di tengah-tengah kita karena pasti kita sering bersinggungan dengan persoalan ini dan sudah sekian lama juga persepsi negatif dari pengelolaan tilang ini baik di pengadilan maupun di jalanan juga berkembang di tengah masyarakat.

Penelitian ini mencoba untuk menggali serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi oleh pengadilan dalam mengelola perkara tilang di pengadilan. Bila merujuk data pada tahun 2013, perkara tilang mendominasi perkara pidana yang ditangani oleh Pengadilan Negeri. Terdapat sekitar 96,40% dari perkara pidana merupakan perkara tilang. Begitu pula pada tahun 2012 dimana terdapat 96,50% dari perkara.

Di pengadilan hal ini menjadi beban kerja atau beban perkara yang harus diselesaikan. Karena bila pengadilan gagal atau memberikan pelayanan yang buruk maka sekitar tiga juta orang akan berpersepsi negatif pada pengadilan dan mudah berkembang jumlahnya. Namun sebaliknya ketika pengadilan berhasil melakukan pelayanan yang baik, ini akan berkembang juga persepsi positif terhadap pengadilan. di beberapa pengadilan, sudah ditemukan beberapa inovasi dalam hal pengelolaan perkara tilang yang ternyata efektif. Nanti kita akan coba untuk cari tahu apakah inovasi-inovasi ini dapat menjadi standar nasional.

Data lain juga menunjukkan dari survey Integritas yang dilakukan oleh KPK, menyebutkan bahwa perkara tilang juga masih dikelola di bawah standar.

Di dalam Baseline Survey Pelayanan Publik yang dilakukan juga oleh PSHK bersama dengan Badan Pelayanan Mahkamah Agung juga menyebutkan tingkat kepuasan pelayanan tilang di pengadilan oleh masyarakat masih 23%. Ini lebih rendah di bandingkan jenis pelayanan lain, misalnya bidang administrasi pengadilan atau informasi, yang rata-rata tingkat kepuasannya 50%.

Persepsi negatif masyarakat terhadap pelayanan pengadilan untuk kasus tilang ini juga disebabkan oleh keberadaan calo. Jumlah perkara besar juga menjadi masalah bagi pengelolaan sidang di pengadilan di beberapa kota besar, misalnya di Pengadilan Negeri Jakarta Timur pada 2013 sekitar 170.000 dan di Pengadilan Negeri Surabaya 140.000 perkara dalam setahun. Ini menjadi beban pengadilan yang berdampak terhadap penyediaan sumber daya manusia dalam pengelolaan perkara tilang. Di sisi lain, hal ini juga menuntut ketersediaan fasilitas yang memadai di pengadilan agar menciptakan kenyamanan bagi pengunjung menjalani sidang tilang tersebut.

Terkait dengan kondisi yang disebutkan di atas, muncul beberapa wacana. Salah satunya dari ketua MA, Bapak Hatta Ali, yang menginginkan kalau bisa tilang ini tidak perlu melalui pengadilan. Tidak perlu tatap muka langsung dengan Hakim, tidak perlu hadir di pengadilan, dimana pengadilan tinggal memutus dan mempublikasikan denda yang sudah ditetapkan oleh Hakim. Nanti akan coba kita kaji apakah itu memungkinkan secara regulasi untuk tidak melibatkan pengadilan.

Bapak mantan Ketua Mahkamah Agung, Bapak Harifin A. Tumpa juga mengusulkan adanya hakim khusus atau pengadilan malam hari untuk melakukan pengelolaan perkara tilang. Begitu juga dengan Mantan Ketua

Mahkamah Konstitusi yang menyebutkan sidang tilang sebaiknya tidak perlu melalui pengadilan. Pernyataan ini dikemukakan ketika memutus akta kelahiran.

Berbagai wacana tadi mendorong kami untuk mengidentifikasi potensi-potensi untuk melakukan perbaikan terhadap perkara tilang di pengadilan. Beberapa temuan dalam riset kami, riset ini dilakukan di 6 wilayah, yaitu Pengadilan Negeri Medan, Binjai, Jakarta Timur, Surabaya dan Ternate. Beberapa merepresentasikan perkara tilang karena kota besar, yaitu Pengadilan Negeri Medan dan Pengadilan Negeri Jakarta Timur, menangani perkara tilang dengan jumlah yang cukup besar.

Beberapa temuan kami mengenai penerapan kebijakan pengenaan perkara tilang dengan tidak melalui pengadilan menghadapi kendala terkait dengan ketentuan di dalam KUHAP dan UU Lalu Lintas karena pelibatan kewenangan pengadilan diatur dalam undang-undang. Sehingga ketika ada usulan untuk tidak melalui pengadilan maka perlu penyesuaian dari sisi regulasi.

Selain itu ditemui juga bahwa keterlibatan pengadilan memberi pengaruh positif terhadap masyarakat. Ada beberapa temuan yang mengatakan masyarakat memang ingin merasakan pengalaman sidang tilang. Pengadilan atau hakim juga menjadi tempat untuk mengadu atau meminta keringanan. Contoh di Pengadilan Negeri Jakarta Utara, ketika melakukan *Focus Group Discussion*, ada Hakim yang bercerita mengenai pelanggar yang masuk jalur Transjakarta dengan alasan jalan lainnya rusak. Hakim mempertimbangkan rusaknya jalan yang mendorong orang masuk ke jalur Transjakarta dan

hukumannya diringankan mengingat adanya kelalaian pemerintah dalam menyediakan infrastruktur yang layak untuk pengguna jalan.

Apabila pengadilan dapat menyediakan pelayanan yang baik, maka masyarakat dapat mendapat pengalaman sidang yang baik juga dalam mengikuti proses hukum di pengadilan. Kami melihat bahwa pandangan tentang perkara tilang sebagai beban juga masih beragam di kalangan pengadilan. Ada yang menganggap ini sebagai beban namun karena sudah ditentukan undang-undang maka tetap dilaksanakan. Ada juga yang menganggap ini menjadi beban terutama administratif dalam melakukan sidang. Demikian pandangan aparat pengadilan terhadap perkara tilang tersebut.

Persepsi masyarakat terkait slip biru dan slip merah juga dibahas dalam penelitian ini. Dalam kajian normatif kami terhadap regulasi yang ada, kami menemukan slip biru dan slip merah tidak diatur dalam UU Lalu Lintas, namun melalui Surat Keputusan Kapolri (SKK) tahun 1998 yang sebenarnya dalam penerapan sekarang ada kekeliruan. Contohnya, wakil Gubernur DKI Jakarta yang menyatakan pelanggar yang masuk jalur Transjakarta akan dikenakan slip biru karena ancaman dendanya maksimal.

Terdapat kekeliruan dalam pernyataan tersebut karena sebenarnya slip biru diatur oleh SKK tersebut untuk pelanggar yang sudah mengakui tindakannya. Di UU Lalu Lintas, denda maksimal uang titipan dikenakan bagi pelanggar yang sudah menyatakan tidak bisa hadir di pengadilan. Slip biru dikenakan pada mereka yang sudah mengakui kesalahannya dimana ia seharusnya mendapatkan insentif. Pada prakteknya, bila merujuk pada pernyataan tadi dan UU Lalu Lintas, slip biru malah menjadi ancaman karena

pelanggar akan diwajibkan untuk membayar uang titipan yang besarnya sebesar denda maksimal yang ditentukan UU. Ini menjadi salah satu temuan kami terhadap keberadaan secara hukum pengaturan slip biru dan slip merah. Sehingga kami melihat slip biru menjadi peluang agar pelanggar tidak perlu ke pengadilan. Karena pelanggar sudah mengakui, pengadilan tinggal memutuskan dendanya, dan pelanggar tidak perlu mengunjungi secara langsung. Tapi ternyata prakteknya berbeda baik dari sisi UU Lalu Lintas maupun dari proses penindakan tilangnya.

Poin selanjutnya adalah mengenai keberadaan calo pada sidang tilang. Calo dapat dimaknai sebagai dua. Pertama, KUHAP menyebutkan bahwa sidang pelanggaran lalu lintas bisa tidak dihadiri pelanggar dan ia bisa menjadi kuasa. Jadi calo bisa juga dimaknai sebagai kuasa dalam sidang tersebut. Kedua, bisa dimaknai sebagai perantara. Dimana ia mempercepat proses. Jadi ada yang sebenarnya sah, yaitu sebagai kuasa, dan seharusnya bisa diikuti dengan proses pembuktian keabsahan pemberian kuasa tersebut. Tapi di sisi lain bisa juga sebagai perantara untuk mempercepat.

Mengenai teknis pelaksanaan sidang, kami temukan pula ternyata masih beragam di beberapa daerah. Di beberapa daerah terdapat beberapa inisiatif dalam penanganan perkara tilang. Misalnya dalam Pengadilan Negeri Jakarta Timur, ada beberapa masyarakat yang mengemukakan kepuasannya terhadap proses tilang di sana. Karakteristiknya yang kami temui adalah lokasinya yang berdekatan sehingga tidak menyusahkan. Seorang blogger membandingkan proses penyelesaian tilang di Pengadilan Negeri Jakarta Timur pada tahun 2006 dengan sekarang. Pengadilan Negeri ini hanya memerlukan waktu sekitar 30 menit untuk menyelesaikan proses persidangan

dari awal sampai dengan akhir. Pada 2014, tingkat kecepatan penyelesaian perkara pun masih sama.

Inisiatif yang lain ialah di beberapa *website* pengadilan sudah dilengkapi informasi mengenai pelaksanaan sidang tilang. Misalnya *website* di Pengadilan Negeri Mataram, Surabaya, dan Tulungagung. Sudah ada inisiatif pengadilan untuk mempublikasikan jadwal sidang untuk masyarakat. Di Pengadilan Negeri Surabaya ada fasilitas pesan singkat melalui telepon genggam untuk menginformasikan pelaksanaan sidang tilang.

Ini adalah beberapa inisiatif yang menurut kami dapat dikembangkan menjadi standar nasional untuk perbaikan perkara tilang. Di sisi lain juga penggunaan nomor antrian juga mempermudah pelayanan seperti di Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Dibandingkan dengan Pengadilan Negeri Surabaya yang menggunakan urutan berdasarkan nama, justru menimbulkan keributan karena banyak nama yang sama.

Fasilitas pengadilan juga masih beragam. Ada fasilitas loket yang sudah memiliki kaca sehingga transparan, bisa berinteraksi antara petugas pengadilan dan pengunjung. Ada juga fasilitas yang belum memadai. Salah satunya di Pengadilan Negeri Medan, dimana loket tilang di pengadilan hanya lubang kecil sehingga tidak ada interaksi antara pengunjung dan petugas pengadilan. Ini menjadi kendala dalam hal pelayanan publik. Selain itu ada juga faktor lokasi yang berjauhan, biasanya loket tilang di bagian pojok atau belakang pengadilan. Hal ini bisa menimbulkan kerumunan pada lokasi tertentu yang dapat mengganggu aktivitas di pengadilan.

Praktek koordinasi dengan penegak hukum lainnya juga masih beragam. Contohnya di Pengadilan Negeri Palu dan Pengadilan Negeri Jakarta

Timur, berkas yang diserahkan dari Kepolisian sudah dalam bentuk *softcopy* jadi dapat membantu proses penyiapan daftar sidang di pengadilan. Di Pengadilan Negeri Jakarta Timur juga dibuat rekap pelaksanaan sidang yang ditandatangani oleh 3 institusi yaitu Kepolisian, Kejaksaan dan Pengadilan. Menurut kami ini menjadi praktek yang positif untuk mewujudkan akuntabilitas dan koordinasi di tiap institusi. Lalu kehadiran kepolisian dan kejaksaan dalam sidang tilang ini masih beragam. Kejaksaan memang tidak diwajibkan, namun kehadirannya dapat mempermudah proses penanganan perkara tilang.

Beberapa koordinasi yang kurang baik contohnya adalah penyerahan berkas tilang yang diserahkan dalam jangka waktu berdekatan dengan sidang tilang, biasanya sore hari sebelum sidang tilang. Ini akhirnya menjadi beban administratif untuk pengadilan. Bila beberapa hari sebelumnya sudah dipersiapkan maka akan memberi kelonggaran administratif untuk pengadilan.

Terkait dengan pembayaran atau eksekusi, temuan kami di Pengadilan Negeri Binjai, pembayaran ini masih distangani oleh pengadilan. Menurut kami ini bukan pada tempatnya, karena sudah dibagi perannya dengan Kejaksaan sebagai eksekutor.

Pengelolaan tilang ini juga berdampak pada akuntabilitas keuangan Negara. Di Pengadilan Negeri Palu, Ternate, terjadi penumpukan berkas yang tidak diambil karena putusannya tidak realistis, misalnya tujuh ratus lima puluh ribu sampai satu juta. Umumnya pelanggar lebih memilih membuat SIM/STNK baru ketimbang membayar setinggi itu. Walaupun sebenarnya bila merujuk pada SKB (Surat Keputusan Bersama antara MA, Kapolri, Kejaksaan dan Menteri Kehakiman) pada 1993, ada administrasi penindakan pelanggaran.

Jadi dalam SKB itu sudah diatur siapa yang melakukan pelanggaran berulang akan mendapat hukuman berat dan tidak dikeluarkan SIM/STNK-nya. Tapi kami tidak menemukan prakteknya saat ini.

Dari berbagai temuan tadi kami merumuskan dua rekomendasi dalam jangka menengah dan jangka pendek. Jangka menengah (dalam waktu satu tahun) dimaksudkan untuk mengakomodasi perubahan-perubahan dari sisi regulasi. Misalnya opsi untuk mengeluarkan *uncontested* perkara tilang, dimana ia sudah mengakui kesalahannya. Ini butuh perubahan dari sisi regulasi, termasuk hubungan koordinasi antara Kepolisian, Kejaksaan dan Pengadilan.

Kami juga merekomendasikan untuk mengkaji ulang UU Lalu Lintas yang menetapkan uang titipan sebesar ancaman maksimum dalam denda yang diatur dalam undang-undang tersebut sehingga menjadi bukan pilihan bagi masyarakat. Pelanggar tidak hadir bukan karena tidak bisa, tapi tidak hadir karena harus membayar uang titipan denda maksimal yang sangat memberatkan. Perubahan ketentuan untuk membedakan perlakuan antara slip biru dengan slip merah karena slip biru adalah untuk mereka yang sudah mengakui kesalahannya. Logikanya seharusnya mendapatkan insentif atau kemudahan bagi proses di sidang pengadilan.

Dari sisi jangka pendek, kami juga mengusulkan untuk melakukan perbaikan SKB antara ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kapolri tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu yang disahkan 19 Juni 1993 karena memang sudah diatur cukup lama. Juga identifikasi praktek-praktek baik di berbagai pengadilan dan menjadikannya sebagai model standar nasional dalam pengelolaan perkara

tilang. Terutama dari sisi di lingkungan Mahkamah Agung mengingat kami terfokus pada pengelolaan yang dilakukan di Mahkamah Agung.

Poin selanjutnya adalah mengembangkan buku standar pelayanan pengadilan penanganan perkara tilang. Memperbaiki layanan dengan meningkatkan peran sumber daya manusia di pengadilan disesuaikan dengan beban perkara tilang. Juga memperbaiki pengaturan fasilitas pengadilan dan lokasi pelayanan. Mengurangi ruang gerak calo dengan layanan dan fasilitas optimal. Koordinasi pelaksanaan tugas yang lebih baik antara Kepolisian, Kejaksaan dan Pengadilan. Misalnya membuat rekap perkara tilang setiap pelaksanaan hari sidang tilang. Membuat laporan penyetoran penerimaan Negara dari perkara tilang yang sudah dilakukan di Pengadilan Negeri Surabaya dimana Kejaksaan Negeri Surabaya yang menyerahkan surat ke Bank BRI terkait dengan besaran yang disetor dan ditembuskan kepada Kajati dan Ketua Pengadilan serta Kapolres. Ini menjadi praktek yang positif untuk mewujudkan akuntabilitas antar instansi tersebut.

Menyepakati penyampaian daftar perkara tilang dari kepolisian dan pengadilan dalam format softcopy untuk memudahkan proses itu sendiri. Peningkatan kapasitas SDM pengadilan sebagai optimaslisasi pengadilan dalam penegakkan hukum.

Demikian beberapa rekomendasi kami dan kami yakin beberapa institusi kepolisian dan kejaksaan juga memiliki inovasi karena sebelumnya kami telah mewawancarai Kombes Indrajit yang menceritakan beberapa inisiatif Kepolisian untuk melakukan perbaikan dalam pengelolaan tilang. Di Kejaksaan juga ada beberapa inisiatif dalam melakukan pengelolaan tilang.

Kami berharap dalam forum ini terjadi kesamaan inisiatif untuk melakukan perbaikan-perbaikan dalam pengelolaan tilang ke depan. Harapannya pertemuan awal ini bisa ditindaklanjuti dengan pertemuan yang lain untuk mewujudkan pengelolaan perkara tilang yang lebih baik karena sepertinya sederhana namun efeknya cukup besar terutama dalam membentuk perilaku dan budaya hukum di masyarakat. Demikian hasil riset kami. Terima kasih atas partisipasi dan perhatian Bapak Ibu sekalian dalam pemaparan ini dan dapat dilanjutkan melalui diskusi.

SESI TANGGAPAN DARI NARASUMBER

Tanggapan dari Dr. H. Muhammad Syariffudin SH., MH., Hakim Agung
Kamar Pidana Mahkamah Agung RI

Kami dimintai tanggapan terhadap hasil penelitian dan rekomendasi terhadap penelitian yang sudah dilakukan oleh PSHK dengan bantuan dari AIPJ bekerjasama dengan Puslitbang Mahkamah Agung.

Sebelum menjabat sebagai Hakim Agung, saya menjabat sebagai Kepala Badan Pengawasan Mahkamah Agung selama lima tahun. Setiap tahun kami memiliki tupoksi antara lain melakukan pengawasan rutin ke pengadilan-pengadilan, sekitar 100 pengadilan. Yang diperiksa dalam pengawasan rutin tersebut adalah seluruh kegiatan yang ada di pengadilan itu, termasuk pelaksanaan tilang. Sifatnya adalah pembinaan, oleh karena itu apa yang Bapak temukan dari hasil penelitian sudah ditemukan juga dari hasil pemeriksaan rutin. Biasanya temuan-temuan itu akan diminta untuk diperbaiki dan diluruskan. Kalau bisa diselesaikan pada hari itu, bila tidak bisa biasanya akan dibuat Kontrak Kinerja. Namun di samping temuan pengawasan rutin, di Badan Pengawasan, kami juga banyak menemukan keluhan dari masyarakat yang langsung kita tangani dan terjunkan tim langsung ke pengadilan-pengadilan itu.

Di Mahkamah Agung sendiri melalui badan Pengawasan untuk menertibkan pelaksanaan tilang ini saya tidak bisa hitung berapa banyak rekan kami yang terkena hukuman disiplin. Perkara tilang ini adalah perkara cepat yang paling sederhana. Biasanya menjadi tangga pertama bagi hakim-hakim baru untuk menangani perkara tilang. Biasanya di pengadilan kelas dua. Dari temuan yang sudah Bapak paparkan tadi, kami sudah temukan juga. Hanya

saya ingin menambahkan untuk melengkapi temuan-temuan itu dan nanti akan ada beberapa rekomendasi yang ingin disampaikan.

Mengenai permasalahan yang timbul mengenai pengiriman berkas ke pengadilan yang waktunya terlalu dekat. Itu memang menjadi beban bagi para hakim di pengadilan, beban administrasi kalau sampainya di atas pukul 12 siang mengingat besok pagi akan sidang pukul 9 pagi. Perkara yang masuk bila rutin maka akan bervariasi. Dulu belum ada *softcopy*, bisa dibayangkan bila masuknya 500 perkara di sore hari. Biasanya pengadilan akan keluarkan kebijakan untuk memiliki tim yang lebih dari satu. Untuk membuat dua dan tiga tim ini bukan hanya menunjuk timnya saja tapi ruangnya juga harus disiapkan. Di samping ruangan, juga pengunjung yang hadir juga harus dipisah. Memang kalau bentuk *hardcopy*, untuk mengumumkan mana pelanggar yang di ruang A dan ruang B menjadi beban pengadilan. Oleh karena itu akan sangat membantu sekali bila bisa dengan *softcopy*.

Terkait masalah slip merah dan slip biru, slip merah ini kadang menimbulkan permasalahan. Ternyata di slip merah, sidang tanggal 9, namun ketika dilimpahkan oleh Bapak penyidik kepada kita, ada berkas yang tercecer atau tidak terkirim. Yang seperti ini menambah kerumitan di pengadilan. Mungkin dengan adanya *softcopy* tadi bisa lebih teliti. Mengenai slip biru, itu sebetulnya bukan sesuatu yang baru.

Mulanya slip biru sangat membantu sekali para pelanggar yang melintas. Misalnya pelanggar yang melintas dari Surabaya lalu ditilang di Jakarta. Akan membantu sekali bila ada titipan tadi. Cukup ditempelkan di slip tersebut, langsung dikirim ke pengadilan. Kadang-kadang ada penyimpangan di sana. Ada denda yang langsung dijatuhkan di atas uang yang dititipkan.

Pada waktu sidang sendiri, memang Jaksa biasanya tidak pernah hadir. Karena tidak ada Jaksa Penuntut Umum. Penyidik itu sudah atas kuasa Penuntut Umum. Tapi biasanya kami hadirkan petugas Kejaksaan untuk jadi eksekutornya. Kadang Kejaksaan jauh lokasinya dari Pengadilan, ini yang biasanya memicu Pengadilan untuk menerima sendiri pembayarannya. Ini yang sering menimbulkan praktek yang tidak baik.

Memang ada pelanggar yang membela diri. Hanya untuk dikabulkan akan sulit sekali mengingat mereka ditilang karena tertangkap tangan. Ada pula pelanggar yang datang untuk meminta keringanan dengan berbagai alasan.

Jumlah pelanggar yang sangat banyak sendiri menimbulkan masalah pengaturan sidang, pengaturan SDM, loket dan hal-hal yang disebutkan tadi. Pelanggar yang tidak hadir juga banyak sekali. Biasanya karena ini perkara cepat, maka Hakim memutuskan. Ada Hakim yang bahkan menjatuhkan hukuman kurungan agar pelanggar datang. Hanya saja setelah dijatuhkan hukuman kurungan, pelanggar seharusnya diberitahu, tapi nyatanya sulit untuk memberitahukan. Jadi tidak bisa dieksekusi. Nanti biasanya Hakim akan menjatuhkan hukuman denda setelah pelanggar datang mengajukan perlawanan terhadap putusan *verstek* tadi.

Di pengadilan itu juga, fasilitas seperti ruang sidang, rata-rata dibutuhkan 3 ruang sidang yang kecil. Maka ketika operasi yang banyak pelanggaran, menjadi masalah untuk pengadilan. Kadang Ketua Pengadilan mempunyai kebijakan sendiri untuk menyulap tempat menjadi ruang sidang tertentu.

Urutan antrian sendiri beragam. Ada yang mengambil sesuai nomor urut. Ada juga yang hanya menentukan tempat dan waktu. Diumumkan di tempat sidang di pengadilan, umumnya kami meminta tambahan tim dari kejaksaan supaya lebih cepat.

Calo sendiri susah dibedakan dengan pelanggar. Bisa saja ia berpura-pura sebagai pengganti atau kuasa pelanggar. Ada juga yang bukan kuasa pelanggar. Kadang calo itu hanya bermodalkan kertas merah.

Saya ingin menambahkan lagi, yaitu pasca-sidang. Barang bukti yang tidak diambil seperti barang bukti yang dendanya tinggi. Yang sering banyak kita jumpai adalah barang bukti tidak diambil karena sebentar lagi tidak berlaku. Misalnya SIM yang akan habis sebulan kemudian masa berlakunya. Semestinya setelah selesai sidang, buku register sudah harus dimuat dendanya berapa dan subsidernya berapa, serta status penyerahan pembayaran ke Kejaksaan. Dalam beberapa pemeriksaan rutin, ada yang dendanya tidak diisi. Ada juga yang sudah diisi dendanya, tapi subsidernya kosong. Penemuan semacam ini biasanya sudah diperbaiki dan menjadi catatan atas hasil temuan pemeriksaan rutin tersebut.

Kebijakan yang diusulkan tadi, kami hanya ingin mengulang kembali apa yang disebutkan oleh Pak Ketua Mahkamah Agung Tuuka Pidana pada pertemuan yang lalu, bahwa kita ingin pengadilan menuju pada pengadilan modern dan Agung. Salah satunya ditandai dengan menggunakan teknologi. Kalau kita mengacu atau membandingkan dengan Negara-negara maju seperti Belanda, begitu pelanggaran terjadi dan ketahuan, dendanya tinggal keluar tanpa harus ke pengadilan. Kita ingin mengacu ke sana.

Dimulai dari yang pertama, pengiriman dari penyidik ke pengadilan menggunakan *softcopy*. Tapi saya masih ada kekhawatiran akan faktor keamanannya seperti virus dan lain-lain. Menurut saya tidak perlu dipisahkan mereka yang mengaku maupun tidak, hanya saja tidak perlu mereka datang ke pengadilan. Tidak perlu penyiapan ruang sidang yang banyak, loket, tenaga, dan sebagainya. Jadi sidangnya tanpa kehadiran pelanggar. Sidang ini dilakukan oleh Hakim yang bersangkutan didampingi oleh Panitera Pengganti dan Petugas Kejaksaan tanpa perlu hadirnya para pelanggar. Denda yang dijatuhkan cukup dimuat di dalam *website*, mengingat masing-masing pengadilan sudah punya *website*. Disebutkan dendanya dan pelanggarannya bagaimana sehingga masyarakat bisa tahu.

Pelanggar yang dijatuhi denda bisa membayar kepada Kejaksaan atau kepada Bank yang ditunjuk oleh Kejaksaan, jadi dimana saja ia bisa bayar. Bukti bayar yang digunakan untuk mengambil barang bukti baik di Kejaksaan maupun Kepolisian (untuk barang bukti berupa kendaraan). Jadi pelanggar tidak perlu datang ke pengadilan. Hasilnya dipublikasikan di *website* dan ditempel di pengadilan.

Untuk hal-hal yang saya sebutkan di atas, memang kita butuh regulasinya. Memang hukum acaranya ada di KUHAP. Kalau kita sudah semufakat, sekarang sedang saatnya revisi KUHAP, kita masukkan untuk rancangan KUHAP tersebut.

Untuk rekomendasi jangka pendek, saya sepakat sekali pada rekomendasi yang dikemukakan tadi. Yang pertama tentu mengenai SKB yang masih merujuk pada Japol lama. Mungkin memang harus ditinjau kembali. Di

samping itu, kawan-kawan yang berada di daerah juga mungkin perlu mengadakan rapat koordinasi sebagai tindak lanjut dari itu.

Setahun atau dua tahun yang lalu, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat juga pernah menangani masalah tilang dan online juga. Sampai di mana sekarang, mungkin nanti bisa ditambahkan dengan masukan dari Bapak-bapak sekalian. Di *website* pengadilan masing-masing sebenarnya sudah ada SOP penanganan perkara tilang ini. Hanya saja penerapan prakteknya yang perlu diseragamkan. Bila memang sistem antrian dianggap lebih baik, maka sebaiknya dijadikan standar nasional. Di Mahkamah Agung sendiri juga sudah ada sistem antrian, begitu pula di Pengadilan Agama.

Terakhir, setelah ada buku standar pelayanan penyelesaian perkara tilang ini akan kita minta untuk dimasukkan ke dalam aplikasi sistem penyelesaian perkara di pengadilan masing-masing. Jadi bisa diawasi, bisa dilihat oleh semua orang. Demikian dari saya.

**Tanggapan dari Warsa Susanta SH., Jaksa Agung Muda Pidana Umum
Lainnya Kejaksaan Agung RI**

Menanggapi penelitian mengenai penyelenggaraan penyelesaian perkara tilang di pengadilan, tadi telah disampaikan cukup banyak oleh Bapak-bapak sebelum saya. Perkara tilang ini agak berbeda dengan Pidana Umum Lainnya.

Pada kesempatan ini, kami dari Kejaksaan Agung hendak menyampaikan bahwa perkara tilang sudah berjalan sejak dahulu kala, bahkan pernah muncul kendala karena uang titipan. Ternyata bisa diatasi setelah adanya penetapan Ketua Pengadilan setempat, dimana bila uang sudah satu

tahun tidak diambil oleh pihak pelanggar maka uang sisa tersebut bisa dikembalikan ke Negara. Bahkan pernah terjadi waktu kami tugas di Nusa Tenggara Barat, uang sisa itu hendak dikembalikan ke Kas Daerah, namun kami tetap memasukkan ke kas Negara.

Di dalam sidang tilang ini, karena Jaksa telah memberi kuasa kepada penyidik, maka yang berperan aktif adalah pengadilan. Penyidik juga hanya berkewajiban menyerahkan berkasnya, bukan berkas perkara, namun pelanggaran-pelanggarannya saja. Tapi Kejaksaan punya kewajiban untuk menyelamatkan uang ini. Dibawa kemana uang ini? Oleh karena itu masih diatur oleh UU No. 20 tahun 1997 dan PP-nya No. 22 tahun 1997 yang menyebutkan bahwa uang denda tilang masuk ke dalam PNB (Penerimaan Negara Bukan Pajak) yang harus diserahkan kepada Kas Negara. Oleh karena itu setiap sidang tilang harus dihadiri juga oleh petugas Kejaksaan.

Kembali pada permasalahan kewenangan kami di penyelesaian perkara ini adalah untuk menyelamatkan uang dari denda tilang yang dimasukkan ke PNB berdasarkan PP No. 22 Tahun 1997 dan sampai sekarang belum dicabut dengan dasar UU No.20 Tahun 1997 tersebut. Sudah ada kriterianya di sana.

Data yang kami peroleh ini sudah cukup bagus, dalam artian pelanggaran yang masuk ke kas Negara ini sudah tahun laporan 2013 sudah 97 miliar rupiah dendanya. Sedangkan biaya perkaranya 4 miliar rupiah. Jadi lebih dari 100 miliar rupiah. Pada periode Januari-Mei, 36,5 miliar rupiah dengan biaya perkara 1 miliar rupiah. Jadi 37,5 miliar rupiah masuk ke kas Negara. Sedangkan proses persidangan tadi sudah disampaikan, tidak jauh berbeda sebenarnya, hanya karena banyaknya volume perkara yang harus diantisipasi.

Dari dasar itu, dalam KUHAP sendiri telah mengatur bagian mengenai perkara tilang. Kemudian UU Lalu Lintas sendiri pada tahun 2009 juga mengatur bahwa harus ada putusan atau penetapan Hakim di setiap perkara tilang. Oleh karena itu, hasil penelitian untuk jangka pendek tidak memungkinkan untuk sidang di luar pengadilan. Kami kurang sependapat. Bila kami melaksanakan seperti itu, kami sebagai penegak hukum justru melanggar hukum. Jadi regulasinya kita jalankan sambil perbaiki yang ada sekarang.

Di sisi lain, kami sependapat dengan usulan untuk perbaiki SKB. Karena dalam SKB tahun 1993 ini mungkin juga meminta Kementerian Hukum dan HAM saat itu belum ada. Jadi sekarang disesuaikan dengan yang ada. Di situ bisa didalami dengan rancangan KUHAP, kita bisa masuk di sana mengenai mekanisme penanganan tilang mumpung KUHAP sedang dirancang. Namun untuk masuk ke sana, harus kita perbaharui terlebih dulu SKB-nya. Sehingga ada kesepakatan atau solusi bagaimana yang terbaik untuk mengatasi pelaksanaan sidang tilang ini.

Untuk jangka pendek kami sepakat untuk mencari cari model terbaik di pengadilan-pengadilan ini supaya bisa dilaksanakan dengan baik.

Kami dari Kejaksaan, memiliki usulan terkait dengan belum dikirimnya Jaksa atau petugas, yaitu bisa dengan dikeluarkan Surat Edaran. Misalnya dengan Edaran Jaksa Agung atau Jampidum, surat biasa, memerintahkan seluruh Kejaksaan Negeri untuk menginstruksikan ke staffnya agar setiap sidang tilang harus dihadiri. Seperti hasil penelitian yang menyebutkan beberapa Pengadilan Negeri bisa kita liat masih beragam modelnya. Ada yang sudah baik, kurang baik, bahkan yang perlu diperbaiki.

Pada intinya kami sepakat pada hasil penelitian ini. Ini adalah mengingatkan kita bahwa peraturan-peraturan sudah ada dan SKB yang sudah using harus kita perbarui di sini. Supaya kita ingat bahwa kita punya kewajiban di sini untuk menyelesaikan penegakkan hukum karena perkara tilang pun adalah perkara pidana yang harus diselesaikan berkaitan dengan dendanya, apabila *verstek* tadi bisa kurungan, juga melibatkan Kementerian Hukum dan HAM.

Tanggapan dari Kombes Indrajit SH., Koordinator Bidang Penegakkan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian

Pada dasarnya kami sangat setuju dengan rekomendasi-rekomendasi yang diajukan karena hasil penelitian ini tidak menyebutkan bubarkan tilang. Tapi sebelumnya saya akan sampaikan bahwa kecelakaan lalu lintas dalam satu tahun korbannya berkisar antara 27.000-30.000 orang meninggal dunia. Per hari 74 orang, sedangkan per jam 3 orang meninggal. Jadi sepanjang seminar ini sudah 12 orang meninggal karena lalu lintas.

Mayoritas kecelakaan lalu lintas dimulai dari pelanggaran. Jadi tilang ini sangatlah penting untuk mencegah munculnya korban. Bappennas telah melansir bahwa kerugian yang muncul akibat kecelakaan lalu lintas antara 203 triliun - 217 triliun rupiah per tahun. Niat kami sebagai polisi dan niat pelanggar selalu berbeda. Niat pelanggar adalah supaya tidak ditilang, sedangkan kami niatnya supaya pelanggar jera. Kembali lagi pada kita semua, saya yakin 20% orang di dalam ruangan ini ikhlas untuk ditilang polisi. Karena rata-rata pelanggar berpikir kami menjebak, pungutan liar dan sebagainya.

Kalau dilihat di sini, tujuan dari penindakan pelanggaran lalu lintas adalah menolong masyarakat supaya tidak kecelakaan. Kami coba data 1 dari 20

mobil melakukan pelanggaran. Untuk itu penegakan hukum harus efektif. Kenapa bisa tidak efektif? Karena penegakan hukum sekarang masih menggunakan sistem manual. Kita sudah harus mempraktekkan *Electronic Law Enforcement* (ELE). Di Negara lain sudah dua puluh tahun yang lalu.

Pengawasan terhadap tidak dapat dilakukan secara terus menerus 24 jam bila secara manual. Namun bila melalui *Electronic Law Enforcement*, maka bisa dilakukan pengawasan 24 jam. Selain itu saya juga hendak ungkapkan mengenai keterbatasan jumlah personal Polri yang sangat terbatas dibandingkan jumlah kendaraan. Begitu pula sarana dan prasarana di Indonesia baru ada di Sarinah. Itu pun belum maksimal.

Saya pernah pendidikan Lalu Lintas di Belanda. Saya menggunakan mobil polisi melanggar lampu merah, langsung surat tilang dikirim ke asrama dan langsung dibayar. Di Indonesia, asalkan Anda kenal orang penting, lantas minta dibantu. Polisi biasanya takut dengan atasan. Itu yang terjadi.

Saya sependapat dengan usulan dari tim Peneliti bahwa pelanggaran Lalu Lintas seharusnya tidak masuk ke pengadilan, karena kalau kita lihat itu adalah pelanggaran administrasi. Di Singapura, di New Zealand, semua pelanggaran lalu lintas sudah bukan pelanggaran pidana, tapi administrasi. Kalau melanggar, jelas harus membayar. Di Korea juga sudah digunakan dananya untuk meningkatkan fasilitas transportasi dan pelayanan umum.

Besar jumlah denda yang masuk ke Negara tergantung pertimbangan kami. Bila anggota kami tidak menindak, maka tidak ada yang ke pengadilan. Dampaknya, anggota kami banyak yang melakukan pungutan liar. Kami juga menyadari bahwa anggota kami di lapangan juga ada yang melakukan tindakan yang tidak terpuji atau arogan. Namun bila ada *Electronic Law Enforcement*,

hal ini akan meminimalisir sentuhan antara penyidik dan masyarakat. Karena semua sudah terekam dengan alat *Electronic Law Enforcement* tersebut. Jadi tidak perlu lagi polisi duduk-duduk di jalan, tugasnya hanya mengatur lalu lintas dan tidak menegakkan hukum lagi.

Saran kami, ada dua alternatif yang hendak kami sampaikan. Yang pertama, kami mencontoh Penegakan Hukum Terpadu, bahwa nanti di pengadilan akan ada Penegakan Hukum Terpadu seperti di Samsat. Ada Jaksa, Panitera, Hakim Khusus menangani tilang, di situ ada Penyidik Polri, PNS, dan Bank yang ditunjuk. Supaya menghindari masalah-masalah seperti pengiriman berkas yang terlambat dan pengembalian uang sisa denda.

Ide tadi juga sekaligus menjawab slip biru dan slip merah. Sebenarnya slip biru diberikan fasilitas. Ia bisa membayar ke Bank. Kenapa undang-undang menetapkan pelanggar untuk membayar denda maksimal? Takutnya dendanya yang ditetapkan Hakim lebih besar dari denda yang dititipkan. Sekarang yang tidak jalan ini adalah pengembalian sisa denda walaupun undang-undang menyebutkan bila satu tahun tidak diambil, maka jadi milik Negara. Nanti ke depan saya berpikir karena tidak harus bank BRI tapi seluruh bank agar uang sisanya bisa dikembalikan ke rekeningnya. Karena kadang tidak semua pelanggar punya rekening di BRI.

Untuk itu kami sarankan perlu penerapan edukasi *Electronic Law Enforcement* tadi, jadi karena diawasi 24 jam, pelanggar tidak berani untuk melanggar. Hal ini juga akan mendidik pemilik kendaraan bermotor untuk tidak mudah meminjamkan kendaraan terhadap mereka yang tidak disiplin. Karena rekam jejak ini kepada kendaraan bermotor, bukan kepada mereka

yang melanggar. Pemilik ini yang akan membayar. Ini juga akan mendorong pemilik kendaraan bermotor terpaksa untuk balik nama.

Regulasi mengatakan bahwa yang bertanggungjawab adalah pengemudi, bukan pemilik kendaraan bermotor. Ini masalahnya dan akan menjadi hambatan dalam *Electronic Law Enforcement*. Padahal bila *Electronic Law Enforcement* ini berlaku, akan sangat menguntungkan kita semua. Peningkatan pelayanan, tidak ada pungutan liar, masyarakat tidak benci polisi, dan lain-lain.

MAKALAH NARASUMBER

Tanggapan Terhadap Hasil Penelitian dan Masukan Bagi Perbaikan Pengelolaan Perkara Tilang

Warsa Susanta SH

Untuk menegakkan peraturan perundang-undangan di Indonesia khususnya pidana yang dilanggar oleh warga negara atau subyek hukum pidana lainnya, negara membuat suatu sistem yang dituangkan dalam Undang-Undang nomor 8 tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) dan dikenal dengan istilah “sistem peradilan pidana” atau *Criminal Justice System* yang dijalankan oleh 4 (empat) komponen, yaitu Penyidik, Penuntut Umum, Hakim, dan Advokat (Pengacara) serta Lembaga Pemasyarakatan sebagai fungsi pendukung atas pelaksanaan keputusan, kebijakan, penetapan lembaga yang berwenang (penyidik, penuntut umum, atau hakim). Keempat komponen tersebut diharapkan dapat bekerja sama membentuk apa yang dikenal dengan nama “sistem peradilan pidana terpadu” (*Integrated Criminal Justice System*).

Selain itu Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) juga mengatur Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas antara lain :

Pasal 211

Yang diperiksa menurut acara pemeriksaan pada Paragraf ini ialah perkara pelanggaran tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan.

Pasal 212

Untuk perkara pelanggaran lalu lintas jalan tidak diperlukan berita acara pemeriksaan, oleh karena itu catatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207

ayat (1) huruf a segera diserahkan kepada pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya.

Pasal 213

Terdakwa dapat menunjuk seorang dengan surat untuk mewakilinya di sidang.

Kemudian dengan berlakunya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009) mengatur Tata Cara Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 267

- (1) Setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan.
- (2) Acara pemeriksaan cepat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar.
- (3) Pelanggar yang tidak dapat hadir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.
- (4) Jumlah denda yang dititipkan kepada bank sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (5) Bukti penitipan uang dalam berkas bukti pelanggaran.

Pasal 268

- (1) Dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan, sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil.

- (2) Sisa uang denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak diambil dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan putusan pengadilan disetorkan ke kas negara.

Pasal 269

- (1) Uang denda yang ditetapkan pengadilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 267 ayat (1) disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak.
- (2) Sebagian penerimaan negara bukan pajak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan sebagai insentif bagi petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang melaksanakan penegakan hukum di jalan yang pelaksanaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Mengenai uang denda perkara tilang yang ditetapkan pengadilan akan disetorkan ke Kas Negara sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Ketentuan yang mengatur mengenai penerimaan negara bukan pajak (PNBP) adalah Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak dan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak.

Undang-Undang No. 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak, khususnya pasal 2.

Pasal 2 ayat (1) : Kelompok Penerimaan Negara Bukan Pajak meliputi :

- a. Penerimaan yang bersumber dari pengelolaan dana Pemerintah;
- b. Penerimaan dari pemanfaatan sumber daya alam;
- c. Penerimaan dari hasil-hasil pengelolaan kekayaan Negara yang dipisahkan;

- d. Penerimaan dari kegiatan pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah;
- e. Penerimaan berdasarkan **putusan pengadilan** dan yang berasal dari pengenaan denda administrasi;
- f. Penerimaan berupa hibah yang merupakan hak Pemerintah;
- g. Penerimaan lainnya yang diatur dalam Undang-Undang tersendiri.

Ayat (2) : Kecuali jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang ditetapkan dengan Undang-Undang, jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang tercakup dalam kelompok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Ayat (3) : Jenis-jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang belum tercakup dalam kelompok Penerimaan Negara Bukan Pajak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Sedangkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyeteroran Penerimaan Negara Bukan Pajak mengenai jenis-jenis penerimaan negara bukan pajak, yaitu :

1. Dalam Lampiran II B butir (1) Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1997 diatur mengenai jenis-jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kejaksaan Agung Republik Indonesia, yaitu :

Jenis-jenis Penerimaan Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kejaksaan Agung.

NO	JENIS PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK
1.	Penerimaan dari penjualan barang rampasan.
2.	Penerimaan dari penjualan hasil sitaan/rampasan.
3.	Penerimaan dari ganti rugi dan tindak pidana korupsi.
4.	Penerimaan biaya perkara.
5.	Penerimaan lain-lain, berupa uang temuan, hasil lelang barang temuan dan

	hasil penjualan barang bukti yang tidak diambil oleh yang berhak.
6.	Penerimaan denda .

2. Bahwa jenis-jenis penerimaan sebagaimana tersebut di atas merupakan penerimaan negara bukan pajak yang berasal dan/atau akibat dari adanya putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, yang pelaksanaannya dilakukan oleh Jaksa untuk secepatnya langsung disetor ke Kas Negara, sehingga secara otomatis masuk dan tercatat sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak Kejaksaan RI.
3. Penerimaan denda sebagaimana tersebut dalam Lampiran II B butir (1) no. 6 PP No. 22 Tahun 1997 bukan merupakan penerimaan negara yang berasal dari denda sanksi administratif atau jasa atas pelayanan terhadap masyarakat melainkan denda atas hukuman pidana yang diputus pengadilan baik dari perkara tindak pidana khusus ataupun perkara tindak pidana umum termasuk perkara pelanggaran lalu lintas.
4. Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1997 merupakan dasar hukum bagi Kejaksaan untuk memasukkan PNBPN Kejaksaan ke kas negara dan sampai saat ini masih berlaku karena belum ada pencabutan atau perubahan terhadap Peraturan Pemerintah tersebut khususnya dalam Lampiran II B butir (1) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1997.
 - Jenis **penerimaan denda**, termasuk denda perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) sudah termasuk kelompok PNBPN sebagaimana tersebut Pasal 2 ayat (1) huruf e UU No. 20 Tahun 1997 dan telah ditetapkan sebagai PNBPN Kejaksaan R.I. dengan PP No. 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak.
 - Berdasarkan pasal 2 ayat (3) UU No. 20 Tahun 1997, hanya jenis PNBPN yang belum tercakup dalam kelompok Penerimaan Negara Bukan

Pajak (PNBP) sebagaimana dimaksud Pasal 2 ayat (1) yang perlu ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah (PP).

Bahwa Kejaksaan RI menyetorkan hasil Tilang, baik denda maupun biaya perkara ke kas negara dan tercatat sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang berasal dari Kejaksaan, sesuai kewenangan Kejaksaan selaku Eksekutor Putusan Pengadilan.

Kewenangan Kejaksaan selaku Eksekutor Putusan Pengadilan sesuai dengan ketentuan antara lain :

1. Pelaksanaan putusan pengadilan (eksekutor) adalah Jaksa, hal ini didasarkan pada:
 - a. Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana yaitu :
 - Pasal 1 butir 6.a. : **Jaksa** adalah pejabat yang diberi wewenang oleh Undang-Undang ini untuk bertindak sebagai penuntut umum serta melaksanakan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.
 - Pasal 1 butir 6.b. : penuntut umum adalah **Jaksa** yang diberi wewenang oleh Undang-Undang ini untuk melakukan penuntutan dan melaksanakan penetapan hakim.
 - Pasal 270 : pelaksana putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap dilakukan oleh **Jaksa**, yang untuk itu panitera mengirimkan salinan surat putusan kepadanya.
 - b. Undang-Undang No. 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan RI :

Pasal 30 ayat (1) b : di bidang pidana **Kejaksaan** mempunyai tugas dan kewenangan melaksanakan penetapan hakim dan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

2. Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut maka setiap putusan hakim dalam perkara tindak pidana termasuk perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap eksekusinya dilaksanakan oleh Jaksa selaku pelaksana putusan pengadilan (Eksekutor), baik terhadap hukuman pidana badan atau kurungan maupun pidana denda;
3. Dalam menjatuhkan pidana terhadap terpidana atau pelanggar, putusan hakim tidak hanya menyangkut pidana penjara atau denda saja tetapi juga membayar biaya perkara dan apabila tidak bisa membayar denda maka terpidana atau pelanggar harus menjalani hukuman badan atau kurungan;
4. Dalam setiap perkara tindak pidana, hukuman badan atau hukuman denda dan biaya perkara adalah merupakan **satu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan pengadministrasiannya.**

Sesuai hasil penelitian Alternatif Pengelolaan perkara pelanggaran Lalu Lintas (tilang) di beberapa Pengadilan Negeri oleh Puslitbang Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung RI, bahwa pelaksanaannya sudah berjalan dengan baik walaupun masih belum beragam satu Pengadilan dengan Pengadilan yang lainnya.

Hal ini menunjukkan mekanisme penanganan perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) sudah berjalan sesuai tugas dan fungsi masing-masing penegak hukum, dan hanya tinggal meningkatkan **koordinasi** antar penegak hukum

yang terkait untuk lebih meningkatkan pelaksanaan tugas dan wewenangnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Apabila penanganan pelanggaran lalu lintas (tilang) dikeluarkan penanganannya dari pengadilan, maka kita selaku penegak hukum akan melanggar hukum setidaknya melanggar Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Undang-Undang yang mengatur hasil denda tilang disetorkan melalui Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Sehingga apabila dipaksakan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) dikeluarkan dari pengadilan maka ada beberapa peraturan perundang-undangan yang harus diganti/direvisi yaitu :

- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 22 tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Anggaran Bukan Pajak.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2010 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kepolisian RI.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas dapat diambil beberapa kesimpulan:

1. Penanganan perkara pelanggaran Lalu Lintas (tilang) tetap ditangani pengadilan dan mencari model penanganan (tilang) terbaik untuk dijadikan Standar Nasional.
2. Koordinasi pelaksanaan tugas penanganan perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) lebih ditingkatkan antara Pengadilan, Kepolisian dan Kejaksaan.
3. Supaya diperbaharui Surat Keputusan Bersama (SKB) Ketua Mahkamah Agung RI, Menteri Hukum dan Hak Azazi Manusia RI, Jaksa Agung RI, Kepala Kepolisian RI tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan tertentu tanggal 19 Juli 1993 disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan.

SESI DISKUSI TERBUKA

Tanggapan Pertama

Rolando dari Kejaksaan Tinggi DKI Jakarta

Ada beberapa permasalahan yang hendak kami sampaikan dan hal ini nyata terjadi di lapangan. Pertama mengenai keluhan terhadap slip biru sebagaimana laporan penelitian halaman 70, itulah sebenarnya kendala yang dihadapi dalam penyelesaian perkara tilang. Bahwa intinya uang titipan tersebut menunggu putusan Hakim. Lalu disitu juga terdapat kendala-kendala yang diperoleh oleh pelanggar apabila memilih slip biru dan mungkin pada akhirnya akan kami sampaikan di kemudian hari.

Kedua kami sebagai Jaksa, eksekutor, sering juga mengalami kendala-kendala terkait penyelesaian denda, penyetoran ke Negara dan pengembalian barang bukti. Di lapangan, pelanggar-pelanggar lalu lintas ini tidak hanya kepada pelanggaran administrasi dalam artian melanggar jalur Transjakarta, melanggar lampu merah, yang ditahan dan dijadikan sebagai barang bukti adalah SIM dan STNK. Namun ada juga pelanggar-pelanggar yang tidak bisa membuktikan bahwa kendaraan itu adalah miliknya atau ada barang bukti yang bisa disimpan. Dalam hal ini mungkin pelaku pencurian kendaraan bermotor (curanmor) dengan alasan tidak membawa SIM/STNK. Oleh hal itu, penyidik menahan kendaraannya sebagai bahan bukti.

Di satu sisi ini menjadi ambigu apakah pelanggar memang tidak bawa atau memang pelaku pencurian kendaraan bermotor. Kemungkinan besar 80-90% pasti mereka tidak akan melakukan pembayaran tilang. Itulah yang menjadi tunggakan kepada Jaksa selaku eksekutor. Mau dikemanakan ini

tilangnya. Dan terkadang ini juga tersangkut atau menjadi korelasi ketika BPK melakukan pemeriksaan ke Kejaksaan. Ini menjadi tunggakan kepada Kejaksaan.

Ketiga, saya ingin meluruskan. Tilang bukan menjadi tunggakan karena sepengetahuan saya tilang itu diputus hari itu juga dan selesai, *verstek*. Bila ada denda yang tidak dibayar maka itu menjadi kewajiban eksekutor.

Terakhir, terkait slip biru, sebagaimana kita tahu penerobos jalur Transjakarta dengan peranan media yang kuat dan penegakkan hukum yang tegas, kami sepakat ini dapat diterapkan terhadap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas lain dan dapat dijadikan sebagai solusi jangka panjang. Karena bila ada rasa takut dari pelanggaran pada akhirnya pelanggar akan rapi dengan sendirinya. Sepengetahuan kami di lapangan, teknisnya masih beragam, dendanya masih macam-macam. Jadi saran untuk penyelesaian jangka panjang ada keteraturan dan kepastian terkait denda yang harus dibayar para pelanggar. Dari saya cukup demikian.

Tanggapan Kedua

Syahrir Kuba dari Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara

Pertama, kita tahu bersama bahwa tujuan hukum antara lain memberikan rasa keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum serta kedamaian. Tentu kalau kita berangkat dari masalah tilang, semuanya bersumber dari itu. Oleh karenanya pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan bahwa perlu ada kebijakan untuk menseleksi pelanggaran-pelanggaran apa saja yang harus ditilang. Hal ini perlu kesepakatan dari aparat

penegak hukum termasuk pembuat hukum itu sendiri, sebab bila semua pelanggaran yang kecil pun ditilang, saya kira akan menjadi beban yang sangat besar ketika sampai di pengadilan.

Pendekatan *restorative justice* bisa diterapkan untuk pelanggaran yang kecil, jadi tidak perlu dalam bentuk tilang. Oleh karenanya dibutuhkan langkah-langkah responsif untuk mengikuti perkembangan lalu lintas. Jangan sampai undang-undang lama digunakan pada kondisi masa sekarang. Misalnya anak yang bersekolah di kota dan tinggal di kampung yang jauh sekali jadi tidak bisa membawa kendaraan karena undang-undang melarang usianya mengendarai kendaraan bermotor. Ini menjadi dilemma, kadangkala polisi mengambil kebijakan menaikkan umurnya. Ini kan pelanggaran. Hal-hal seperti ini menurut saya perlu dikaji, apakah standar pemberian SIM masih berdasarkan umur atau berdasarkan kemampuan-kemampuan yang dimiliki oleh orang tersebut.

Pendidikan masyarakat harus diintensifkan karena masyarakat kita beragam latar belakang pendidikannya. Perlu dikaji efektivitas dari perundang-undangan yang ada sekarang. Sehingga perlu penelitian, dan harus peneliti independen seperti PSHK ini sehingga tidak ada pesanan di penelitian agar hasilnya obyektif.

Dari pengalaman kita merujuk pada banyaknya tilang, akan banyak penyimpangan-penyimpangan di dalamnya. Pada realitanya pasti banyak penyimpangan. Mari kita didik masyarakat untuk patuh berlalu lintas tidak hanya dengan pendekatan tilang. Demikian.

Tanggapan Ketiga

Jamin Ginting dari Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan

Terima kasih atas pemaparan dari peneliti dan narasumber. Yang ingin saya sampaikan, masalah pengelolaan tilang ini ibarat dimana disana ada gula, disitu ada semut. Jadi banyak ingin untuk ikut serta. Yang kedua, jangan ada dusta di antara kita. Dari tadi saya perhatikan ragu-ragu semua komentator tadi dalam mengungkapkan kehidupan dalam pengelolaan perkara lalu lintas. Terus terang saya beberapa kali melihat ada beberapa degradasi nilai uang dalam pelanggaran lalu lintas sampai ke kas. Contohnya yang asalnya lima puluh ribu, berkurang terus hingga lima belas ribu laporan ke keuangan Negara. Umum terjadi, hanya mungkin tim peneliti tidak menelusuri khusus untuk hal seperti itu. Ada indikasi untuk seperti itu.

Kasus tilang banyak variabelnya, salah satunya adalah pemasok kendaraan bermotor. Satu hari kendaraan bermotor bertambah puluhan ribu, baik motor maupun mobil. Variabel lainnya ketersediaan jalan yang terbatas sehingga banyak pelanggaran terjadi. Itu tidak bisa kita pungkiri. Permasalahannya bagaimana pengelolaannya, apakah kita tinggal diam dan angkat tangan saja? Karena itu sistem pengelolaannya juga harus mengikuti gerak cepat dari pengadaan kendaraan bermotor. Tidak bisa dengan cara konvensional, harus *out of the box* cara berpikir kita.

Salah satu contoh adalah pengadilan keliling. Pengadilan tidak harus di rumah pengadilan, alamat pengadilan, yang penting mejanya dimana dan ada orangnya. Kalau menurut saya, pengadilan itu bisa keliling. Misalnya *locus delicti* tindak tilangnya di Jakarta Utara, buat pengadilan di Jakarta Utara yang bukan di alamat pengadilan. Karena di sana akan ada peradilan agama, pidana,

perdata dan perkara-perkara lain yang sudah sangat banyak. Jadi seperti kasus pengurusan perpanjangan SIM/STNK, ada SIM/STNK keliling. Caranya adalah polisi jangan menerima uang, jadi surat tilang sudah disebutkan jumlahnya dan bank mana. Setelah itu bukti setoran akan digunakan untuk mengambil SIM/STNK mereka di pengadilan keliling. Ini bisa dilakukan bila memang kita mau saling duduk bersama.

Jangan ada pihak yang terima uang tunai, seperti yang sudah disebutkan tadi. Bila sampai kita menerima uang tunai, maka akan beresiko. Jadi mohon diteliti apakah memungkinkan atau tidak dibuat pengadilan keliling di wilayah masing-masing. Tentu tidak bisa dipraktekkan untuk semua perkara, tapi setidaknya membantu.

Tanggapan Keempat

Aswandi, Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Selatan

Pertama memang penjahat dan kejahatan itu tidak pernah dilahirkan. Tetapi ia lahir dari situasi, kondisi dan sistem yang rusak dan tidak sempurna. Oleh sebab itu di dalam pengelolaan tilang ini tentu yang perlu kita perbaiki pertama kali adalah sistem itu sendiri. Di dalam sistem denda tilang selama ini mengikuti apa yang memang dilakukan di dalam proses perkara pidana yang lain, dimana dendanya itu adalah berpatokan pada denda maksimal. Lalu Hakim atau penegak hukum bergerak di antara maksimal dan minimal itu di dalam praktek banyak menimbulkan masalah baik terkait calo maupun tindakan koruptif.

Oleh sebab itu, saya berpikir untuk perkara tilang ini ada baiknya kita lakukan sistem yang baru dengan menjatuhkan denda bagi pelaku yang memang mengakui kesalahannya seperti slip biru tadi sebesar denda minimal. Berapa denda minimal yang wajar? Itu yang perlu diperhitungkan oleh pembuat kebijakan. Dengan memperhatikan tingkat ekonomi masyarakat. Denda itu adalah standar sehingga para pelanggar lalu lintas tidak perlu bernegosiasi dengan aparat atau menggunakan jasa calo. Saya yakin tidak akan nego di jalan raya lagi. Saya kira demikian pemikiran saya untuk mengikis hal-hal yang selama bertahun-tahun tidak pernah bisa kita kikis. Mungkin sistemnya yang perlu kita rubah. Itu yang pertama.

Kedua, mengenai sebelum adanya perbaikan, mungkin memerlukan proses dan diperlukan kebijaksanaan di pengadilan masing-masing bagaimana untuk mengantisipasi menumpuk dan penuh sesaknya perkara yang setiap minggu sekitar 2000-3000 perkara, khususnya untuk Jakarta. Bahkan untuk saat-saat tertentu bisa 6000 perkara. Untuk pengadilan Jakarta Selatan kami antisipasi dengan menunjuk beberapa Hakim. Ruang sidang diperbanyak dan loket khusus untuk pembayaran tilang perempuan, sehingga tidak terjadi pelecehan.

Berikutnya, ada pemikiran dari saya dengan banyaknya masuk pelanggaran lalu lintas di jalur Transjakarta. Sudah berbagai cara dilakukan agar masyarakat tidak masuk ke jalur Transjakarta, tapi ternyata tetap tidak efektif. Bagaimana kalau ke depan dicoba untuk membuat jalur Transjakarta berlawanan arah dengan jalur jalan umum. Karena semua orang takut mati, pasti mereka takut masuk lagi. Tinggal instansi teknis mengatur lampu merah di setiap persimpangan jalan.

Tanggapan Kelima

Logan Siagian, Komisi Kepolisian Nasional

Pandangan kami terarah banyak pada profesionalisme kepolisian, namun kali ini saya kira harus berangkat dari tema penelitian yaitu masalah pengelolaan pengadilan tilang. Kami apresiasi terhadap penelitian ini dimana rekomendasi tindakan dibagi menjadi jangka menengah dan jangka pendek. Kami sangat tertarik kepada tindakan jangka menengah yang menyebutkan peradilan tilang ini tidak perlu dibebankan pada Mahkamah Agung dan jajarannya.

Sebelum di Komisi Kepolisian Nasional, saya mengabdikan di Kepolisian Lalu Lintas. Saya pernah ke Ditlantas, Pusditlantas dan sudah mengelilingi Negara-negara maju mengenai bagaimana menertibkan lalu lintas. Hampir di seluruh Negara-negara maju sudah tidak ada lagi masalah tindak pidana lalu lintas, karena setelah UU Lalu Lintas dimana juga rancangan KUHAP tidak ada lagi istilah pelanggaran, maka pelanggaran lalu lintas yang ditilang ini sudah dianggap pidana dimana ancaman hukumannya pun sudah alternatif kurungan.

Secara internasional, sudah hampir tidak ada lagi yang melalui proses pengadilan, meskipun di Indonesia tanpa penuntut umum. Walaupun kami lebih setuju bagi mereka yang mengatakan perkara ini bukan beban, tapi kewajiban. Memang ini sulit, tapi karena sudah diatur perundang-undangan, seharusnya bisa tetap dijalani.

Kedua, kami ingin menanggapi, tadi dari Korlantas sudah mengemukakan dari hasil tilang yang miliar ini, berapa penghasilan Negara bukan pajak. Luar biasa. Andaikata lebih aktif lagi para polisinya, lima kali dari

jumlah tersebut pasti bisa terjadi. Saya tidak tahu apakah ada kebijakan atau politik hukumnya untuk meningkatkan pendapatan Negara dari denda tilang. Karena itu kita sependapat, kami mendukung adanya wacana Korlantas untuk menyidik atau menilang pelanggar lalu lintas dengan *Electronic Law Enforcement* hanya memang ada kelemahannya. Misalnya ada pelanggar lalu lintas yang ditilang karena tidak punya helm, setelah diperiksa, ternyata tidak ada STNK, bahkan mungkin kendaraannya hasil curian. Jadi memang bila harus mengandalkan *Electronic Law Enforcement*, akan sedikit sulit. Bagaimanapun harus tetap ada *face-to-face*.

Kedua, apakah politik hukum atau politik ketatanegaraan kita, karena ini sudah menjadikan PNBPN apakah ada keinginan pemerintah untuk justru meningkatkan denda tilang semakin tinggi?

Ketiga, kepada para peneliti, memang orientasi peneliti saya lihat dari sisi pengadilan. Tapi mohon dilihat bagaimana penyaluran PNBPN ini. Saya lihat ada juga insentif untuk yang mendapatkan tilang. Saya juga tidak tahu berapa besar biaya pengadilan tilang. Nah, bagaimana pendistribusiannya? Di Negara-negara maju, hasil denda atau pelanggaran lalu lintas digunakan untuk upaya keselamatan berlalu lintas termasuk pajak-pajak kendaraan bermotor mengingat keselamatan berlalu lintas sangatlah penting.

Jawaban dari Narasumber

Muhammad Syariffudin, *Hakim Agung Kamar Pidana Mahkamah Agung RI*

Pertama, saya hendak menanggapi tentang tunggakan perkara tilang. Yang saya maksudkan tidak ada tunggakan adalah karena perkaranya cepat,

jadi di hari tersebut, semua perkara diputus. Hanya permasalahannya bagi yang diputus *verstek* karena tidak hadir pelanggarnya, mengingat belum dapat disampaikan ke yang bersangkutan.

Bagi penanya kedua, mengenai seleksi pelanggaran apa saja yang bisa ditilang. Mungkin seleksi ini sudah ditentukan undang-undang, dimana penyidik hanya mematuhi undang-undang. Karena itu undang-undangnya bisa dilihat.

Selanjutnya, terkait pengadilan keliling, ini sebenarnya sudah dilaksanakan. Untuk perkara tilang, kami sidang di tempat-tempat tertentu, buat meja di pinggir jalan, ada Pak Polisi di situ dan yang tertangkap langsung bayar denda di situ. Tapi memang bukan seperti pelayanan tilang yang Bapak sebutkan tadi. Bukan mereka yang sudah dilimpahkan kasusnya lantas sidangnya di jalan. Ini lebih pada mereka yang tertangkap pada saat itu juga. Oleh karena itu kami tidak mengumumkannya. Karena kalau diumumkan, para pelanggar tidak mau lewat. Sidang tilang ini sering dilaksanakan, bahkan sehari bisa di beberapa tempat.

Masukan tentang jalur busway melawan arus tadi itu bagus sekali. Begitu pula tentang loket khusus perempuan itu juga sangat bagus menurut saya. Hanya yang harus kita tentukan bersama adalah mengenai denda minimum. Memang butuh koordinasi untuk mengkaji kembali ketentuan-ketentuan yang sudah ada.

Mengenai sidang tilang yang tidak perlu ke pengadilan, sepertinya sama dengan ide dari Kepolisian tadi. Tadi saya berpikir bahwa kita masih menggunakan sistem yang lama, seperti yang sekarang. Yang saya sarankan tadi, masih tetap ada pengadilannya, namun modelnya berupa para pelanggar

tidak perlu hadir. Putusan tetap dikeluarkan oleh Hakim. Mengenai besarnya denda, bisa diatur ketika para pihak melakukan rapat koordinasi.

Kewajiban atau beban pelanggar yang banyak bukan beban tapi kewajiban, itu benar. Hanya memang jadi beban tugas pengadilan. Oleh karena itu kawan di pengadilan seberapa banyak pun bebannya, akan tetap dikerjakan mengingat ketentuannya harus putus pada hari itu juga. Biasanya disiasati dengan beberapa tim, beberapa petugas, semua bisa diselesaikan.

Jawaban Dari Narasumber

Warsa Susanta, *Jaksa Agung Muda Pidana Umum Lainnya Kejaksaan Agung*

Menanggapi tanggapan dari Kejaksaan Tinggi tadi, memang betul biasanya dari BPK ditemukan tunggakan. Karena pengadilan memutuskan ada yang karena *verstek*, ia tidak membayar denda, maka menjadi tunggakan. Termasuk pula denda biaya perkara. Ini bukan hanya perkara tilang saja. Perkara pidana biasa juga ada, misalnya narkoba.

Terkait dengan Pengadilan Keliling, hal ini sudah dari dulu berjalan, memang hanya perlu diefektifkan lagi menurut saya.

Menanggapi mengenai denda yang sudah diputus oleh pengadilan, petugas Kejaksaan di sana mencatat berapa yang sudah putus, berapa biaya yang kita terima baik yang ada di BRI, titipan, atau yang langsung. Ada semacam toleransi dari BPK karena biasanya sidang ini hari Jumat sampai malam. Baru dibayarkan Senin. Sesuai dengan jumlah yang tertera dari putusan.

Jawaban dari Narasumber

Kombes Indrajit, *Koordinator Bidang Penegakkan Hukum Korps Lalu Lintas
Kepolisian*

Kendaraan bermotor sebagai barang bukti, pada prakteknya sulit secara waktu. Dari Kepolisian Lalu Lintas sudah ada wacana untuk *on board unit* dimana anggota menempelkan benda tersebut untuk membuktikan apakah kendaraan tersebut kendaraan curian atau bukan.

Kami punya dua penindakan lalu lintas, pertama dengan tilang dan kedua dengan teguran tertulis. Jadi pelanggaran-pelanggaran yang tidak berdampak berat pada kecelakaan dan kemacetan, kami berikan teguran tertulis.

Kami informasikan bahwa berdasarkan data, 55% yang terlibat kecelakaan lalu lintas tidak memiliki SIM. Jadi kenapa dipersyaratkan umur untuk memberikan SIM? Ini sudah berdasarkan kajian. Karena syarat SIM adalah kualitasnya, *knowledge*-nya, *skill*, *attitude*, serta kematangan pengemudi diperlukan. Bagaimana kedewasaan seseorang dalam menghadapi dan memutuskan dalam keadaan darurat? Bisa kita lihat contohnya pada kasus anaknya artis belakangan ini.

Betul, pengaturan lalu lintas tidak hanya melulu mengenai tilang. Kami punya tindakan-tindakan preemtif, kami punya rencana kerjasama dengan Kemendiknas untuk masuk ke kurikulum, ada pula proper keselamatan berlalu lintas, jadi tidak hanya di penegakkan hukum. Ia hanya salah satu agar tertib lalu lintas. Kami melakukan tindakan preventif pula, misalnya 70% anggota ke

lapangan untuk mencegah niat dan kesempatan pelanggaran pada jam-jam tertentu. Jadi ada tiga jalur yang kami gunakan, preemptif, preventif dan penegakkan hukum.

Terkait dengan pencegahan pelanggaran jalur Transjakarta yang melawan arah, menurut saya yang ikut di belakang bus juga akan melawan arah. Bukan apa-apa, masyarakat ini cerdas semua. Jadi malah bahaya.

Sampai saat ini, dana insentif bagi anggota yang menegakkan tilang bukan dari hasil denda tilang. PNBP tidak kembali ke Polri. Insentif tilang yang diterima oleh anggota Polri berasal dari PNBP SBSC, jadi kami tidak menikmati hasil denda tilang meski kami yang menghasilkannya.

Tanggapan dari Peneliti

M. Nur Solikin, *Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia*

Menanggapi pertanyaan pertama dari Kejaksaan Tinggi DKI Jakarta terkait slip biru, bila tujuan awal slip biru untuk pelanggar yang mengakui kesalahannya, seharusnya mereka mendapatkan insentif. Namun bila melihat prosesnya, justru lebih rumit slip biru dibandingkan slip merah yang melakukan perlawanan. Karena ada beberapa tahapan yang harus dilakukan oleh slip biru.

Pertama, pelanggar harus membayar uang titipan ke bank. Jumlah yang dibayar adalah sebesar ancaman denda maksimal dan itu sangat memberatkan. Kedua, pelanggar harus ke Kepolisian untuk mengambil barang yang disita (SIM/STNK) kemudian setelah itu menunggu putusan pengadilan untuk tahu berapa denda yang dijatuhkan oleh Hakim. Setelah itu, pelanggar harus ke

Kejaksaan untuk tahu berapa jumlah yang diputus. Bila ada selisih, pelanggar harus datang lagi ke Bank untuk mengambil selisihnya.

Demikian tahapannya yang lebih rumit dibandingkan dengan slip merah. Padahal slip merah adalah untuk mereka yang melakukan perlawanan. Tahapannya cukup selesai dalam satu hari dengan cara datang ke pengadilan. Sidang, bayar, lalu ambil barang di tempat yang sama.

Jadi proses ini mengakibatkan pilihan terhadap slip biru tidak ada karena rumit dan harus membayar sejumlah uang yang besar. Ini menjadi catatan kami untuk melakukan penyesuaian terhadap peraturan. Selain memang penerapan slip biru dan merah harus disesuaikan dengan UU Lalu Lintas yang sebenarnya ancaman denda maksimal itu diperuntukkan bagi pelanggar yang tidak bisa hadir di pengadilan, baik ia mengakui atau tidak.

Kami sepakat untuk adanya *non-cash transaction* untuk mengurangi potensi-potensi adanya penyimpangan. Karena bila tidak ada niat tapi ada kesempatan, bisa membuka peluang. Bisa memperkecil adanya penyimpangan.

Kami juga mengapresiasi adanya kebijakan, salah satu poin kami, ada beberapa kebijakan atau inisiatif yang dilakukan oleh pengadilan untuk memperbaiki proses pelayanan tilang. Tantangannya adalah sekarang menjadikan inisiatif di setiap daerah untuk menjadi standar nasional sehingga bisa terjadi perbaikan secara menyeluruh dan seragam di setiap pengadilan. Begitu pula dengan loket khusus untuk perempuan.

Menanggapi Pak Logan, terkait dengan rekomendasi, memang kami buat rekomendasi dua putaran, jangka menengah dan jangka pendek. Jangka menengah difokuskan pada proses perubahan yang membutuhkan regulasi. Sedangkan jangka pendek difokuskan pada proses perubahan yang bisa

dilakukan oleh tiap-tiap institusi, baik dari Kepolisian, Kejaksaan, Mahkamah Agung. Salah satunya tentang SKB tadi yang sudah didukung oleh Kejaksaan untuk melakukan penyesuaian terhadap SKB.

Orientasi mengenai penelitian, memang di awal kami sempat berdiskusi mengingat tilang tidak hanya menjadi kewajiban pengadilan. Bahkan pengadilan kadang menerima proses yang dilakukan terkait dengan proses yang terjadi di kepolisian. Misalnya penyerahan berkas yang dilakukan secara singkat. Ini juga memberikan beban kepada pengadilan. Tapi kami fokus dulu di wilayah pengadilan, dimana forum ini menjadi salah satu upaya kami agar perubahan dilakukan secara bersama-sama di setiap institusi. Sehingga perubahannya menjadi lebih baik karena bersinergi.

Terkait dengan adanya keinginan untuk perubahan dari SKB, dan mungkin juga SK Kapolri sejak tahun 1993 kami mengusulkan adanya penyesuaian dengan UU Lalu Lintas sehingga poin-poin dari penelitian ini agar kami tidak hanya berangkat di pengadilan tapi juga institusi-institusi lain.

Tanggapan Sesi Kedua

Tanggapan Pertama

Febby Mutiara Nelson dari Fakultas Hukum Universitas Indonesia

Saya tertarik dengan yang disampaikan mengenai *Electronic Law Enforcement*. Tadi Bapak mengajukan Negara-negara maju seperti New Zealand, Negara Eropa, dan Negara maju lainnya. Yang kita tahu keadaan perekonomian, pendidikan, sosial, jumlah penduduk, luas Negara, sangat berbeda jauh dari kita di Indonesia. Apakah ada penelitian lain yang dilakukan

Kepolisian dimana sistem *Electronic Law Enforcement* digunakan oleh Negara-negara yang memang seimbang dengan kita, misalnya Negara berkembang yang jumlah motornya sangat banyak, yang jumlah kendaraannya sangat banyak, yang tingkat pendidikan dan kesadaran masyarakat akan hukumnya rendah. Mungkin bila memang hal itu ada, maka bisa diterapkan di Indonesia. Ini juga untuk mendukung *non-cash transaction* tadi. Jadi dengan adanya *Electronic Law Enforcement* jadi tidak melalui sistem pembayaran cash.

Kedua, dari beberapa variable yang ditampilkan oleh pihak peneliti, ada satu variable yang menurut saya terlupakan. Misalnya letak antara pengadilan dengan kecamatan dan desa-desa di Negara ini. Karena bentuk geografis kita yang terdiri dari kepulauan dan pegunungan, ini menjadi kesulitan sendiri dalam menegakkan hukum melalui pengadilan dalam memutus. Ini dua hal yang perlu dicerna, di samping mengenai regulasi yang harus kita benahi. Karena dari sekian banyak yang harus kita rubah ini, mungkin regulasinya harus diperbaiki dan saya setuju itu bisa dimasukkan ke dalam RUU KUHAP. Tapi apakah itu akan jadi jangka waktu menengah atau panjang, tergantung dari RI 1.

Tanggapan Kedua

Indarsono, AKBP, Kasubdit Gakkum Polda Metro Jaya

Masalah penindakan kasus yang ditangani, seperti penertiban jalur Transjakarta selama satu tahun kami menertibkan sampai 50.000 kasus yang didominasi oleh kendaraan roda dua. Dulu kami sampaikan bahwa denda maksimal mohon disepakati dan disambut baik oleh Bapak Ahok. Kesulitan muncul di pengadilan karena keputusannya berbeda-beda. Ada satu contoh

yang memberikan denda maksimal. Harapan kita adalah kalau dendanya denda maksimal, petugas tidak terlalu capek karena yang lewat jalur Transjakarta selama satu hari adalah ribuan. Dengan adanya denda maksimal dan kita tegas, pelanggar turun drastis hingga ke mereka yang hanya berani uji nyali. Karena itu, denda maksimal mari kita tanggapi bersama dengan serius karena kami yakin dengan itu bisa efektif.

Kedua, tingkat Polda sepakat untuk menggunakan slip biru yang mengakui namun dalam arti kata kesepakatan saja supaya pelanggar dikenakan denda maksimal. Birokrasi di persidangan saat itu susah sekali, lawan arus juga kita kenakan tilang biru karena lawan arus sangat sering sekali. Kami pernah menyurati Kejaksaan agar pelanggar yang barang buktinya tidak diambil, kami diberikan tembusan agar koordinasi dengan Rekiden. Hal ini bertujuan agar memberikan efek jera, mereka yang biasa menganggap enteng dan buat SIM baru, akan ketahuan di sana. Jadi pelanggar yang tidak menyelesaikan proses tilangnya akan terblokir sendiri.

Pada prinsipnya kami yang ada di lapangan sangat berat, bahkan hingga taruhannya nyawa, anggota kami banyak yang kena tabrak. Ada beberapa kasus yang kami ringankan karena pelanggar anak tukang gorengan. Suatu ketika ada yang menabrak karena panik. Ada juga yang menabrak justru meninggal dunia. Ini pun disalahkan petugas yang melakukan kegiatan over, yang melakukan kegiatan secara paksa dengan menendang.

Kemudian kaitannya dengan slip biru, sekiranya apabila putusan denda ini berbeda maka mohon kita minta untuk ditentukan denda maksimal. Karena kembalinya uang denda selama ini tidak bisa diberikan sebab terhambat. Dan

ini menjadi pertanyaan kepada masyarakat, karena apa yang disampaikan adalah kami tidak menerima uang titipan.

Terakhir, memang kami akan koordinasi masalah tilang yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Selama ini memang ada yang melaporkan, ada yang tidak, apabila memang sudah di Kejaksaan mungkin Kepolisian sudah lama belum ada tembusan. Semoga bisa dijalankan koordinasinya agar kami dapat mengontrol perkara tilang yang ada. Terima kasih.

Tanggapan Ketiga

Maria Silvya E. W., Fakultas Hukum Universitas Trisakti

Ada tiga hal yang perlu diperhatikan dalam perkara ini. Pertama, strukturnya. Kedua, substansi. Ketiga, budaya. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh PSHK, pelanggar sudah mencapai jumlah hingga 3 juta lebih. Hal ini menurut saya berkaitan dengan budaya masyarakat yang tidak taat terhadap substansi hukum yang sudah ada maupun terhadap aparat sendiri.

Melihat hasil penelitian ini, berarti budaya masyarakat ini sendiri yang ingin melanggar. Dari rekomendasi yang diusulkan, pertama adalah mempertahankan beban kerja perkara tilang di pengadilan, atau ada alternatif kedua sesuai dengan yang kami dapatkan. Saya sendiri secara pribadi tetap sepakat kepada apa yang diatur dalam KUHAP dan UU Lalu Lintas tetapi dengan catatan perlu perbaikan. Misalnya kalau memang denda yang diusulkan oleh Bapak dari Polda, saya sepakat.

Bila kita melihat pada ruhnya UU Lalu Lintas ini adalah UU Administrasi yang memiliki sanksi pidana dan denda. Karena itu

administratifnya yang lebih banyak ditonjolkan. Kalau kita ingin kurungan atau penjara, kita harus realistis, lembaga pemasyarakatan sudah penuh. Karena itu berkaitan dengan budaya masyarakat, dendanya harus sama untuk senya dan kita harus sepakat untuk itu. Tujuannya adalah memberi efek jera. Jadi dendanya memang harus maksimal.

Kedua, pembayaran denda memang harus *online* agar tidak timbul penyalahgunaan. Kalaupun dendanya maksimal, berarti tidak boleh langsung di tempat. Kita harus menyesuaikan diri dengan teknologi dan menghilangkan stigma negatif pada polisi.

Sesuai dengan beberapa usulan pada termin pertama, mungkin untuk alternatif jangka pendek bisa dengan Hakim Khusus, Jaksa Khusus, mungkin bahkan Penyidik Khusus yang mau menangani penyelesaian pelanggaran lalu lintas. Untuk jangka panjang, kami sepakat bahwa masyarakat ini harus disadarkan. Selain pada denda dan pembayaran melalui *online*, bisa dengan dilakukan survey tingkat propinsi atau kabupaten yang mana yang angkanya paling tinggi untuk pelanggaran lalu lintas. Jadi masyarakat tidak semena-mena meletakkan tanggung jawab pada polisi atau kita harus merubah struktur atau substansi, sehingga pemerintah daerah atau kabupaten punya peran yang lebih besar untuk membangun kesadaran terhadap masyarakat.

Tanggapan Keempat

Yahya Syam, Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur

Berdasarkan pemahaman, pengamatan dan pengalaman kami mengenai pelanggar lalu lintas, pengelolaan penyelesaian perkara tilang sekarang ini

amat sangat mendesak dan harus segera diatasi secara berani. Pengamatan kami, pelanggaran yang terjadi sekarang ini yang mengakibatkan kemacetan jalan ialah akibat pelanggaran itu sendiri. Tidak disiplinnya pengemudi kendaraan bermotor. Kita paham betul setiap hari berapa ribu kendaraan roda dua maupun mobil masuk jalan. Sementara jalan tetap seperti biasa. Jadi tidak seimbang antara ruas jalan dengan jumlah kendaraan.

Faktanya terjadi penyimpangan ataupun pelanggaran dan berdampak pada kemacetan dimana-mana. Berakibat terjadinya jumlah tilang yang sangat luar biasa. Betul bukan merupakan suatu beban, tapi tanggung jawab pengadilan semakin besar. Jujur saja di Jakarta Timur setiap minggu 2000-4000 perkara tilang. Saya harapkan di sini sudah waktunya aparat penegak hukum dan *stakeholder* lainnya mengambil suatu kebijaksanaan karena ini emergensi. Yang penting maksudnya baik, tujuannya tercapai, dan tidak ada keinginan menikmati secara pribadi. Yang penting masyarakat adil makmur, jalanam lancar.

Mengenai rekomendasi jangka menengah, saya sependapat perlu ditinjau kembali karena keadilan tidak harus didapatkan di pengadilan. Bisa juga di luar pengadilan yang penting adil dan diterima masyarakat. Karena tujuan hukum adalah keadilan. Sedangkan untuk rekomendasi jangka pendek, untuk selesai dengan baik pelanggaran tilang yang sedemikian banyaknya memang harus ada koordinasi dengan baik antara aparat hukum, Kejaksaan dan Pengadilan. Harus betul-betul bisa koordinasi dengan baik sehingga asas peradilan cepat, murah, dan biaya ringan bisa tercapai sesingkat-singkatnya.

Tanggapan Kelima

Sudarmadiningsih dari Pengadilan Negeri Jakarta Barat

Ada beberapa hal yang akan kami sampaikan terkait dengan penanganan pelanggaran tilang yang mana kita sadari bersama bahwa pelanggaran tilang ini penyelesaiannya adalah tanggung jawab kita bersama. Oleh karena itu kita bisa melihat penyelesaian ini bisa bersifat preventif dan represif. Untuk represif, kami menawarkan solusi bahwa bisa dimulai dari register yang sifatnya nasional. Khususnya di dalam pembuatan SIM, karena pembuatan SIM yang bersifat nasional ini semua *online* seluruh Indonesia sehingga apabila pelanggar ini melakukan pelanggaran dimana saja, dengan perbuatan yang dilakukan berulang-ulang, apabila kita ingin menandai, akan terkoneksi di seluruh Indonesia. Jadi tersimpan dalam riwayat pelanggaran ketika SIM hendak diperpanjang.

Bagi hal yang bersifat represif, perlu membangun sistem yang efektif dan efisien. Hanya kalau kita hanya melihat KUHAP akan ada banyak kendala, dalam arti ketika kita hendak memasukkan satu mekanisme hukum acara, ini akan bisa dicarikan jalan keluar dengan menerbitkan Perma, dimana Perma mengikat pihak ketiga, tanpa bertentangan dengan KUHAP kita bisa menuangkan kebijakan baru di dalam *administration law*.

Bapak Ibu sekalian, kami di sini juga akan memberi masukan berkaitan dengan *criminal justice*. Efektivitas bisa dinilai ketika kita ingin mencapai peradilan yang Agung dengan perlengkapan elektronik. Elektronik itu bisa diawali oleh petugas polisi dalam memberi informasi waktu dan lokasi sidang ditambahkan informasi *website* yang ada di PN Indonesia. Sehingga ketika pengadilan sudah memasukkan aplikasi tilang, seluruh pelanggar akan bisa memonitor juga dengan membuka *website* yang tercantum melalui lembar dari

pelanggaran tersebut. Oleh karena itu ketika pengadilan akan menangani perkara dan sudah mendenda, menuangkan di dalam BEP kita, sudah bisa dimonitor oleh para pelanggar se-Indonesia.

Di dalam pelimpahan perkara, dengan *softcopy* maupun *hardcopy* sudah langsung dipisah dengan barang bukti. Karena dengan sistem yang diawali dari penyidik ini akan memperlancar, mempermudah proses persidangan itu sehingga nanti pengadilan di dalam menangani perkara tersebut dalam waktu cepat akan menyiapkan suatu mekanisme mulai dari si pelanggar mendapat nomor antrian sampai masuk ke ruang sidang serta membayar dalam waktu yang cepat dan kita berharap *one day service* tersebut, Kejaksaan bisa menyetero hari itu juga. Jadi di Pengadilan Negeri Jakarta Barat ada BRI juga di satu atap. Sehingga diharapkan proses sidang sudah selesai sebelum sore hari.

Tanggapan Keenam

Chandra Hamzah, Praktisi

Pertama-tama perlu diluruskan dahulu, bahwa penelitian ini mengenai pelanggaran. Bukan mengenai apa yang menyebabkan pelanggaran tersebut.

Kedua, mungkin kita agak sedikit tidak pas dalam merumuskan berbagai peraturan perundang-undangan karena kita tidak mendasarkannya pada sifat manusia. Padahal hal yang paling penting dalam membuat suatu peraturan adalah melihat karakter manusia. Pertanyaan paling penting yang harus dijawab adalah kenapa orang yang ditilang mau datang ke pengadilan? Sementara untuk hal lain hampir pasti kita semua tidak mau ke pengadilan. Tetapi kenapa ketika ditilang, kita lebih memilih ke pengadilan. Ini yang harus

dijawab. Salah satu alasannya orang pilih slip merah adalah karena sidang di pengadilan jauh lebih murah dendanya dibandingkan slip biru. Jadi selama dendanya lebih rendah, maka orang akan selalu memilih ke pengadilan.

Terus terang saya pernah ditilang dengan slip biru. Saya bayar lima ratus ribu, kemudian saya datang ke Bank, lalu ke Pulonia, Cipinang-Cimpedak, kemudian bukti bayar saya ambil SIM saya, lalu selesai. Esensi slip biru ini mengalami ketidakjujuran. Kalau kita sudah memilih slip biru berarti kita sudah mengakui kita salah. Buat apalagi sidang?

Bisa tidak dibuat aturan bahwa pada saat kita mengaku salah, kita cukup membayar slip biru, bukan sebagai uang titipan tetapi karena kita menyerah? Kalau ingin melawan, minta saja slip merah, lantas bertengkar ke pengadilan. Tetapi ketika slip biru menandakan kita menyerah, sudah. Slip biru artinya kita mengaku salah, silahkan pengadilan putuskan, ambil sisa uangnya.

Jadi yang pertama kenapa orang sidang? Karena ada disparitas yang cukup besar antara denda maksimum dan putusan hakim. Ketika disparitas itu makin besar, orang makin senang ke pengadilan. Apa yang harus dilakukan? Putusan pengadilan seharusnya tidak terlampau jauh dengan denda maksimum. Katakanlah beda 50 ribu, atau kalau perlu sama.

Kedua, tadi saya sempat dengar bahwa pembayaran itu seharusnya dibebankan pada STNK. Menurut saya itu ide yang luar biasa. Tadi ada yang bilang, kalau denda tilang tidak dibayar bagaimana? Apakah akan jadi tunggakan? Harusnya dibuat ketentuan bahwa bila tidak dibayar satu bulan, maka uang tersebut dibebankan pada STNK. Supaya orang tidak mudah

meminjamkan kendaraan pada mereka yang punya potensi untuk melanggar. Itu jangka pendeknya.

Jangka menengahnya adalah membuat undang-undang yang pas. Coba dilihat dilihat pasal 82 KUHP. Kewenangan penuntutan pelanggaran menjadi hilang apabila ancaman hukumannya pidana denda saja menjadi hapus kalau dengan sukarela dibayar maksimum denda dan biaya yang telah dikeluarkan. Apabila ancaman hukumannya hanya denda saja. UU Lalu Lintas kita menyatakan bahwa kalau tidak punya ban serep, pidana kurungan. Buat apa kurungan itu dicantumkan dalam undang-undang tersebut? Toh Hakim pun takkan memutuskan kurungan. Seandainya UU Lalu Lintas kita memutuskan denda sekian, maka dengan cukup membayar tidak perlu ada sidang.

Yang lebih jauh lagi adalah mengapa tidak membawa ban serep dianggap kriminal? Kenapa tidak administratif saja? Dengan menyatakan beberapa pelanggaran ringan seperti tidak bawa ban serep, tidak pakai *seat-belt* adalah administratif, maka tidak perlu sidang, tiga juta perkara tidak usah masuk pengadilan, cukup Polisi bilang salah, lalu berikan denda fix. Kalau keberatan, silahkan ke PTUN. Jadi permasalahan dibuat sederhana. Kenapa ini tidak dinyatakan administratif? Maka polisi sebagai petugas administrasi Negara akan punya kewenangan untuk memberi hukuman.

Demikian menurut saya beberapa undang-undang mungkin perlu diperbaiki, mencantumkan kurungan pada pelanggaran lalu lintas adalah kesalahan, karena justru membuat prosedur menjadi berbelit. Kalau hanya mencantumkan denda saja, maka lewat pasal 82 KUHP, tidak perlu sidang. Mungkin bisa kita diskusikan lebih lanjut.

Tanggapan dari Narasumber

Tanggapan dari Muhammad Syariffudin, *Hakim Agung Kamar Pidana Mahkamah Agung*

Sesi kedua semakin menarik. Mungkin bila ada sesi ketiga akan jauh lebih menarik. Yang pertama tadi yang perlu kami tanggapi, mengenai letak pengadilan dan kecamatan, memang pengadilan itu ada di ibukota kabupaten. Sementara kecamatan kita ada yang terletak di pulau-pulau yang dihubungkan oleh lautan. Faktanya memang seperti ini adanya geografis kita.

Mengenai denda maksimum, memang sudah ditentukan oleh undang-undang berapa besarnya. Hanya kadang-kadang yang perlu kita pikirkan bersama, kalau kita terima apa adanya ketentuan di dalam undang-undang tersebut dengan menjatuhkan denda maksimum kadang kemampuan masyarakat tidak sama. Kemampuan orang di Jakarta tentu tidak sama dengan yang ada di NTT, Papua, dan pelosok lainnya. Kalau kita tetapkan seperti itu, maka berlakukan seperti di Indonesia ini. Itulah peran para Hakim, bukan menetapkan undang-undang tapi memutuskan keadilan.

Adakalanya memang sang pelanggar bukan hanya denda itu yang ia persoalkan, juga pelanggarannya juga ia persoalkan, berbagai alasan juga dikemukakan. Demikian yang menjadi daya dorong masyarakat ke pengadilan. Saya lebih memilih sistemnya tetap seperti sekarang, tetap diputuskan oleh Hakim, ada di Mahkamah Agung dan jajarannya tapi ia tidak perlu hadir di pengadilan, diputus dengan tanpa hadirnya.

Kalau memang nanti disepakat slip biru untuk mereka yang mengakui kesalahannya dan dendanya kita sudah sepakat, untuk Jakarta bisa maksimum, untuk daerah tertentu yang kemampuannya lebih rendah perlu rapat

koordinasi antara para penegak hukum sesuai dengan kemampuan daerah tersebut. Dan pembayarannya pun tidak ada yang langsung kepada petugas, dengan diumumkan di *website* masing-masing pengadilan ke bank yang sudah ditunjuk Kejaksaan sebagai eksekutor. Jadi pelanggar lebih mudah dalam hal penyelesaian pelanggaran yang ia lakukan. Lalu seperti yang telah saya sampaikan tadi, slip biru digunakan untuk pelanggar yang pelintas, misalnya orang Surabaya melintas Jakarta. Agar ia tidak terhambat perjalanannya.

Mengenai denda *online*, memang itu yang kami harapkan. Dimasukkan di *website*, semua dapat mengetahui dan semua pengadilan sudah punya *website*, sudah bisa dipantau oleh Mahkamah Agung. Maka akan lebih terbuka denda yang dijatuhkan.

Masukan dari kawan-kawan saya Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur, Pengadilan Negeri Jakarta Barat, Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, kebijakan-kebijakan itu akan lebih bermanfaat bila dilakukan rapat lanjutan untuk dibuat standar nasional yang akan kita gunakan bersama. Semuanya kita ambil dan intisarikan dalam standar tersebut. Begitu pula dengan penyesuaian regulasi. Memang bisa juga diatasi lewat Perma sepanjang yang belum diatur secara khusus oleh undang-undang. Bila yang sudah ada di undang-undang, maka Perma tidak boleh bertentangan.

Mengenai Hakim Khusus, kalau untuk pengadilan kecil di daerah mungkin tidak jadi persoalan. Hakim kita banyak di daerah dan perkara juga tidak cukup banyak. Tapi kalau untuk di kota besar, satu Hakim sidang perkara sampai jam 12 malam, bahkan hingga berganti hari. Jadi kalau yang khusus, sidang lain terbengkalai. Sekali lagi kalau dari Bapak dan Ibu dan rekan-rekan

saya dari pengadilan negeri tadi jadi bahan masukan dari kita untuk memimpin rapat selanjutnya.

Tanggapan dari Narasumber

Warsa Susanta, *Jaksa Agung Muda Pidana Umum Lainnya Kejaksaan Agung*

Mengenai barang bukti yang tidak bisa diselesaikan, bisa juga kami dari kejaksaan memberikan tembusan kepada Kepolisian Lalu Lintas untuk dicek apakah barang tersebut milik sendiri atau curian. Memang masih banyak juga, terutama SIM, yang sudah mepet waktunya kadang-kadang malas ambilnya. Karena diperhitungkan biaya yang diputus pengadilan dengan buat SIM baru hampir sama.

Kemudian juga ada mengenai budaya, kita memang suka ikut-ikutan. Bila Ibu memperhatikan lampu merah di belakang Kejaksaan, banyak pengemudi kurang sabar. Jadi lampu merah masih menyala mereka sudah maju ke depan. Dibandingkan dengan tahun 2010, justru masih rapi. Tapi sekarang 2014 ini, mereka maju ke depan. Dan lucunya yang mengatur bukan dari Kepolisian tapi tukang ngamen. Banyak sekali pelanggaran di Jakarta, membuat kami dari Kejaksaan prihatin. Ketentuan yang mengatur segala hal mengenai lalu lintas bisa kita perbaiki menurut saya.

Tanggapan dari Narasumber

Kombes Indrajit, *Koordinator Bidang Penegakkan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian*

Menanggapi pertanyaan mengenai pernahkah kami studi banding ke Negara-negara yang kondisinya sama seperti Indonesia, memang belum. Hanya saja kami berpikir bahwa *Electronic Law Enforcement* ini baik karena tujuannya untuk menghindari KKN, agar masyarakat merasa diawasi terus menerus. Contohnya Bank, agar memaksa orang mengantri adalah dengan memakai pagar. Dipaksa oleh sistem. Demikian tipikal masyarakat Indonesia. Di lalu lintas juga harus dipaksa dengan sistem agar tertib lalu lintas. Karena tiga juta kasus ini adalah yang ketahuan melanggar, belum yang tidak ketahuan melanggar. Disiplin berlalu lintas memperlihatkan disiplin sehari-hari.

Kami sangat setuju dari Ibu ketua Pengadilan Negeri Jakarta Barat mengenai sidang *online*. Kita bicara se-Indonesia, dimana *online* itu membutuhkan sumber daya sangat besar baik anggaran maupun manusianya. Dan belum tentu rekan kita yang jauh di pelosok paham teknologi. Yang seperti itu harus jadi bahan pertimbangan. Tapi kita harus bervisi ke depan, dari Korlantas sendiri sudah berpikir ke sistem *Electronic Law Enforcement* tadi.

Kami sangat mendukung penjelasan dari Pak Chandra Hamzah tadi. Polri akan hebat sekali kalau bisa seperti yang dipaparkan tadi. Terutama mengenai denda administrasi tadi, kami sangat mendukung untuk meningkatkan citra Polri. Termasuk tentang *Electronic Law Enforcement* agar kami tidak bersentuhan dengan uang tunai.

Tanggapan dari Peneliti

M. Nur Solikin, *Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia*

Dua hal yang hendak saya sampaikan, yaitu yang pertama, pengelolaan sidang tilang. Sebelum forum ini kami melakukan konsultasi dengan ketua Mahkamah Agung dimana beliau juga sepakat bahwa proses pengelolaan perkara tilang ini tidak melakukan tatap muka antara pengadilan dengan pengunjuk jadi perlu ditembus cara tersebut dengan catatan perlu penyesuaian regulasi.

Sedangkan untuk jangka pendeknya, perlu perubahan instrument yang terkait di level teknis seperti surat keputusan bersama tadi. Karena memang dari beberapa pernyataan tadi sudah ada di dalam SKB hanya pelaksanaannya yang tidak ada. Misalnya dalam SKB ada daftar pencarian pelanggar. Mereka yang tidak membayar uang titipan, SIM-nya bisa dicabut dengan Kapolri dan STNK-nya tidak bisa dikeluarkan pada tahun berikutnya untuk pelanggar yang tidak menyerahkan uang titipan.

Kedua, regulasi tadi diperuntukkan bagi mereka yang tidak hadir di persidangan sehingga bisa diputus *verstek*. Selain itu ada juga sistem computer yang terintegrasi antara SIM, STNK dan pembayaran Bank. Ini yang belum dilaksanakan dari SKB. Ke depan kami berharap SKB ini direview kemudian dibuat yang baru sesuai dengan regulasi dan sisi prakteknya. Demikian dari kami. Kami atas nama peneliti mengucapkan terima kasih dan kami akan integrasikan ini ke dalam laporan kami. Terima kasih.

PENUTUPAN

Siti Nurdjanah, *Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan & Pendidikan dan Pelatihan Hukum dan Peradilan (Balitbangdiklatkumdil) Mahkamah Agung RI*

Tidak ada hal lain yang bisa saya ungkapkan saat ini sekali lega dan terima kasih karena seminar pada hari ini berjalan dengan lancar. Banyak masukan-masukan dari para peserta untuk tim peneliti kami dan saya mengucapkan terima kasih. Pesan saya adalah seminar ini sebaiknya tidak berhenti sampai di sini dan perlu tindak lanjut, dimana dibutuhkan komitmen dari berbagai institusi.

Tentunya pada seminar hari ini saya hendak mengklarifikasi pernyataan dan pertanyaan serta masukan tadi bahwa uang tilang ini masuk PNPB, bila masuk PNPB tentunya masuk kas Negara. Tentunya semua yang ada di sini memahami itu. Dan yang lebih penting lagi adalah hasil seminar ini lebih lanjut bisa menyelesaikan bagaimana alternatif penyelesaian pelanggaran tilang ini ke depannya. Sekali lagi saya mengucapkan terima kasih. Dengan mengucap Alhamdulillah seminar penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan ini secara resmi saya nyatakan ditutup.

DAFTAR PESERTA SEMINAR

NO	LEMBAGA	NAMA
1	PN TANGERANG	YUNDIA HASBI
2	KETUA PN JAKTIM	H.YAHYA SYAM,SH.MH
3	PANITERA MUDA PIDANA PN JAKBAR	RICAR SOROINDA NASUTION
4	PN JAKBAR	Dr.SUDHAR MARSATININGSI,SH.MHUM
5	KORLANTAS POLRI	INDRAJIT
6	FH UI	FEBBY MUTIARA NELSON
7	PN TANGERANG	DEHEL K.SANDAN,SH.MH
8	PN BEKASI	EKA BUDHI
9	ICW	ARADILA CAESAR
10	PN JAKSEL	YANCOETRA
11	KPN JAKPUS	GUSRIZAL
12	PN JAKPUS	EDY NASUTION
13	FH TRISAKTI	MARIA SILVYA E.W,SH.MH
14	FH UI	FERNANDO.S
15	LITBANG	R.WIJAYA BRATA.K
16	MA RI	RITA HERLINA,SH.LL.M
17	MA RI	ANITA SIBUEA,SH.MH
18	MA RI	JOHANNES BRATA WIJAYA,SH
19	TAF	AHSAN JAMET HAMIDI
20	YLKI	VITA RYANDINI PUTRI
21	BPK	NIZAM BURHANUDDIN
22	KEJATI DKI	ROLANDO RITONG
23	SETJEN DPR	AKHMAD AULAWI,SH.MH
24	LITBANG KEMDIKBUD	MOCH.AMIRUD
25	FH UI	ERICK ANDHIKA
26	KETUA PN JAKSEL	HASWANDI,SH.SE.MHUM
27	KOMPOLNAS	LOGAN NIAGIAN
28	PSHK	GITA PUTRI HANDAYANI
29	PN TIMUR	ANDRI H,SH
30	SETJEN DPR	WIWIN SRI RAHYANI,SH.MH
31	PN BEKASI	FB.SETYOWATI
32	KASAT LANTAS JAKTIM	SUPOYO,SH
33	USAID	DONDY SENTYA

NO	LEMBAGA	NAMA
34	MA RI	BUDI SUHARIYANTO
35	POLDA	RESTU NB
36	POLDA	RULLY A
37	PN BOGOR	HJ.NIRWANA,SH
38	PN BOGOR	RATU HERA K,SH
39	TI-INDONESIA	REZA SYAWAN
40	DEKAN UNIVERSITAS BAYANGKARA	Dr.H.SYHRIR KUBA,SSOS,SIK,MM
41	BPK	DICKI JASMIKA
42	PN JAKTIM	TASMURI
43	PN BEKASI	WIDIAWATI WAHAS,SH.MH
44	PN DEPOK	DWI SUGIARTO,SH.MH
45	PN DEPOK	HADI SULISTYO,SH.MH
46	UNIVERSITAS PELITA HARAPAN	Dr.JAMIN GINTING
47	POLRI	AKBP.SUTIMIN
48	POLRI	AKBP.SAKAT
49	KOMISI III DPR RI	AGUS BUDIANTO
50	PMJ	AKBP.SUMARSONO.SH
51	PMJ	KOMPOL I NENGAH ADI
52	IJSL	INAYAH ASSEGAF
53	C4J	DAVID POLESON
54	C4J	SARI SERUNI
55		PUSPO ADJI
56	KY	TRI PURNO UTOMO
57	PN JAKUT	SRIYADI
58	PN JAKUT	MUHAIMAN
59	BPK	DESSY SWI ASTUTI
60	LITBANG DIKLAT KUMDIL MARI	WIWIK WINDARWATI
61	MA RI	ISMAIL RUMADAN
62	MA RI	ROFRAN SAMORA
63	PN JAKTIM	RUDI HARMANTO
64	OMBUSMAN	TUMPAL S
65	BADILUM	LIES KHADIJAH
66	BADILUM	ACHMAD BASYARI
67	KORLANTAS POLRI	NELIDA RUMAPEA,SH.MH
68	KEJAKSAAN RI	BAMBANG DIRGANTORO
69	LEIP	ARIEHTA ELEISON

NO	LEMBAGA	NAMA
70	LEIP	ALFEUS JEBABUN
71	DISHUB	MULYADI
72		JOHN K
73	BPHN	SAUD HALOMON
74	PSHK	DIAH RAHMAWATI
75	PSHK	ANGGI ARWINI
76	PSHK	WIDIAWATI
77	PSHK	GIRI A T
78	TIM PEMBARUAN MA RI	ARIA SUYUDI
79	KEJAGUNG	WARSA SUSANTA
80	MA RI	SYARUFUDDIN